

Wrota uez

Huti i zadziwiająca kruchość
globalnego systemu handlu

Na przełomie 2023 i 2024 roku wydarzenia ułożyły się tak, że główna siła militarna regionu południa Półwyspu Arabskiego, jemeńscy Huti, powiązali przepływ towarów przez tą przylegającą do Jemenu cieśninę z zainicjowaną przez Hamas globalną intifadą, powstaniem palestyńskim. W konflikcie tym stawka dla regionu i całej globalnej gospodarki jest bardzo wysoka. Wręcz krytyczna.

Filozofia polityki imperialnej

Model gospodarczy współczesnych państw polega albo na imporcie niezbędnych rzeczy, albo na eksporcie takich rzeczy do innych krajów. Wszystkie kraje polegają na międzynarodowym imporcie energii i żywności. Nie istnieje kraj świata, który cieszy się może nawet nie prosperity, a podstawowym dostatkiem, zapewniając obywatelom godne życie, a przy tym byłby niezależny od energii oraz rozmaitych zasobów z zewnątrz.

Taki stan wynika w dużej mierze z prostych ograniczeń technologicznych ni geograficznych. Podstawowe i kluczowe surowce rozmieszczone są na świecie nierównomiernie. Jedynym wyjątkiem, albo może inaczej... jedynym rejonem, który aktualnie zbliżony jest do faktycznej autarkii (niezależności) jest system gospodarczy Ameryki

Północnej, w którym Stany Zjednoczone mają przewagę wielkości i siły sprawczej, a więc są *de facto* suwerenem dla Kanady i Meksyku.

Historycznie, nierównomierna obecność zasobów sprawiała, że państwa i mocarstwa musiały prowadzić tzw. politykę mocarstwową i imperialną. Siłą zabezpieczały dla siebie to wszystko, aby tę siłę zachować. Kto tego nie robił, ulegał tym, którzy to robili. Do zasobów należało drewno okrętowe, rudy metali i same metale potrzebne do produkcji broni i innych narzędzi, żyzne tereny uprawne, siła robocza (niewolnicy).

Z tego zakłętego kręgu wojny i wyzysku, uprawianego przez wszystkie nacje i państwa świata od czasów prehistorycznych wyrwało ludzkość podwójne zdarzenie. Ustanowienie prymatu Ameryki – *Pax Americana* – i powstanie technologii wykorzystywania niemal nieprzebranych ilości energii zakłętej w węglowodorach.

Ponieważ istnienie całego otaczającego nas porządku świata, całej naszej cywilizacji z idącym z ni postępem moralności, zależy od drożności szlaków przesyłowych ropy naftowej i gazu, kluczowymi punktami stały się tzw. punkty dławienia (ang. *choke points*).

Wąskie gardła i ich znaczenie

Z geograficznego punktu widzenia, bardzo niewiele krajów jest zwolnionych z problemu przyjmowania lub przeładowywania dostaw morskich. Dodatkowo, Polska od lat 90. XX wieku nie zaprzęta sobie głowy morskimi punktami przeładunkowymi w Europie. System transportu kontenerowego, lądowy i morski, działa należycie. Działa dzięki brakowi wojen i niezwykle taniej energii do napędzania statków, pociągów i ciężarówek. Ale szlaki handlowe i ich przewężenia nadal istnieją. I są dla nas krytycznie ważne!



Ryc. 1. Bazy wojskowe w rejonie Zatoki Adeńskiej i cieśniny Bab al-Mandab

Duży statek handlowy może wpłynąć na Morze Śródziemne przez jedno z trzech wąskich gardeł. Przez Cieśninę Bosfor z Morza Czarnego, przez Kanał Sueski z Morza Czerwonego lub przez Cieśninę Gibraltarską od strony Atlantyku. Wydarzenia historyczne, w tym pojawianie się imperiów, pomaga wyjaśnić rolę Konstantynopola (współcz. Istambułu), brytyjskiej suwerenności nad Gibraltarem czy statusem własnościowym Kanału Sueskiego.

Dominujące potęgi militarne i mocarstwa muszą kontrolować te wąskie wąskie gardła. Ta konieczność jest egzystencjalna. Ten przymus przejawia się tym, że zdolność do projekcji siły tych mocarstw musi obejmować szlaki morskie szczególnie w obszarach przewężień.

Bliskim Polsce przykładem kontroli mocarstwowej nad akwenem są Cieśniny Duńskie i kontrola przez NATO wybrzeży Bałtyku. Gdy Szwecja formalnie dołączyła do

NATO w marcu 2024 roku, Bałtyk zmieni się w wielkie *mare nostrum* Zachodu, a państwa członkowskie uzyskały pełną kontrolę wejść na Bałtyk. Dla Rosji, borykającej się przez całą historię z problemem do szlaków morskich, problem ten jest z całą pewnością nadzwyczaj wyrazisty.

Problem z wąskimi gardłami jest taki, że sprawiają one kłopoty nawet gdy nie istnieją zagrożenia bezpieczeństwa i ich własność nie jest kontestowana. Przykładem tego jest Kanał Panamski. Wpierw Francuzi, a potem Amerykanie próbowali utworzyć połączenie lądowe, a potem kanał. Jego przekopanie pozwoliłoby na wręcz dramatyczne skrócenie podróży między wschodnim a zachodnim wybrzeżem USA.

Znamienną rzeczą jest to, że czasami można mieć problemy z punktami dławiącymi, nawet jeśli nie ma żadnych wrogich sił w ich rejonie. Na przykład Kanał Panamski jest bardzo znanym morskim punktem węzłowym, który pozwala statkom na skrót między Atlantykiem a Pacyfikiem. Ponieważ Francuzi, a później Amerykanie, zdecydowali, że byłoby naprawdę wygodnie, gdyby nie trzeba było płynąć wokół południowego wybrzeża Ameryki Południowej, aby połączyć wschodnie i zachodnie wybrzeże USA. Postanowili więc zbudować sztuczny system wind wodnych w najwęższej części kontynentu. Obecnie jednak przepustowość Kanału Panamskiego jest mocno ograniczona. Dochodzi do tego, że armatorzy uczestniczą w aukcjach o sloty przejścia poza kolejnością, które kosztują nawet do 4 milionów dolarów.

Przyczyną niewystarczającej przepustowości nie jest ani niestabilność rządu panamskiego, ani działalność rebeliantów, a po prostu susza. Nie ma to nic wspólnego z klimatem. Windy wodne zasilane są w wodę z jezior położonych w głębi lądu. Po rozbudowie kanału, zapas

wody dostarczanej przez deszczę, jest po prostu niewystarczający – mimo imponującego systemu jej oszczędnego wykorzystywania.

Wizja

Wyobraźmy sobie powierzchnię naszej planety.

W większości jest ona pokryta oceanem. Cieśniny morskie i sąsiedztwo lądów sprzyjających ludzkiej aktywności to parametr geograficzny dla pojawiania się szlaków handlowych. Parametr ten decyduje o koszcie zużytego paliwa i czasie trwania podróży. Już sam tylko parametr geograficzny i ekonomii paliwa sprawia, że statki nie poruszają się jak chcą. Kalkulacje ekonomiczne nakazują im płynąć niewidocznymi, wąskimi korytarzami.

Kwestie opłacalności to rodzaj nakładki albo modyfikatora parametru geograficznego. To efekty działań sił rynkowych, efekty pracy ludzkiej inżynierii, w tym zdolność do wykorzystania energii ropy naftowej do napędzania statków. To także kanały, nowe technologie budowy silników, ale też modele biznesowe, od których zależy opłacalność budowania łańcuchów dostaw. Niekiedy siły rynku sprawiają, że półprodukty przekraczają granice państwowe kilka lub kilkanaście razy zanim staną się częścią produktu końcowego, również wpuszczonego w ten imponujący system globalnego handlu.

Te inżynieryjne i biznesowe parametry w sposób niezwykle zawiły nakładają się i miksują z parametrami geograficznymi. Z całą pewnością wielu armatorów, ubezpieczycieli, a nawet rządów państw ma działające trójwymiarowe wizualizacje tych wszystkich sił. A takie wizualizacje za jeden z głównych elementów mają aktywność militarną w rozmaitych punktach zapalnych. Jednym z takich miejsc jest rejon oddziaływania jemeńskich Huti.

Globalny system handlu i Wrota Łez

Większość gospodarek na całym świecie jest obecnie w dużym stopniu uzależniona od dostępu do rynków międzynarodowych w zakresie wszystkiego, od podstaw. Aby globalny handel działał, trzeba przewozić towary – dużo towarów.

Światowa Organizacja Handlu szacuje, że w 2022 roku wyeksportowano towary o wartości ponad 25 bilionów dolarów. Wagowo to 15 miliardów ton. Transport morski nadal jest najtańszy. To 80% międzynarodowego handlu. W 2022 roku drogą morską przetransportowano 12 miliardów ton.

Jednym z kluczowych wąskich gardeł jest cieśnina Bab al-Mandab – Wrota Łez. To w praktyce cały obszar morza czerwonego, ale precyzyjnie to wejście na to morze od południa – to Zatoka Adeńska, ale przede wszystkim sama cieśnina. Szerokość wolnego obszaru dla torów wodnych, z uwzględnieniem wysp, to 16 kilometrów.

Położenie szlaków morskich ma swoją logikę, zdeteminowaną ekonomią transportu: czasem trwania rejsu i zużyciem paliwa do napędzania statku. W zasadzie najważniejszym punktem dławiącym jest Kanał Sueski. Pozwala on skrócić rejs między Europą a Orientem o 10 do 14 dni. Przez kanał przepływa około 12% światowego handlu, czyli ponad 20 000 statków rocznie. Każdy z nich płaci operatorowi Kanału Sueskiego średnio 500 tys. USD.

O ważności kanału świadczy najbardziej przebieg kryzysu sueskiego z 1956 roku. Przepustowość tej drogi wodnej pozwala obsłużyć około 60% aktywnej światowej floty tankowców.

Ale do Kanału trzeba się dostać! W praktyce jest on częścią bliźniaczego punktu dławiącego, razem z Wrotami Łez. Choćby więc i kontrolujący Kanał Sueski Egipt był stabilny niczym potężna góra z granitu (a tak nie jest),

na drugim końcu Morza Czerwonego jest, mówiąc nie do końca grzecznie i poprawnie – zupełny bajzel, który aż prosi się o to, aby ktoś zrealizował w nim swoje oddziaływanie hybrydowe.

Nazwa Bab al-Mandab, luźno tłumaczona jest jako „Bramy Lamentu” lub „Smutku” czy „Łez”. Nie jest to do końca fortunna nazwa, biorąc pod uwagę tak krytyczne jej znacznie dla globalnej wymiany towarowej. Huti pokazali, co dokładnie to może oznaczać. O ile dekadę temu plagą regionu stali się somalijscy piraci, to teraz swoją siłę oddziaływania pokazały tanie bronie antydostępowe.

Bronie te nie wymagają śledzenia satelitarnego czy innej formy „rozwinętego systemu świadomości sytuacyjnej” do tego, by skutecznie razić cele. Huti potrzebują jedynie paru obserwatorów z lornetkami i kilku relatywnie tanich dronów. Z drugiej strony statki przemieszczające się przez cieśninę jest łatwo dostrzec, nie mają one zdolności manewrowania i nie są wyposażone w środki obrony przeciwrakietowej.

Na przełomie 2023 i 2024 roku Huti udowodnili, że Wrota Łez są niezwykle podatnym na destabilizację obszarem. Ich okolice to siedlisko państw upadłych lub niezwykle podatnych na destabilizację, a więc i pojawienie się dowolnych aktorów państwowych i niepaństwowych, które celem realizacji agendy własnej lub cudzej, przystąpią do blokowania kluczowej arterii handlowej świata.

Bezpośrednio przy cieśninie mamy Somalię, Erytreę oraz Jemen. Roczny PKB Somalii to kilkaset dolarów na głowę mieszkańca. Zasadniczo kraj ten nie ma nic do zaoferowania światu, a więc nie ma jak przystąpić do światowego święta obfitości. Somalia ma się jednak czym pochwalić. Zajmuje niekontestowane, pierwsze miejsce w światowym Indeksie Percepcji Korupcji.

Na północ od Somalii położona jest czteromilionowa Erytrea. Generuje ona podobne PKB, a w indeksie korupcji znajduje się na 18 pozycji, oczywiście od jej negatywnego końca. Od czasu uzyskania niepodległości w 1993 roku kraj ten ani razu nie przeprowadził wyborów parlamentarnych. Większość wygenerowanego bogactwa tego państwa pochłania armia – jedna z największych w całej Afryce.

Wrażliwość współczesnych statków handlowych

Podatność wielkich statków handlowych w XXI wieku to bardzo specyficzny wariant problemu miecza i tarczy. Jest to wyścig między atakiem a obroną. Sedno problemu tkwi w tym, że cywilne cele nie otrzymują takich ulepszeń obronnych, jakimi dysponują nawet małe i zwinne okręty wojenne. Nikt nie uzbraja tankowców LNG w systemy Aegis i VLS. To niedorzeczne. Ale potrzebne.

JAK BRONIĆ ŻEGLUGĘ HANDLOWĄ

Z pewnego punktu widzenia zdolności obronne statków cywilnych nie tylko stoją w miejscu, ale się cofają. Statki te są coraz większe, a więc ich zatopienie w wyniku pojedynczej akcji agresora jest tym dotkliwsze.

Rachunki ekonomiczne stosowane w czasie bitwy o Atlantyk podczas II wojny światowej wyglądały zasadniczo inaczej. Alianci opierali się na olbrzymiej ilości niewielkich statków typu „Liberty”. Były one zdolne do załadowania ok. 10–11 tysięcy ton ładunku. Sam statek wart był około 2 milionów ówczesnych dolarów. Załogę stanowiło kilkudziesięciu marynarzy i oficerów. Utrata takiego statku była stosunkowo niewielką stratą. Wystarczyło, by odbył tylko jedną podróż przez Atlantyk, by jego budowa się zwróciła. Gdy go tracono, natychmiast był zastępowany przez kolejne.

Ale w roku 2024 sprawa wygląda zupełnie inaczej! Współczesne frachtowce śledzone są w czasie rzeczywistym. Ktoś planujący atak ma poza tym do dyspozycji satelity, drony zwiadowcze czy patrole. Współczesne kontenerowce to kolosy mogące załadować i 20 tysięcy kontenerów 20FT, mając wyporność całkowitą dużo ponad 200 tys. ton (GT, Gross Tonnage). Cena jednego to od 150 do 200 mln USD. Załadowany towarem wielki kontenerowiec przemierzający Morze Czerwone w przypadku typowym warty jest wraz z towarem około 400 milionów USD.

Trafienie w taki statek nawet stosunkowo słabą głowicą zapalającą to niemal pewny katastrofalny pożar, z którym musiałyby się zmierzyć załoga zaledwie kilkunastu osób.



Ryc. 2. Orientacyjna wizualizacja zasięgów operacyjnych dronów nawodnych w rejonie Półwyspu Arabskiego.

Dżibuti i bazy morskie mocarstw

Małutkie Dżibuti, z populacją nieco powyżej jednego miliona, wypracowało bardzo specyficzny model biznesowy. Kraik ten wynajmuje swoje terytorium pod bazy wojskowe. Każdemu chętnemu. Przychody z tego tytułu stanowią około 9–10% wpływów budżetowych. W przypadku współpracy ze Stanami, ich baza to czynsz w wysokości 63 milionów USD, nie licząc „ożywienia” w branżach obsługujących obecność obcokrajowców. Dżibuti wynajmuje bazę Francji, Japonii, Włochom, Zjednoczonemu Królestwu i Niemcom.... a od 2016 roku także Chinom.

Szczęśliwie dla wszystkich, rejon posiadał dobrze rozwiniętą infrastrukturę antypiracką. Miała ona i ma absolutnie kluczowe znaczenie dla zduszenia aktywności piratów. Oprócz zespołu zadaniowego krajów regionu i Zachodu, na miejscu jest również chińska 45 Eskortowa Grupa Zadaniowa. To nowoczesny niszczyciel, fregata i okręt wsparcia.

Operacja mająca zwalczać zagrożenia dla ruchu statków została nazwana „Prosperity Guardian” (ang. Strażnik prosperity). W koalicji tworzącej tę operację wchodzi około 20 krajów, a jej główną siłą uderzeniową jest Combined Task Force 153. Grecja zadeklarowała wysłanie do zespołu jednej fregaty. Niewiele to, jeśli wziąć pod uwagę, że 17% światowego tonażu¹ należy do greckich właścicieli.

Miarą sukcesu tych wysiłków będzie to, czy operacje morskie są wystarczające, aby przekonać główne firmy żeglugowe do wznowienia normalnego ruchu przez Morze Czerwone i Suez po wzmożeniu aktywności Huti na początku 2024 roku. Do połowy roku wyniki były mieszane i wciąż są bardzo niepewne.

¹ Chiny dysponują tonażem większym jedynie jeśli policzyć łącznie tonaż ChRL i Hongkongu.

Na wieść o powołaniu międzynarodowego zespołu, czołowy urzędnik Huti zadeklarował: „Morze Czerwone będzie waszym cmentarzem”.

Ale ochrona kosztuje. Pytanie tylko... kto ma sięgnąć do kieszeni? Odpowiedzialność za ochronę statku handlowego spoczywała zasadniczo na kraju, pod którego banderą on płył. Tworzy to logikę, wedle której dostawca towaru odpowiada za jego bezpieczeństwo do czasu załadunku na pokład.

Przed II wojną światową około jedna trzecia statków handlowych na świecie pływała pod brytyjskimi banderami. Państwa realizujące handel morski musiały partycypować finansowo w ochronie szlaków przez m.in. uczestnictwo w wojnach Imperium Brytyjskiego. Z drugiej strony, zyskiwały ochronę Królewskiej Royal Navy.

Po drugiej wojnie światowej pojawiły się tzw. „otwarte rejestry”. To małe państwa takie jak Liberia, Panama czy Wyspy Marshalla. Armatorzy rejestrują w nich swoje statki za niewielką opłatą i mogą pływać pod banderami tych krajów. Trzej wymienieni liderzy w tym procederze w roku 2022 mieli swoje bandery na 44% globalnego tonażu.

Huti i wojna domowa w Jemenie

W jaki sposób państwa mogą realistycznie chronić globalne przepływy handlowe, od których stały się tak zależne? Bojownicy Huti ostrzelali wszak nawet helikopter amerykańskiej marynarki wojennej,

Światowa żegluga zależy od kluczowych punktów przeładunkowych i szlaków między nimi. Stosunkowo niedroga broń antydostępowa, którą dysponują Huti, stanowi dla tych kluczowych arterii bardzo poważny czynnik destabilizujący.

Wojna domowa z prawdziwego zdarzenia wybuchła w Jemenie w 2014 roku, kiedy wspierani przez Iran Huti

zajęli stolicę państwa. Rebelianci Huti konfrontowali się z oficjalnym rządem, wspieranym przez Arabię Saudyjską. Saudowie próbowali wspomóc stronę rządową m.in. kampanią nalotów w 2015 roku.

W pierwszej połowie 2024 roku rząd i sprzymierzone z nim siły kontrolują wschodnie i południowe wybrzeże kraju. Z kolei Huti kontrolują stolicę i skupiska populacji w północno-zachodniej części Jemenu. Szczęśliwie dla świata, Huti nie kontrolują rejonów przylegających do samej cieśniny, co zmniejsza skalę utrudnień dla żeglugi. Niemniej, kontrolują znaczne odcinki wybrzeża Morza Czerwonego.

Wojna Hamasu z Izraelem a jemeńscy Huti

Huti weszli do pierwszej ligi światowych rozgrywek geopolitycznych w wyniku ataku Hamasu z 7 października 2023 roku. Swoje działania deklarują jako wymierzone w celu powstrzymania Izraela przed działaniami ofensywnymi przeciw Palestyńczykom.

Korzyścią polityczną jest to, że postrzegani jako podmiot aktywnie atakujący Izrael, i to w sposób bardziej widoczny niż Hezbollah. Łatwość osiągnięcia tego celu jest nieco nie fair. Huti, operujący na drugim końcu Półwyspu Arabskiego, nie konfrontują się ani z siłami lądowymi, ani powietrznymi Izraela. Z drugiej strony ich ataki są ograniczone przez technologię – zasięg i celność rakiet, a także skuteczność izraelskich systemów antyrakietowych.

To dlatego Huti zainteresowali się pośrednim typem oddziaływania. Zaczęli strzelać do statków. Zaczęli też ograniczoną działalność piracką. Przy czym ograniczoność nie dotyczyła innowacji. Huti przeprowadzili pierwsze ataki pirackie za pomocą desantu z helikoptera.

Armatorzy bawią się w chowanego

Statki mają kraj rejestracji, pod którego banderą pływają. Ale mają też właściciela, który nimi zarządza. Z innego kraju mogą pochodzić załoganci, a także ładunek. Prowadzi to do wręcz humorystycznych dylematów. Obiegowa historyjka, kończąca się retorycznym pytaniem, brzmi:

Gdybym miał tankowiec pod panamską banderą, należący do greckiej firmy, z załogą rekrutowaną na Filipinach, przewożący ropę naftową z Arabii Saudyjskiej do Indii, to jeśli ktoś zaatakuje ten statek, to czy zaatakuje Panamę, Grecję, Filipiny, Arabię Saudyjską czy Indie?

W praktyce próby rozwikłania kryteriów, jakimi kierują się Huti przy atakowaniu żeglugi, zakończyły się konkluzją, że kryteria te są niespójne...albo „dowolne”, a przy tym zmienne w czasie.

Nieuźródłowione komunikaty zawierały deklaracje, że Huti będą atakować wyłącznie statki należące do Izraela, albo mające porty izraelskie za punkt początku lub końca rejsu. Już w listopadzie 2023 roku rozpoczęła się komedia – armatorzy dopisywali do sygnatur statków krótkie komunikaty deklarujące brak powiązań z Izraelem. Niemniej, z uwagi na koszt ubezpieczenia statków wpływających na obszary objęte wojną, znaczna część ruchu został przekierowany na szlak wokół Afryki.

Ale porty Izraela obsługują poniżej 100 milionów ton rocznie. To kropla w morzu 10 miliardów ton w skali światowej. Huti musieli zmienić taktykę. Szef Najwyższego Komitetu Rewolucyjnego Jemenu ostrzegł armatorów przed „fałszowaniem tożsamości” statków, w tym poprzez podnoszenie flag innych niż kraju właściciela statku. Ale około 70% światowego tonażu pływa pod obcą banderą, często fałszując identyfikację. Stąd Huti zaczęły strzelać „prawie do wszystkich”.

Świetnym (tj. interesującym) kazusem był atak dronem na tankowiec chemiczny „MV Chem Pluto” około 200 mil od wybrzeża Indii na Morzu Arabskim². Statek płynął pod banderą liberyjską, należał do Japończyków i był obsługiwany przez Holendrów, a jego załoga składała się z obywateli Wietnamu i Indii, którzy w tym czasie przewozili ropę naftową z Arabii Saudyjskiej do Indii. Irańczycy wyparli się przeprowadzenia tego ataku. Natomiast bardzo ciekawa jest kwestia własności statku. Formalnie należy on do holenderskiej firmy Ace-Quantum Chemical Tankers. Statku „Chem Pluto” nie ma jednak na liście statków należących do tej firmy. Są na niej za to statki o podobnej konwencji nazwowej, tj. Chem + nazwa planety. Sama Ace-Quantum jest za to spółką joint-venture dwóch innych – Ace Tankers i Eastern Pacific Shipping. A ta ostatnia należy do izraelskiego miliardera. Podsumowując, jest bardzo wątpliwe, aby Huti fatygowali się w tego typu śledzenie faktycznej własności statków. Strzelali w co weszło na celownik.

Jedną z opcji rozważanych w branży była zmiana bandery statków handlowych na amerykańską lub sojuszniczą. To oczywiście nic nie daje w bezpośrednim sensie militarnym, gwiazdy i paski nie mają magicznych mocy odpychania nadlatujących pocisków, ale to, co może zrobić, to nadać statkom pod zmienioną banderą magiczne zaklęcie „przywołaj US Navy”.

Taką taktykę zastosowano, na stosunkowo niewielką skalę, w latach 80. podczas tak zwanej wojny tankowców. W 1987 r. rząd Kuwejtu zwrócił się do US Navy o zapewnienie eskorty kuwejckim tankowcom przewożącym iracką ropę na rynek międzynarodowy. W celu stworzenia ram prawnych i politycznych dla tej operacji eskortowania

² *Drone attack on a chemical tanker...*, <https://indianexpress.com/article/explained/explained-global/drone-attack-on-a-chemical-tanker-off-gujarat-coast-all-you-need-to-know-9082538> [dostęp: 2024-05-10].

i zasygnalizowania Iranowi, że kontynuowanie ataku może mieć konsekwencje, wiele kuwejckich tankowców zostało przemianowanych na amerykańskie, a następnie umieszczonych pod eskortą okrętów wojennych.

Środki oddziaływania w dyspozycji Huti

Huti mają do dyspozycji drony samobójcze, przeciwokrętowe pociski balistyczne, przeciwokrętowe pociski manewrujące, helikoptery desantowe. Za pomocą tego arsenału realizują często ataki łączące użycie dwóch lub więcej typów środków.

Kalkulacje armatorów

Dołączenie Huti do wojny przeciw Izraelowi wszczętej przez Hamas ma istotny wpływ na ceny towarów, a więc i logikę podejmowania decyzji przez uczestników globalnej wymiany towarowej. Koszty transportu rosną. Portale śledzące pozycje statków w czasie rzeczywistym pokazują, że większość armatorów, kalkulując opłatę za przepłynięcie Kanału Sueskiego oraz ubezpieczenie, płynie wokół Afryki.

Kalkulacja ryzyka jest zasadniczo zrozumiała. Na początku grudnia 2023 roku stawka dodatkowego ryzyka wojennego wynosiła 0,07% dla okrętów przepływających przez Morze Czerwone. Ale już w drugiej połowie grudnia stawka ta wzrosła do 0,5–0,7% wartości towaru. Składki ubezpieczeniowe rosną bez względu na faktyczną skalę i prawdopodobieństwo ataków mogących zakończyć się uszkodzeniem lub zatopieniem jednostek. Jeśli przewożony towar jest tani, armatorom opłaca się płacić podwyższone stawki ubezpieczenia i płacić za przepłynięcie przez Suez. Inaczej bardziej kalkuluje się im zapłacić za większe zużycie paliwa i dodatkowy czas.

Dla typowych scenariuszy dodatkowy czas rejsu wokół Afryki to 1 milion USD. Ale dochodzą do tego koszty systemowe. Aby uniknąć problemów z uzupełnianiem paliwa na wschodnim wybrzeżu Afryki, statki tankują więcej w Singapurze lub w Europie. Pojawia się też konieczność przekalkulowania opłacalności i terminów rejsów, które przy okazji stają się mniej przewidywalne. A brak przewidywalności to potężny czynnik zmieniający sposób podejmowania decyzji u wszystkich – od armatorów, do firm zamawiających po jednym, po dwa lub kilka kontenerów. W procesach produkcyjnych pojawiają się nieprzewidywalne opóźnienia – przy wyposażaniu fabryk i dostawach upominków na Święta. Zmniejsza się zdolność wysyłkowa i przerobowa transportu na poziomie całego systemu. Mówiąc prostym językiem, cały system zaczyna klekotać, a w jego obrębie pojawiają się na zasadzie czarnego łabędzie, nieprzewidziane wcześniej podatności na zapaść katastrofalną lub dotkliwą w sposób niewspółmiernie większy niż początkowe zakłócenie.

System przestaje być stabilny.

Jednym z takich zjawisk emergentnych było pojawienie się konkurencji o tzw. sloty żeglugowe. Sloty te stały się zasobem rzadkim. Klienci byli gotowi przepłacać za przyspieszenie frachtu i „okazje”, gdyż opłacało im się to bardziej, niż płacenie kontrahentom kar umownych lub ponoszenie innych kosztów. Inaczej, niekupowanie pierwszeństwa wiąże się z coraz większymi kosztami. Dla przykładu, Kanał Panamski często organizuje aukcje priorytetowych slotów.

Nawet gdyby bezpieczeństwo w rejonie Wrót Łez zostało przywrócone w stu procentach, niepewność w umysłach biznesu pozostanie.

Wpływ hybrydowy na kalkulacje armatorów i wojskowych

W sytuacji kryzysowej, na przykład w grudniu 2023 roku, kraje mogą zdecydować się na priorytetową ochronę statków własnych, lub należących do sojusznika. Tak robili Francuzi i Amerykanie.

Jaki jest koszt utrzymania okrętu wojennego w akcji i gotowości bojowej? Amerykański superlotniskowiec klasy Ford oraz bazujące na nim skrzydło lotnicze to roczny koszt rządu 1–2 miliardów USD. Koszt operowania fregaty dozorującej to jedynie 63 miliony USD rocznie. Ale realizowanie akcji bojowych gwałtownie podnosi te kwoty. Dla przykładu, zestrzelenie 14 dronów przez niszczyciel USS „Carney” za pomocą pocisków SM-2 wycenia się na nie mniej niż 24 milionów USD. To horrendalne kwoty i wiele wskazuje na to, że aktorzy niepaństwowi tacy jak Huti – wiedząc o tych kosztach – będą próbowali stosować podobną taktykę do Hamasu zwalczania izraelskiej Żelaznej Kopuły: zasypywanie systemów obrony tanimi rakietami, które spowodują nie tyle straty materialne, ale zwiększą koszt operowania systemów obronnych.

Efektem takiej logiki ataku jest to, że atakujący nie muszą nawet niczego zatapiać, aby skutecznie podnieść koszty lub zakłócić handel, a także ogromne koszty utrzymania zgrupowań okrętów dozorujących. Jak dotąd, pomimo tego, że 100% zabitych to Huti, a żadne statki nie zostały zatopione. A koszty są gigantyczne.

Komu Huti przeszkadzali

Podmiotem najbardziej poszkodowanym jest Egipt, dla którego wpływy z opłat za przepłynięcie Kanału Sueskiego są istotnym składnikiem budżetu. Czym szybciej skończy się aktualna eskalacja między Palestyńczykami i Izraelem, tym lepiej dla tego arabskiego państwa.

Działania Huti mają wpływ na globalne przepływy handlowe, publicznie opisują oni swoje działania w kategoriach sprzeciwu wobec operacji Izraela w Strefie Gazy. Państwa członkowskie Unii Europejskiej także są zainteresowane utrzymaniem żeglugi przez Suez, niemniej tu już ujawnia się wpływ narracji antyzachodniej na decyzje polityków. W oczywisty sposób mają oni motywację, by nie robić niczego, co mogłoby być interpretowane jako jednoznaczne wspieranie Izraela. Pasywna obrona statków, tj. zwalczanie ataków dronowych i rakietowych, jest jedną bezpieczną formą działania. Oficjalne dołączenie do operacji dowodzonej przez Stany lub przedsięwzięcie ataków na sam Jemen może prowadzić do lawiny wydarzeń.

Niezależnie, istnieje też inny mechanizm zniechęcający do ataków na Jemen. Atak wrogów islamu wzmocni pozycję Huti wewnątrz samego Jemenu. W tle działa inna, wieczna prawidłowość wojny. Atak siły zewnętrznej zawsze zwiększa wewnętrzną spójność polityczną.

Zaangażowanie Stanów przed 2023 rokiem

Stany Zjednoczone przeprowadziły już naloty na cele Huti w Jemenie w 2016 roku. W ramach „ochrony wolności żeglugi”, w odpowiedzi na próbę ataku rakietowego na USS „Mason” i inne okręty na Morzu Czerwonym, okręty U.S. Navy wystrzeliły pociski manewrujące, by zniszczyć sieć stacji radarowych na należącym do Jemenu wybrzeżu Morza Czerwonego. Dowództwo amerykańskie wydało wtedy następujące oświadczenie, mające teraz wartość precedensu:

Cele te zostały wybrane na podstawie naszej oceny, że były zaangażowane w wystrzelenie rakiet w ostatnich dniach. Zostały one zaatakowane w celu obrony naszych statków i ich załóg, a tym samym

ochrony swobody żeglugi na szlaku wodnym, który jest niezwykle ważny dla handlu międzynarodowego.

Huti dokonali jednego udanego porwania, to tak naprawdę niczego nie zatopili. Podobno nie wyrządzili nawet szczególnie poważnych szkód.

Zasady poruszania się statków handlowych i okrętów wojennych przechodzą wielką rewolucję. Armia ukraińska w kilku spektakularnych akcjach pokazała, że można utrudnić życie potężnej marynarce wojennej, używając dość broni wręcz prymitywnych. To systemy zaawansowane jak Neptun i Storm Shadow, ale też w dużej mierze drony samobójcze poruszające się po powierzchni wody. Sama możliwość ich użycia podnosi koszt działań prewencyjnych w kierunku poziomów nieakceptowalnych. Koszty generowane są przez operowanie radarów i obserwacji satelitarnych.

Kilku uzbrojonych ochroniarzy na pokładzie kontenerowca może wystarczyć do powstrzymania ataku piratów. Ale tak proste i tanie rozwiązania nie są skuteczne wobec nadlatujących praktycznie bez ostrzeżenia dronów i pocisków przeciwokrętowych, których na statkach handlowych zainstalować się nie da.

Samobójcze drony nawodne mają zasięg operacyjny około 500 kilometrów. Oznacza to, że mogą stanowić zagrożenie dla żeglugi w punkcie węzłowym, podczas gdy ich bazy są zbyt rozproszone, zbyt dobrze ukryte lub łatwe w relokacji. Podsumowując, atak jest tani i mało ryzykowny. Obrona jest kosztowna i zasadniczo nierealna. Przegrywamy.

To było ostrzeżenie numer jeden. Drugim ostrzeżeniem jest to, jak kruche okazują się niektóre z tych szlaków i co to może oznaczać dla wojny i planowania awaryjnego.

Podsumowanie. Jak dotąd jemeńscy Huti nie zdołali zatopić ani jednego statku. Mimo tego udało im się osiągnąć

efekt w sferze hybrydowej. Koszt przeprowadzonych ataków był bardzo niski pod względem finansowym. Szkody były minimalne, zarówno w zabitych i rannych.

A jednak... doprowadziły do strat liczonych w setkach milionów. Główne linie żeglugowe przekierowały ruch, decydując się na opływanie Afryki.

Obecność chińska

Chiny inwestują bardzo dużo w broń hipersoniczną i przeciwokrętowe pociski balistyczne. Te systemy uzbrojenia pozwalają zwiększyć zasięg ich oddziaływania na szlaki żeglugowe coraz dalej od terytoriów macierzystych. Ale bronie te służą do eliminacji flot przeciwnika. Nie da się ich użyć do eskortowania własnych statków handlowych. To dlatego możliwości militarne pozwalają utrzymać na dystans Amerykanów w czasie potencjalnych zadrażeń w rejonie Tajwanu, ale w żaden sposób nie zabezpiecza ich przed akcjami odwetowymi wymierzonymi w handel morski.

Chiny są bardzo dużo eksportują, ale także importują. Dziennie gospodarka Chin zużywa około 16 milionów baryłek ropy, z tego ok. 75–80% jest importowana – w przeważającej części z Bliskiego Wschodu. Praktyczne i bezpieczne alternatywy dla tego importu energii nie istnieją. Gazociągi i ropociągi rosyjskie są niewystarczające, a same ich funkcjonowanie obciążone jest ryzykiem politycznym. Jego głównym elementem jest rosyjska sprawdzona strategia przykręcania kurka.

Chińskie strategiczne rezerwy ropy szacuje się na 100 dni funkcjonowania w czasie pokoju. Ponad trzy miesiące to dużo, ale jednocześnie mało. Zapasy się kończą, a konflikty mają paskudną tendencję do tego, by nie skończyły się do najbliższego Bożego Narodzenia. Poza tym,

oprócz ropy chiny importują ogromne ilości dosłownie wszystkiego: gotowy sprzęt i maszyny, metale i ich rudy, węgiel, żywność. To, że Chiny również zależą egzystencjalnie z międzynarodowych inwestycji i wolności mórz jest lepszym gwarantem trwania *Pax Americana*, niż wszelkie długoterminowe uzgodnienia i sojusze wojskowe, polityczne i dyplomatyczne. Uwielbiam przywoływać tu powieść *Paragraf 22* i pozornie tylko przerysowane groteskowe opisy współpracy i współzależności z wrogiem. Teraz czynię to ponownie z wielką satysfakcją.

Chiny są nie tylko narażone ze względu na aktualny stan techniki wojskowej. Są narażone na wszelkie zakłócenia globalnego systemu, które w innym scenariuszu z ochotą roznieciłyby celem destabilizacji zachodu. I tu właśnie pokazuje swoje znaczenie ideologia dekolonizacji (zob. tom 1) i dehegemonizacji. Może ona zawęzać wybiórczo oddziaływania militarne i hybrydowe tak, że odczuje je bardziej Zachód, a mniej Chiny. Kwestia Izraela i wszystkich podmiotów potencjalnie go wspierających, jest dopasowana do tej logiki wręcz perfekcyjnie. W przypadku eskalacji tej sytuacji możliwe scenariusze to:

- Poderwanie do działania wszystkich przemysłowych do Europy dżihadystów i ekstremistów.
- Aktywowanie ideologiczne młodzieży europejskiej zaprogramowanej „lewicowo”, tj. do nienawiści wobec Ameryki, kapitalizmu, Izraela i wszelkich innych krytycznych dla aktualnego porządku świata elementów siły Zachodu.

□

Podsumowanie i spostrzeżenia na wynos

A. Bezpieczniej już było

Większość narodów i aktorów niepaństwowych nie decyduje się na rzucanie kamieniami w szklany pałac dominacji Zachodu. Korzystają z jego istnienia i produktywności. Ale coraz więcej podmiotów będzie zyskiwało zdolność do psucia Zachodowi jego systemu pozyskiwania zasobów potrzebnych i do zachowania geopolitycznych wpływów, i do biologicznego przetrwania, które jest pochodną tej pierwszej zdolności. Dysproporcje kosztów takich ataków względem kosztów obrony po stronie Zachodu będą się tylko powiększać. Słowem, żyjemy wciąż w relatywnym dobrobycie. Ale siedzimy na beczce prochu.

B. Malakka i ich rejon

Indonezyjskie wyspy i cieśniny między nimi. Te szlaki morskie są liniami życia dla wielu gospodarek regionu, w tym państw zrzeszonych w ASEAN. Przez obszar wysp Indonezji płyną supertankowce z Bliskiego Wschodu, rudowce z Australii. Wszelkie zaburzenia będą dla państw regionu bardzo dokuczliwe i groźne dla ich stabilności.

Perspektywa Chin jest ponura także od strony tzw. pierwszego łańcucha wysp. Szlaki prowadzące do Chin przebiegają obok Tajwanu – przez Cieśninę Tajwańską i od strony wschodniego wybrzeża wyspy. Przeplývają blisko Japonii i Korei Południowej. W czasie pokoju taka sytuacja geograficznej bliskości jest idealnym impulsem dla rozwoju handlu i budowy infrastruktury obsługującej wszelką ludzką aktywność. Ale w czasie wojny te same

czynniki podwyższają parametry ryzyka i sprawiają, że krytyczne, najkosztowniejsze w rozwoju obszary są w zasięgu oddziaływania broni partnerów, którzy nagle stają się wrogami.

C. Ormuz, antropopotoki i Katar

Globalne przepływy energii przez cieśninę Ormuz to około 20 milionów baryłek dziennie. To 30% światowego obrotu. 70% tego przepływu płynie w kierunku Azji. Do tego dochodzi skroplony gaz ziemny z Kataru. Katarskie dostawy są aktualnie krytyczne dla Europy. Kluczem do zrozumienia „konfliktujących agend” tej sytuacji jest to, że Katar, obok Turcji, jest głównym sponsorem walczącego z Izraelem Hamasu.

Katar jest też siedzibą potężnej organizacji medialnej – Al Jazeera. Jej oddziaływanie narracyjne może okazać się krytyczne w przypadku, gdy gdzieś tam zapadnie decyzja, by odcięciem od energii doprowadzić Europę na skraj zapaści cywilizacyjnej. Decydenci europejscy zdają się całkowicie ignorować ten problem, a jest oczywiste, że jesteśmy podatni na potencjalny szantaż energetyczny o logice działania podobnej do tego z okresu wojny Jom Kipur w 1973 roku.

Katar oddziałuje nie tylko narracyjnie i energetycznie. Decydenci katarscy dysponują gigantycznymi funduszami, które z całą pewnością wykorzystywane są w działaniach radykalnie sprzecznych z dobrobytem czy stabilnością zarówno „kolektywnego Zachodu”, czy to świata chrześcijańskiego, czy też Wielkiego Szatana i Małego Szatana (Stanów Zjednoczonych i Izraela).

D. Nowe współzawodnictwo: Kto przemyci do Polski więcej migrantów³ – Niemcy, czy Białoruś?

Już teraz mamy do dyspozycji olbrzymią ilość twardych dowodów na naturę oddziaływania muzułmańskich diaspor w krajach zachodu Europy – jest ona destabilizująca. Niepokój może wzbudzić poziom radykalizacji młodzieży muzułmańskiej rezydującej w krajach zachodu Europy, infiltrowanie społeczności Europy przez islamistów, dżihadystów czy przekupywanie polityków europejskich. To miało miejsce w przypadku przekupienia przewodniczącej Parlamentu Europejskiego Evy Kaili (§PG II.4.F).

Zadam publicznie pytanie służbom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo RP. Jak interpretować wręcz żenującą wypowiedź wicepremiera RP, a zarazem Ministra Obrony Narodowej, Władysława Kosiniaka w kontekście obrony granic państwa przed aktywnością przemytników ludzi, takich jak NGO „Granica”, aktywnie działających na rzecz wpuszczania generowanych przez Rosję antropopotoków? Minister powiedział:

Zastanówcie się, co robicie [...] Pomoc humanitarną od pomocy w przekraczaniu granicy⁴.

Przy tym Mariusz Błaszczak wytknął wicepremierowi

Panie ministrze, zamiast apelować do tzw. aktywistów, niech Pan zaapeluje do kolegów z Platformy Obywatelskiej, by nie wydawali im przepustek do strefy buforowej

³ Całkowicie nietrafne słowo „migranci” pojawia się tu wyłącznie w celach satyrycznych. Zob. s. 34.

⁴ „Niech Pan w końcu uderzy pięścią w stół”. Mocny apel do Kosiniaka-Kamysza, <https://dorzeczy.pl/kraj/600819/blaszczak-apeluje-do-kosiniaka-kamysza-ws-sytuacji-na-granicy.html> [dostęp: 2024-06-20].

Co może oznaczać niezdolność Ministra Obrony do podjęcia podstawowych działań, jak zabronienie koalicjantom politycznym (PO) w popełnianiu przestępstw w postaci przemytu ludzi i pomagania szkolonym przez Białoruś i Rosję dywersantów w przedostawaniu się na teren Europy.

Jedną z hipotez, które – miejmy nadzieję – aktywnie badają służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo państw i społeczeństw Zachodu, jest kwestia nie tylko mechanizmów finansowania wyżej opisanego procederu (przemyt finansuje nawet rząd RP, a więc my wszyscy). *Clue* sprawy jest to, że najważniejsi w Polsce decydenci i politycy g...wno mogą zrobić w zakresie realizowania swoich obowiązków zarządzania naszą kolektywną obroną!

Niemal z całą pewnością są pod naciskiem politycznym ze strony osób w oficjalnych strukturach władzy UE. Czy te osoby współpracują z ośrodkiem realizującym wrogie plany geopolityczne? Za pieniądze katarskie, ale nie dla podreperowania wizerunku medialnego przed mundialem w Katarze, a dla pogłębienia kryzysu energetycznego, w którym Europa aktualnie tkwi? Infiltracja agenturą rosyjską to fakt wielokrotnie oznajmiany przez służby kontrwywiadowcze, w tym niemieckie. A agenci innych krajów? Chin? Agenci należący do podmiotów niepaństwowych?

Kwestią jest zainicjowana i ujawniona w czerwcu 2024 roku praktyka podrzucenia osób nielegalnie przedostających się do strefy Shengen ludzi na teren Polski realizowane za pomocą radiowozów policyjnych, a więc struktur państwa niemieckiego.

Skoro więc struktury najpotężniejszego państwa Europy są pod kontrolą obcą, to mamy poważne poszlaki do tego, aby zagrożenie uznać za egzystencjalne.

■