



Andrzej Kruczyński

Cieśnina Ormuz

Geopolityczny węzeł gordyjski

Cieśnina Ormuz do połowy XX wieku była bez znaczenia dla mocarstw światowych. Ten stan zaczął ulegać zmianie wraz ze wzrostem znaczenia ropy naftowej. Współcześnie cieśnina ma ogromne geopolityczne znaczenie szczególnie dla USA, Chin oraz Indii, Arabii Saudyjskiej oraz Iranu.

Mierząca w najwęższym miejscu 54 kilometry cieśnina Ormuz to najważniejsza droga pozwalająca na transport ropy z Zatoki Perskiej na światowe oceany – przepływa nią blisko jedna piąta światowego zużycia tego surowca. I to pomimo regionalnych konfliktów.

Odkąd handel ropą stał się „żyłą złotą” dla państw Zatoki Perskiej, cieśnina Ormuz stała się potencjalnym „korkiem” dla rzeki „czarnego złota”, które przepływa przez nią każdego dnia. Ten kto kontroluje ten przepływ, ma decydującą moc kształtowania geopolitycznej sytuacji na świecie.

Współczesna gospodarka opiera się przede wszystkim na ropie naftowej i gazie ziemnym. Ilość ropy, która codziennie transportowana jest przez cieśninę Ormuz, to w przybliżeniu dwa razy więcej niż cała jej produkcja w USA. Około 80% z niej kierowane jest na rynki azjatyckie. I ten, kto by zablokował transport choćby tylko jednej piątej ropy naftowej dla światowej gospodarki, rzuciłby na kolana cały świat.

504

Próbka książki. Więcej próbek: chiny.pl/ksiazka/geopolityka
© 2021-2024 Piotr Plebaniak & Polskie Towarzystwo Geopolityczne





Kto czuwa, kto czyha

Bezpieczeństwa ruchu morskiego w rejonie cieśniny strzeże V Flota Marynarki Wojennej USA, która stacjonuje w Manamnie w Bahrajnie. Od rewolucji islamskiej w 1979 roku cieśnina Ormuz stała się jednym z miejsc zwiększonej rywalizacji irańsko-amerykańskiej. Sam fakt, że USA do pilnowania tego małego obszaru wyznaczyło aż całą flotę, pokazuje, jak ważny jest szlak między irańskim a omańskim wybrzeżem.



Temat
VI.4

Ryc. 1. Mapa rejonu Zatoki Perskiej

W latach 1980–1988, podczas wojny iracko-irańskiej, armie obu krajów atakowały tankowce przeciwnika. Nazywane jest to „wojną tankowców”. Wojna ta była najdramatyczniejszym epizodem walki o kontrolę nad cieśniną.

Współcześnie co kilka lat dochodzi do epizodów napięcia sytuacji geopolitycznej. Tak naprawdę napięcie utrzymuje się cały czas, gdyż wynika z gróźb Iranu, który w odwecie za działania USA szermuje możliwością zablokowania cieśniny dla ruchu tankowców. Siłowe zamknięcie Zatoki Perskiej poprzez zamknięcie cieśniny Ormuz jest powtarzaną (wręcz już rutynowo) co jakiś czas groźbą ze strony irańskich decy-





dentów – zarówno wojskowych, jak i politycznych. Gdyby obrócili groźby w czyn, świat stanąłby na progu katastrofy.

Wiele współczesnych towarów jest produkowanych przy udziale komponentów pochodzących z przetwórstwa ropy naftowej. Brak ropy z Zatoki Perskiej oznaczałoby, że na stacjach benzynowych zabrakłoby paliw, a ceny innych produktów poszybowałyby do góry. Iran, będący słabszą stroną w potencjalnej wojnie z USA, musiałby uderzyć w te miejsca, które by zabrały USA najbardziej, czyli w podstawy ich gospodarczej i ekonomicznej dominacji na świecie, a tą podstawą jest połączenie dolara i ropy naftowej. Gdyby zabrakło podaży ropy naftowej, to automatycznie amerykańska waluta – petrodolar – upadłaby jako globalny środek płatniczy (patrz ramka s. 321)

Dobór środka oddziaływania

Wydaje się, że blokada cieśniny wymaga dużych sił i środków. Otóż nie. Dzięki rozwojowi współczesnej techniki można za pomocą mało kosztownych środków wprowadzić blokadę lub utrudnić ruch tankowców. Jak? Tak jak to robią Izrael i Iran w swojej cichej wojnie na morzu.

W ciągu 2022 roku można było przeczytać, że nieznani sprawcy uszkodzili lub zatopili izraelskie lub irańskie statki. Obie strony oczywiście nie przyznały się do ataków, ale to nie przeszkadza im we wzajemnym oskarżaniu się. Iran od wielu lat rozwija swoje zdolności wojskowe – również w zakresie zwalczania jednostek nawodnych. Iran ma szereg instrumentów do blokady cieśniny, jednak blokada jawna byłaby ostatecznością. Gra toczy się o to, aby mieć zdolność blokowania ruchu w cieśninie niejawnie.

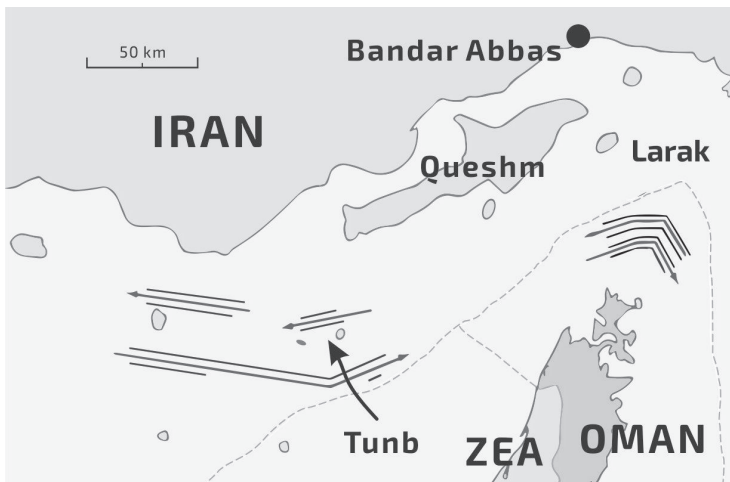
Oczywiście Stany Zjednoczone oraz państwa regionu od razu by wiedziały, kto stoi za anonimowymi atakami na statki. Idealną bronią – taną i skuteczną – byłyby drony. Bezza-





łogowe aparaty latające w ciągu kilku lat stały się ważnym narzędziem na współczesnym polu walki. Nie tak dawno temu, w lipcu 2021 roku, po raz pierwszy w historii, użyto drona do ataku na statek. Na jednostce płynącej wzdłuż wybrzeża Omanu zginęło dwóch członków załogi.

To wydarzenie było dla świata szokiem podobnego typu, co uszkodzenie gazociągu Nord Stream we wrześniu 2022 roku. Przekroczono pewną granicę, która do tej pory była nieprzekraczalna. Atak pokazał, że za pomocą zwykłego drona można zaatakować ogromny statek, co przekłada się na osiągnięcie niskim kosztem wysokich zysków. W kalkulacjach militarnych i geopolitycznych zaszła mała rewolucja.



Temat
VI.4

Ryc. 2. Szkic orientacyjny cieśniny Ormuz oraz tor wodny dla tankowców

Drony to nie tylko możliwość ataku z powietrza na statki. Można je również wykorzystać na wodzie oraz pod wodą. A Iran ma do tego typu operacji idealne warunki – można powiedzieć, że cieśnina Ormuz wraz z Zatoką Perską są idealnym obszarem do przeprowadzenia niskokosztowych działań mogących zablokować ruch. Lepszego miejsca na





świecie chyba nie ma. Zatoka Perska i cieśnina Ormuz to teatr działań, na którym względnie łatwo jest przeprowadzić operację paraliżu ruchu tranzytowego tankowców, na których opiera się dominacja dolara na świecie. I to powoduje, że cieśnina jest prawdziwym przekleństwem dla Stanów Zjednoczonych.

Zatoka Perska

W najgłębszym miejscu Zatoka Perska ma tylko 88 metrów (średnia to 50 metrów). W najwęższym fragmencie cieśnina Ormuz ma 54 kilometry. Istnieją tam tylko dwa przejścia wystarczająco głębokie dla większych jednostek podwodnych i nawodnych. Idealne warunki. Nawet nie trzeba byłoby się wysilać. Akwen jest względnie niewielki jak na warunki na świecie, ma bowiem około 250 tysięcy kilometrów kwadratowych, a więc mniej niż powierzchnia Polski.

Północny kraniec to jednocześnie wybrzeże Iranu, który kontroluje znajdujące się tam wyspy, w tym Larak, oraz trzy niewielkie, ale strategicznie położone: Wielki Tunb i Mały Tunb, położone pomiędzy szlakami handlowymi, oraz Abu Musa, leżącą na południe od dróg tranzytowych. Przynajmniej na niektórych rozmieszczono systemy rakietowe ziemia-woda.

Przykładem militarnego wykorzystania wysp jest położona na południe od Abadanu wyspa Farsi o powierzchni 0,25 km², która jest zamknięta dla cywilów. Podczas wojny z Irakiem w latach 80. była wykorzystywana jako baza dla szybkich motorówek. Obecnie znajduje się na niej posterunek sił morskich Korpusu Strażników Rewolucji.

O ile Marynarka Wojenna Iranu jest przygotowana do konwencjonalnych działań, to siły morskie Korpusu Strażników Rewolucji są cały czas modernizowane i przygotowywane do





działań niekonwencjonalnych. Są wręcz szkolone do „działań partyzanckich na wodzie”. Zgodnie z przyjętą strategią irańskie działania zaczepne opierałyby się na użyciu dużej liczby małych, ale za to szybkich i trudno wykrywalnych łodzi uzbrojonych w rakiety i torpedy. Do tego trzeba byłoby wziąć pod uwagę miny, które uzupełniłyby irański arsenał w wojnie asymetrycznej o blokadę cieśniny. Gdyby Teheran dodał do tego drony, byłby to bardzo arsenał w potencjalnym konflikcie.

Według kontradmirała Aszkbusa Danechara, jednego z twórców doktryny morskich działań asymetrycznych, Iran próbowałby wykorzystać także siły specjalne do działań dywersyjnych wymierzonych w liczne porty, terminale energetyczne, instalacje przemysłowe oraz zasoby w rejonie całej Zatoki Perskiej.

Najgroźniejszym środkiem działań morskich są i będą rakiety przeciwokrętowe. Są one uznawane za najważniejszy element obrony morskiej i jako takie pozostają pod kontrolą Korpusu Strażników Rewolucji – zarówno na platformach nawodnych jak i na lądzie i w powietrzu. To pokazuje ich wielkie znaczenie w doktrynie wojskowej Iranu.

Trzeba od razu powiedzieć, że irańskim celem podczas wojny z USA w Zatoce Perskiej i cieśninie Ormuz nie byłoby pokonanie sił amerykańskich, lecz złamanie woli amerykańskiego rządu do kontynuowania wojny. Wykorzystując element zaskoczenia i determinację, Iran mógłby uszkodzić lub nawet zatopić okręt US Navy przy wąskim wejściu cieśniny Ormuz. Byłoby to potężnym ciosem psychologicznym, a także ciosem w prestiż Stanów Zjednoczonych.

Taki rezultat nie może być uznany za nierealny, bowiem choć US Navy jest w stanie mierzyć się z każdym zagrożeniem nawodnym i powietrznym, to jednak w przypadku zmasowanego ataku z wody i powietrza obrona okrętów floty amerykańskiej mogłaby okazać się niewystarczająca. Taki





bieg rzeczy ma już precedens – ustanowili go Wietnamczycy z Wietnamu Północnego oraz obecnie Talibowie. Dlatego właśnie tego typu strategia jest traktowana jako skuteczne działanie wobec Stanów Zjednoczonych – najpotężniejszego państwa na świecie.

Gry wojenne Teheranu

Do osiągnięcia efektów strategicznych Teheran potrzebuje niewspółmiernie tanich środków militarnych. Do odblokowania i przywrócenia normalnego ruchu USA musiałyby użyć nieproporcjonalnie potężniejszych – i droższych. Dlatego Waszyngton nie może dopuścić do tego, by sytuacja wymknęła się spod kontroli i cała drabina eskalacji ewentualnego konfliktu legła w gruzach.

Trzeba pamiętać, że wojna zazwyczaj wybucha z powodu błędów i złej oceny sytuacji przez jedną ze stron. Strony, które mają sprzeczne interesy, prowadzą między sobą tak jak bokserzy na ringu wymianę ciosów, ale dążą do tego, aby zmusić przeciwnika do poddania się, a nie do zadania nokautującego ciosu. Dlatego użycie przez Iran małych łodzi uzbrojonych w rakiety i torpedy, min oraz dronów spowodowałoby, że Teheran zadałby na ringu bardzo dotkliwy cios. USA musiałyby odpowiedzieć, używając sprzętu z o wiele wyższego szczebla drabiny eskalacyjnej. Tym bardziej, że pokonanie przeciwnika, który walczy za pomocą niekonwencjonalnych metod, jest bardzo trudne, a wręcz niemożliwe.

Wrażliwość Iranu

Warto wspomnieć, że Iran też jest uzależniony od cieśniny Ormuz, ponieważ wciąż nie ma innej drogi morskiej do irańskich portów i rafinerii. Iran wie o tym, dlatego od lat buduje dla siebie alternatywę. Po prostu już poza Zatoką Perską





i cieśniną Ormuz, przy granicy z Pakistanem, nad Morzem Arabskim, buduje port dla swojej ropy i gazu, które obecnie, tak jak urobek wydobywczy innych państw znad Zatoki, są transportowane przez cieśninę. Aktualnie, z powodu sankcji, projekt jest realizowany w ograniczonej skali.

Budowa umożliwi Iranowi nieskrępowany transport ropy i gazu dla swoich klientów, a jednocześnie Iran będzie mógł szantażować świat zablokowaniem ruchu tankowców z ropą ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Arabii Saudyjskiej, Kuwejtu czy Iraku. Iran kończy budowę pierwszego terminala naftowego poza Cieśniną Ormuz przy Kuh Mobarak (w okolicach portu w Dżasku). Równocześnie jednak wraz z infrastrukturą przemysłową i cywilną powstaje także infrastruktura wojskowa.

W porcie w Dżasku stacjonują także okręty marynarki Artesz (Armii) – od 2008 roku, czyli mniej więcej od czasu, gdy faktycznie rozpoczęto budowę rurociągu z Goure do Dżasku. W skład tej floty wchodzi okręty podwodne typu „Ghadir”, a także łodzie Sepah (Gwardii, IRGC/KSRI). Prawdopodobnie port w Dżasku będzie w stanie przyjąć także okręty podwodne typu „Fateh”, które Iran produkuje samodzielnie. W ten sposób z Buszehru do Dżasku zostanie w pełni przeniesiony II okręg marynarki wojennej Artesz.

Temat
VI.4

Współpraca Iranu z Chinami

Być może do portu w Dżasku będą zawijać chińskie okręty wojenne, ale raczej będzie to rzadkim wydarzeniem. Należy spodziewać się, że infrastruktura wojskowa w Dżasku i Czabaharze będą rozwijane równolegle. I w tym miejscu warto wspomnieć o Chinach, które ostatnio mocno weszły do Iranu.

Oczywiście dla Teheranu jest to sojusz z rozsądku, a nie z miłości. Chiny są dla Iranu jedynym partnerem, który jest





w stanie pomóc w przełamaniu amerykańskich sankcji. Wracając do budowy nowej infrastruktury w Dżasku, po uruchomieniu w pełni mocy przerobowych portu Iran będzie w stanie eksportować ropę z pominięciem cieśniny Ormuz, co sprawi, że Teheran nie będzie już uzależniony jak inne państwa znad Zatoki. To da Teheranowi mocny argument do stosowania presji lub zwyczajnie szantażu wobec Arabii Saudyjskiej, ZEA i USA. Patrząc na geopolityczne znaczenie cieśniny Ormuz, należy również spojrzeć na Syrię i Afganistan.

Okolice Zatoki Perskiej

Rozpatrując znaczenie jednego punktu na mapie, należy patrzeć na jego położenie również z perspektyw jego otoczenia. Tak jest i w tym przypadku. Rozwój infrastruktury portowej oraz do przesyłu ropy i gazu w Iranie znad Zatoki Perskiej ku wybrzeżom Morza Arabskiego jest paradoksalnie powiązany z Afganistanem i Syrią. W czasach ostatniego szacha bardzo żywa była idea budowy nowych portów nad Morzem Arabskim. Obecne władze w Teheranie po prostu chcą to zrealizować, bo jest to w interesie Iranu.

Ale w czasach szacha sytuacja była zupełnie inna niż obecnie. Afganistan leży tuż obok portu w Dżasku. Do tego Iranowi udało się uzyskać głębię strategiczną w Syrii dzięki „zainstalowaniu” swoich bojówek. Dzięki temu Teheran zyskał możliwość blokady ewentualnych planów budowy ropociągów i gazociągów z Arabii Saudyjskiej czy Iraku przez Syrię nad Morze Śródziemne.

Mało kto zwraca uwagę na to, że Syria jest „tylnymi drzwiami wejściowymi” z basenu Morza Śródziemnego do Zatoki Perskiej z pominięciem cieśniny Ormuz. Kontrolując sytuację w Syrii i w cieśninie Ormuz, Iran jest w stanie





zablokować ZEA, Arabię Saudyjską, Irak, Kuwejt, Bahrajn czy Katar. Do tego warto mieć na uwadze jeszcze jedno miejsce po sąsiedzku z cieśniną Ormuz. Jest to cieśnina Bab al-Mandab leżąca po drugiej stronie Półwyspu Arabskiego, gdzie Morze Arabskie łączy się z Morzem Czerwonym. Iran mogąc zablokować tę cieśninę z Jemeńskiego wybrzeża, może drastycznie utrudnić wymianę handlową między Azją a Europą oraz odciąć zachodnie wybrzeże Arabii Saudyjskiej od dostępu do rynków zbytu ropy w Azji.

Oczywiście byłyby to opcja „atomowa” – mająca efekt nieproporcjonalnie wielki w porównaniu do wydatków. Iran rzuciłby na kolana całą globalną gospodarkę. Ale to jest opcja ostateczna. Dopóki tego typu działanie jest wbrew interesom Pekinu, Teheran nie uruchomi go. Tym bardziej, że Iran podpisał z Państwem Środka umowę na inwestycje wartości 400 miliardów dolarów.

Podsumowanie

Realne scenariusze zablokowania Cieśniny Ormuz przedstawiają się następująco:

Wszelkie oddziaływania militarne byłyby realizowane tak, aby ukryć tożsamość strony je realizującej i/lub dostarczającej środki rażenia. Stroną atakującą może być choćby Federacja Rosyjska, co jest bardziej prawdopodobne po zainicjowaniu w lutym 2022 roku inwazji na Ukrainę.

W czasie prezydentury Mahmouda Ahmadineżada, w grudniu 2011 roku wiceprezydent Iranu Mohammad Reza Rahimi publicznie wypowiedział groźbę: „Jeśli nałożone zostaną sankcje na irański eksport ropy, ani jedna jej kropla nie przepłynie przez Ormuz”. Należy jednak pamiętać, że jawna blokada spowoduje eskalację konfliktu do poziomu konfrontacji zbrojnej.





Najmniej prawdopodobnym sprawcą byłyby Chiny, które są odbiorcą ropy nie tylko z Iranu, ale i innych państw Zatoki Perskiej, zwłaszcza z Arabii Saudyjskiej.

Atak na supertankowce. Nawet symulowany lub celowo nieskuteczny ostrzał supertankowca wpływa na decyzjearmatora statku i właściciela przewożonego na nim surowca. W grę wchodzi m.in. ważność klauzul ubezpieczeniowych dla statków uszkodzonych w strefach konfliktu.

Rozwój broni antydostępowej¹ sprawia, że realne stanie się stworzenie systemu skutecznego odstraszania dużych okrętów od wybrzeża.

Atak może mieć formę łagodną – zakłócenia przepływu tankowców, który nie uruchomi decyzji o reakcji takiej jak zaostrzenie sankcji lub użycie sił zbrojnych. Zastosowaną bronią mogą więc być miny morskie, a przede wszystkim drony. Obszar ataku może rozciągać się daleko poza cieśninę Ormuz – o ile tylko zagrożenie będzie skierowane na ruch tankowców.

Najbardziej interesującym koncepcyjnie sposobem zakłócenia przewozu ropy przez Ormuz byłyby kontrolowana destabilizacja regionu poprzez nagłą eskalację lokalnego konfliktu. Jednym z potencjalnych scenariuszy byłoby wymknięcie się spod kontroli wysiłków Izraela realizowanych w celu powstrzymania programów atomowych jego arabskich sąsiadów. Innym „punktem przyłożenia dźwigni” byłoby posłużenie się grupami etnicznymi aspirującymi do państwowości lub chcącymi realizować agendę własną lub zleceniodawcy. Taka grupa, wyposażona w broń zdolną do niszczenia infrastruktury przesyłowej i produkcyjnej, jest idealnym, anonimowym sprawcą „jednorazowego użytku”. To coraz łatwiejsza w zastosowaniu taktyka „czasów

¹ System stosowany w celu uniemożliwienia przeciwnikowi zajęcia lub przejścia przez obszar lądu, morza lub powietrza.





chaosu”².

Dzienny przepływ ropy przez Cieśninę Ormuz to około 18–22 milionów baryłek. Gdyby przepływ ten został całkowicie wstrzymany, państwa rejonu będą miały do dyspozycji zapasowe zdolności przesyłowe ropociągów, szacowane na około 4 miliony baryłek. Infrastruktura ta to ropociąg przecinający Arabię Saudyjską (od Zatoki do terminala nad Morzem Czerwonym) oraz ropociąg Abudabi, omijający Ormuz. Dodatkowo Arabia Saudyjska ma zapasy ropy o nieujawnionej wielkości przechowywane w kilku miejscach na świecie, m.in. w Rotterdamie, na japońskiej Okinawie oraz w Chinach.

Inną ze strategii w repertuarze podmiotu chcącego zaburzyć globalny system dystrybucji ropy jest atak na należącą do Arabii Saudyjskiej rafinerię Abqaiq – jej dzienna produkcja to 7 milionów baryłek. Atak taki nie musiałby być niszczycielski. Wystarczyłoby, że wpłynie na nastroje decydentów handlujących tym surowcem, co przełoży się na wahania cen. ■

Temat
VI.4

² Niniejszy punkt to komentarz redakcyjny autora niniejszego tomu.





Pptk Andrzej Kruczyński – były oficer JW GROM, uczestnik działań specjalnych i misji zagranicznych. Współpracował z czołowymi służbami i formacjami zagranicznymi. Dowodził operacjami na terenie kraju i poza jego granicami. Ekspert w dziedzinie bezpieczeństwa, terroryzmu, organizacji imprez masowych i działań w sytuacjach kryzysowych. Wieloletni szef bezpieczeństwa Stadionu Narodowego. wiceprezes Instytutu

Bezpieczeństwa Społecznego.

Współautor m.in. podręcznika *Ciekawi Świata – Edukacja dla bezpieczeństwa*, *Imprezy masowe. Organizacja, bezpieczeństwo, dobre praktyki*. Autor m. in. książek *72 godziny* (2019) i *Zielona droga* (2020).

