


Hledání řešení pro volné moře

rand.org/pubs/commentary/2024/01/the-search-for-a-high-seas-solution.html

 Ozbrojení muži na pláži s vůdcem Galaxie, kterého se v listopadu zmocnili jemenští Húsíové, kotvili u pobřeží al-Salif, Jemen, 5. prosince 2023, foto Khaled Abdullah/Reuters

Ozbrojení muži na pláži s vůdcem Galaxie, kterého se v listopadu zmocnili jemenští Húsíové, kotvili u pobřeží al-Salif, Jemen, 5. prosince 2023

Foto Khaled Abdullah/Reuters

V polovině ledna 2024 provedly Spojené státy a Spojené království letecké útoky proti základnám Íránem podporovaných militantů Houthi v Jemenu, kteří útočí na lodě v Rudém moři od poloviny listopadu 2023. Na rozdíl od předchozích hrozeb v oblasti Sérije útoků

Houthi na válečné lodě a obchodní plavidla byla považována velkými lodními společnostmi za nepřijatelnou úroveň nebezpečí a způsobila vážné narušení. Krátkodobá vojenská akce může pomoci s okamžitou krizí, ale trasy zůstanou zranitelné, pokud svět nerozpozná, že je vystaven hrozbám, a nespolupracuje na jejich obraně.

Globální důsledky

Přibližně 12 procent světového obchodu prochází Rudým mořem, přičemž kritickým bodem je průliv Bab el-Mandeb. Cokoli, co tam přeruší přepravu, má potenciální globální důsledky. Vzhledem k důležitosti bezpečné a včasné přepravy námořního zboží pro globální ekonomiku lodní doprava nadále vyžaduje námořní ochranu.

Houthi hnutí tvrdí, že se selektivně zaměřuje na izraelská plavidla v Rudém moři vlastněná Izraelci nebo směřující do izraelských přístavů, ale cílem bylo několik plavidel bez spojení s Izraelem, což vytváří mnoho nejistoty. Osmnáct největších světových lodních společností odklonilo svou dopravu na delší, ale méně rizikové trasy. Nejen, že to představuje logistické a finanční problémy pro samotné společnosti, ale vzhledem k tomu, že více než 90 procent celosvětového obchodu podle objemu prochází oceány, znamenají tyto trasy z dlouhodobého hlediska značné náklady, narušení a zvýšené emise.

Přibližně 12 procent světového obchodu prochází Rudým mořem. Cokoli, co tam přeruší přepravu, má potenciální globální důsledky.

Sdílejte na Twitteru

Pokud bude situace pokračovat, globální tonážní kapacita pravděpodobně výrazně poklesne. Výsledkem by byl nedostatek, potíže se zajištěním zboží a zásob a dopady na ekonomiky. Krize, jako je tato, nám všem připomínají, jak důležitá je bezpečná přeprava pro naše hospodářství a každodenní život, ale jakmile se věci vrátí k normálu, svět má tendenci zapomínat.

Vojenská a obchodní lodní doprava by mohla najít účinné způsoby spolupráce při předvídání a řešení jakýchkoli takových narušení. To se však stane pouze tehdy, pokud pochopí rozsah důsledků, které plynou ze zákazu obchodu. Byly učiněny pokusy ochránit lodní dopravu před militanty Houthi před nedávnými leteckými útoky, jako byla operace 'Prosperity Guardian' pod vedením USA a akce spojeneckých námořních plavidel, ale zatím to nestačilo. Zatímco americká a spojenecká námořní plavidla za poslední měsíc úspěšně sestřelila četné střely Houthi a bezpilotní letouny (UAV) naložené bombami, nepodařilo se jim snížit hrozbu na úroveň, kterou by většina lodních linek považovala za přijatelnou.

Zatímco působení v oblasti Rudého moře bylo vždy považováno za riziko, do značné míry bylo považováno za tolerovatelné. V době, kdy pirátství představovalo hlavní nebezpečí, mohli provozovatelé lodí z velké části potlačit ohrožení bezpečnosti námořníků tím, že na svá plavidla umístili ozbrojené bezpečnostní strážce. Nyní však útočníci jako Húsíové používají zbraně a metody, proti kterým obchodní plavidla nejsou vybavena, a ani by se od

nich nemělo očekávat. Současná krize v Rudém moři je navíc složitější než pirátství, přičemž v rozhodování hraje roli politika a obavy z eskalace. Navíc kvůli otázce států vlajky lodí čelí námořní pracovní skupiny nejistotě ohledně toho, jaké lodě mohou a které nemohou eskortovat do bezpečných vod. Mnoho obchodních lodí pluje pod „výhodnou vlajkou“, vlastněné v jedné zemi a řízené v jiné, často s mnohonárodní posádkou. Když společnosti posuzují úroveň rizika, které jejich plavidlům v Rudém moři hrozí, musí také vzít v úvahu možnost, že nemusí mít nárok na eskortu.

Konvoje: Řešení pro zastavení

Některé lodě byly přeměrovány kolem Mysu Dobré naděje, což způsobilo 10 až 12denní zpoždění, ale pouhá dlouhá trasa kolem Afriky není dlouhodobým řešením. Kontejnerový gigant Maersk se koncem prosince pokusil obnovit provoz v Rudém moři, ale na Silvestra znovu pozastavil plavby až do dalšího oznámení poté, co se bojovníci Houthi pokusili nalodit na kontejnerovou loď *Maersk Hangzhou*. V důsledku přeměrování lodí nejen porostou náklady, ale mnoho lodních společností má zastávkové přístavy v Rudém moři, zatímco u některých typů lodí budou problémy s kapacitou vyplývat z dlouhodobého přeměrování. Uvádí se, že odklon způsobuje některým dopravcům snížení kapacity až o 10 procent. Vzhledem k tomu, že celosvětová nákladní flotila „roll-on/roll-off“ se skládá pouze z přibližně 780 lodí, dopad těchto čísel na prostornost je obrovský. Námořní obchodní systém a přepravní kapacita jsou navrženy pro normální provoz na stávajících trasách – a skutečně na nich závisí. Protože ani námořnictvo, ani lodní společnosti nemají neomezené zdroje, musí vojenská a komerční lodní doprava spolupracovat, aby byla zajištěna kapacita. To způsobuje, že jakékoli změny nad rámec krátkodobých odklonů poškozují globální tonážní kapacitu.

Z krátkodobého hlediska musí mít lodní doprava „dostatečně bezpečné“ podmínky, aby mohla obnovit normální provoz v Rudém moři, což znamená větší ochranu. I když to není dokonalé řešení, jedním ze způsobů, jak dosáhnout přijatelné úrovně rizika, je organizování konvojů: standardní postup během světových válek. Vzhledem k tomu, že struktura již existuje v konvojích Suezského průplavu, podobný systém by mohl být potenciálně koordinován, rozšířen a opatřen nezbytnou námořní ochranou před vstupem do Rudého moře. Jakmile bude tato struktura na místě, mohla by být aktivována a rozšířena podle potřeby, aby se vyřešily některé obavy o bezpečnost posádky, které má 18 hlavních lodních společností.

Byly učiněny pokusy ochránit lodní dopravu před militanty Houthi před nedávnými leteckými útoky, ale zatím to nestačilo.

Sdílejte na Twitteru

Je možné, že náklad s nízkým rizikem přepravovaný na velkoobjemových lodích by mohl čekat na bezpečný doprovod v rámci konvojů, i když by to záviselo na tom, zda přepravci budou transparentní ohledně účelu, trasy a nákladu svých plavidel. Menší objemy vysoce

rizikového nákladu budou pravděpodobně vyžadovat jiný typ ochrany. Opodstatněná kritika velkých konvojů je, že dosah a letalita moderních zbraní je činí neúčinnými, ale pro menší úsilí to neplatí. Organizování lokalizovaných a koordinovaných konvojů s cílenou námořní ochranou není úplným řešením, ale mohlo by potenciálně představovat jednoduchý, praktický způsob, jak nabídnout potřebné záruky a úroveň rizika přijatelné pro přepravce, aby obnovili globální námořní obchod, na kterém závisí svět. Tváří v tvář relativně jednoduchým metodám a omezeným zdrojům, které používají hůsijší militanti, by měla být zvažena úroveň účinnosti, bezpečnosti a odstrašení, kterou poskytuje konvoj.

Užší koordinace

Prozkoumáním způsobů, jak účinně koordinovat a rozvíjet potřebné struktury ve vztahu k „námořním bodům vzplanutí“ na místní úrovni, je pravděpodobnější, že se celosvětově lze vyhnout významnému narušení obchodu. Současná krize ukazuje, že je naléhavě nutné nalézt účinné způsoby spolupráce, interakce a definování rolí a odpovědností námořních a obchodních námořních odvětví při zajišťování přepravní kapacity. Organizace a koordinace konvojů s cílem vrátit normální objemy lodní dopravy zpět do průjezdu Rudým mořem nejen řeší bezprostřední rizika, která představují bezpečnost komerční lodní dopravy a jejich posádek, ale také poskytuje dobrý výchozí bod pro budoucí spolupráci mezi námořnictvem a obchodníky.

To, co útoky v Rudém moři a významné narušení lodní dopravy způsobily, ukazují, že dlouhodobá potřeba mít na místě potřebné struktury, které mohou pomoci vytvořit systém zaručující – do té míry, do jaké je to možné – svobodu plavby. To bude záviset na značném úsilí ze strany obchodní námořní dopravy i světového námořnictva lépe koordinovat zdroje k zajištění otevřených a bezpečných dopravních cest, nalézt a vyvinout struktury, které mohou pomoci omezit narušení lodní dopravy, a nenechávat obchodní lodě napospas oni sami.

Zatímco západní vojenská akce proti Húsíům nyní zesílila, krize v Rudém moři pluje neprůhlednými vodami. Nevíme, co se bude dít dál nebo co to bude znamenat pro globální obchod, ale zranitelnost jedné z nejdůležitějších světových námořních obchodních cest v dohledné době nezmizí, stejně jako potřeba námořní ochrany. Tato krize slouží jako včasná připomínka, proč by měla být věnována větší pozornost společnému námořnímu a komerčnímu plánování námořní obrany, aby byla zajištěna přepravní kapacita.

Charlotte Kleberg je výzkumná asistentka v týmu obrany a bezpečnosti ve společnosti RAND Europe.

Tento komentář se původně objevil k *Evropské bezpečnosti a obraně* 15. ledna 2024. Komentář poskytuje výzkumníkům RAND platformu k předávání postřehů založených na jejich odborných znalostech a často na jejich recenzovaných výzkumech a analýzách.

