



## Gospodarcze skutki ataków na Morzu Czerwonym

Damian Wnukowski

Prowadzone od listopada ub.r. ataki działających w Jemenie proirańskich bojówek Hutich na statki przepływające przez Morze Czerwone poważnie zaburzyły handel międzynarodowy. Ich wynikiem jest m.in. wzrost kosztów transportu morskiego i niedobory komponentów do produkcji, w tym w Unii Europejskiej. Poza zwiększeniem bezpieczeństwa żeglugi na akwenie długiafalowo istotna jest m.in. dywersyfikacja przez UE partnerów handlowych, szczególnie w zakresie produktów strategicznych.

W konflikcie między [Izraelem a Hamasem](#), który wybuchł w październiku 2023 r., bojownicy [Huti](#) wsparli stronę palestyńską. Dzięki kontroli nad znaczną częścią wybrzeża Jemenu rozpoczęli na szeroką skalę ataki na statki handlowe płynące przez Morze Czerwone, głównie w okolicach cieśniny Bab al-Mandab. Oficjalnie uderzenia były wymierzone w statki zmierzające do portów w Izraelu, jednak ucierpiały też inne jednostki. Do połowy lutego zostało zaatakowanych łącznie ponad 30 statków. W reakcji koalicja USA, Wielkiej Brytanii i kilku innych państw podejmuje od stycznia [działania militarne](#) mające chronić szlaki komunikacyjne i uderzyć w potencjał wojskowy Hutich. Także [Unia Europejska](#) przygotowuje operację, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi w regionie. Okręty w okolicy Zatoki Adeńskiej wysłały też Indie, a marynarka wojenna ChRL eskortuje chińskie statki handlowe.

**Znaczenie Morza Czerwonego.** Akwen jest jednym z kluczowych obszarów dla handlu międzynarodowego. Biegące tam szlaki komunikacyjne stanowią najkrótszą drogę między Europą a Azją. Według UNCTAD przez Kanał Sueski, łączący Morze Czerwone z Morzem Śródziemnym, przechodzi 12–15% globalnej wymiany towarowej oraz ok. 20% transportu kontenerowego (łącznie transport morski odpowiada za 80–90% wolumenu światowego handlu towarowego). Z danych agencji S&P Global wynika, że przypada na niego również ok. 15% importu państw Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej. Rocznie przez kanał przepływa ok. 320 mln ton towarów luzem (np. zbóż, metali), czyli 7% transportu globalnego.

Szlaki przez Morze Czerwone są istotne dla wielu sektorów gospodarki państw Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej. S&P Global wymienia w tym kontekście np. branżę motoryzacyjną (dostawy przez ten akwen odpowiadają m.in. za 66% importu baterii litowo-jonowych i 48% układów hamulcowych), chemiczną (24% chemikaliów nieorganicznych) czy dobra konsumpcyjne (40% ubrań, 50% obuwia, 47% zabawek, 40% AGD). Do państw Azji przez Kanał Sueski trafia m.in. 41% importu samochodów osobowych i 40% produktów mlecznych. Trasy te są również istotne dla rynków energetycznych – przepływa tędy ok. 12% ropy transportowanej drogą morską. Według firmy analitycznej Vortexa w okresie styczeń–listopad 2023 r. przez Morze Czerwone przewożono dziennie 8,2 mln baryłek ropy i produktów ropopochodnych. Według wyliczeń S&P Global w 2023 r. przez ten akwen przetransportowano ponadto 8% światowego wolumenu LNG.

**Zaburzenia w handlu.** Choć Kanał Sueski jest otwarty, pogorszenie stanu bezpieczeństwa na Morzu Czerwonym skłoniło liczne przedsiębiorstwa do rezygnacji z tej trasy. Taką decyzję podjęło wiele dużych firm logistycznych, m.in. Maersk z Danii, Hapag-Lloyd z Niemiec i Nippon Yusen z Japonii. Niektóre, np. OOCL z Hongkongu, odmawiają przewozu towarów z i do Izraela. W efekcie w styczniu br. przez Kanał Sueski przepłynęło o 36% mniej statków niż w styczniu 2023 r. Na początku lutego korzystało z niego 57% mniej jednostek niż rok wcześniej. Statki są przekierowywane na trasę wokół południowego wybrzeża Afryki. Jest ona dłuższa o ok. 3 tys. mil morskich, a jej

przepełnienie trwa ok. 10 dni dłużej. Wiąże się to z wyższymi kosztami paliwa i wydłużeniem czasu dostaw. Zmiana tras i zaburzenia logistyczne powodują wzrost cen frachtu. Platforma Freightos podaje, że pod koniec stycznia cena transportu 40-stopowego kontenera z Azji Wschodniej do Europy Północnej wyniosła 5,5 tys. dol., podczas gdy w połowie grudnia ub.r. było to 1,5 tys. dol. Czynnikiem wpływającym na wzrost cen jest też zmniejszona przepustowość Kanału Panamskiego z powodu niskiego poziomu wody wywołanego zmianami klimatycznymi. Firmy, które chcą nadal korzystać z tras przez Morze Czerwone, muszą ponadto płacić ubezpieczenia wyższe nawet o 50% niż przed eskalacją ataków. Z tych powodów według Kilońskiego Instytutu Gospodarki Światowej w grudniu ub.r. handel światowy zmniejszył się o 1,3% w skali miesiąca (w styczniu odnotowano lekki wzrost).

Dłuższy czas dostaw wpływa na braki w zaopatrzeniu, np. komponentów do produkcji. Dotyka to m.in. przemysł motoryzacyjny w UE. Z tego powodu czasowo wstrzymały pracę np. zakłady Tesli w Niemczech, Volvo w Belgii i Suzuki na Węgrzech. Brak dostaw i wzrost kosztów odczuwa też branża farmaceutyczna, np. polska Polpharma. Pojawiają się też niedobory kontenerów w portach, głównie w Azji, co utrudnia realizację zamówień. Zaburzenia w handlu wpływają także na wyższe ceny surowców oraz produktów rolnych. Wzrosły np. ceny antymonu, metalu używanego w produkcji baterii do pojazdów elektrycznych i półprzewodników. Podobna sytuacja może niedługo dotyczyć też innych strategicznych surowców, np. bizmutu i manganu. Dostawy pszenicy przez Kanał Sueski spadły o prawie 40% w pierwszej połowie stycznia, a cena kawy wzrosła o ok. 9%. Perturbacje na razie nie wpłynęły jednak znacząco na ceny ropy naftowej – oscyluje ona ok. 80 dol. za baryłkę, czyli tyle, ile na początku listopada ub.r. Może to wynikać m.in. ze spowolnienia w światowej gospodarce, co zmniejsza popyt na surowiec. Niewykluczone jednak, że zwiększone koszty transportu nie zostały jeszcze w pełni włączone do ceny ropy. Z danych platformy IMF PortWatch wynika, że na początku 2024 r. przez Morze Czerwone przepływało dziennie niemal o połowę mniej tankowców niż rok wcześniej.

W reakcji na sytuację na Morzu Czerwonym operatorzy logistyczni częściej korzystają z transportu intermodalnego. Hapag-Lloyd oferuje użycie korytarza lądowego z portów Jebel Ali w ZEA oraz Ad-Dammam i Al-Dżubail w Arabii Saudyjskiej do Dżeddy, aby ominąć najniebezpieczniejszy rejon cieśniny Bab al-Mandab. Maersk z kolei organizuje transport powietrzny produktów dostarczanych statkami do portów w Omanie i ZEA. Używane są także szlaki drogowe z Bahrajnu i ZEA do portów w Izraelu i Egipcie.

**Wnioski i perspektywy.** Ataki na Morzu Czerwonym istotnie zaburzają funkcjonowanie globalnych [łańcuchów dostaw](#). Efektem są m.in. wzrost cen transportu i zaburzenia cykli produkcyjnych. Na początku br. wolumen handlu światowego był jednak dość stabilny, co może być wynikiem m.in. zwiększonych zakupów przed przerwą w produkcji w Azji Wschodniej na czas obchodów nowego roku

księżycowego w połowie lutego. Choć w krótkim okresie skutki zaburzeń powinny być ograniczone, przedłużanie się zagrożenia dla transportu przez Kanał Sueski będzie prawdopodobnie mieć znaczące konsekwencje dla gospodarki światowej. Może wpływać na utrzymywanie się podwyższonej inflacji, m.in. w USA i UE, a tym samym odsuwać decyzje banków centralnych o obniżeniu stóp procentowych. Negatywnie wpływając na wymianę handlową m.in. krajów europejskich, Chin, Japonii, Korei Płd., Indii oraz państw ASEAN-u, może przełożyć się na spowolnienie światowego wzrostu gospodarczego. Konsekwencje te byłyby silniejsze, gdyby kryzys na Bliskim Wschodzie rozszerzył się. Wydłużanie tras statków generuje ponadto zwiększoną emisję gazów cieplarnianych. Zagrożenia dla transportu przez Morze Czerwone mogą także oddziaływać negatywnie na światowe [bezpieczeństwo żywnościowe](#), w tym w związku z trudnościami z eksportem produktów rolnych z Ukrainy do państw Azji i Afryki. Będą też argumentem za częstszym używaniem Trasy Północnej przez Arktykę, szczególnie przez państwa, które mają dobre relacje z Rosją, np. ChRL. W dłuższej perspektywie mogą wpłynąć na zwiększenie zainteresowania rozwojem [korytarza Indie – Bliski Wschód – Europa](#).

Z perspektywy UE warto rozważyć utrzymanie stałej obecności wojskowej na Morzu Czerwonym, aby chronić statki handlowe, także we współpracy z innymi partnerami, np. w ramach misji ATALANTA, która obejmuje północno-zachodni region Oceanu Indyjskiego. Istotne są też działania na rzecz zakończenia wojny w Strefie Gazy, co osłabiłoby argumentację ataków Hutich i sprzyjało stabilizacji na Morzu Czerwonym.

W przypadku kontynuacji ataków możliwe są dalsze problemy w dostawach półproduktów i surowców do państw Unii oraz wzrost ich kosztów. Dotyczy to np. transportu LNG z Kataru – największego użytkownika Kanału Sueskiego w branży, który jednak wstrzymał ruch tą trasą, i ważnego dostawcy skroplonego gazu do Europy (odpowiada za ok. 13% jej importu), w tym do Polski, a także materiałów ważnych np. dla transformacji cyfrowej, energetycznej i celów militarnych. W ramach zwiększania bezpieczeństwa ekonomicznego UE potrzebna jest dalsza dywersyfikacja kierunków jej współpracy gospodarczej, szczególnie w zakresie [technologii krytycznych](#). Istotna w tym zakresie może być współpraca rządów i przedsiębiorstw (np. przez stowarzyszenia branżowe) w analizie zagrożeń dla łańcuchów dostaw oraz gromadzeniu komponentów i surowców. Polska może włączyć się w te działania, np. przystępując do partnerstwa na rzecz bezpieczeństwa surowców mineralnych, utworzonego w 2022 r. z inicjatywy USA (jego stroną jest 13 państw i UE). W celu ograniczenia kosztów ewentualnych przyszłych kryzysów w regionie Kanału Sueskiego przydatne byłoby przygotowanie inwestycji we współpracy z sektorem prywatnym (np. w ramach strategii [Global Gateway](#)) i awaryjnych tras dostaw kluczowych surowców oraz komponentów, m.in. z zastosowaniem transportu kolejowego i lotniczego.