Ben-Gurionův průplav jako faktor vojenských akcí na Blízkém východě

- CZ24 News | 11. listopadu 2023

IZRAEL: Stane se Izrael alternativou k Egyptu jako tranzitní trasa mezi Středozemním mořem a Indickým oceánem?

Podíváte-li se na mapu Blízkého východu, malý Izrael je “přístavem tří moří”, počítáme-li i Mrtvé moře. Na jedné straně Rudé moře, na druhé Středozemní moře (Tiberias se nepočítá, je to přece jen jezero).

A po všech těchto mořích se plaví lodě, z nichž do izraelské pokladny nepadne ani agora. Naopak, sám Izrael musí platit Egypťanům za využívání Suezského průplavu. I když, pokud se podíváte na mapu, Izrael má stejně jako Egypt přístup ke dvěma mořím a teoreticky by mohl egyptský průplav nahradit svým vlastním …

Jen si to představte – luxusní vodní cesta mezi skalnatými břehy a s kamenitým dnem, které vylučuje výskyt mělčin na nečekaných místech, sesuvů půdy a dalších překvapení přírody, hloubkou 50 metrů a šířkou 200 metrů, což znamená, že jím mohou proplouvat i největší zaoceánské lodě, aniž by si odřely boky o skály.

Mohou plout nepřetržitě oběma směry, protože se nejedná o jednu linii průplavu, ale o dvě. Je pravda, že je asi o 100 kilometrů delší než Suezský průplav a vyžádá si mnohem větší investice, ale s takovými zámořskými přáteli nejsou žádné výdaje strašné. Nárazová kapitalistická stavba, tři sta tisíc dělníků, moderní technika a žádné jaderné výbuchy znečišťující životní prostředí a odrazující turisty. Vše je čisté, ekologické a velmi výnosné.

Šest miliard (pravděpodobně mnohem více) dolarů ročně – za to stojí za to bojovat.

Jak už čtenář možná tuší, řeč je o dlouholetém projektu Ben-Gurionova kanálu z Aškelonu přes Negevskou poušť do Ejlatu u Rudého moře. V reakci na znárodnění Suezského průplavu vládou Gamála Abdela Násira přemýšleli Američané již počátkem 60. let o alternativě a nápadem bylo “prokopat” průplav mezi Středozemním mořem a Akabským zálivem (Ejlatem) u Rudého moře, a to nikoliv tradičními prostředky, ale pomocí několikanásobného jaderného výbuchu. O tomto projektu

se zmiňuje i kniha bývalého izraelského premiéra Šimona Perese “Nový Blízký východ”, která vyšla koncem 90. let.

V praktičtější rovině vyšel projekt najevo po podpisu “Abrahámských dohod”, které měly připravit půdu pro normalizaci vztahů mezi Izraelem a jeho blízkými i vzdálenými arabskými sousedy. V říjnu 2020 se izraelská státní společnost Europe Asia Pipeline Company (EAPC) a emirátská společnost MED-RED Land Bridge dohodly na využití ropovodu Ejlat-Aškelon k přepravě ropy z Rudého moře do Středozemního moře. V dubnu 2021 izraelské úřady oznámily, že práce na budoucím průplavním potrubí začnou o tři měsíce později, což však nebylo potvrzeno. Výstavba kanálu měla trvat více než pět let a na pracích se mělo podílet až 300.000 stavebních dělníků z celého světa. Předpokládaný příjem Tel Avivu z provozu kanálu měl činit přibližně 6 mld. eur, možná i více. Ovládnutím klíčové dopravní tepny spojující Středozemní moře s Indickým oceánem (přes Rudé moře) by Izrael výrazně zvýšil nejen svou ekonomickou, ale i geopolitickou váhu.

Současně se náklady na projekt odhadují v rozmezí 16 až 55 miliard dolarů, takže je zcela logické, že pravděpodobní investoři (jak by také ne?) by si rádi byli jisti bezpečností svých investic, přinejmenším proto, že Blízký východ vždy byl a bude sudem střelného prachu s hořícím luntem, který se stále více blíží nálozi schopné vybuchnout s kolosální silou.

V této souvislosti vyvstává přirozená otázka: kdo by riskoval posílat své lodě průplavem, i když je z hlediska plavby pohodlnější než Suezský průplav, ale pod hrozbou, že je kdykoli zasáhne prachová nálož granátu nebo dokonce opravdová raketa z nebe? Kromě toho může být loď unesena a vydrancována – před 7. říjnem žádné takové precedenty neexistovaly, ale jistě se s nimi počítalo.

Pro bezpečnost Ben-Gurionova kanálu bude třeba odstranit Palestinu a zároveň ukázat jejím sousedům, kteří se vlastně zpacifikovali a zkrotili, “kdo je v domě pánem”. Sotva náhodou není na mapě “nového Blízkého východu”, kterou svého času mával z tribuny OSN “zuřivý Bibi” (Netanjahu), žádný palestinský stát, ba ani autonomie.

Nikdo nebude moci bránit průjezdu kanálem, jako tomu bylo v případě Izraele během jeho konfliktů se sousedy. Mimochodem, podle přijatých předpisů také není možné odepřít průjezd lodí Suezským průplavem, ale v praxi se tak již nejednou stalo ve vztahu k Rusku, Izraeli a dalším státům. A nyní se podívejme, kdo je tímto nápadem – otevřít další průplav paralelní k Suezskému průplavu – znevýhodněn. Samozřejmě především Egypt, který v tomto případě přijde o většinu svých “tranzitních” příjmů (celkem až o 6 miliard dolarů ročně). Dále Írán, který kontroluje Hormuzský průliv. A konečně Čína, která prosazuje rozsáhlý projekt “Jeden pás, jedna cesta”. Připomeňme, že nedávno byla na popud Bílého domu nadhozena myšlenka vytvořit alternativu k čínskému ekonomickému koridoru z Indie do Evropy, zahrnující zejména Emiráty, Saúdskou Arábii a izraelský přístav Haifa u Středozemního moře.

Zatím se myšlenka izraelského průplavu, obrazně řečeno, příliš “neprosadila”, ale všeho do času a není vyloučeno, že o ní jednoho dne opět uslyšíme. Existuje silný názor, že v nově vznikajícím multipolárním světě se budou války stále častěji vést o logistické trasy spojující klíčové surovinové a strategicky důležité regiony světa.

Stane se Izrael alternativou k Egyptu jako tranzitní trasa mezi Středozemním mořem a Indickým oceánem?
Gennadij SIMAKOV – 10.11.2023

Podíváte-li se na mapu Blízkého východu, malý Izrael je “přístavem tří moří”, počítáme-li i Mrtvé moře. Na jedné straně Rudé moře, na druhé Středozemní moře (Tiberias se nepočítá, je to přece jen jezero).

A po všech těchto mořích se plaví lodě, z nichž do izraelské pokladny nepadne ani agora. Naopak, sám Izrael musí platit Egypťanům za využívání Suezského průplavu. I když, pokud se podíváte na mapu, Izrael má stejně jako Egypt přístup ke dvěma mořím a teoreticky by mohl egyptský průplav nahradit svým vlastním …

Jen si to představte – luxusní vodní cesta mezi skalnatými břehy a s kamenitým dnem, které vylučuje výskyt mělčin na nečekaných místech, sesuvů půdy a dalších překvapení přírody, hloubkou 50 metrů a šířkou 200 metrů, což znamená, že jím mohou proplouvat i největší zaoceánské lodě, aniž by si odřely boky o skály.

Mohou plout nepřetržitě oběma směry, protože se nejedná o jednu linii průplavu, ale o dvě. Je pravda, že je asi o 100 kilometrů delší než Suezský průplav a vyžádá si mnohem větší investice, ale s takovými zámořskými přáteli nejsou žádné výdaje strašné. Nárazová kapitalistická stavba, tři sta tisíc dělníků, moderní technika a žádné jaderné výbuchy znečišťující životní prostředí a odrazující turisty. Vše je čisté, ekologické a velmi výnosné.

Šest miliard (pravděpodobně mnohem více) dolarů ročně – za to stojí za to bojovat.

Jak už čtenář možná tuší, řeč je o dlouholetém projektu Ben-Gurionova kanálu z Aškelonu přes Negevskou poušť do Ejlatu u Rudého moře. V reakci na znárodnění Suezského průplavu vládou Gamála Abdela Násira přemýšleli Američané již počátkem 60. let o alternativě a nápadem bylo “prokopat” průplav mezi Středozemním mořem a Akabským zálivem (Ejlatem) u Rudého moře, a to nikoliv tradičními prostředky, ale pomocí několikanásobného jaderného výbuchu. O tomto projektu se zmiňuje i kniha bývalého izraelského premiéra Šimona Perese “Nový Blízký východ”, která vyšla koncem 90. let.

V praktičtější rovině vyšel projekt najevo po podpisu "Abrahámských dohod", které měly připravit půdu pro normalizaci vztahů mezi Izraelem a jeho blízkými i vzdálenými arabskými sousedy. V říjnu 2020 se izraelská státní společnost Europe Asia Pipeline Company (EAPC) a emirátská společnost MED-RED Land Bridge dohodly na využití ropovodu Ejlat-Aškelon k přepravě ropy z Rudého moře do Středozemního moře. V dubnu 2021 izraelské úřady oznámily, že práce na budoucím průplavním potrubí začnou o tři měsíce později, což však nebylo potvrzeno. Výstavba kanálu měla trvat více než pět let a na pracích se mělo podílet až 300.000 stavebních dělníků z celého světa. Předpokládaný příjem Tel Avivu z provozu kanálu měl činit přibližně 6 mld. eur, možná i více. Ovládnutím klíčové dopravní tepny spojující Středozemní moře s Indickým oceánem (přes Rudé moře) by Izrael výrazně zvýšil nejen svou ekonomickou, ale i geopolitickou váhu.

Současně se náklady na projekt odhadují v rozmezí 16 až 55 miliard dolarů, takže je zcela logické, že pravděpodobní investoři (jak by také ne?) by si rádi byli jisti bezpečností svých investic, přinejmenším proto, že Blízký východ vždy byl a bude sudem střelného prachu s hořícím luntem, který se stále více blíží náloži schopné vybuchnout s kolosální silou.

V této souvislosti vyvstává přirozená otázka: kdo by riskoval posílat své lodě průplavem, i když je z hlediska plavby pohodlnější než Suezský průplav, ale pod hrozbou, že je kdykoli zasáhne prachová nálož granátu nebo dokonce opravdová raketa z nebe? Kromě toho může být loď unesena a vydrancována – před 7. říjnem žádné takové precedenty neexistovaly, ale jistě se s nimi počítalo.

Pro bezpečnost Ben-Gurionova kanálu bude třeba odstranit Palestinu a zároveň ukázat jejím sousedům, kteří se vlastně zpacifikovali a zkrotili, "kdo je v domě pánem". Sotva náhodou není na mapě "nového Blízkého východu", kterou svého času mával z tribuny OSN "zuřivý Bibi" (Netanjahu), žádný palestinský stát, ba ani autonomie.

Nikdo nebude moci bránit průjezdu kanálem, jako tomu bylo v případě Izraele během jeho konfliktů se sousedy. Mimochodem, podle přijatých předpisů také není možné odepřít průjezd lodí Suezským průplavem, ale v praxi se tak již nejednou stalo ve vztahu k Rusku, Izraeli a dalším státům. A nyní se podívejme, kdo je tímto nápadem – otevřít další průplav paralelní k Suezskému průplavu – znevýhodněn. Samozřejmě především Egypt, který v tomto případě přijde o většinu svých "tranzitních" příjmů (celkem až o 6 miliard dolarů ročně). Dále Írán, který kontroluje Hormuzský průliv. A konečně Čína, která prosazuje rozsáhlý projekt "Jeden pás, jedna cesta". Připomeňme, že nedávno byla na popud Bílého domu nadhozena myšlenka vytvořit alternativu k čínskému ekonomickému koridoru z Indie do Evropy, zahrnující zejména Emiráty, Saúdskou Arábii a izraelský přístav Haifa u Středozemního moře.

Zatím se myšlenka izraelského průplavu, obrazně řečeno, příliš "neprosadila", ale všeho do času a není vyloučeno, že o ní jednoho dne opět uslyšíme. Existuje silný názor, že v nově vznikajícím multipolárním světě se budou války stále častěji vést o logistické trasy spojující klíčové surovinové a strategicky důležité regiony světa.

AUTOR: Gennadij SIMAKOV

ZDROJ

Překlad: St. Hroch/BeloboSk