

Íránské revoluční gardy a těžké časy Izraele

- A | 20. dubna 2024

ÍRÁN / IZRAEL: Dne 13. dubna odpoledne oznámila íránská tisková agentura Tasnim, že námořnictvo Revolučních gard provedlo inspekční operaci v Perském zálivu, při které zabavilo nákladní loď spojenou s Izraelem.

Zprávu potlačily další události mezi Íránem a Izraelem, ale její důsledky mohou mít klíčový význam. K akci Íránci využili vrtulníky, a tím napodobili taktiku přepadů Húsiů. Íránské revoluční gardy následně rozeslaly videozáznamy tohoto incidentu, které ukazovaly dramatické obsazení lodi.

Agentury identifikovaly zabavenou loď jako velkou kontejnerovou loď „MSC ARIES“, patřící britské společnosti Zodiac Maritime vlastněné rodinou Eyal Ofer, známého izraelského magnáta. Na palubě se nacházelo 17 členů indické posádky. Po zadržení byla loď přesunuta do íránských vod.

Izrael na tyto akce zareagoval velmi ostře. Ministr zahraničí Katz obvinil íránský režim z pirátství, nazval ho „zločineckým“ a Revoluční gardy „teroristickou organizací“, přičemž vyzval mezinárodní společenství, aby na Írán uvalilo sankce.

Tento incident přišel v čase, kdy jsou již izraelské lodě napadány v Rudém moři silami Húsiů, což výrazně snížilo přepravu do jižního izraelského přístavu Eilat. Tento pokles dopravy způsobil ekonomické problémy v regionu, včetně hrozby bankrotu místních obchodních společností a výrazného poklesu turismu.

Zatímco současné zadržení lodi může být vnímáno jako izolovaný incident, pokud by Revoluční gardy pokračovaly v podobných akcích, mohlo by to signalizovat trvalejší strategii, která by mohla znamenat vážnější geopolitické napětí v regionu.

Když byla přeprava směrem k Rudému moři značně omezena, Izrael se obrátil k alternativním logistickým řešením. Ve spolupráci se Saúdskou Arábií a Jordánskem došlo k otevření nových dopravních kanálů vedoucích z Perského zálivu. To umožnilo izraelským spedičním společnostem navázat na nové logistické trasy.

Tři hlavní nákladní kanály byly otevřeny přes Jordánsko a Saúdskou Arábii, odkud se zboží přepravuje kamiony do přístavů Jebel Ali v Dubaji a Dauhá v Kataru. Z těchto přístavů se následně zboží přepravuje loděmi do Izraele. Hlavní komodity, které těmito kanály procházejí, zahrnují textil, elektronické produkty a kovové suroviny. Saúdská Arábie, přestože historicky nepředstavuje přítele Izraele, tento obchod toleruje.

Díky těmto novým trasám se přepravní doba zkrátila z původních čtyř týdnů, které byly nutné pro obeplutí Mysu Dobré naděje, na přibližně dva týdny přes Saúdskou Arábii a Jordánsko. Přestože náklady na pozemní dopravu jsou vyšší, zkrácení času a zvýšená bezpečnost tras představují významné výhody pro izraelské obchodníky a celkově pro ekonomiku země. Toto nové logistické uspořádání má klíčový význam pro udržení stability v oblasti přepravy zboží do a z Izraele v době regionálních nepokojů.

Nájezdy na lodě v Rudém moři, které provádějí ozbrojené síly Húsiů od loňského roku, jsou v podstatě procesem, kde se Houthis snaží udržet kontrolu nad průlivem Báb el-Mandeb. Izrael na to reaguje tím, že se snaží najít alternativní trasy, což nakonec vedlo k využívání Perského zálivu jako

nového klíčového logistického bodu.

V této situaci se nyní objevuje rostoucí hrozba z jiného směru. Íránské revoluční gardy, zabavující izraelské lodě v Perském zálivu, signalizují, že tento konflikt nemůže být považován za izolované incidenty. Pokračující akce íránských revolučních gard mohou znamenat systematický útok na izraelské námořní operace. Skrze svou rozsáhlou zpravodajskou síť na Blízkém východě mohou Íránci efektivně identifikovat a cílit lodě naložené zbožím směřujícím do Izraele nebo lodě vlastněné izraelskými společnostmi.

Výsledek takové strategie může být drastický. Lodě pod izraelským vedením by se mohly stáhnout z operací v Perském zálivu, zatímco ostatní rejdaři by mohli vyvíjet zvýšenou opatrnost při přepravě zboží určeného pro Izrael. To by mohlo výrazně narušit izraelské využití saúdskoarabských dopravních cest a přístavů jako Dubaj a Abu Dhabi, což by v podstatě zablokovalo klíčové námořní trasy pro Izrael. Tento vývoj představuje závažný obrat v regionálním napětí, kde se zabezpečení námořních tras stává centrálním bodem geopolitického soupeření.

Zaútočit na izraelské nákladní lodě v Perském zálivu by mohlo představovat pro Írán atraktivní strategii, protože jak Izrael, tak ani Spojené státy nemají jednoduché možnosti, jak adekvátně reagovat bez rizika většího regionálního konfliktu.

Představa, že by Izrael mohl reagovat úplným bombardováním Teheránu, narazí na několik logistických a strategických omezení. Bojový rádius izraelského letectva přesahuje 1500 kilometrů, což znamená, že i přes technické možnosti tankování ve vzduchu jsou operace na takovou vzdálenost logisticky náročné a nelze je udržovat po dlouhou dobu.

Vojenská přítomnost Ruska a aktivita Hizballáhu na Golanských výšinách komplikuje jakoukoli potenciální izraelskou vojenskou akci směrem na sever.

Další možností, jak se vypořádat s íránskými útoky, by mohlo být nasazení izraelského námořnictva v Perském zálivu. Avšak i zde existují významná rizika. Izraelské námořní síly, ačkoli technologicky pokročilé, jsou kvantitativně omezené, a jejich lodě by se mohly stát snadnými cíli pro íránské raketové jednotky. Íránské námořnictvo by pravděpodobně vítalo možnost zapojit izraelské lodě do přímého konfliktu v oblasti, kde má Írán taktickou výhodu.

Problémy, kterým Izrael čelí v reakci na íránské námořní hrozby v Perském zálivu, ukazují na složitost současného bezpečnostního prostředí. Každá akce může vyvolat řetězec dalších reakcí, které by mohly eskalovat do většího regionálního konfliktu. Tato situace vyžaduje pečlivé zvážení vojenských, politických a diplomatických kroků, aby se zabránilo nežádoucím následkům.

Také Spojené státy čelí značným komplikacím při formulaci odpovědi na akce Íránu v Perském zálivu, a to zejména v kontrastu s jejich postojem k Húsíům v Jemenu. Zatímco Húsíové jsou vnímáni především jako politická síla bez státního mandátu, Revoluční gardy jsou integrální součástí íránského státního vojenského aparátu, což ztěžuje jakoukoli přímou vojenskou akci bez rizika eskalace do plnohodnotného mezinárodního konfliktu.

Spojené státy by mohly teoreticky použít taktiky podobné těm, které uplatňují vůči Húsíům, jako je například cílení na íránské ropné tankery v Perském zálivu, ale i takové kroky narážejí na geopolitické a logistické problémy. Například v současné době, kdy jsou Spojené státy zapojeny do několika konfliktů po celém světě, je otázka, kolik vojenských zdrojů mohou realisticky věnovat dalšímu konfliktu v Íránu, zvláště v kontextu zvyšujícího se napětí v indo-pacifickém regionu.

Dále existují problémy spojené s dopady na globální energetický trh. Írán může přepravovat ropu alternativními trasami, například pomocí potrubí, nebo využít jiné země, jako jsou Čína a Indie, které

mohou pokračovat v obchodování s Íránem navzdory mezinárodním sankcím. Americké snahy o zabavení íránských ropných tankerů by se tak mohly setkat s odporem a komplikacemi, pokud by se týkaly lodí patřících velkým mezinárodním dopravcům jako COSCO.

Tato situace ilustruje složitost současné geopolitické krajiny, kde kroky jedné země mohou vyvolat komplexní řetězce reakcí s dalekosáhlými důsledky, vyžadující pečlivé zvážení a strategické plánování. Vzhledem k těmto problémům a rizikům by se Spojené státy mohly zaměřit spíše na diplomacii a multilaterální přístupy, aby omezily íránský vliv v regionu bez přímého vojenského konfliktu.

S ohledem na zabavení lodi může Írán využívat své strategické výhody v Perském zálivu, což se liší od situace, kdy by americké nebo izraelské námořnictvo zabavovalo lodě nakupující ropu z Íránu. Írán má v této oblasti volnější ruce k provádění takových akcí bez bezprostředních mezinárodních represí.

Pro Izrael představuje tato situace značné riziko, protože země je silně závislá na zahraničním obchodu, který tvoří až 40 % ekonomiky, a má velmi nízkou potravinovou soběstačnost, pod 4 %. Vzhledem k tomu, že pozemní obchodní cesty jsou omezené a mořské cesty přes Rudé moře jsou ohroženy aktivitami Húsíů, zůstávají jako hlavní trasy pro dovoz, zejména potravin, přístavy Haifa a Tel Aviv ve Středozemním moři.

ZDROJ: GlobalNews / PZ