

Zamknięcie Cieśniny Ormuz: Ekonomiczna broń jądrowa

W miniseriale *Dzieci Diuny* (2003) Franka Herberta, pośród wirujących intryg o przejęcie lub obronę Arrakis, wyłania się ostra jak brzytwa prawda: „**Nie chodzi o to, kto kontroluje przyprawę, lecz o to, kto ma zdolność jej przerywania.**”

To zdanie przebija fasadę imperium. W uniwersum Herberta przyprawa melange jest najwyższym zasobem – przedłuża życie, daje jasnowidzenie, napędza nawigację przez przestrzeń zagiętą. Jednak prawdziwa władza nie leży w wydobywaniu ani gromadzeniu jej, lecz w wiarygodnej groźbie odcięcia. Ten, kto może zatrzymać przepływ, trzyma galaktykę za gardło.

Paralela do 6 marca 2026 roku jest oczywista. Współczesna cywilizacja nie funkcjonuje na przyprawie, lecz na energii, a najbliższym realnym odpowiednikiem kruchej arterii Arrakis jest **Cieśnina Ormuz** – wąski korytarz morski, w największym miejscu mający zaledwie około 50 kilometrów szerokości. Przechodzi przez nią mniej więcej **jedna piąta** światowej ropy transportowanej drogą morską oraz około **jedna czwarta** eksportu skroplonego gazu ziemnego (**LNG**). W normalnych czasach ten przepływ jest tak stały, że staje się niewidzialną infrastrukturą. Ale pozorna stabilność skrywa niezwykłą podatność: globalna gospodarka zależy od nieprzerwanego przejścia przez jeden, łatwo zagrożony punkt dławienia.

Trwający kryzys obnażył tę kruchość. Po amerykańsko-izraelskich uderzeniach na Iran rozpoczętych 28 lutego (operacja Epic Fury), irańskie działania odwetowe – ataki na statki i instalacje, deklaracje Korpusu Strażników Rewolucji Islamskiej o zamknięciu, jawne groźby wobec każdego statku próbującego przepłynąć – zredukowały ruch tankowców niemal do zera. Setki jednostek (szacunki przekraczają 150–200 tankowców i innych statków) stoi na kotwicy lub jest uwięzionych w Zatoce, niezdolnych do ruchu. Zatrzymanie produkcji rozlewa się na zewnątrz – od force majeure QatarEnergy w Ras Laffan, przez uszkodzone tankowce, po wstrzymane przepływy.

Jednak decydujący mechanizm zamknięcia cieśniny nie jest czysto militarny. Pociski i drony przygotowały scenę, ale niewidzialnym spustem okazał się **aspekt finansowy**: załamanie ubezpieczeń morskich.

Niewidzialny spust: Upadek ubezpieczeń

Globalny transport morski opiera się na ukrytej warstwie ochrony – ubezpieczenie kadłuba, ochrona i odszkodowanie (P&I), a zwłaszcza polisy ryzyka wojennego wystawiane głównie na rynku londyńskim, w tym przez Lloyd's of London oraz International Group of P&I Clubs (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club i inne). Bez nich

umowy czarterowe zabraniają wypłynięcia, kredytodawcy wstrzymują finansowanie, porty odmawiają wejścia.

W pierwszych dniach kryzysu ubezpieczyciele uznali ryzyko za nieobliczalne. Najwięksi gracze wydali wypowiedzenia rozszerzeń ryzyka wojennego dla wód irańskich, Zatoki Perskiej, obszarów przyległych oraz samej Cieśniny Ormuz – skuteczne od 5 marca 2026 r., po 72-godzinnym wypowiedzeniu rozpoczętym 1–2 marca. Wspólny Komitet Wojenny poszerzył strefę wysokiego ryzyka na cały region Zatoki. Składki za jakąkolwiek pozostałą ochronę poszybowały w górę (doniesienia mówią o skokach z 0,25% do 1% wartości kadłuba, czyli 12-krotnych wzrostach w niektórych przypadkach; dla tankowca wartego 100 mln USD składka ryzyka wojennego na rejs wzrosła z ~200 tys. USD do ~1 mln USD), czyniąc tranzyt ekonomicznie niemożliwym dla większości armatorów.

Efekt: arteria morska **technicznie otwarta**, ale **ekonomicznie nieużywalna**. Tankowce nie wypływają, bo nie ma wiarygodnego ubezpieczenia, które je pokryje. Nieliczne odważne jednostki mogą płynąć „na ciemno” (wyłączony AIS), ale ruch komercyjny spadł o 75–80% lub więcej; w ciągu ostatnich 24 godzin (stan na 6 marca) nie odnotowano żadnej przesyłki ropy, jedynie sporadyczne tranzyty ładunków. Cieśnina jest de facto zamknięta – nie przez miny czy statki blokujące, lecz przez underwriterów w Londynie, którzy odłożyli słuchawkę.

Szok znacznie większy niż w 1973 roku

Kryzys naftowy 1973–1974 pozostaje punktem odniesienia: cięcia i embarga OPEC zmniejszyły światową podaż ropy o **7–12%** (średnio ~9% deficytu), czterokrotnie podnosząc ceny z ~**3 USD/baryłkę** do **11–12 USD** i wywołując dekadę stagflacji.

Zakłócenie w Cieśninie Ormuz w 2026 roku jest strukturalnie znacznie większe: - skuteczna strata podaży ropy **18–21%** (częściowe obejścia rurociągami z Arabii Saudyjskiej i ZEA dają ograniczoną ulgę przy zatrzymaniu produkcji i paraliżu tranzytu), - zakłócenie **20–25%** światowego eksportu LNG (woluminy z Kataru i ZEA poza grą, rynek LNG znacznie mniej elastyczny niż ropa), - niedobory surowców petrochemicznych i utrata zdolności floty przez uwięzione statki.

Współczesne łańcuchy dostaw just-in-time i konteneryzacja sprawiają, że szok rozchodzi się szybciej i szerzej niż w latach 70.

Matematyka paniki

Krótkoterminowy popyt na energię jest ekstremalnie nieelastyczny (**współczynniki elastyczności od -0,05 do -0,3**). Konsumenci nie mogą z dnia na dzień wymienić samochodów, przemysł nie może natychmiast zastąpić paliw, a panika wzmacnia gromadzenie i spekulację.

W 1973 roku spadek poniżej 10% wywołał wzrost cen o **300–400%**. Zakłócenie ponad dwukrotnie większe – spotęgowane brakiem LNG i paraliżem żeglugi – może wywołać nieliniową eskalację w nieokreślonych scenariuszach. Obecne poziomy Brent oscylują wokół **84–85 USD** (wzrost 15–23% od początku miesiąca przy dużej zmienności), rynek

wycenia tymczasowy charakter. Główne prognozy ograniczają długotrwałe scenariusze do **90–120 USD** (lub **140 USD** w ogonie ryzyka), zakładając rekompensaty i destrukcję popytu. Ale jeśli percepcja zmieni się na nieokreślone zamknięcie, psychologiczny punkt zwrotny wyzwoli ekstremalne, nienamodelowane poziomy – potencjalnie skoki **800–1000%** do **600–750 USD/baryłkę** lub więcej w pełnej panice.

Rezerwy strategiczne – skończony bufor

Członkowie IEA dysponują pokryciem netto importu na **ponad 90 dni** (plus nadwyżki). Skoordynowane uwolnienia mogą złagodzić początkowe braki. Ale rezerwy to odliczanie, nie zbawienie. Agresywne zużywanie grozi wyczerpaniem pod koniec lata/jesieni w długich scenariuszach, wymuszając racjonowanie lub wyczerpanie – i wywołując nowe fale cen, gdy rynki staną przed znikającymi buforami.

Kaskadowe skutki ekonomiczne

Zakłócenie rozrasta się poza rynki energii, uruchamiając reakcję łańcuchową, która przebiega przez każdą warstwę globalnej gospodarki. To, co zaczyna się jako kryzys lokalnego punktu dławienia, przeradza się w szeroki uszczerbek strukturalny, w którym wyższe koszty energii działają jak mnożnik w powiązanych systemach. Efekty narastają w czasie: początkowe szoki cenowe prowadzą do zmian behawioralnych, ograniczeń podaży, spadku produkcji, a ostatecznie głębokich kurczeń aktywności i zatrudnienia. W scenariuszu nieokreślonym lub przedłużonym te kaskady przyspieszają, zamieniając przejściową zmienność w systemową kruchość.

Paraliż żeglugi i handlu światowego

Najbardziej widoczne rozprzestrzenianie następuje w transporcie morskim. Ceny paliwa bunkrowego rosną równolegle z ropą, a składki ubezpieczenia ryzyka wojennego już eksplodowały – skoczyły z ~0,25% do 1% wartości kadłuba (lub więcej) w ciągu dni, dodając setki tysięcy do milionów dolarów na rejs w zależności od wielkości statku. Główne kluby P&I (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club) wydały wypowiedzenia skuteczne od 5 marca po notyfikacjach z 1–2 marca, czyniąc tranzyt ekonomicznie niemożliwym dla większości.

Uwięzione tankowce (ponad 150–200 jednostek stojących lub beczynnych w Zatoce) zmniejszają efektywną zdolność floty, zmuszając do obchodzenia Przylądka Dobrej Nadziei tych, którzy zdecydują się na ryzyko bez ubezpieczenia lub przy wysokich składkach. Te objazdy dodają tysiące mil, tygodnie czasu tranzytu i gigantyczne zatory w portach alternatywnych. Stawki frachtowe mnożą się – dopłaty dla supertankowców i kontenerowców osiągają bezprecedensowe poziomy, z opłatami awaryjnymi rzędu tysięcy dolarów za TEU na dotkniętych trasach.

Skutki uderzają w handel światowy szeroko: dobra konsumpcyjne, komponenty przemysłowe, elektronika i surowce stają się droższe i opóźnione. Produkcja just-in-time zwalnia; bufory magazynowe się wyczerpują; wąskie gardła w łańcuchach dostaw

pojawiają się w sektorach odległych od energii. Porty w Azji (silnie zależne od hubów przeładunkowych Zatoki, jak Jebel Ali) notują zatory, eksporterzy w Indiach (np. transporty ryżu basmati stojące w portach) i innych krajach zgłaszają miliony ton zamrożonych towarów. Efekt netto to szeroki wzrost cen towarów handlowych, uciskający marże firm i budżety gospodarstw domowych.

Systemy żywnościowe pod obciążeniem

Koszty energii przenikają rolnictwo na każdym etapie, zamieniając szok naftowy/LNG w głęboki kryzys żywnościowy. Olej napędowy napędza ciągniki, kombajny i pompy nawadniające; gaz ziemny jest głównym surowcem do nawozów azotowych (mocznik, amoniak); transport morski przewozi zboża, oleje i żywność przetworzoną na świecie.

Rynki nawozów reagują błyskawicznie: około jedna trzecia światowego handlu mocznikiem (kluczowe źródło azotu) przechodzi przez cieśninę lub pochodzi od producentów z Zatoki. Ceny już skoczyły – barki z mocznikiem w Nowym Orleanie wzrosły z ~475 USD/tonę przed kryzysem do 520–550 USD/tonę w kilka dni (wzrost 50–80 USD/tonę, czyli 11–17%), z doniesieniami o wzrostach 60–80 USD/tonę w ciągu jednego tygodnia i potencjałem na setki więcej przy przedłużeniu. Podobne trajektorie dotyczą fosforanów i innych składników odżywczych. Rolnicy, stojący przed wiosennymi siewami na półkuli północnej, obniżają dawki, by opanować koszty – co prowadzi do niższych plonów w nadchodzących zbiorach.

Inflacja transportowa potęguje ból: wyższe koszty frachtu i paliwa podnoszą ceny importowanego pszenicy, pasz, podstawowych produktów, windując ceny chleba, drobiu, wieprzowiny, nabiału, owoców morza i innych niezbędnych towarów. W regionach zależnych od importu (np. części Afryki, Azji Południowej) inflacja żywności przyspiesza w kierunku progów humanitarnych; bogatsze państwa znoszą bolesne, ale do opanowania wzrosty. Światowa produkcja żywności – prawie połowa zależna od syntetycznego azotu – znajduje się pod presją spadkową, grożąc niedoborami i niestabilnością polityczną w wrażliwych obszarach.

Załamanie przemysłu i budownictwa

Przemysły energochłonne przyjmują kolejny cios. Produkcja stali, chemikalia, piece cementowe, ciężkie maszyny – wszystkie zależą od tanich, pewnych węglowodorów i energii elektrycznej (często bilansowanej gazem). Koszty wejściowe stają się nie do utrzymania: ceny stali rosną, gdy rachunki za energię podwaja lub potraja marże; zakłady chemiczne (zależne od petrochemii) ograniczają produkcję lub zamykają linie.

Budownictwo – jeden z największych globalnych pracodawców – zamiera pod ciężarem rosnących kosztów materiałów (stal, cement, asfalt) i barier finansowania (wyższe stopy procentowe w obliczu obaw inflacyjnych). Deweloperzy wstrzymują projekty; programy infrastrukturalne stoją; niedobór mieszkań pogłębia się na już napiętych rynkach. Kurczenie się sektora odbija się na bezrobociu i spadku popytu na powiązane dobra (AGD, meble), pogłębiając recesję.

Rynki finansowe i zacieśnienie kredytu

Systemy finansowe reagują gwałtownie na załamanie oczekiwań wzrostu. Indeksy giełdowe spadają, gdy prognozy zysków walą się w sektorach lotnictwa, logistyki, handlu detalicznego, przemysłu i dóbr konsumpcyjnych niekoniecznych. Przepływy do bezpiecznych przystani czynią rentowności obligacji chaotycznymi; rynki kredytowe zaciskają się, gdy banki zwiększają rezerwy na rosnące niewypłacalności i dewaluację zabezpieczeń. Płynność znika dokładnie wtedy, gdy firmy najbardziej jej potrzebują na kapitał obrotowy lub zabezpieczenia.

Obciążenia długiem korporacyjnym rosną przy wyższych stopach procentowych (banki centralne walczą z powrotem inflacji) i spadających przychodach. Uwięzione aktywa w sektorach wysokoemisyjnych powiększają straty; ryzyka systemowe z powiązanych ekspozycji (np. pochodne powiązane z energią) zwiększają obawy zarażenia.

Szok na rynku pracy i błędne koło

Koszt ludzki ujawnia się falami bezrobocia. Najpierw tracą pracę sektory energochłonne – linie lotnicze uziemają samoloty, firmy transportowe zatrzymują pojazdy, zakłady chemiczne zwalniają ludzi. Fale rozchodzą się dalej: spadek wydatków konsumpcyjnych (gdy gospodarstwa przeznaczają więcej na podstawowe potrzeby – żywność, ogrzewanie, transport) mocno uderza w handel detaliczny, gastronomię i usługi. Zwolnienia w budownictwie potęgują ból.

Utracony dochód + rosnące koszty podstawowych dóbr tworzą pułapkę ubóstwa: gospodarstwa jeszcze bardziej ograniczają wydatki niekonieczne, przyspieszając upadki firm i destrukcję popytu. To, co zaczyna się jako kurczenie sektorowe, ewoluuje w szeroką recesję – lub depresję w scenariuszach nieokreślonych – gdzie odbudowa zaufania, restart upadłych przedsiębiorstw i odtworzenie łańcuchów dostaw wymaga lat.

Te kaskady pokazują kruchość wzajemnych powiązań: energia wspiera transport, transport umożliwia handel, handel podtrzymuje przemysł i systemy żywnościowe, przemysł wspiera zatrudnienie, a zatrudnienie napędza konsumpcję. Przerwanie fundamentu energetycznego powoduje pękanie konstrukcji warstwa po warstwie. W długotrwałym zakłóceniu globalna gospodarka nie tylko zwalnia – ona się rozpada, a horyzonty odbudowy rozciągają się na dekady, nie lata. Zamknięcie Ormuz wywołane ubezpieczeniami już pokazało, jak mechanizm finansowy może osiągnąć to, z czym sama siła militarna mogłaby mieć problem: zatrzymanie przepływu i uruchomienie systemowego załamania.

Iran jako nieoczekiwany opiekun: Przerwanie przepływu dla planety

W głębokim i ironicznym zwrocie działania Iranu – zamierzone czy emergentne – mogą przypadkowo pozycjonować ten kraj jako nieświadomego bohatera walki ze zmianami klimatu. Efektywne zamknięcie Cieśniny Ormuz, redukując **18–21%** światowej podaży ropy i

20–25% eksportu LNG, zmusza świat do szybkiej, przymusowej destrukcji popytu na skalę, której nigdy nie osiągnęły porozumienia międzynarodowe typu Kioto czy Paryż.

Kioto (1997) i Paryż (2015) ustanowiły ambitne, ale dobrowolne cele, opierając się na stopniowych transformacjach, dyfuzji technologii i krajowych zobowiązaniach – a mimo to globalne emisje przez dekady rosły, a zużycie paliw kopalnych rozszerzało się w gospodarkach wschodzących. Trwałe zakłócenie w Ormuz mogłoby jednak zredukować globalne emisje gazów cieplarnianych znacznie bardziej agresywnie: mniejsze spalanie ropy i gazu oznacza mniej CO₂ z spalania, żeglugi (przez objazdy i mniejsze wolumeny) oraz przemysłu downstream. Jeśli ceny skoczą do poziomów **800–1000%** w przedłużonej panice (popychając ropę do **600–750 USD/baryłkę** lub wyżej), konsumpcja energii załame się przez racjonowanie, ograniczenia, zmiany behawioralne i kurczenie gospodarki – potencjalnie zmniejszając emisje o dziesiątki lub setki milionów ton rocznie, przyćmiewając przyrostowe redukcje z odnawialnych źródeł czy poprawy efektywności w ramach porozumienia paryskiego.

To uderzająco współgra z islamskimi zasadami opieki nad środowiskiem. Koran opisuje człowieka jako **chalifę** (namiestnika, opiekuna) na Ziemi (np. 2:30, 6:165), powierzonego **amanah** (zobowiązaniu/odpowiedzialności) ochrony i równowagi stworzenia zamiast jego marnotrawnego wyzysku. Pojęcia niepsucia ziemi (fasad fi al-ard, 7:56, 30:41) oraz umiaru w konsumpcji podkreślają zachowanie zasobów dla przyszłych pokoleń. Zakłócenie dokonane przez Iran – widziane przez tę soczewkę – może być postrzegane jako ekstremalne egzekwowanie planetarnej opieki: zatrzymując niekontrolowany przepływ paliw kopalnych napędzających zaburzenia klimatu, zmusza ludzkość do powściągliwości, ograniczenia wydobycia i przyspieszonej transformacji od zależności od węgla.

Lekcja strategiczna

Arabia Saudyjska może pompować najwięcej ropy; Stany Zjednoczone mogą dysponować największą armią; giganci energetyczni mogą kontrolować produkcję. Ale żaden z nich nie trzyma decydującej dźwigni, którą ujawnił ten kryzys.

Tą dźwignią jest **przerwanie**. Iran – poprzez bezpośrednie groźby i racjonalną reakcję rynku ubezpieczeniowego – pokazał zdolność zatrzymania przepływu. Globalna gospodarka, uzależniona od taniej, nieprzerwanej energii tak jak wszechświat Diuny od melange, staje teraz twarzą w twarz z własną podatnością.

Słowami Herberta, wypowiedzianymi pośród wydm Arrakis: **Kontrola to nie posiadanie zasobu. Kontrola to zdolność przerwania przepływu.**

Cieśnina Ormuz to nie tylko szlak żeglugowy. To centralna tętnica naszego świata zależnego od energii. Przerwanie jej – nawet pośrednio poprzez mechanizmy finansowe – pokazuje, jak krucha jest naprawdę globalizacja. Lekcja marca 2026 roku odbija się echem przez wieki i galaktyki: prawdziwa władza nie leży w tym, kto kontroluje przyprawę, lecz w tym, kto potrafi ją przerwać.