



Blokada Cieśniny Ormuz – potencjał i narzędzia Iranu

Kmdr dr hab. Rafał Miętiewicz, prof. AMW

13.03.2026

Cieśnina Ormuz jest jednym z najważniejszych punktów globalnej infrastruktury transportowej, przez którą przepływa znacząca część światowych dostaw ropy. Wbrew pozorom Iran nie musi zdobywać kontroli nad tym akwenem, aby sparaliżować żeglugę – wystarczy skutecznie podnieść poziom ryzyka korzystania z niego. Doświadczenia Morza Czarnego pokazują, że nawet słabszy aktor jest w stanie ograniczyć swobodę działania silniejszej floty i wypchnąć ją z kluczowych obszarów operacyjnych. Połączenie min morskich, rojów szybkich jednostek, dronów oraz gwałtownie rosnących stawek ubezpieczeniowych może sprawić, że żegluga w Cieśninie Ormuz stanie się ekonomicznie i operacyjnie nieopłacalna.

Cieśnina Ormuz

Oczy całego świata skierowane są na jeden z najważniejszych dla światowej wymiany handlowej rejonów – Cieśninę Ormuz. Ta szeroka (w najwyższym punkcie na ok. 54 km) cieśnina łączy Zatokę Perską i Zatokę Omańską. Jej irańskie wybrzeża charakteryzują się występowaniem licznych zatok, estuariów rzek (np. Minab), dużych wysp, jak Qeshm, niewielkich wysepek (Ormuz, Larak, Hengam, Greater Tunb), czy półwyspów. Jednocześnie w niewielkiej odległości, widoczne gołym okiem i kształtujące krajobraz irańskiego wybrzeża, przebiegają łańcuchy górskie z bardzo stromymi stokami. Wybrzeże usiane jest niewielkimi portami i przystaniami. Ukształtowanie jest więc dogodne do prowadzenia obserwacji powierzchni pobliskiego akwenu i wyprowadzania uderzeń z wykorzystaniem szerokiego instrumentarium środków. Dodatkowo rejon posiada sieć drogową umożliwiającą szybkie przemieszczanie się i obszary zurbanizowane czy tarasowe obszary uprawne.

Potencjał morski – ilość bez jakości i jakość poprzez ilość

Potencjał morski Iranu tworzą dwa zasadnicze komponenty w postaci marynarki wojennej i Korpusu Morskiego Islamskich Strażników Rewolucji. Marynarka wojenna w momencie rozpoczęcia konfliktu posiadała 3 okręty podwodne t. Kilo (wybudowane w latach 1991–1994), prawdopodobnie 2 okręty t. Fateh (docelowo program budowy zakładać miał pozyskanie 10 jednostek), oraz 20 miniaturowych okrętów podwodnych t. Ghadir (uzbrojonych w 2 wyrzutnie torped 533 mm lub wyrzutnie przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych) i jeden miniaturowy okręt podwodny t. Nahang (prawdopodobnie dwa kolejne znajdowały się w fazie budowy). Zarówno jednostki Fateh, jak i Ghadir bazować miały na projektach okrętów północnokoreańskich. Brak danych na temat uzbrojenia jednostek t. Nahang wskazuje na zadania z zakresu przetrwania grup nurków i pojazdów podwodnych. Na wyposażeniu sił irańskich znajduje się też pewna liczba podwodnych jednostek do transportu grup nurków (do 5 nurków, z których 2 stanowi załogę) wraz z wyposażeniem (np. miny do atakowania jednostek w portach i na kotwiczniskach, tzw.

limpet mines). Jako jednostki matki do przewozu tych ostatnich, wykorzystywane są okręty desantowe t. Hengam (4 w służbie). Siły nawodne Iranu tworzyło 7 fregat. Trzy z nich t. Alvand to konstrukcje z lat 70., 4 pozostałe t. Jamaran weszły do służby między 2010 a 2023 rokiem. Siły te uzupełniają 2 korwety t. Bayandor (obie wcielone do służby w roku 1964) oraz kilkanaście okrętów rakietowych t. Combattante II zbudowanych głównie w Cherbourgu w latach 70. i 80. (nosiciele przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych). Flotę uzupełnia kilkanaście jednostek patrolowych doraźnie uzbrajanych w systemy rakietowe oraz okręty desantowe (potencjalne stawiacze min morskich).

Zupełnie innym uzbrojeniem dysponuje Korpus Morski Islamskich Strażników Rewolucji. Licząca 20 tys. członków organizacja dysponuje flotą składającą się z ponad setki niewielkich kutrów i łodzi rakietowych (niektóre z nich to konstrukcje bardzo nowoczesne). Na wyposażeniu korpusu znajduje się także ponad 500 innych jednostek o niewielkich rozmiarach i dużej prędkości, uzbrojonych w broń maszynową i dostosowanych do roli stawiaczy min morskich. Siły morskie korpusu dysponują także jednostkami półzanurzalnymi t. Kajami (dostarczonymi z Korei Północnej) wyposażonymi w wyrzutnie torpedowe (mają się one poruszać na powierzchni z prędkością do 40 węzłów aby w końcowej fazie ataku zanurzyć się do 3 m).

Do ataków na statki i okręty wykorzystywane są także drony latające, których Iran jest masowym producentem. W pierwszych dniach marynarka irańska poniosła liczone w dziesiątki platform straty, co ukazuje potencjał jednostek technologicznie niedostosowanych do współczesnych wymogów środowiska walki na morzu, a szczególnie w obliczu zagrożeń powietrznych. Nie oznacza to jednak zniszczenia potencjału morskiego Iranu, szczególnie w odniesieniu do celu, jakim jest blokada Cieśniny Ormuz. Straty są dotkliwe, tym bardziej, iż pociągają za sobą stratę załóg i przy sytuacji ekonomicznej będą stanowiły poważne wyzwanie w zakresie ich odtworzenia, jednak w przypadku Korpusu Strażników potencjał ilościowy jest bardzo duży.





I tu docieramy do sedna problemu. **Teoria działań bojowych na morzu mówi o celach prowadzenia operacji, którymi jest osiągnięcie kontroli danego akwenu lub przeciwdziałanie swobodnemu wykorzystaniu morza, w przypadku, gdy cel pierwszy jest poza zasięgiem (brak potencjału).** Z taką sytuacją mamy do czynienia na Morzu Czarnym, gdzie Ukraińcy odrzucili rosyjską flotę i praktycznie zamknęli ją w bazach. Na chwilę obecną, potencjał Iranu budowany od wielu lat w celach odstrasżających, zdaje się wystarczający do wyłączenia akwenu z ruchu morskiego. Sytuacji takiej będzie niezwykle trudno przeciwdziałać.

Miny morskie

W 2009 roku irański potencjał minowy szacowany był na ok. 500 min morskich (200 miało być zakupionych w Korei Północnej), przy czym zakupy dla Korpusu Strażników dokonywane były osobno. Zakładano jednocześnie, iż Iran pozyskuje nowoczesne konstrukcje min i produkuje własne typy tego uzbrojenia. Aktualnie, źródła izraelskie szacują irański potencjał minowy na 2 do 6 tysięcy min morskich. Pomimo intensywnych ataków, irański potencjał do stawiania min wynosić ma 80–90% stanu wyjściowego. Miny morskie pozostają niezwykle groźną bronią o ogromnym potencjale do blokowania transportu i tworzenia długotrwałego zagrożenia na akwenach morskich. Iran zmagazynował stosunkowo duże zapasy min morskich różnych typów od prostych konstrukcyjnie kotwicznych min kontaktowych, po miny niekontaktowe (oddziałują na pola fizyczne jednostek pływających) i miny dryfujące (te szczególnie niebezpieczne przy żegludze w ciemnej porze doby lub ograniczonej widoczności). Miny morskie są uzbrojeniem, które wykorzystują także grupy specjalne.

Profil głębokości Cieśniny Ormuz (ok. 200 m do 400 m u wybrzeży Omanu, przy wypłyeniach bliżej brzegów Iranu) wskazuje na większe prawdopodobieństwo wykorzystania min kotwicznych („zawieszonych” w toni wodnej). Przyjmuje się bowiem, iż miny denne wykorzystywane są przeciwko jednostkom nawodnym na wodach o głębokości do 50–60 m (w zależności od wagi i rodzaju materiału wybuchowego na pokładzie). Do ich stawiania wykorzystać można praktycznie wszystkie dostępne środki, w tym niewielkie, szybkie łodzie szturmowe i platformy komercyjne.

Jednym ze sposobów zwalczania min zanim zostaną postawione na akwenach, jest podjęte przez USA niszczenie nosicieli, co jednak nie wyeliminuje irańskich zdolności. Kolejnym sposobem jest atakowanie składów min morskich. W przeciwnym razie, miny morskie będą musiały być neutralizowane, co zajmie czas, przebiegało będzie w zasięgu irańskich środków rażenia i narzuci na statki handlowe – przynajmniej w początkowej fazie – potrzebę żeglugi w reżimach przeciwinowych (dalsze zaangażowanie sił w przeprowadzaniu statków po oczyszczonych torach wodnych). To oznacza dodatkowe koszty, jakie zapłacić będzie trzeba za przywrócenie żeglugi.

Zamiast podsumowania

Zasadnicze pytanie, które zadaje sobie wielu obserwatorów ukierunkowane jest na zdolności współczesnych okrętów wojennych i możliwość ich efektywnego wykorzystania do osłony transportu morskiego wzdłuż wybrzeży Iranu. Działania prowadzone na Morzu Czerwonym w ramach operacji Aspides (UE) i Prosperity Guardian (NATO) realizowane były w reżimie zagrożeń asymetrycznych kreowanych przez bojowników Huti operujących z terytorium upadłego państwa Jemen (ataki dronów powietrznych i nawodnych, pocisków rakietowych). Nie można jednak stosować tu porównań bezpośrednich z uwagi na skalę zagrożeń. Przede wszystkim chodzi o bezpośredni dostęp Iranu do brzegów Cieśniny Ormuz.

Należy zdawać sobie sprawę z faktu, iż zagrożenia militarne i asymetryczne, jakie obecne są na wodach Cieśniny Ormuz stanowią fizyczny aspekt blokujący ruch morski w rejonie, jednak nie są one jedynym elementem odpowiadającym za wstrzymanie tranzytu. Elementem krytycznym są astronomiczne stawki ubezpieczeniowe nakładane na statki i ich towary. Prócz straty statku należy uwzględnić ogromne koszty potencjalnej katastrofy ekologicznej będącej następstwem ataku na tankowce. Głównym czynnikiem stało się więc ryzyko, którego poziom kształtuje na obecnie Iran. Potencjalnie do dalszej eskalacji i kreowania zagrożeń wykorzystane mogą zostać współpracujące z Iranem organizacje terrorystyczne, które mogą przenosić ryzyka poza obszar Cieśniny Ormuz. Nie można wykluczyć nawet ataków samobójczych ze strony Iranu.

Konkludując, **Iran, a szczególnie zbrojne ramię reżimu w postaci Morskiego Korpusu Strażników Rewolucji jest w stanie stworzyć poważne zagrożenie w domenie podwodnej, nawodnej, jak i powietrznej w rejonie Cieśniny Ormuz.** Skutkować może to wystąpieniem nieakceptowalnego dla żeglugi poziomu ryzyka, które skutkowało będzie wstrzymaniem ruchu morskiego. Potencjał znajdujący się w dyspozycji Iranu, a w szczególności miny morskie i środki bezzałogowe oraz niewielkie, szybkie platformy nawodne, w tym samobójcze, przy odpowiedniej taktyce użycia, umożliwia długotrwałe, ale i selektywne atakowanie transportu i okrętów wojennych. Potencjalne wprowadzenie sił morskich USA wiąże się z potrzebą sprawowania kontroli w regionie, co będzie trudne z uwagi na skalę możliwych do jednoczesnego użycia środków. Doktryna morską Iranu zakłada bowiem skomasowane uderzenia rojów różnorodnych platform i efektorów, co doprowadzić może do blokowania kanałów ogniowych i finalnie przytłoczenia ilościowego. **Bez wątpienia, sytuacja z jaką mamy do czynienia w Cieśninie Ormuz jest pochodną wydarzeń na lądzie i tam należy upatrywać zarówno źródeł, jak i możliwości wygaszenia kryzysu.**

