

pomorskie forum bezpieczeństwa

NR III/2017 ISSN: 2543-6392

Pomeranian Security Forum

Rada naukowa

kmdr prof. dr hab. Tomasz Szubrycht

prof. dr hab. Czesław Jarecki

prof. dr hab. Leopold Ciborowski

kmdr dr hab. Dariusz Bugajski

kmdr dr hab. Jarosław Teska

kmdr dr hab. Grzegorz Krasnodębski

kmdr dr hab. Krzysztof Ligęza

kmdr por. dr Bartłomiej Pączek

kmdr por. dr Jarosław Michalak

kmdr por. dr Jerzy Kupiński

kmdr por. dr Mirosław Chmieliński

Komitety redakcyjne

dr Jennet Arshimowa – New Hse

dr Jerzy Bielec – Polskie Towarzystwo Ergonomiczne

dr Agnieszka Falba – funkcjonariusz SW, Areszt Śledczy w Gdańsku

dr inż. Marlena Gąsior-Głogowska – Politechnika Wrocławska

dr Piotr Lizakowski – Akademia Marynarki Wojennej

dr Edyta Łońska – Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

dr inż. Krzysztof Redlarski – Politechnika Gdańska

Zespół redakcyjny

mgr inż. Tomasz Płuciennik

mgr Małgorzata Kocharńska

mgr Iwona Dudziuk

Opracowanie graficzne:

Beata Króliczak-Zajko

Machina Druku

Skład i łamanie:

Mariusz Syguła

Druk:

Machina Druku

www.machinadruku.pl

Wydawca:

Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

AKADEMIA MARYNARKI WOJENNEJ

81-127, Gdynia, ul. inż. Śmidowicza 69

tel.: +48 501 068 600/ + 48 782 220 963

e-mail: malgorzata.kochanska@seka.pl

forumbezpieczenstwaformacji@gmail.com

Wydanie trzecie, GDYNIA 2017

Copyright by Akademia Marynarki Wojennej

ISSN: 2543-6392

spis treści

Szanowni Czytelnicy	2
Aktualności	4
prof. dr hab. Leopold Ciborowski Wartościowanie informacji	7
dr Zdzisław Długosz Zweryfikowane postępowanie drugie wprowadzenie do metodycznych rozważań nad rewolucją naukową w naukach o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającym militarne i niemilitarne bezpieczeństwo wobec cywilizacyjnych wyzwań i zagrożeń w XXI wieku	15
Małgorzata Kocharńska Pieniądz i jego implikacje w gospodarce	45
Małgorzata Mazur-Czajka Transatlantyckie partnerstwo w dziedzinie handlu i transportu – szanse i zagrożenia	53
Cezary P. Pawlak Siły zbrojne mocarstwa światowego. Analiza zdolności	63
Anna Zakobielska Aspekty bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym	69
III Konferencja Naukowa Doktorantów i Kół Naukowych pt: „Wyzwania dla bezpieczeństwa” 25–26 czerwca 2018, Gdańsk–Gdynia	88
Informacje dla autorów	90

Szanowni Czytelnicy,

tak jak deklarowaliśmy, jesteśmy z Wami w kontakcie, na razie poprzez nasze czasopismo, jednak, jak sądzę, spotkamy się na Drugim Otwartym Seminarium Doktorantów oraz III Konferencji Naukowej Doktorantów i Kół Naukowych, którego jesteśmy opiekunem medialnym. Wtedy będziemy mieli okazję do rozmów i wymiany poglądów na interesujące nas tematy naukowe dotyczące bezpieczeństwa. Jest to dla nas szczególna chwila, gdyż są to nasze pierwsze kroki w takim charakterze i dlatego mamy tremę. Wierzimy jednak w Wasze zaangażowanie i aktywny udział w dyskusji.

Nasz zespół redakcyjny (w osobach naszych wspaniałych koleżanek Małgosi Kochańskiej i Iwony Dudziuk) bardzo stara się, aby materiały, które drukujemy na łamach naszego czasopisma, były interesujące i aby osiągały coraz wyższy poziom merytoryczny. Zakładając to czasopismo, żadne z nas nie zdawało sobie sprawy, jak wiele pracy wiąże się z jego redagowaniem. Nikt z nas jednak o tym nie pamięta, kiedy otrzymujemy jeszcze pachnące farbą drukarską, nowe jego egzemplarze. Czujemy wtedy dumę, ale i odpowiedzialność.

Jesteśmy od niedawna w ofercie naszego wydziału (WDiOM), jednak mamy już pozytywne sygnały, które świadczą o tym, że wpisaliśmy się w określony system wydawniczy i niebawem zostaniemy pismem z tzw. „listy czasopism punktowanych”. Będzie to pewien etap w pracy dla naszego zespołu. Bardzo dla nas ważny, gdyż będziemy mogli rozszerzyć naszą ofertę wydawniczą i staniemy się jeszcze bardziej atrakcyjni dla naszych respondentów.



Przeglądając ten numer, zauważycie z pewnością, że Pomorskie Forum Bezpieczeństwa ma już swoje logo. Stanie się ono pewnym symbolem, ale i znakiem, poprzez który będziemy rozpoznawani na zewnątrz, w kontaktach krajowych i zagranicznych. Jesteśmy z tego dumni i wierzymy, że symbol ten będzie dla wszystkich wskazaniem do podejmowania różnych inicjatyw, które będziemy mogli obejmować patronatem.

Jako że jest to ostatni numer naszego pisma w tym roku, dużymi krokami zbliżają się Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok, w imieniu zespołu redakcyjnego chciałbym Wam wszystkim złożyć życzenia.

mgr inż. Tomasz Płuciennik
redaktor naczelny



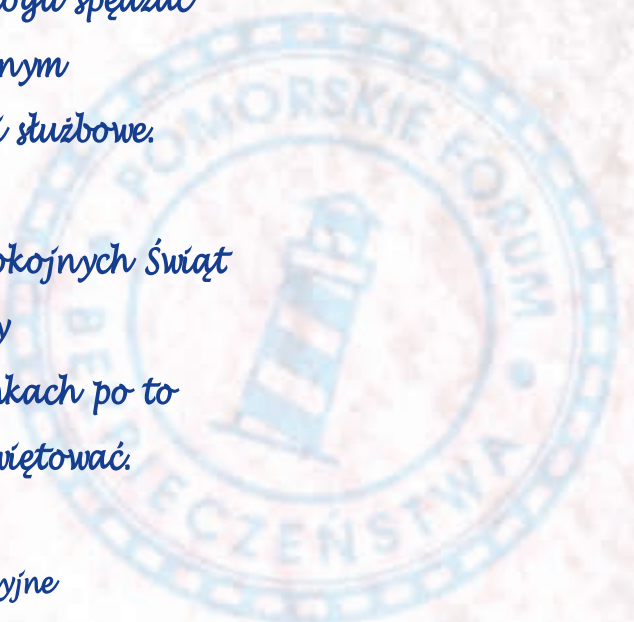


*Zdrowych, Spokojnych i Radosnych Świąt
oraz
Szczęśliwego Nowego Roku!*

*Życzymy wszystkiego najlepszego również tym,
którzy świąt nie będą mogli spędzać
w gronie rodzinnym
z uwagi na obowiązki służbowe.*

*Wam również, życzymy Spokojnych Świąt
i dziękujemy
że jesteście na posterunkach po to
abyśmy my mogli świętować.*

Kolegium Redakcyjne



Aktualności

25 czerwca 2017 roku w Sali Senatu AMW w Gdyni odbyło się pierwsze **Interdyscyplinarne Seminarium Naukowe**.

Wykład poprowadził dr hab. Bogusław Jagusiak z Wojskowej Akademii Technicznej.

Fotorelacja: <http://www.doktoranci.amw.gdynia.pl/2017/06/27/fotorelacja-z-interdyscyplinarnego-seminarium-naukowego-25-06-2017/>



17 grudnia 2017 roku – II Interdyscyplinarne Seminarium Naukowe

prof. dr hab. Czesław JARECKI

Tytuł wystąpienia: **NAUKA – POZNANIE – WIEDZA**

Cele Otwartych Interdyscyplinarnych Seminarium Naukowych dla Doktorantów:

1. Uzyskanie wiedzy merytorycznej z zakresu nauk o bezpieczeństwie;
2. Zapoznanie się z aktualnymi wynikami wybranych badań naukowych;
3. Progres umiejętności w zakresie stawiania pytań, analizy sytuacji problemowych i formułowania problemów badawczych i hipotez roboczych;
4. Pogłębienie wiedzy na temat roli i miejsca nauk o bezpieczeństwie we współczesnym świecie;
5. Zdobywanie doświadczenia w prowadzeniu dyskusji i formułowaniu oraz weryfikacji argumentacji;
6. Popularyzacja wyników badań naukowych oraz studiów doktoranckich na AMW,;
7. Zwiększenie potencjału naukowego doktorantów i ich aktywności publikacyjnej.

Moderator: dr Piotr Lizakowski (prawnik, adiunkt na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni).

Od czternastu lat dzieli się wiedzą na studiach I i II stopnia oraz na studiach podyplomowych. Praktyk samorządowy z ponaddwudziestoletnim doświadczeniem w pracy i zarządzaniu podmiotami publicznymi. Konsultant i współpracownik m.in.: Programu Unii Europejskiej TACIS (Programu Pomocy Technicznej dla Wspólnoty Niepodległych Państw), Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości w Warszawie, Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot, Agencji Rozwoju Pomorza w Gdańsku, Fundacji Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych w Warszawie, Programu Partnerstwo dla Samorządu Terytorialnego (LGPP) oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Autor ponad stu publikacji krajowych i zagranicznych głównie z zakresu bezpieczeństwa zdrowotnego, bezpieczeństwa społecznego oraz funkcjonowania podmiotów publicznych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo człowieka.



info

info



prof. dr hab. Leopold Ciborowski

Akademia Marynarki Wojennej
im. Bohaterów Westerplatte
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Gdynia

Wartościowanie informacji

Streszczenie: Referat poświęcony jest uwarunkowaniom racjonalnego działania. W tym aspekcie autor wykazuje i dowodzi, że najważniejszą rolę w procesie spełnia zawsze informacja.

Abstract: The paper is devoted to conditions of rational action. In this aspect, the author demonstrates and demonstrates that the most important role in the process is always the information.

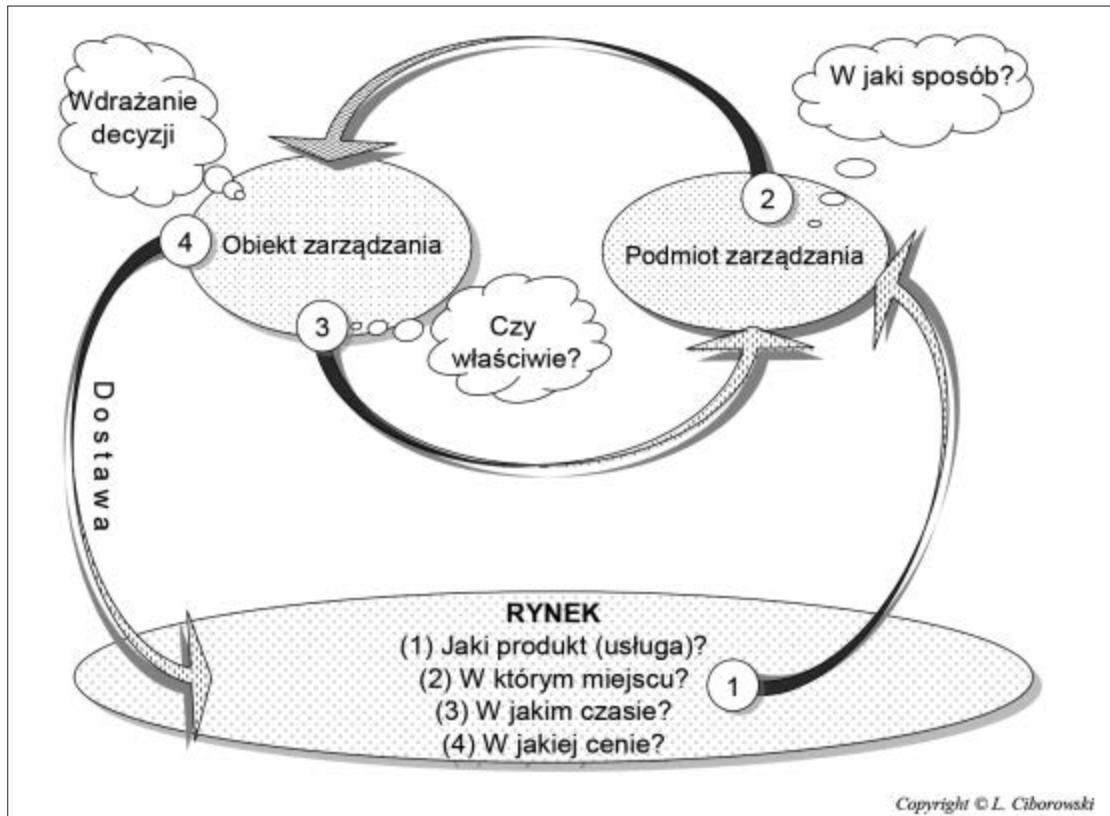
Podstawowym warunkiem racjonalnego działania, we wszystkich sferach egzystencji ludzkiej, jest zawsze potrzeba podejmowania trafnych decyzji, co jest nierozdzielnie związane z koniecznością posiadania stosownych informacji. Z uwarunkowania tego wynika zatem, że każda informacja posiada swoją cenę, stosowną do podejmowanej decyzji, unaoczniającej się sprawczo przez pryzmat trafności doboru kosztów powziętego czynu. Istota tego wynika również z semantycznej interpretacji terminu „decyzja”, odzwierciedlającego czynnościowo alternatywne wybory działania, ze zbioru alternatyw możliwych do uwzględnienia. Realizacja tego wiąże się zawsze z przyjmowaniem pewnych kryteriów decyzyjnych, które pozwalają oceniać alternatywy z punktu widzenia jednego lub kilku celów, czemu można przypisywać ilościowe i porządkowe skale ocen. Ważny w tym wszystkim jest również fakt, że wszelkie związane z tym nakłady i podejmowane wysiłki realizowane są zawsze apriorycznie w stosunku do wytyczonego celu, co oznacza, że każde celowo organizowane działanie wyprzedza informacyjnie stany docelowe. Mając na względzie racjonalność i opłacalność działania, na pierwszy plan wysuwają się zawsze potrzeby ciągłego i szeroko rozumianego rozpoznawania i bieżącego monitorowania rynków, pod kątem identyfikacji objawiających się tam potrzeb na skonkretyzowane wytwory konsumpcyjne i usługi, czego treści merytoryczne lokują się w odpowiedziach na cztery fundamentalne pytania: jaki

produkt (usługa)?, w którym miejscu?, w jakim czasie? i w jakiej cenie?

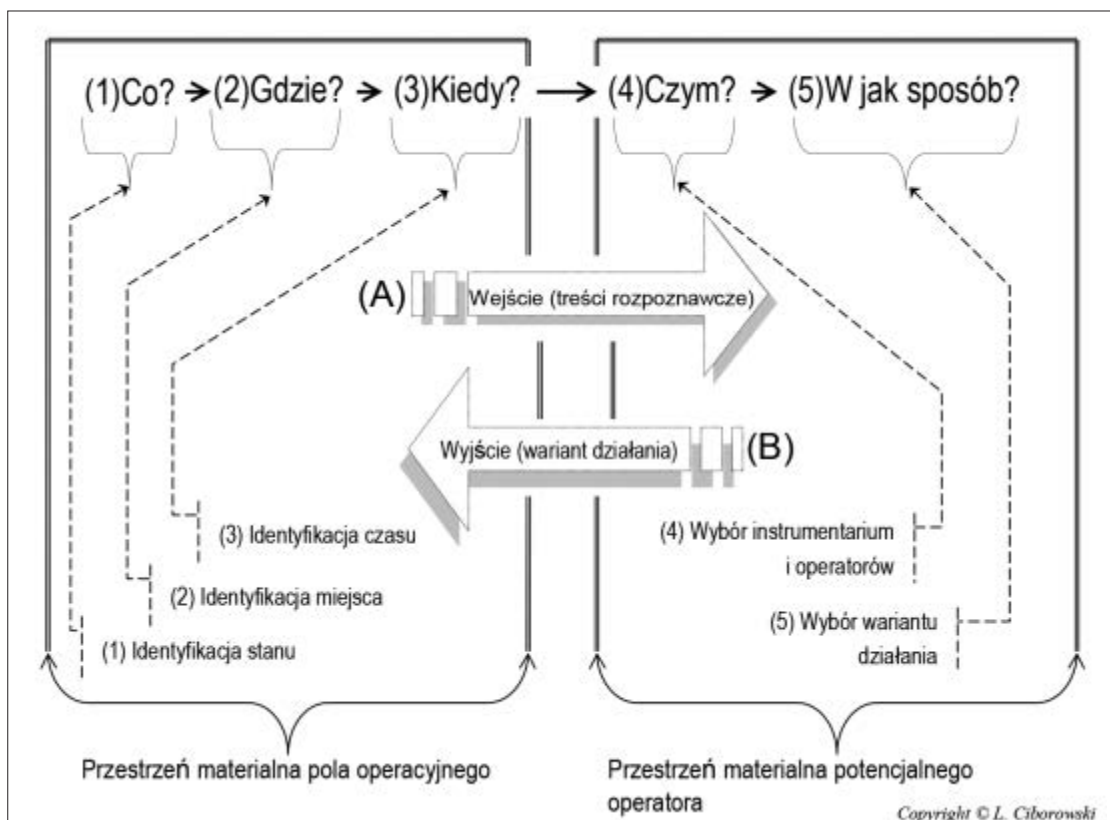
Uzyskiwane w tej kwestii informacje stanowią sobą zasadniczą podstawę do podejmowania racjonalnych decyzji i tym samym akcentują priorytetowość czynnika informacyjnego w działaniach zorganizowanych (rys. 1).

Nawiązując do prakseologii, czyli ogólnej teorii sprawnego działania, istotę znaczeniową informacji wyraziście akcentuje fakt, że we wszelkich formach racjonalnego działania informacje o przestrzeni i materii pola operacyjnego są niezbędnie konieczne do właściwego kształtowania przestrzeni materialnej potencjalnego operatora (rys. 2).

Aby sprawnie i skutecznie działać we wszelkich sferach ludzkiej egzystencji, należy najpierw dokładnie poznawać przestrzenie i materie pól operacyjnych, czyli uzyskiwać informacje o tym: co?, gdzie? i kiedy? należy czynić, aby osiągać stany pożądane. Wiarygodne i wyczerpujące informacje o tym stanowią warunek niezbędnie konieczny w doborze stosownego instrumentarium i operatorów oraz w doborze stosownych wariantów działania. Oznacza to, że informacja jako nazwa treści doznań zmysłowych i umysłowych człowieka reprezentuje sobą ogromną siłę i wartość w kształtowaniu tak pozytywnych, jak i negatywnych następstw we wszystkich sferach ludzkiej egzystencji. Negatywnymi przykładami tego mogą być pasma niekończących się wojen, upadłe systemy, zbankrutowane przedsiębiorstwa, upadłe organizacje itp. Odnosząc się do tego z perspektywy czasu, można oceniać, że zarówno kreatorom negatywnych zdarzeń, jak i ich poplecznikom zabrakło, w stosownym czasie, stosownych informacji o możliwych do zaistnienia następstwach. Nie można przypuszczać, że kreatorzy w świadomy sposób doprowadzali się do samounicestwienia oraz unicestwienia swoich wpływów i posiadłości. W mowie potocznej interpretuje się, że zabrakło im wyobraźni.



Rys.1. Zasadnicze stany sytuacyjne działań zorganizowanych

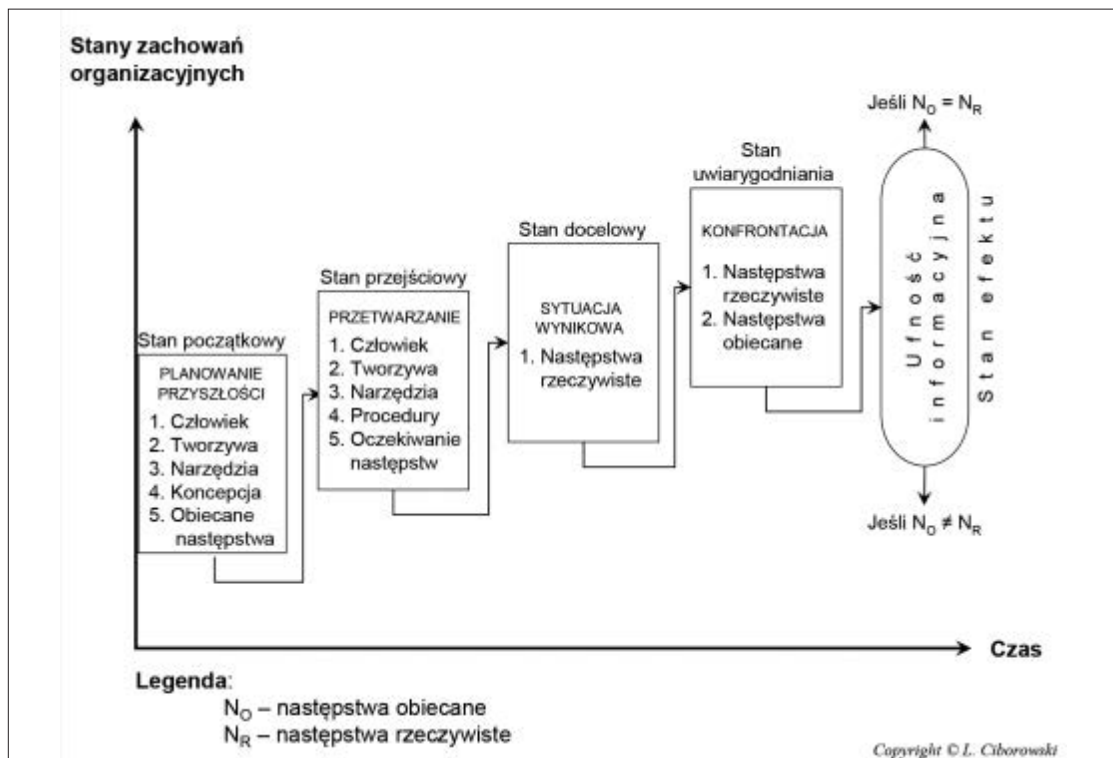


Rys. 2. Prakseologiczny model działania celowego

W istocie rzeczy zabrakło im nie wyobraźni, bo ta jest zawsze subiektywna, ale wiarygodnych informacji o kreowaniu pozytywnych i negatywnych następstw w zaistniałych i możliwych do zaistnienia uwarunkowaniach bytowych. W tym właśnie kryją się relatywne wartości informacji.

Przenosząc powyższe na grunt zobrazowania graficznego, prezentującego czasową lokację zachowań organizacyjnych, można wyróżniać cztery stany sytuacyjne (rys. 3). Pierwszy z nich jest zawsze stanem początkowym, uwzględniającym planowanie przyszłości. W jego wnętrzu uwzględniany jest człowiek, tworzywa, narzędzia, koncepcja i obiecane następstwa. Stan drugi

jest stanem przejściowym, związanym z przetwarzaniem, obejmującym człowieka, tworzywa, narzędzia, procedury i oczekiwanie następstw. Stan trzeci stanowi zawsze sytuacja wynikowa, unaoczniająca następstwa rzeczywiście zrealizowane. Stan czwarty odnosi się do uwiarygodniania, gdzie następuje konfrontacja następstw rzeczywistych z obiecanymi, co w efekcie przekłada się znacząco na kształtowanie ufności informacyjnej. Najkorzystniejszym osiągnięciem w tym aspekcie będzie zawsze taki stan sytuacyjny, w którym następstwa obiecane, w stanie początkowym, w pełni pokryją się z następstwami rzeczywistymi, unaoczniając tym samym profesjonalizm i wiarygodność zwierzchnictwa.



Rys. 3. Zasadnicze stany działań zorganizowanych

Sytuacje, w których następstwa obiecane, na początku podejmowanych czynów, nie pokrywają się z następstwami unaocznionymi w finałach sprawy, niezależnie od tego, czy będą one większe czy też mniejsze od obiecanych, to jednak zawsze będą negatywnie wpływały na autorytet i profesjonalizm zwierzchnictwa. W efekcie osiągnięcia następstw mniejszych od obiecanych świadczą to będzie o nieudolności kierowniczej, a w przypadku osiągnięcia następstw większych od obiecanych, może to stanowić pretekst do pobudzania nieuzasadnionych żądań w przyszłości – oceniając, że zwierzchnik pod tym względem jest zbyt zachowawczy i bardziej liczy na łut szczęścia niż kreowaną przez siebie precyzję działania.

Najprostszym odzwierciedleniem wartości informacyjnej jest zawsze określona decyzja, uwzględniająca w swojej treści możliwe do zaistnienia stany sytuacyjne,

przekładające się na osiągnięcie określonych korzyści czy ponoszenie ewentualnych strat możliwości. Najprostszym przykładem tego może być macierz, uwzględniająca w swojej strukturze (patrz również rys. 4 i 5):

- możliwe do podejmowania zbiory decyzji $\{D_1; D_2 \dots D_n\}$,
- pożądane do uwzględniania zbiory stanów sytuacyjnych $\{Z_1; Z_2 \dots Z_n\}$,
- pożądane do uwzględniania zbiory prawdopodobieństw związane z kreowaniem możliwych do zaistnienia stanów sytuacyjnych $\{P(Z_1); P(Z_2) \dots P(Z_n)\}$,
- możliwe do identyfikowania zbiory korzyści jednostkowych, przypisywane do określonych decyzji i określonych stanów otoczenia zewnętrznego $\{k_{1,1}; k_{1,2} \dots k_{1,n}\}; \{k_{2,1}; k_{2,2} \dots k_{2,n}\}; \{k_{m,1}; k_{m,2} \dots k_{m,n}\}$;
- możliwe do identyfikowania korzyści finalne $E(K_i)$, wynikające z podejmowania określonych decyzji.

INFORMACYJNY MODEL SZACOWANIA KORZYŚCI DECYZYJNYCH

$D_n \backslash P(Z_m)$	$P(Z_1)=0,1$	$P(Z_2)=0,2$	$P(Z_3)=0,5$	$P(Z_4)=0,2$	$E(K)$
D_1	$k_{11} = -10$	$k_{12} = -5$	$k_{13} = 20$	$k_{14} = 11$	$K_1 = 10,20$
D_2	$k_{21} = 10$	$k_{22} = 10$	$k_{23} = 10$	$k_{24} = 10$	$K_2 = 10,00$
D_3	$k_{31} = 0$	$k_{32} = 25$	$k_{33} = 0$	$k_{34} = 25,5$	$K_3 = 10,10$
D_4	$k_{41} = 5$	$k_{42} = 8$	$k_{43} = 10$	$k_{44} = 15$	$K_4 = 10,10$
D_5	$k_{51} = 14$	$k_{52} = 18$	$k_{53} = 2$	$k_{54} = 16$	$K_5 = 9,20$

Spodziewana korzyść

$$E(K_i) = \sum_{j=1}^m k_{ij} p_j$$

Rys. 4. Macierz korzyści

INFORMACYJNY MODEL SZACOWANIA STRAT MOŻLIWOŚCI DECYZYJNYCH

$D_n \backslash P(Z_m)$	$P(Z_1)=0,1$	$P(Z_2)=0,2$	$P(Z_3)=0,5$	$P(Z_4)=0,2$	$E(M)$
D_1	$m_{11} = 24$	$m_{12} = 30$	$m_{13} = 0$	$m_{14} = 14,5$	$M_1 = 11,30$
D_2	$m_{21} = 4$	$m_{22} = 15$	$m_{23} = 10$	$m_{24} = 15,5$	$M_2 = 11,50$
D_3	$m_{31} = 14$	$m_{32} = 0$	$m_{33} = 20$	$m_{34} = 0$	$M_3 = 11,40$
D_4	$m_{41} = 9$	$m_{42} = 17$	$m_{43} = 10$	$m_{44} = 10,5$	$M_4 = 11,40$
D_5	$m_{51} = 0$	$m_{52} = 7$	$m_{53} = 18$	$m_{54} = 9,5$	$M_5 = 12,30$

Spodziewana strata możliwości

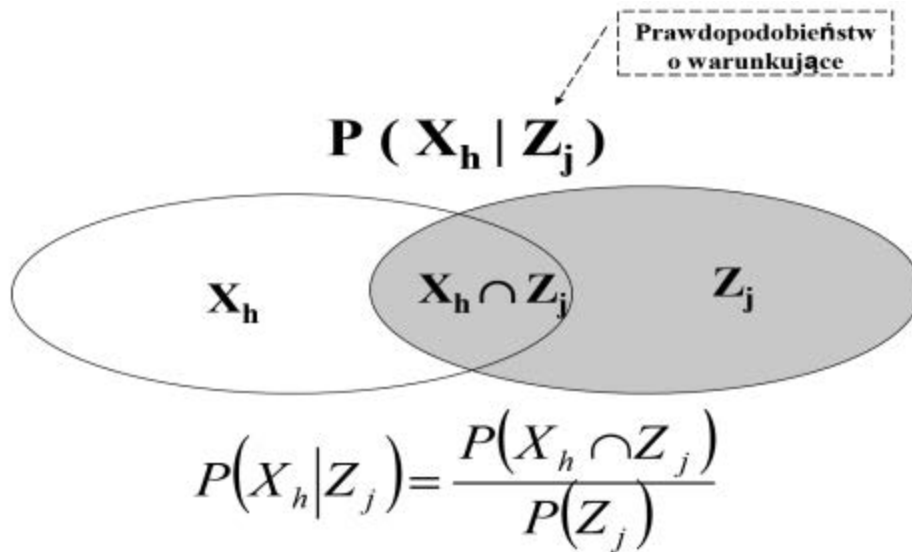
$$m_{ij} = k_{max} - k_{ij} \quad E(M_i) = \sum_{j=1}^n m_{ij} p_j$$

Rys. 5. Macierz strat możliwości

Bardziej wyrafinowany model wartościowania informacji odzwierciedlają zależności prawdopodobieństwa warunkowego, gdzie na podstawie stosownych obliczeń można dokonywać apriorycznie wiarygodnego identyfi-

kowania stanów sytuacyjnych przyszłości, na podstawie zaistniałych przesłanek i w aspekcie tego dokonywać racjonalnego wartościowania kosztów związanych z ich pozyskiwaniem (rys. 6 i 7).

EKSTENSYWNA ANALIZA PROCESU DECYZYJNEGO
(interpretacja prawdopodobieństwa warunkowego)



Rys. 6. Ekstensywna analiza procesu decyzyjnego

MATRYCA SZACOWANIA PRAWDOPODOBIEŃSTWA WARUNKOWEGO

Z_j	$P(Z_j) = p_j$ <i>a priori</i>	$P(X_h Z_j) = p_{jh}$ <i>a priori</i>			$P(X_h \subset Z_j) = p_{hj}$ <i>a priori</i>		
		X_1	X_2	X_3	X_1	X_2	X_3
Z_1	0,2	0,7	0,2	0,1	0,14	0,04	0,02
Z_2	0,8	0,6	0,4	0,0	0,48	0,32	0,00
$P(X_h) = \sum_{j=1}^2 P(Z_j) \times P(X_h Z_j)$					0,62	0,36	0,02
<i>a posteriori</i>		$P(Z_1 X_h)$			$\frac{14}{62} \approx 0,23$	$\frac{4}{36} \approx 0,11$	$\frac{2}{2} = 1$
<i>a posteriori</i>		$P(Z_2 X_h)$			$\frac{48}{62} \approx 0,77$	$\frac{32}{36} \approx 0,89$	0,00

Rys. 7. Matryca szacowania prawdopodobieństwa warunkowego

Utylitarność informacyjną, wynikającą z powyższej matrycy, można bardzo prosto unaocznic na przykładzie prostego uwarunkowania sytuacyjnego, sprawdzającego się do następująco zorganizowanego losowania loteryjnego.

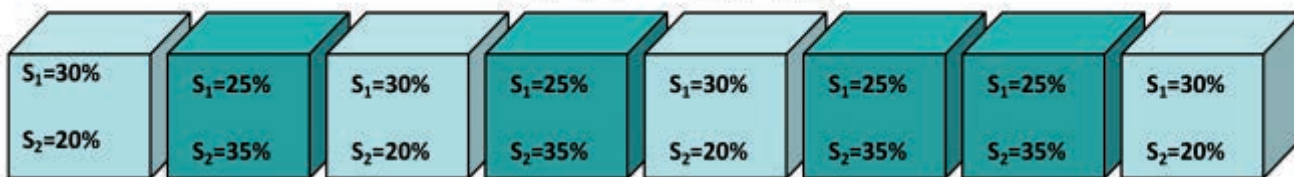
Przyjmijmy, że organizator tego przedsięwzięcia (losowania) wykorzystał 8 jednakowo wyglądających urn, wypełnionych jednakową ilością jednakowych kul, z tym jednak, że w urnach typu „ Z_1 ”:

- 30% kul opisanych było symbolem S_1 ;
- 20% kul opisanych było symbolem S_2 ;
- 50% kul opisanych było symbolem S_3 .

Natomiast w urnach typu „ Z_2 ”:

- 25% kul opisanych było symbolem S_1 ;
- 35% kul opisanych było symbolem S_2 ;
- 40% kul opisanych symbolem S_3 .

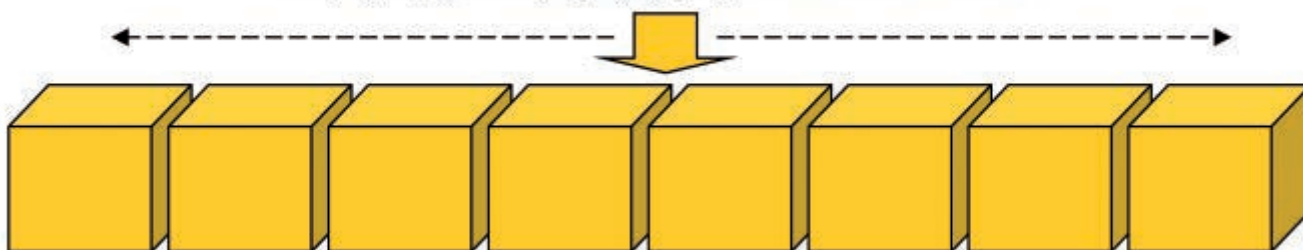
Urny typu „Z₁” i urny typu „Z₂”



W następnej kolejności organizator loterii zamalował wszystkie urny jednakową farbą i zestawził je w taki sposób, aby losujący nie mogli zorientować się, po ich wyglądzie zewnętrznym, do którego typu urn należą. Po

wykonaniu tej czynności zaproponował losującemu, że za określoną opłatą będą mogli wyciągnąć jedną kulę z dowolnej urny i jeśli na tej podstawie trafnie zidentyfikują typ urny, to uzyskają określoną nagrodę.

Urny typu „Z₁” i urny typu „Z₂” przygotowane do losowania



Z pozoru zaprezentowany stan sytuacyjny i uwarunkowania wynikające z powziętej gry zdają się być dość ryzykowne, a już szczególnie dla mało doświadczonego analityka. Oczywiście, że w kwestii podejmowania ryzyka, a tym bardziej jednorazowego i kosztownego,

z pewnością każdy potencjalny gracz zastanowiłby się poważnie, czy warto podejmować wyzwanie. Uwzględniając jednak poniższy model identyfikacji stanów sytuacyjnych (rys. 8), można wyliczać prawdopodobieństwo osiągnięcia sukcesu.

Z _j	P(Z _j)	P(X _h S _j)			P(X _h ⊂S _j)=P(S _j)×P(X _h S _j)		
		X ₁	X ₂	X ₃	X ₁	X ₂	X ₃
Z ₁	0,6	0,3	0,2	0,5	0,18	0,12	0,30
Z ₂	0,4	0,25	0,35	0,4	0,10	0,14	0,16
$P(X_h) = \sum_{j=1}^2 P(S_j) \times P(X_h S_j)$					0,28	0,26	0,46
$P(S_1 X_h) = \frac{P(S_1) \times P(X_h S_1)}{\sum_{j=1}^2 P(S_j) \times P(X_h S_j)}$					$\frac{18}{28} \approx 0,64$	$\frac{12}{26} \approx 0,46$	$\frac{30}{46} \approx 0,65$
$P(S_2 X_h) = \frac{P(S_2) \times P(X_h S_2)}{\sum_{j=1}^2 P(S_j) \times P(X_h S_j)}$					$\frac{10}{28} \approx 0,36$	$\frac{14}{26} \approx 0,54$	$\frac{16}{46} \approx 0,35$

Rys. 8. Model identyfikacji stanów sytuacyjnych

W funkcjonującym obecnie świecie istnieją wysoce wyrafinowane metody i sposoby ograniczające popełnianie błędów. Chociaż, jak do tej pory, mimo stosowania wielce wyspecjalizowanych technik, a w tym szcze-

gólnie elektronicznych i psychotechnicznych, nie udało się jeszcze nikomu apriorycznie i do końca identyfikować stany sytuacyjne przyszłości, co nie neguje osiągniętego w tej kwestii postępu.

Bibliografia

- Beer S., *Cybernetyka i zarządzanie*, Warszawa, PWN 1966.
- Beer S., *Platform for Change*, London, Wiley and Sons 1975.
- Beynon-Davies P., *Inżynieria systemów informacyjnych*, Warszawa, Wydawnictwa Naukowo-Techniczne 1999.
- Christmann A., *Kommunales Informationsmanagement*, Online, Heft 10. 1988.
- Ciborowski L., *Walka informacyjna*, Toruń, ECE 1999.
- Czekaj J., *Metody zarządzania informacją w przedsiębiorstwie*, Kraków, AE 2000.
- Dąbrowski M., Raś Z. W., Michalewicz M., *Materiały konferencyjne (Intelligent Information Systems)*, Warszawa, PAN 1993.
- Denning D. E., *Information Warfare and Security*, Georgetown University 1999.
- Flakiewicz W., *Informacyjne systemy zarządzania. Podstawy budowy i funkcjonowania*, Warszawa, PWE 1990.
- Flakiewicz W., *Systemy informacyjne przedsiębiorstw i instytucji*, Warszawa, PWE 1977.
- Greniewski H., *Cybernetyka niematematyczna*, Warszawa, PWN 1982.
- Greniewski H., *Sprawy wszystkie i jeszcze inne*, Warszawa, KiW 1970.
- Kast. F. E., Rosenzweig J. E., *Organization and Management a Systems and Contingency Aproach*, New York, McGraw Hill 1979.
- Kerckhove D., *Inteligencja otwarta (Narodziny społeczeństwa sieciowego)*, Warszawa, MIKOM 2001.
- Kisielnicki J., Sroka H., *Systemy informacyjne biznesu*, Warszawa, Placet 2001.
- Niedzielska E., *Projektowanie systemów informatycznych*, Warszawa, PWE 1977.
- Nowicki A., *Systemy informacyjne w zarządzaniu*, Wrocław, AE 2000.
- Nowicki A., *Zarys teorii doskonalenia systemów informacyjnych w zarządzaniu*, Wrocław, AE 2000.
- Oleński J., *Standardy informacyjne w gospodarce*, Warszawa, UW 1997.
- Pańkowska M., *Zarządzanie zasobami informatycznymi*, Warszawa, Difin 2001.
- Probst G., Raub S., Romhardt K., *Zarządzanie wiedzą w organizacji*, Kraków, Oficyna Ekonomiczna 2002.
- Reader A., *Management and Decision-Making in Higher Education Institutions*, LEMMA 2001.
- Sadowski W., *Decyzje i prognozy*, Warszawa, PWE 1977.
- Stefanowicz B., *Informacyjne systemy zarządzania (Przewodnik)*, Warszawa, SGH 1997.
- Wiener N., *Cybernetyka i społeczeństwo*, Warszawa, KiW 1961.
- Wierzbicki T., *Systemy informacji gospodarczej*, Warszawa, PWE 1981.



dr Zdzisław Długosz

Stowarzyszenie Instytut Badań nad Bezpieczeństwem

Zweryfikowane postępowanie drugie wprowadzenie do metodycznych rozważań nad rewolucją naukową w naukach o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającym militarne i niemilitarne bezpieczeństwo wobec cywilizacyjnych wyzwań i zagrożeń w XXI wieku

*Myśl intelektualna kreuje wyobrażenie rzeczywistości¹.
Kreatywność, to klucz do nowego świata, ale ważne, w którą stronę go przekreślimy².*

Streszczenie: Rozważania o paradygmacie jako paradygmacie metody naukowej, który stanowi kryterium uznania jakiejś działalności za naukową.

Autor łączy w tytule wyrazy o ściśle określonym znaczeniu za pomocą nazw przyporządkowanych do zakresu zainteresowań określonej dziedziny nauki i życia społeczno-gospodarczego, jakim są nauki o bezpieczeństwie. Użycie terminu paradygmaty powoduje, że należy mieć pewność o zamiarze autora o ukierunkowaniu u odbiorcy głównie myśli związanych z teorią rewolucji naukowych Kuhna.

Abstract: Deliberations on the paradigm as a paradigm of the scientific method which is a criterion for recognizing some activity as a scientific one.

The author combines in the title words of a strictly defined meaning by means of names assigned to the field of interest of a specific field of science and socio-economic life, which are security sciences. The use of the term paradigm makes it necessary to be sure about the intention of the author to focus the recipient mainly on the ideas related to the theory of Kuhn's scientific revolutions.

Od zarania ludzkości człowiek funkcjonował między obszarami wiedzy i niewiedzy o sobie oraz otaczającej go rzeczywistości. Jego doświadczenia ugruntowały świadomość tego, czego potrzebuje do trwania, przetrwania na podstawie zidentyfikowanego i uświadomionego tego, co kształtuje jego doskonalenie i rozwój. Poprzez zweryfikowaną doświadczeniem wiedzę o bycie i jego poznaniu, dostrzegał warunki rozwoju swojej egzystencji, dla utrzymania której jako działania wprowadził uzasadnienie aksjologiczne. Globalizacja, rozpad świata dwubiegunowego oraz przyszłe konsekwencje dla środowiska bezpieczeństwa dwóch wielkich rewolucji: informacyjnej i geopolitycznej, są trudne dzisiaj do przewidzenia³. W tej sytuacji, mówiąc o właściwościach współczesnych systemów bezpieczeństwa, tworzonych dla realizacji koncepcji strategicznych, należy podkreślić ich wielką różnorodność z uwagi chociażby na występującą współcześnie asymetryczność zagrożeń, gdzie regułą jest brak reguły, załamanie się paradygmatu ilościowego w myśleniu o modelu rozwoju sił zbrojnych oraz konieczności planowania ewentualnościowego („contingencyplanning”), kompleksowego czy też zintegrowanego podejścia do spraw bezpieczeństwa⁴.

³ S. Huntington, *Zderzenie cywilizacji*, WWL Muza, Warszawa 2007. s. 272.

⁴ www.koziej.pl, S. Koziej, *Wstęp do teorii i historii bezpieczeństwa* (skrypt internetowy), s. 23; C. Gompert, I. Lachow, J. Perkins, *Battle-Wise, Gaining Advantage in Networked Warfare*, Center for Technology and National Security Policy, National Defense University, Washington, January 2005.

¹ Z. Cackowski, *Człowiek jako podmiot działania praktycznego i poznawczego*, Książka i wiedza, Warszawa 1970.

² K. Robinson, *Oblicza umysłu uczącego się kreatywności*, Wydawnictwo ELEMENT, Kraków 2010, s. 242.

Jeżeli chcemy dogonić rozwój, musimy poznać problemy lepszych i spróbować je rozwiązać w oparciu o wskaźniki postępu i wynikających z tego zagrożeń w odniesieniu do, na wstępie teoretycznej, pustki abstrakcyjnego obiektu stanowiącego myślowy odpowiednik stanu rzeczy, czyli bezpieczeństwa, a względnie realnego stanu poznanych wyzwań cywilizacyjnych. Tym samym należy połączyć multidyscyplinarność poznania bezpieczeństwa w oparciu o dychotomię współczesnych potrzeb społecznych zapewniających ich wspomniane już trwanie, przetrwanie, rozwój i doskonalenie wynikające z hipostazy (podstawy, fundamentu) społeczeństwa globalnego, ale zorganizowanego w państwa. W związku z powyższym, na samym początku rozważań w zaproponowanej przestrzeni powinniśmy zakreślić stwierdzenie, że najogólniejszym paradygmatem jest paradygmat metody naukowej, który stanowi kryterium uznania jakiejś działalności za naukową⁵.

Temat publikacji stanowi połączenie wyrazowe o ściśle określonym znaczeniu za pomocą nazw przyporządkowanych do zakresu zainteresowań określonej dziedziny nauki i życia społeczno-gospodarczego, jakim są nauki o bezpieczeństwie. Użycie terminu paradygmaty powoduje, że należy mieć pewność zamiaru autora o ukierunkowaniu u odbiorcy głównie myśli związanych z teorią rewolucji naukowych Kuhna. W związku z tym autor publikacji w tytule swojego opracowania, stosując zasady poprawności rozumowania, posłużył się przede wszystkim terminologią, która oparta została na ustalonym znaczeniu i zakresie wyrażań tekstu mającego znaczenie naukowe harmonizujące głównie:

- strukturę rewolucji naukowych T. S. Kuhna,
- logikę odkrycia naukowego K. Poppera,
- społeczeństwo ryzyka, w drodze do innej nowoczesności oraz władzę i przeciwwładzę w epoce globalnej U. Becka,
- kwantowanie umysłu R. Penrose'a,
- pułapki pomyślenia w myśleniu szybkim i wolnym D. Kahnemana.

Opartym o terminy i pojęcia, zaleceniach dotyczących sposobów ustalenia znaczenia i zakresu używanych w nauce zwrotów oraz przypisaniu im odpowiedniego znaczenia, chociażby na podstawie wnioskowania w oparciu o prawa logiczne czy też argumentum a similitudine (wnioskowanie z podobieństwa).

⁵ H. Ostrołęcka, T. S. Kuhn, *Struktura rewolucji naukowych* (The Structure of Scientific Revolutions) The University of Chicago Press 1962; wyd. 2, 1970; Opracowanie ALETEIA, Warszawa 2011.

Paradygmat – w rozumieniu wprowadzonym przez filozofa Thomasa Kuhna – to zbiór pojęć i teorii tworzących podstawy danej nauki. Teorii i pojęć tworzących paradygmat raczej się nie kwestionuje, przynajmniej do czasu, kiedy paradygmat jest twórczy poznawczo, tzn. za jego pomocą można tworzyć teorie szczegółowe zgodne z danymi doświadczalnymi (historycznymi), którymi zajmuje się dana nauka. Inaczej też, system przekonań oparty na podstawach ontologicznych, epistemologicznych i metodologicznych i reprezentujący poglądy na świat i definiujący naturę świata.

Anomalia w filozofii nauki to zjawisko, którego nie da się wyjaśnić za pomocą uznanych teorii naukowych, inaczej odchylenie od normy od ogólnej reguły.

W tej sytuacji samo wprowadzenie w poniższym opracowaniu znaczy tyle, co zapoczątkowanie działania, sporządzenie ogólnego planu rozumowania jako planu przyszłego działania oraz objaśnienie umożliwiającego zastosowanie⁶. Podstawowym problemem naukowym w prowadzonych rozważaniach było uzyskanie odpowiedzi na pytanie: czy zapewnienie militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa wobec wyzwań i zagrożeń w XXI wieku wymaga rewolucji naukowej w naukach o bezpieczeństwie? Jednocześnie takie zapewnienie, jako wynik badania i działania, zdaniem autora, powinno obejmować warunki trwania, przetrwania i zaprojektowanego rozwoju narodowych społeczeństw. Na tej podstawie ukształtowano tezę i problemy szczegółowe, które jako pytania zapewniły osiągnięcie celu przeprowadzonych rozważań. W zaprezentowanej poniżej ich treści, jednym z istotniejszych ich uzasadnień jest przekonanie autora publikacji, że badanie bezpieczeństwa wobec złożonych wyzwań i zagrożeń w XXI wieku, bez równoległego badania paradygmatów nauki o bezpieczeństwie, stanowi istotne zagrożenie dla tego bezpieczeństwa z uwagi na złożoność potencjału militarnych i niemilitarnych zagrożeń. Uzyskany w ten sposób postęp w naukach o bezpieczeństwie umożliwia ustalenie związku pomiędzy pojęciem nauki i pojęciem postępu, który dla samego bezpieczeństwa narodowego jest warunkiem koniecznym. Ponadto ten postęp powinien zbliżyć nas do ustalenia znaczenia dla współczesnego świata źródeł zagrożeń wynikających chociażby ze:

stanowiska Arendt wobec banalności zła i jego aksjologicznej alternatywy, relatywnie współcześnie pojmowanego dobra. Arystotelesowskiej relacji między najogólniejszymi zasadami poznania świata i konieczności wyjaśnienia ostatecznych racji bezpiecznego istnienia jako poznania w obszarze bezpieczeństwa i polityki oraz partykularnych dla niej naukowych racji⁷.

Uzasadnienie zaprojektowanych rozważań wynika z tego, że, jak twierdzi Beck, pozbawienie nauki metodycznej pewności powoduje upadek jej potęgi⁸. Ponadto nauka nie powinna spotykać się sama ze sobą, rozszerzając swój metodyczny sceptycyzm, albowiem niepewność w procesie unaukowania bezpieczeństwa może przenosić się na zewnętrzne relacje nauki i społeczeństwa, na co wskazuje treść umieszczonych w opracowaniu następujących rozdziałów⁹:

- Wstępny zarys projektu metodycznych rozważań nad badaniem postępu w naukach o bezpieczeństwie.

⁶ Zob. A. Dąbrowska, E. Geller, *Słownik synonimów*, Wydawnictwo MCR, Warszawa 1996, s. 451; *Mały słownik języka polskiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Wydanie IX, Warszawa 1993, s. 909.

⁷ Por. L. Kotakowski *Zakresowe i funkcjonalne rozumienie filozofii*, [w:] tenże: *Kultura i fetysze*, s. 38–39; Bertrand Russel: *Zarys filozofii*, Warszawa, s. 351–352; T. Czeżowski *Główne zasady nauk filozoficznych*, Toruń 1946, s. 175–176; K. Kurowska i R. Rudziński, *Filozofia i wartości*, Warszawa 1981, s. 17–18.

⁸ U. Beck, *Spółeczeństwo ryzyka, w drodze do innej nowoczesności*, SCHOLAR, Warszawa 2004, s. 250.

⁹ Tamże, s. 249.

- Wybrane determinanty odkryć naukowych i współczesne bariery naukowego poznania.
- Systematyka wybranych terminów i pojęć opisujących złożoność badań bezpieczeństwa wobec współczesnych zagrożeń.
- Bezpieczeństwo i jego kognitywne odniesienie do badań naukowych.
- Geopolityczne znaczenie badań bezpieczeństwa wobec współczesnych zagrożeń i wyzwania rozwoju cywilizacyjnego.

W tej sytuacji zaprezentowana optyka rozważań ukierunkowana została na podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez wprowadzenie do metodycznych rozważań nad rewolucją naukową w naukach o bezpieczeństwie, jako swego rodzaju ontologiczne, epistemologiczne i fenomenologiczne ujęcie, badań nad bezpieczeństwem. Tym samym treść publikacji stanowiąca wprowadzenie do metodycznych i ukierunkowanych rozważań stanowi:

- Ustandaryzowane praktyką wykonawczą, metodyczne podejście do rozwiązywania zdefiniowanego w badaniach problemu naukowego, związanego z badaniami nad bezpieczeństwem. Propozycję realnego sposobu podejścia do rozwiązywania problemów naukowych związanych z badaniami nad bezpieczeństwem, osadzoną na poznaniu empirycznym i teoretycznym już multidyscyplinarnej wiedzy;
- Wskazanie na potrzebę wykorzystania tak zwanego dobrego paradygmatu opartego na klasycznych założeniach, opracowanej metodyki badań naukowych, służących do badania bezpieczeństwa w oparciu o teorie naukowe, które mogą być weryfikowane lub falsyfikowane na podstawie dorobku naukowego Kuhna i Poppera.

Zaproponowany tok rozważań nad bezpieczeństwem zmierza do formułowania i sprawdzania teorii w naukach o bezpieczeństwie oraz dokonywania pomiedzy nimi wyboru, zgodnego z wynikami doświadczenia, przy wykorzystaniu chociażby analizy logicznej czy też falsyfikowalności jako przyjętego kryterium demarkacji oraz zastosowania w badanej przestrzeni reguł metodologicznych.

Mając na uwadze typologię rozważań jako badania, zaprezentowana publikacja stanowi także projekt typowego i koniecznego rodzaju skoordynowanych czynności analitycznych do badań stosowanych i diagnostycznych w oparciu o zbiór poruszonych w pracy problemów: współczesnego występowania społeczeństw ryzyka, problemów reprezentacji poznawczej, poznania naukowego natury bezpieczeństwa jako wartości, granic racjonalności czy też politycznej deprawacji wiedzy. Na podstawie uzyskanych w ten sposób wyników możliwe stało się sformułowanie pragmatycznych wniosków zapewniających obiektywne poznanie rzeczywistości, które mogą być wdrożone do praktyki w celu poprawy efektywności bezpieczeństwa militarnego i niemilitarnego.

Obawę autora publikacji, co wynika ze złożoności problemów związanych z bezpieczeństwem militarnym i niemilitarnym, budzi możliwość niewyeliminowania w zaprezentowanych rozważaniach tak zwanych „nie-

dostatków podejścia systemowego” z uwagi na nie do końca ujednolicony język doktryny w tej dziedzinie nauki oraz, wynikające z wymogów redakcyjnych publikacji, konieczne zawężenia i uproszczenia utrudniające analizę¹⁰. Ponadto poniżej zaprezentowana treść publikacji stanowi kwantum większego opracowania o tym samym tytule, pozostającego w posiadaniu Instytutu Badań nad Bezpieczeństwem (IBNB), a prawdopodobieństwo ewentualnego odbioru przez czytelnika publikacji, wrażenia popełnienia przez jej autora logicznego błędu rozumowania przez tak zwane zaniedbanie (ang. defaultlogic) implikuje zaproszenie i zobowiązanie się do dalszej i szerszej dyskusji¹¹.

Wstępny zarys projektu do metodycznych rozważań nad badaniem postępu w naukach o bezpieczeństwie

Należy zgodzić się z tym, że naukowe badanie bezpieczeństwa nie ma precyzyjnie zakreślonych granic poznawczych, nie ma też wypracowanych metod badania, w związku z powyższym nadal należy poszukiwać treści swoich dociekań, jak również odpowiednich procedur badawczych. Dopiero wspólny udział w nich metodologów różnych dyscyplin naukowych stwarza szansę uzyskiwania istotnych z punktu widzenia zmian w podejściu do badań na bezpieczeństwem wyników¹².

Współczesne badanie bezpieczeństwa charakteryzuje się tym, że występuje wzrost powiązań między dyscyplinami, które kiedyś funkcjonowały odrębnie chociażby w obszarze nauk prawnych w dyscyplinie nauk o administracji i nauk społecznych¹³. Według A. Glena, miejsca nauk o bezpieczeństwie należy poszukiwać wśród nauk empirycznych, humanistycznych, odnajdując ich pochodzenie przez wzgląd na przedmiot badań chociażby w naukach o państwie i prawie, polityce, w stosunkach międzynarodowych czy też w zarządzaniu organizacjami¹⁴.

Przedmiotem badań nauk o bezpieczeństwie są współczesne systemy bezpieczeństwa oraz ich funkcjonowanie na różnych poziomach organizacyjnych. Tym samym prowadzone w zakresie badania powinny służyć m.in. tworzeniu teoretycznych podstaw i rozwojowi systemów bezpieczeństwa oraz systemów operacyjnych

¹⁰ A. Czermiński, M. Grzybowski, K. Ficoń, *Podstawy organizacji i zarządzania*, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni, Gdynia 1999, s. 16.

¹¹ Krajowe Stowarzyszenie Instytut Badań nad Bezpieczeństwem (IBNB) Security & Safety Research Institute (SASRI); KRS/0000310714; REGON: 220689042; z siedzibą w Gdyni; www.ibnb.pl

¹² J. Ziarko, *Dylematy metodologiczne bezpieczeństwa jako nauki*, [w:] *Bezpieczeństwo. Wymiar współczesny i perspektywy badań*, red. M. Kwieciński, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Kraków 2010, s. 59.

¹³ <http://studiaiuiridica.umcs.pl>, R. Szynowski, *Nauki o bezpieczeństwie a nauki o administracji*, Studia Iuridica Lublinensia 21, 2014.

¹⁴ J. Świniarski, W. Chojnacki, *Bezpieczeństwo jako przedmiot badań wybranych dyscyplin naukowych*, [w:] *Współczesne postrzeganie bezpieczeństwa*, red. nauk. K. Jałoszyński, B. Wiśniewski, T. Wojtuszek, Wyższa Szkoła Administracji w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała 2007, s. 266–271; J. Świniarski, W. Chojnacki, *Filozofia bezpieczeństwa. Podręcznik akademicki*, AON, Warszawa 2004, s. 9–10.

funkcjonujących w tym obszarze w celu diagnozowania teraźniejszości i prognozowania przyszłości¹⁵. Osobliwością badań bezpieczeństwa jest fakt, że nie można stosować wprost metod charakterystycznych dla nauk pokrewnych, ani też prostej sumy tych metod. Problematyka badań obejmuje bowiem rozległe obszary ludzkiego poznania. Powyższe przemawia za poszukiwaniem nowej metodologii charakterystycznej dla badań nad bezpieczeństwem, która byłaby swoistą syntezą metodologii wielu nauk (...). Głównym celem badań bezpieczeństwa jest ustalenie zależności dotyczących bezpiecznego rozwoju świata, poznanie i uporządkowanie oraz klasyfikacja i systematyzacja złożonych zdarzeń, procesów i zjawisk w obszarze bezpieczeństwa działalności ludzkiej, jak również wypracowanie przedsięwzięć pozwalających na uprzedzenie, lokalizację i likwidację zaistniałych lub mogących zaistnieć zagrożeń¹⁶.

Wprowadzenie do metodycznych rozważań nad rewolucją naukową w naukach o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającym militarne i niemilitarne bezpieczeństwo wobec wyzwań i zagrożeń w XXI wieku, to:

- Ustandaryzowane praktyką wykonawczą podejście do rozwiązywania wskazanego problemu, które generalnie abstrahuje od merytorycznego całego kontekstu danego obszaru (rodzajowego bezpieczeństwa), a skupia się na ogólnych metodach i narzędziach badawczych służących poznaniu.
- Propozycja ukształtowanego, oryginalnego i realnego sposobu rozwiązania problemów naukowych związanych z badaniami nad bezpieczeństwem w oparciu o: anomalie, bariery i naukowe rozwojowe siły motoryczne.

Materializacja zamiaru autora publikacji sprowadza się do zaprojektowania wstępnej złożonej struktury przyszłych badań nad bezpieczeństwem, osadzonej na poznaniu empirycznym i teoretycznym multidyscyplinarnej wiedzy.

Ponadto w teorii sprawnego działania, szczególnej uwadze należy poświęcić metodologii szczegółowej badań nad bezpieczeństwem, która w tej sytuacji powinna być skoncentrowana na procedurach poznawczych. Nie mniej istotną rolę mogą odgrywać nowo odkryte prawidłowości procesu poznawczego w tej dyscyplinie naukowej, które będą implikowały między innymi nowe klasyfikacje, definicje czy też uznane za konieczne nowe sposoby wyjaśniania. Następstwem tego stanu rzeczy będzie analiza starych i nowych metod badań nad bezpieczeństwem, rozumianych jako sposób poznania świata, stosując jej klasyczny podział na pragmatyczny, apragmatyczny, normatywny i opisowy oraz

sformułowanie nowych zaleceń badawczych wynikających z czynności poznawczych i ich rezultatów.

Metodyka wstępnych rozważań nad badaniem postępu w naukach o bezpieczeństwie stanowi opracowanie ustandaryzowanego podejścia do rozwiązywania problemu polegającego na ustaleniu sposobu, jak należy robić i co uwzględnić podczas prowadzenia rozważań nad rewolucją naukową w naukach o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającym militarne i niemilitarne bezpieczeństwo wobec wyzwań i zagrożeń w XXI wieku. Realizacja zamiaru zmaterializowanego opracowaniem w praktyce stanowi:

Zakreślenie obszaru wiedzy, na którym będą prowadzone poszukiwania odpowiedzi na sprecyzowane w opracowaniu pytania.

Wskazanie kierunków rozumowania naukowego, poprzez określony ich cel i jego granice, które umożliwiają:

- opisanie problemu naukowego rozumianego jako braków w nauce o bezpieczeństwie,
- objaśnienie pewnego stanu możliwej niewiedzy na gruncie wiedzy dotychczasowej.

Uzasadnienie wyboru tematu rozważań – *Wprowadzenie do metodycznych rozważań o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającym militarne i niemilitarne bezpieczeństwo wobec wyzwań i zagrożeń w XXI wieku* – to:

Ukształtowana rozwojem cywilizacyjnym potrzeba znalezienia oryginalnego i realnego sposobu rozwiązania współczesnych problemów naukowych związanych z badaniami nad bezpieczeństwem.

Materializacja zamiaru autora publikacji, sprowadzająca się do nakreślenia elementów wstępnej struktury organizacji przyszłych badań nad bezpieczeństwem, osadzonej na poznaniu empirycznym i teoretycznym interdyscyplinarnej wiedzy o bezpieczeństwie militarnym i niemilitarnym.

W zaprezentowanych poniżej rozważaniach jednym z istotniejszych ich uzasadnień jest wspomniane już przekonanie, że badanie bezpieczeństwa wobec złożonych wyzwań i zagrożeń w XXI wieku, bez równoległego badania paradygmatów nauki o bezpieczeństwie, stanowi istotne zagrożenia dla tego bezpieczeństwa z uwagi na złożoność potencjału militarnych i niemilitarnych zagrożeń.

W obszarze zainteresowania określonym tematem publikacji powinno się prowadzić systematycznie badania szczegółowe i kompleksowe.

Analiza wyzwań i znane przypadki zagrożeń w XXI wieku poprzez:

- występowanie w nich nie do końca zidentyfikowanych skutków ubocznych;
- zidentyfikowanie wstępne tendencji rozwojowych, uniemożliwiających między innymi osiągnięcie założonych celów bezpieczeństwa;
- zdiagnozowanie ich w kategorii anomalii, które uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia rewolucji naukowej w naukach o bezpieczeństwie.

¹⁵ M. Cieślarczyk, *Teoretyczne i metodologiczne podstawy badania problemów bezpieczeństwa i obronności państw*, UP-H, Siedlce 2011.

¹⁶ A. Mróz-Jagiello, A. Wolanin, *Metoda analizy i krytyki dokumentów w naukach o Bezpieczeństwie*, *Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej* nr 2(6), 109–118, 2013; A. Dawidczyk, T. Jemioła, *Wprowadzenie do metodologii badań bezpieczeństwa*, AON, Warszawa 2008; J. Apanowicz, *Metodologia ogólna*, BERNARDINUM, Gdynia 2002.

Wstępnie zbadane przez doktrynę i praktyków przyczyny tego stanu rzeczy wynikają głównie z braku kompleksowego i jawnego opracowania w odniesieniu do koordynacji działań analitycznych w strukturze bezpieczeństwa militarnego i niemilitarnego, co stanowi niewątpliwą lukę, która wprowadza element niepewności w globalnie pojmowanym środowisku nauki.

Zgodnie z poglądami Kuhna, paradygmat jest istotny dla badań naukowych, gdyż: „żadna nauka nie może być wyjaśniana bez zastosowania splecionych teoretycznych i metodologicznych poglądów pozwalających na wybór, ocenę i krytykę”. Tym samym paradygmat kieruje zawsze wysiłkiem badawczym społeczności naukowych i jest tym kryterium, które najbardziej ściśle identyfikuje obszary nauk.

Dotychczasowa wiedza i doświadczenia w zakresie bezpieczeństwa militarnego i niemilitarnego, wskazują na konieczność szerszego spojrzenia na wyzwania oraz zagrożenia w XXI wieku.

Problem badawczy sprowadza się do tego, że istotnym problemem w prowadzonych rozważaniach jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie: Czy zapewnienie militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa wobec wyzwań i zagrożeń w XXI wieku wymaga rewolucji naukowej w naukach o bezpieczeństwie¹⁷?

Sformułowanie tego problemu w rozważaniach to zadanie wymagające rozwiązania, które sprowadza się do:

- Zbadania konieczności przeprowadzenia rewolucji naukowej w naukach o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającego militarne i niemilitarne bezpieczeństwo wobec wyzwań i zagrożeń w XXI wieku.
- Umiejętności określenia i wyjaśnienia pewnego, obiektywnego stanu niewiedzy na gruncie dotychczasowej wiedzy, które uwzględniałoby:
 - możliwości wstępnego rozstrzygnięcia problemu posiadającego cechy rozwiązania teoretycznego uzasadnionego doktryną i opisanym w niej doświadczeniem,
 - wyłonienia ciągu pytań problemowych i szczegółowych w obranym zadaniu na określonym przedmiocie badań, którymi są wyzwania i zagrożenia w XXI wieku wobec militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa.

Przedmiot badań to klasyczne wybranie terenu badań w rozważaniach, to przede wszystkim typologia wszystkich zagadnień i zjawisk, jakie powinny być zbadane w odpowiednim obszarze. Przedmiotem badań stanowiących metodyczne rozważania nad rewolucją naukową, powinny być zidentyfikowane owe wyzwania i zagrożenia, które:

- badane w oparciu o naukę normalną (obowiązujące paradygmaty i wywodzące się z nich reguły) nie dają przewidywanego wyniku, chociażby wynikającego z tzw. wyjaśnień genetycznych, umożliwiających opisanie okoliczności powodujących zmiany w badanym przedmiocie. Ponadto obecnie stanowią nierozwią-

zane problemy i nie mają odpowiedzi na następujące pytania:

- dlaczego może się zdarzyć lub zdarzyło się określone i niemożliwe do wyjaśnienia zjawisko?
- jak doszło lub może dojść do takiego zdarzenia?
- czy są one izolowanymi zdarzeniami, czy też rozciągłymi w czasie epizodami o regularnie powtarzalnej strukturze?
- jaka jest przyczyna i rozległość takiego stanu rzeczy?
- co należy zrobić, aby nie dochodziło do tego typu zdarzeń¹⁸?
- zbadane w oparciu o naukę normalną w warunkach uszczegółowionego paradygmatu, nie dają spójnych i jasnych wyników oraz nie stanowią powiązanych i niedających się powiązać ze stale rozwijającymi się badanymi zjawiskami¹⁹. Znajdują wstępne wyjaśnienia na podstawie ustalonego punktu widzenia (reguły) w oparciu o zakres możliwych do przyjęcia rozstrzygnięć, jak też metod, za pomocą których można je używać.

Zarejestrowane jako zdarzenia wymagają rozszerzenia teorii na zasadzie dopasowania jej do faktów, które transformują anomalie w przewidywalne fakty.

Jako zaistniałe zjawiska lub przewidywane przyszłe zdarzenia posiadają względne wytłumaczenie w świecie nauki na podstawie spekulatywnych i nieopracowanych jeszcze w szczegółach teorii.

W tej sytuacji generalnie precyzyjne zdefiniowanie podmiotu badań będzie się sprowadzać do określenia, czym są anomalie w kształtowaniu militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa. Opisany w publikacji problem określa ogólnie przedmiot badań oraz przestrzeń czasową zakresu pracy i terenu badań. Ujęcie metodyczne przedmiotu rozważań wymaga rozwinięcia uzasadnienia dla zastosowanego operatu wyboru i wielkości próby przy założeniu, że anomalie mogą mieć lub mają obecnie powszechny charakter.

Resumując, w ocenie autora publikacji, rozmiar próby w takich badaniach powinien zapewniać istotność wyników, a sam sposób doboru próby, co stanowi w takich badaniach zagrożenie, nie powinien prowadzić do powstania błędu systematycznego (kierunkowego wypaczenia wyników). Tym samym grupa przedmiotowa powinna być reprezentatywna dla celu prowadzonych badań, co pozwala na uogólnienie wniosków z próby badawczej na podstawie struktury wyróżnionych cech przy założonym poziomie istotności i ufności (prawdopodobieństwo prawdziwości wyników badania)²⁰. W tej sytuacji należy założyć konieczność:

¹⁸ Zob. Z. Martyniak, *Prekursorzy nauki organizacji i zarządzania*, PWE, Warszawa 1993; J. Kurnal, *Zarys teorii organizacji i zarządzania*, PWE, Warszawa 1970; M. Kostera, *Nowe kierunki w zarządzaniu*, WSiP, Warszawa 2008.

¹⁹ Na podstawie H. Ostrołęcka, T. S. Kuchn, *Struktura rewolucji naukowych* (The Structure of Scientific Revolutions), The University of Chicago Press 1962; wyd. 2 1970; Opracowanie ALETEIA, Warszawa 2011, Rozdział IV, p. 2.

²⁰ Zob. T. F. Jabłoński, *Statystyka w biznesie*, Wyższa Szkoła Biznesu – National-Louis University w Nowym Sączu, dodatek A, 2008.

¹⁷ J. Apanowicz, *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej*, DIFIN, Warszawa 2005, s. 68.

- Wyjaśnienia związków w ustalonych anomaliami.
- Ustalenia parametrów określonych elementów badanej struktury.
- Ustalenie ich ilościowego oraz jakościowego wpływu na efektywność kształtowanego bezpieczeństwa.

Ponadto szczególnego wyeksponowania wymaga stwierdzenie sprowadzające się do tego, że zidentyfikowane przez badacza wyzwania i zagrożenia w XXI wieku, mające wpływ na militarne i niemilitarne bezpieczeństwo, stanowią przypadki, które należy rozważać w kategoriach zbiorów rozmytych, albowiem:

Mamy tu do czynienia z możliwą do zdefiniowania funkcją przynależności oraz brakiem jasno zdefiniowanej i trwałej granicy zbioru.

Elementy zbioru posiadają jedynie pewien stopień przynależności określony poprzez funkcje przynależności chociażby do rodzajowego bezpieczeństwa jako wartościowanego odwzorowania (operator logiczny rozumiany jako odwzorowanie wartościowane).

Jak każde prowadzenie badań, tak i badanie bezpieczeństwa wymagać będzie w każdym przypadku doprecyzowania ich zakresu (szerokość ujęcia problematyki badawczej), obejmującego między innymi: zakres podmiotowy, populację generalną czy też wspomnianą już próbę reprezentatywną.

Cel badań to przede wszystkim prezentacja przeprowadzonych rozważań jako badanie problemu, które jest realne, metodyczne i naukowe dla tego problemu (problemu badawczego), polegające na²¹:

Poznaniu na podstawie aktualnego stanu wiedzy możliwości metodycznego podejścia do stanowiska wobec nowych niewyjaśnionych i nieznanymi faktów (anomalii), kształtujących obowiązujące paradygmaty bezpieczeństwa (cel poznawczy).

Opisaniu metodycznego podejścia do każdorazowo określonego problemu jako stanowiska obejmującego jego wstępne uświadomienie, wyjaśnianie nowych zjawisk, jako weryfikacji tego poznania (cel praktyczny).

Przeprowadzeniu analizy, czy tak zaprezentowany tok i zakres rozważań przy jego doprecyzowaniu w odniesieniu do rodzajowo określonego bezpieczeństwa, zapewnia postęp w naukach o bezpieczeństwie.

Tezę w prowadzonych rozważaniach powinno stanowić założenie sprowadzające się do tego, że zapewnienie militarne i niemilitarne bezpieczeństwa wobec wyzwań i zagrożeń w XXI wieku, rozumianych jako anomalie, wymaga rewolucji naukowej w naukach o bezpieczeństwie²². Natomiast problemy szczegółowe lub pytania problemowe powinny wskazywać, co należy zbadać, poznać i udowodnić. Tym samym w tak zaprojektowanej przestrzeni badań nad bezpieczeństwem owa problematyka sprowadza się do następujących pytań:

Czy obowiązujące w naukach o bezpieczeństwie teorie i pojęcia są twórcze poznawczo i tym samym

umożliwiają szczegółowe wyjaśnienie wszystkich przewidywanych oraz zidentyfikowanych obecnie zjawiskowo zdarzeń, dla których rolę weryfikatora spełnia doświadczenie?

Czy wśród członków społeczności naukowej zajmującej się bezpieczeństwem, istnieje konsensus co do oceny swoich przeszłych i obecnych osiągnięć i jakiego typu problemy ich różnią?

Czy obowiązujący w naukach o bezpieczeństwie zbiór pojęć i teorii jest wystarczający do uznania go za tworzący podstawy tej nauki poprzez:

a) określony system przekonań oparty na podstawach ontologicznych, epistemologicznych i metodologicznych oraz reprezentujących określone poglądy na temat bezpieczeństwa;

b) upowszechniony przez tę naukę i jej środowisko, wzór pojmowania bezpiecznej rzeczywistości?

Jakie do tej pory:

- czynności i sposoby rozwiązywania problemów naukowych w naukach o bezpieczeństwie poprzez prowadzenie prac naukowych i sposoby oceny wyników tych działań, odzwierciedlają świadomość braków w nauce o bezpieczeństwie;
- sposoby pozyskiwania materiału naukowego i sposoby badawcze przyczyniły się do wyjaśnienia pewnych zjawisk uznawanych za „prawdę” przy wykorzystaniu zastosowanych pojęć (metody naukowe) i stanowią obecnie jej podstawowy i wystarczający paradygmat metody naukowej?
- Czy istnieją obecnie teorie i odkrycia badawcze, kształtujące nowy konkurencyjny postępowy paradygmat w zakresie bezpieczeństwa, obejmujący sprzeczności wobec istniejących teorii (tzw. brak dopasowania).

Uzyskanie odpowiedzi na pytania problemowe (tezy rozważań) powinno zapewnić osiągnięcie celu rozważań. Przy formułowaniu tez w badaniach bezpieczeństwa powinno się uwzględniać: własną wiedzę o problemie opisanym treścią rozważań, stanowisko doktryny, własne i wstępne wnioski oraz, co jest najistotniejsze, świadomość występujących luk.

Hipoteza jako założenie przypuszczalnego rozwiązania i zależności, jakie zachodzą między wybranymi zmiennymi, powinna stać się propozycją odpowiedzi na tezę i w tej sytuacji hipoteza powinna też przyjąć następujące brzmienie: Jedynie charakteryzujące się zmiennością wyzwania i zagrożenia w XXI wieku, jako anomalie, wymuszają rewolucję naukową w naukach o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającym w przyszłości militarne i niemilitarne bezpieczeństwo. Tak sformułowana i przyjęta do rozważań treść hipotezy wypełnia metodologiczną jej istotę, ponieważ obrazuje jej zadaniowy charakter oraz wskazuje na przypuszczalne rozwiązanie problemu badawczego. Sformułowana hipoteza powinna być złożona, o czym przekonywać powinna jej treść postulująca, obejmująca istnienie powiązań między ewentualnymi anomaliami a koniecznością poszukiwań nowego paradygmatu w badaniach nad określonym rodzajowo skutecznym kształtowaniem bezpieczeństwa.

²¹ J. Apanowicz, *Metodologiczne elementy procesu poznania...*, s. 38.

²² J. Apanowicz, *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej*, DIFIN, Warszawa 2005, s. 27.

O ile każda praca naukowca polega na formułowaniu i sprawdzaniu teorii, to w tej sytuacji badanie bezpieczeństwa i jego wyniki będą wymagały sprawdzenia, czy te czynności mogą być uznane za teorię naukową. Według Poppera, o tym rozróżnieniu rozstrzyga kryterium falsyfikowalności²³. Zgodnie też z poglądami Poppera, metoda krytycznego sprawdzania teorii, a w tym przypadku dotyczących bezpieczeństwa, powinna wyróżniać cztery różne drogi, jakimi powinno przebiegać owe sprawdzanie: poprzez logiczne porównywanie wniosków, logiczną formę teorii, porównanie z innymi teoriami i empiryczne zastosowanie wniosków²⁴.

W prowadzonych badaniach nad bezpieczeństwem istotne jest stosowanie reguł metodologicznych i rozpoznanie tak zwanego problemu demarkacji, a doświadczenie powinno stać się jego podstawową metodą. Ponadto z tych samych rozważań nad teorią Poppera wynika, że za kryterium demarkacji w naukach o bezpieczeństwie należy przyjąć nie weryfikowalność, lecz falsyfikowalność takiego systemu.

Metody, techniki i narzędzia badawcze to wypełniające cel poznania naukowego sposoby zapewniające użyteczność i rzetelność wyjaśnienia faktów określanych chociażby jako anomalie w postaci zmiennych i ich wskaźników. Korzystając z arystotelesowskiego znaczenia metody rozumianej jako doktryny badawczej przy ich wyborze, należy korzystać z ich naukowych cech oraz opisów, które przy zastosowaniu pozwolą na powtarzalność badań i ich wielorodzajowe możliwości weryfikacji w stosunku do sformułowanego problemu badawczego w badaniach nad bezpieczeństwem. Z doświadczenia w prowadzonych badaniach nad bezpieczeństwem wynika, że:

proces poznania myślowego w prowadzonych badaniach powinien być oparty na analizie, syntezie, dedukcji i indukcji, porównywaniu i przeciwstawianiu, uzasadnieniu i dowodzeniu oraz na uogólnianiu i wnioskowaniu²⁵.

W procesie analizy zastosowanej tutaj jako metody badawczej zarejestrowanych anomalii powinno się rozkładać takie przypadki na ustalone przyczyny, co umożliwi wyodrębnienie podstawowych czynników i korelację między nimi jako zmiennych zależnych w systemie bezpieczeństwa.

W empirycznych badaniach nad bezpieczeństwem należy też stosować:

Opis wyników takich działań, wykorzystując funkcję ekplanacyjną, co praktycznie sprowadza się do wyjaśniania badanego zjawiska poprzez formułowanie zespołu twierdzeń, które wyjaśniałyby badane zdarzenia.

Podział na badania generalizujące i badania diagnostyczne, w których:

- badania generalizujące będą miały na celu odkrycie i uzasadnianie prawidłowości ogólnych;
- badania diagnostyczne, polegające na ustaleniu cech i zasad funkcjonowania dotychczasowego lub opracowanego nowego modelu zarządzania bezpieczeństwem (weryfikacja wiarygodności postawionej hipotezy).

Wspomniane już metody, techniki i narzędzia badawcze w obecnych i przyszłych badaniach nad bezpieczeństwem z pewnością powinny obejmować między innymi: metodę konstrukcji logicznej, badania dokumentów, analizy indywidualnych przypadków i metodę diagnostyczną. Zdaniem autora, w działaniach diagnostycznych przydatna będzie metoda analizy systemowej, gdzie wykorzystuje się do ostatecznego opracowania jej charakterystyczne cechy sprowadzające się do:

- ujęcia chociażby systemu obronności i bezpieczeństwa państwa jako całości złożonej z elementów zależnych od siebie wzajemnie;
- podejścia systemowego opartego na komponentach podsystemów bezpieczeństwa państwa;
- uwzględnienia ogółu warunków geopolitycznych, w jakich owa całość funkcjonuje oraz poszukiwania statycznych elementów i źródła przekształceń systemu w samym systemie;
- w jego zdolności samosterowania własnym działaniem i ukierunkowanym politycznymi celami działaniem oraz oddziaływaniem na otoczenie.

Zastosowane w tych i przyszłych badaniach inne procedury badawcze w poszczególnych etapach badań powinny, co jest notoryjnością, egzemplifikować przykład połączenia metod, technik oraz narzędzi badawczych realizujących strukturę procesu badawczego oraz zasady sprawnego działania. Ponadto zastosowanie określonych procedur powinno mieć na celu opracowanie poszczególnych etapów badań. Natomiast w ramach zastosowanych procedur badawczych w prowadzonych badaniach nad bezpieczeństwem wyeksponowania wymagają między innymi następujące procedury: diagnostyczna zmierzająca do ustalenia danego stanu rzeczy polegającego na ustaleniu przypadków anomalii; eksperymentalna, operacyjna i ewaluacyjna²⁶. Jednakże, zdaniem autora opracowania, warte wyeksponowania są:

- Procedura diagnostyczna, albowiem to w badaniach przeprowadzone czynności badawcze zmierzające do ustalenia danego stanu rzeczy, polegającego na ustaleniu przypadków szeroko rozumianych nieprawidłowości czyli anomalii.
- Procedura operacyjna, która miałaby tutaj głównie na celu odczytanie i ocenę procesu podejmowania decyzji w kształtowanym bezpieczeństwie bez chociażby stosowania randomizacji informacji.
- Procedura ewaluacyjna, która polegać powinna na badaniu działania opartego o model zarządzania bez-

²³ Zob. <http://sady.up.krakow.pl/folnauk.popper.logika.htm> U. Niklas, Karl R. Popper, *Logika odkrycia naukowego*, fragmenty *Logik der Forschung*, 1934, wyd. rozszerzone *The Logic of Scientific Discovery*, 1959 i 1972, R 1. *Problem indukcji*.

²⁴ Dz.cyt., R 3. Dedukcyjne sprawdzanie teorii.

²⁵ Zob. T. Kotarbiński, *Elementy teorii poznania, logiki formalnej i metodologii nauk*, Ossolineum 1990 oraz J. Kinita, *Szkice z teorii poznania naukowego*, PWN, Warszawa 1976.

²⁶ Por. T. Kotarbiński, *Ontologia, teoria poznania i metodologia nauk*, Ossolineum, Warszawa, Wrocław 1994; T. Kotarbiński, *Elementy teorii poznania, logiki formalnej i metodologii nauk*, Ossolineum 1990.

pieczeństwem i uzyskania tym samym odpowiedzi chociażby na następujące pytania:

- czy i w jakim stopniu cele oraz zadania określone w modelu zarządzania bezpieczeństwem zostały osiągnięte?
- jakie warunki muszą być spełnione, aby zarządzanie bezpieczeństwem jako systemem było możliwe i skuteczne?
- jakie elementy systemu sprzyjają optymalizacji takich działań, a które nie mają na niego bezpośredniego wpływu?²⁷

Kluczowe dla prowadzonych badań jest występowanie paradygmatu w naukach o bezpieczeństwie i kształtowanie się nowego paradygmatu. Mając na uwadze współczesne zagrożenia i wymagany racjonalizm naszych przyszłych działań, powyższe implikuje potrzebę zweryfikowania obowiązujących teorii i pojęć tworzących paradygmaty bezpieczeństwa, uwzględniając ich twórczy poznawczo charakter zgodny z obecną wiedzą i doświadczeniami historycznymi.

Nie ulega wątpliwości, że rozwój cywilizacyjny i społeczna oraz naukowa refleksyjność nad problemami bezpieczeństwa została uznana za działania pożądane i społecznie użyteczne. Powyższe zalegalizowano uchwałą Centralnej Komisji do spraw Stopni i Tytułów z 28 stycznia 2011 r. (MP 2011 nr 14 poz. 149), z treści której wynika, że w dziedzinie: nauki humanistyczne dodaje się dyscypliny naukowe: „9a) nauki o bezpieczeństwie; 9b) nauki o obronności”. Uznanie przez ustrojodawcę takich działań stanowi formalne potwierdzenie stosowanych dotychczas sposobów badawczego docierania do prawdy i pojęciowego jej przedstawiania oraz stosowanych przez naukę sposobów uzyskiwania materiału naukowego do prowadzonych badań. Jednocześnie, przyjmując za prawdziwe, że dzięki stosowaniu określonej metody naukowej, nauka rozwija się prawidłowo i poszerza zakres naszej wiedzy, należy rozważyć, czy obowiązujące paradygmaty, czy też występujące jako zestaw ściśle powiązanych ze sobą paradygmatów, zapewniają postęp pozwalający na wybór, ocenę, krytykę oraz prowadzą uznane teorie i fakty do najściślejszej zgodności²⁸. W obliczu wyzwań i zagrożeń dla bezpieczeństwa w XXI wieku, konieczne jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie, czy obecne nauki o bezpieczeństwie zajmują się bezpo-

średnim badaniem paradygmatów i na ich podstawie weryfikują reguły i założenia? Czy wyniki tej weryfikacji opartej na ontologii, epistemologii i metodologii kształtują elementy nowego zbioru:

- Pojęć, poglądów, teorii o określonej i zbadanej rzeczywistości.
- Wzorów myślenia w środowisku tak zwanych użytkowników nauki o bezpieczeństwie.
- Przesłanek do zdefiniowania nowych sposobów edukacji umożliwiającej poznanie i opracowanie nowego paradygmatu?

Ponadto istnienie nowych zagrożeń lub niezidentyfikowanych do końca skutków ubocznych powoduje konieczność przyjrzenia się wynikom badań naukowych w zakresie aktualności paradygmatów bezpieczeństwa. W ten sposób przeprowadzona analiza, na którą składa się:

- porównanie starych paradygmatów jako zbioru ogólnych przesłanek w wyjaśnianiu określonego obszaru rzeczywistości, według upowszechnionego wzoru myślenia z wynikami nowych badań,
- wyselekcjonowanie zauważalnych i niezauważalnych istotnych nowych elementów,
- prowadzenie na podstawie zastosowania nowych wyselekcjonowanych elementów jako reguł powoduje ewentualną weryfikację nowego paradygmatu z tradycją badawczą, obejmującą między innymi dotychczasowe problemy i techniki badawcze.

Zgodnie z cytowanymi już wcześniej poglądami Kuhna, paradygmat jest istotny dla badań naukowych, gdyż kieruje wysiłkiem badawczym społeczności naukowych i jest tym kryterium, które najbardziej ściśle identyfikuje obszary nauk. Fundamentalnym argumentem Kuhna jest to, że dla dojrzałej nauki typową drogą rozwojową jest kolejne przechodzenie w procesie rewolucji od jednego do innego paradygmatu. Gdy ma miejsce zmiana paradygmatu, „świat naukowy zmienia się jakościowo i jest jakościowo wzbogacany przez fundamentalnie nowe zarówno fakty jak i teorie”²⁹. Kuhn udowadnia też, że normalna nauka rozwija się, ponieważ dojrzałe społeczności naukowe pracują na gruncie pojedynczego paradygmatu lub zestawu ściśle powiązanych ze sobą paradygmatów i ponieważ różne społeczności naukowe rzadko kiedy badają te same problemy. Rezultat udanej twórczej pracy rozwiązującej problemy wywołane przez paradygmat stanowi postęp. W istocie tylko w czasach normalnej nauki postęp wydaje się być zarówno oczywisty jak i pewny. Profesjonalne badania głównie polegają na wyłonieniu wspólnego dla jakiejś grupy paradygmatu, który wiąże się z rozstrzygnięciem badanych problemów w zakresie zjednoczonej na jego podstawie rozwiązanych zagadnień. Istotnym tematem jest rozstrzygnięcie, czy na danym etapie badań nie powstaje zakres terminów, które myślą lub ich zakresy jako definicje się wykluczają, o czym dalej. Ponadto okazuje się, że restrykcje

²⁷ Por. Grobler, *Metodologia nauk*, wyd. Znak, Kraków 2006; Z. Hajduk, *Ogólna metodologia nauk*, wyd. KUL, Lublin 2005; W. Pytkowski, *Organizacja badań i ocena prac naukowych*, PWN, Warszawa 1985; J. Apanowicz, *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej*, DIFIN, Warszawa 2005; G. Gambarelli, J. Pięter, *Zarys metodologii pracy naukowej*, PWN, Warszawa 1975; W. Pytkowski, *Organizacja badań i ocena prac naukowych*, PWN, Warszawa 1985; T. Majewski, *Miejsce celów, problemów i hipotez w procesie badań naukowych*, AON, Warszawa 2003; W. Dutkiewicz, *Podstawy metodologii badań*, Kielce 2000. Ponadto zob. teoretyczne rozważania Thomasa Kuhna dot. filozofii nauki zawarte w poz. J. Życińskiego, *Granice racjonalności*, PWN, Warszawa 1993, s. 36.

²⁸ Zob. The Structure of Scientific Revolutions, University of Chicago Press, Chicago 1962; The Essential Tension: Selected Studies in Scientific Tradition and Change, 1977; Black-Body Theory and the Quantum Discontinuity, 1894–1912, Chicago 1987; The Road Since Structure: Philosophical Essays, 1970–1993, 2000.

²⁹ H. Ostrołęcka, T. S. Kuhn, *Struktura rewolucji naukowych (The Structure of Scientific Revolutions)* The University of Chicago Press 1962; wyd. 2 1970; Opracowanie ALETEIA, Warszawa 2011, Rozdział 4, *Nauka normalna rozwiązuje łamigłówki*, p. 8.

zrodzone z wiary w paradygmat mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju nauki jako działalności teoretycznej i praktycznej³⁰.

W tej sytuacji istotne w badaniach nad bezpieczeństwem będzie pojawienie się wspomnianych już zagadnień nadzwyczajnych, które wyłaniają się w szczególnych okolicznościach i które obejmują:

- Pojawienie się szczególnej kategorii problemów w obszarze bezpieczeństwa.
- Kształtowanie się aspektu analogii szczególnej kategorii problemów do problemów nauki normalnej.
- Rozbieżności w stosowaniu w obszarze teorii bezpieczeństwa terminu „reguła”³¹.
- Badanie normalnych tradycji naukowych w badaniach nad bezpieczeństwem, które mogą ujawnić wiele dodatkowych reguł (zależności od przekonania).

Kolejną, o ile nie najistotniejszą przyczyną weryfikującą wyraźnie dotychczasowe paradygmaty, mogą być kryzysy prowadzące do odkryć naukowych w naukach o bezpieczeństwie, które powodują, że:

Wymagana jest destrukcja obowiązującego paradygmatu.

Wymagane są zmiany w technikach nauki, które wynikają poprzez niepewność stosowanych dotąd technik w ramach nauki normalnej.

Czynniki zewnętrzne naruszają ciągłość tradycji naukowej.

Występuje kryzys w teorii jako pojawiające się zjawiska sprzeczne z dotychczasowymi paradygmatami (świadomość kryzysu i jego wielkość objawiająca się rozszczepieniem konkurencyjnych teorii).

Pojawiają się alternatywne teorie. Występuje antycypacja nowej teorii rozumianej jako jej jednoczesne potwierdzenie i wykluczenie³².

Ze stanowiska doktryny wynika, że dzisiaj nauka przestała być uporczywym szukaniem prawdy przez wybitne jednostki, stała się intensywną eksploracją przez zinstytucjonalizowane zespoły ludzkie różnych obszarów rzeczywistości materialnej³³. Jeżeli uwzględnimy poglądy K.R. Poppera, sprowadzające się do tego, że:

- „teoria naukowa nie może być zweryfikowana, ale tylko wstępnie potwierdzona;
- rozwój teorii nie wynika ze spontanicznego rozwoju badań empiryczno-eksperymentalnych, ale dedukcyjnego postępowania fałsyfikującego dotychczasowe teorie” – to słuszne jest stwierdzenie, z którego wynika, że badanie bezpieczeństwa wobec złożonych wyzwań i zagrożeń w XXI wieku bez równoległego zespołowego badania paradygmatów nauki o bezpieczeństwie, sta-

nowi istotne zagrożenia dla tego bezpieczeństwa z uwagi na jego potencjał³⁴.

W tej sytuacji zasadne jest stworzenie projektu badań nad bezpieczeństwem lub jego rodzajowymi odmianami, które obejmowałyby podstawowe elementy praktyki jego kształtowania, a w tym:

- Badania w niebezpiecznym środowisku określonym rodzajowo.
- Badania w środowisku społeczności naukowej i akademickiej.
- Współpracę instytucji naukowo-badawczych bez względu na podmiot założycielski.
- Zarządzanie własnością intelektualną w instytucjach badawczych.
- Finansowanie komercjalizacji wiedzy i doświadczenia.
- Polityki i jej wyłącznego udziału w postaci instrumentów wsparcia rozwoju badań nad bezpieczeństwem³⁵.

Powyższe stymulowałyby powstawanie nowych innowacyjnych podmiotów i rozwiązań problemów bezpieczeństwa, organizowałyby współpracę pomiędzy państwem a instytucjami generującymi wiedzę, jak również pomiędzy samymi podmiotami, przyczyniając się do generowania korzyści stanowiących podstawę budowy społeczności opartej na wiedzy. Z praktyki wynika, że dotychczasowe wyniki prac i dyskusji w tej sprawie można uporządkować w dwie kategorie cech rozumianych jako siły motoryczne i bariery.

Prowadząc badania nad bezpieczeństwem w obszarze militarnych oraz niemilitarnych zagrożeń i na ich podstawie, określenia wyzwania dla bezpieczeństwa społeczeństw żyjących w XXI wieku, jako przedmiotu badań, należy stwierdzić, że już same zagrożenia należą do wspomnianych zbiorów rozmytych, poprzez nie do końca opracowane wielkości potencjału tych zjawisk i ich związków przyczynowych, skalowanych w różny sposób, chociażby w oparciu o kryteria: ofiar w ludziach, skutków ekonomicznych i społecznych. Wybór terenu badań to przede wszystkim typologia wszystkich zagadnień, cech i wskaźników, jakie muszą być zbadane. W praktyce naukowego badania, w tym przypadku zagrożeń obejmujących paradygmaty militarne i niemilitarne bezpieczeństwa w systemie bezpieczeństwa państwa, występuje określone przepisami prawa zawężenie szerokości ujęcia problematyki badawczej i terenu badań. Ustawa z dnia 5 sierpnia 2010 roku o ochronie informacji niejawnych (DzU z 2010 r., nr 182, poz. 1228) w uzasadniony prawem sposób, co do istoty, chroni pewne informacje, wskazując na ich konieczną zakresową reglamentację, nawet dla tych, którzy mają do nich uprawniony, jednakże mimo wszystko ograniczony, dostęp. W tej sytuacji tylko nieliczni z badaczy mogą dysponować kompleksowymi danymi: z jednostek organizacyjnych,

³⁰ Dz.cyt.

³¹ Dz.cyt.

³² Dz.cyt. Rozdział 7, *Kryzys i powstanie teorii naukowych*, p. 1–11.

³³ W. Chmielarczyk, M. Galicka, A. Szamańska, A. Pruszyński, *Istota rewolucji naukowej w rozumieniu Thomasa Kuhna w koncepcji Karla Poppera*, z wystąpienia w Centrum Onkologii Instytutu im. M. Skłodowskiej w Warszawie 26.06.2008 r., s. 1.

³⁴ Dz.cyt., s. 2.

³⁵ Zob. K. B. Matusiak, J. Guliński, *System transferu technologii i komercjalizacji wiedzy w Polsce – siły motoryczne i bariery*, Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Poznań – Łódź – Wrocław – Warszawa 2010, <http://www.pi.gov.pl/>, s. 10 i nast.

które dostarczą danych do przeprowadzenia analizy i usprawniania procesów zarządzania bezpieczeństwem (zakres podmiotowy); stanowiącymi przypadki militarnych oraz niemilitarnych zagrożeń (ograniczony zakres przedmiotowy). Ponadto naukowe podejście do badanej przestrzeni wymusza zwrócenie uwagi na konieczność dysponowania pewnymi miarami i wskaźnikami dla osiągnięcia określonych stanów bezpieczeństwa poprzez rozpoznane zagrożenia i oszacowanie ich potencjału. Potrzebę dysponowania sposobem wartościowania zagrożeń na podstawie ich właściwości, cech grupowych oraz cech diagnostycznych oraz przypisanych do nich parametrów odzwierciedlających właściwości ich przyczyn i skutków. Konieczność wyeksponowania, potwierdzonego doświadczeniem, przyczyny braku możliwości skutecznego przeciwdziałania i zwalczania zagrożeń z powodu niedysponowania pewnymi miarami oraz wskaźnikami.

Należy też podkreślić, że każdy system klasyfikacyjny, z uwagi na jego istotne i wyjątkowo utylitarne znaczenie, powinien umożliwiać:

Prowadzenie analiz w zakresie negatywnych oddziaływań na aktualne standardy bezpieczeństwa na podstawie: zagrożeń i ich właściwości, cech grupowych; cech diagnostycznych oraz przypisanych do nich parametrów odzwierciedlających właściwości ich przyczyn i skutków.

Dyskwalifikację relatywistycznych metod pomiaru zagrożeń.

W badaniach na bezpieczeństwem kolejnym istotnym elementem jest poszukiwanie najszerszych uogólnień odnoszących się do wszelkich form świadomego i celowego kształtowania tego bezpieczeństwa jako działania rozpatrywanego ze względu na:

Sprawność; konstruowanie i uzasadnianie dyrektyw praktycznych, tj. nakazów i zakazów oraz zaleceń dotyczących sprawności oraz unikania niesprawności w działaniu.

Konieczność wypracowania, już wspomnianego, systemu pojęć niezbędnych dla tych konstrukcji organizacyjnych zmierzających do ujęcia ich w system dedukcyjny i sformalizowania twierdzeń.

Badania te powinny obejmować między innymi wyniki wspomnianego już działania zespołowego, czyli sprawnego współdziałania na wszystkich szczeblach struktury danej organizacji zajmującej się bezpieczeństwem³⁶. Opisana wyżej istotna potrzeba tak ukierunkowanych badań to prakseologia inżynierii zarządzania bezpieczeństwem³⁷. Zdaniem autora publikacji, głównym zadaniem prakseologicznego ujęcia takich badań bezpieczeństwa będzie:

Uświadomienie, sformułowanie i systematyzacja zaleceń ogólnych oraz zasad dotyczących sprawności działań, tzn. ich praktyczności.

Uznanie za sprawne, czyli praktyczne, takich działań, które są skuteczne, to jest prowadzą do zamierzonego celu oraz są ekonomiczne wydajne, oszczędne i uzasadnione aksjologicznie.

Na kształtowanie się procesów lub zjawisk mają wpływ różne czynniki (egzogeniczne i endogeniczne), które mogą być kształtowane przez podmioty zarządzające bezpieczeństwem³⁸. W tej sytuacji prognozowanie, o czym dalej, w oparciu o ustalony proces, funkcje i cele prognozowania, będzie wykorzystywało informację dotyczącą tych czynników oraz ich wpływu na badane zjawisko, które z kolei na podstawie przeszłości prowadzi do wnioskowania o przyszłości jako przewidywania. W związku z tym jednym z istotniejszych terminów w prowadzonych badaniach nad bezpieczeństwem będzie wnioskowanie, rozumiane jako proces myślowy, zachodzący w pewnym określonym momencie czyjejś świadomości, polegający na tym, że ktoś przyjmuje pewne zdanie lub kilka zdań za prawdziwe, dochodzi na tej podstawie do przeświadczenia o prawdziwości innego zdania³⁹. Wnioskowanie w badaniach nad bezpieczeństwem, szczególnie prowadzone w globalnej przestrzeni, wymaga także uwzględnienia cech nurtu analitycznego w teorii poznania, a szczególnie:

- Uznanie aktywnej roli języka w zdobywaniu wiedzy o bezpiecznym świecie.
- Nastawienia kognitywnego (badawczego, rozpoznawczego).
- Intersubiektywnego traktowania procesu analizy.

Swego rodzaju akceptowaną notoryjność stanowi stwierdzenie Williama Gilberta, że bez odpowiedniego języka, zdolnego do wyrażenia określonych treści, rozwój nauki, a w tym przypadku nauk o bezpieczeństwie, jest niemożliwy. Tym samym szczególnego znaczenia w prowadzonych badaniach nabiera wypracowanie specyficznej terminologii, precyzyjnie opisującej stan badanych problemów oraz tym samym kształtowania w miarę jednoznacznych informacji o bezpieczeństwie (standard jasności i precyzji).

Dobrana metodyka badań do problemu badawczego to myślenie kierowane z góry postawionymi zadaniami rozstrzygającymi lub wyjaśniającymi⁴⁰. Rozstrzygnięcia, czy dane zdanie jest prawdziwe, szukać możemy drogą: dowodzenia lub sprawdzenia⁴¹. Odmiennym rodzajem zadań myślowych w prowadzonych badaniach, niż zadania polegające na rozstrzygnięciu o wartości logicznej, są zdania wyjaśniające (dlaczego tak jest?). Wyjaśnienie polega na wskazaniu racji dla zdania, które stwierdziliśmy. Zdarza się, że niejednokrotnie nie możemy

³⁶ T. Kotarbiński, *Hasło dobrej roboty*, Wiedza Powszechna; Warszawa 1968, s. 23.

³⁷ T. Pszczółkowski, *Mała Encyklopedia Prakseologii i Teorii Organizacji*, Zakład Ossolińskich, 1978, s. 179–181.

³⁸ <http://arebor.w.interia.pl/Pojecie.ppt> A. Borowiec; *Pojęcie, funkcje i klasyfikacje prognoz*, Zakład Nauk Ekonomicznych Instytut Inżynierii Zarządzania Politechnika Poznańska, s. 1–22.

³⁹ K. Ajdukiewicz, *Logika pragmatyczna*, Warszawa 1985, s. 106.

⁴⁰ Z. Ziemiński, *Logika praktyczna*, PWN, Warszawa 2001, s. 194.

⁴¹ Dz.cyt., s. 195–197.

wyjaśnić za pomocą zdań poprzednio uznanych przez nas za prawdziwe. Wtedy stosujemy stawianie hipotez wyjaśniających⁴². W tej sytuacji należy stwierdzić, że hipotezą wyjaśniającą, stawianą na podstawie naszej wiedzy, będzie takie zdanie o nieustalonej jeszcze wartości logicznej, które przyjmujemy tymczasowo za prawdziwe ze względu na to, że owo zdanie w koniunkcji ze zdaniem naszej wiedzy stanowi rację dla zdań o faktach stwierdzonych w doświadczeniu⁴³. Istotną sprawą jest umiejętność określenia, w jakim stopniu dana hipoteza jest prawdopodobna, co oznaczać będzie umiejętność sprawdzenia hipotez i ewentualne rozstrzygnięcie, jaką w danym przypadku przyjętą należy spośród hipotez konkurencyjnych, to znaczy niezgodnych między sobą hipotez⁴⁴. Hipoteza staje się tym bardziej prawdopodobna, im więcej znajdziemy jej prawdziwych następstw i im bardziej następstwa te są różnorodne. Znalezienie choćby jednego fałszywego następstwa pewnej hipotezy świadczy o jej fałszywości, co dla badanych anomalii może mieć kapitalne znaczenie⁴⁵.

Według poglądów Poppera, które autor opracowania uważa za uzasadnione, logika odkrycia naukowego związana jest z logiką indukcyjną, czyli z logiczną analizą metod indukcyjnych⁴⁶. Zgodnie z tymi poglądami, metoda krytycznego sprawdzania teorii, a w tym i w naukach o bezpieczeństwie, oraz dokonywanie pomiędzy nimi wyboru zgodnego z wynikami testów powinna przebiegać na podstawie wypracowanego sposobu sprawdzania teorii (paradygmatów):

- „Po pierwsze, wchodzi tu w grę wzajemne logiczne porównywanie wniosków, dzięki czemu sprawdza się wewnętrzną spójność systemu.
- Po drugie, bada się logiczną formę teorii, mając na oku stwierdzenie, czy teoria ta ma charakter empiryczny, czyli naukowy, czy też jest na przykład tautologiczna.
- Po trzecie, można porównywać ją z innymi teoriami głównie w tym celu, by ustalić, czy teoria o ile przetrwa rozmaite testy, którym ją poddamy – stanowić będzie krok naprzód w dziedzinie nauki.
- Po czwarte, teorię sprawdza się poprzez empiryczne zastosowanie wniosków, jakie można z niej wyprowadzić”⁴⁷.

Wybrane determinanty odkryć naukowych i współczesne bariery naukowego poznania

Z analizy doktryny wynika, że w rezultacie prowadzonych badaniach naukowych odzwierciedlają się ich wartości poznawcze osadzone w teorii prawdy, które obejmują: opisanie i wyrażenie pewnego stanu rzeczy, który zachodzi w realnym świecie, zachowaną ich obiektywność rozumianą jako właściwość osiągniętych rezulta-

tów prowadzonych badań oraz istniejącą naukową pewnością wynikającą z oceny wyników wartościowanych poznawczo⁴⁸. Tym samym, rozważając prowadzenie badań naukowych nad bezpieczeństwem, najistotniejszym zagadnieniem jest dualistyczne pojmowanie kryterium prawdy, które stanowi koniunkcję terminu „wiedzieć przez zidentyfikowanie i uświadomienie sobie tego co znaczy: poznać coś nowego, czy też co wykorzystać do nowego poznania na podstawie kryterium zgody powszechnej, koherencji, weryfikacji empirycznej, oczywistości czy też pragmatyczności.

Jest rzeczą oczywistą, że każdy postęp w nauce i jej „prawda” jest zależna od stanu wiedzy ludzkiej. Na skutek badań każda z nich może być obalona, mogą też współistnieć prawdy odmienne, wzajemnie niezgodne. Dlatego też przydatny może stać się operacjonizm uznający sens empiryczny pojęć naukowych tylko wówczas, gdy możliwe jest ich zdefiniowanie na podstawie opisu metod, które określają ich zastosowanie. Tym samym ten pozytywistyczny element teorii poznania, wprowadzając granice racjonalizmu, nie wypowiada się o istocie prawdy, lecz jedynie o jej kryteriach, które pojmuje relatywistycznie⁴⁹.

Musimy też uwzględnić, że w przypadku anomalii relatywizm jest przydatnym poglądem do badania bezpieczeństwa, chociażby na poziomie badań podstawowych, albowiem przynajmniej jego reguły umożliwiają ocenić prawdziwość naukowej wypowiedzi w kontekście systemu, w którym są one wypowiedzane. Ponadto wykorzystując to, że z założenia nie istnieją zdania jako wnioski i wyniki niosące absolutną treść, których ocena byłaby identyczna i niezależna od jej kontekstu, umożliwiają identyfikację dotychczasowego absolutyzmu paradygmatów.

Rozwojowi każdej nauki, a w tym nauk o bezpieczeństwie, towarzyszy budowanie teorii naukowej służącej do sformułowania uporządkowanego w pewien sposób zbioru zdań orzekających o badanej przez tę naukę dziedzinie rzeczywistości. W naukach o bezpieczeństwie toczą się między innymi spory o rolę dwóch rodzajów zabiegów poznawczych splatających się przy konstruowaniu teorii empirycznej, a mianowicie: uzasadnienia zdań teorii za pomocą wnioskowań redukcyjnych oraz wyjaśnienia zdań stwierdzonych doświadczeniem, a w tym: koncepcji indukcjonizmu, hipotetyzmu z wykorzystaniem głównie hipotez wyjaśniających. Według koncepcji indukcjonizmu podstawową sprawą w budowaniu teorii w naukach empirycznych jest nagromadzenie odpowiedniego zasobu zdań jednostkowych opartych na odpowiednio krytycznych spostrzeżeniach i formułowanie na tej podstawie, za pomocą wnioskowania i wynikania, kształtowania praw rejestrujących ściśle ogólnych zdażeń i zjawisk odnoszących się do określonego czasu i miejsca. Następnie podejmuje się próby wyjaśnienia zdań stwierdzających te prawidłowości przez stawianie

⁴² Dz.cyt., s. 198.

⁴³ Dz.cyt., s. 199.

⁴⁴ Dz.cyt., s. 200.

⁴⁵ Dz.cyt.

⁴⁶ Zob. <http://sady.up.krakow.pl/folnauk.popper.logika>.

⁴⁷ Dz.cyt., R 3.

⁴⁸ Zob. M. Sempoliński, *Filozofia współczesna*, PWN, Warszawa 1988; R. Klasyczna teoria prawdy Moore'a i Russella.

⁴⁹ J. Życiński, *Granice racjonalności*, Petrus, Kraków 2013, s.76.

odpowiednich hipotez wyjaśniających, które powinny być poddane wielostronnemu sprawdzeniu⁵⁰.

Generalnie rzecz ujmując, za Popperem opisującym pojawianie się odkryć naukowych, nauka to działalność w znacznej mierze zdeterminowana, lecz nie wyłącznie przez paradygmaty i wywodzące się z nich reguły. Ponadto reguły wywodzą się z paradygmatów, ale paradygmaty kierować mogą badaniami nawet wtedy, gdy brak jest w nich reguł⁵¹. Istotnym problemem dla rozwojowego charakteru nauki jest ustalenie relacji zmian do odkrycia nowych faktów, a następnie powstawanie na tej podstawie nowych teorii. Ich istotą jest wskazanie na nowe rozróżnienie między wykrywaniem nowych faktów a formułowaniem na tej podstawie nowych teorii. Z doświadczeń wynika, że w praktyce jest to czynność wymagająca na początku abstrakcyjnego uproszczenia i na podstawie której najczęściej też dochodzimy do wniosku, że nie są one izolowanymi przypadkami, lecz temporalnymi w przestrzeni przyczynowo-skutkowej zdarzeniami o powtarzalnej strukturze. W tej sytuacji harmonizacja teorii i jej hipotezy oraz doświadczenie warunkuje nowe odkrycie, a sama teoria staje się paradygmatem⁵². Słusznie uważa Popper, że anomalie ujawniają się tylko na gruncie paradygmatów, ale im ściślej jest paradygmat i im dalej sięga, tym czulszym staje się wskaźnikiem anomalii dających asumpt do zmiany paradygmatu⁵³.

Teorie w naukach o bezpieczeństwie w ujęciu empirycznym opierają się nie tylko na materiale spostrzeżeniowym, co stanowi z pewnością ewentualne źródło błędów, przyjmują też podstawowe twierdzenia logiki i matematyki⁵⁴. Ponadto badanie bezpieczeństwa możliwe jest tylko pod warunkiem precyzyjnego zdefiniowania przedmiotu badań, które w tej sytuacji sprowadza się do:

- określenia, czym są anomalie w zagrożeniach i wyzwaniach w kształtowaniu militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa; określenia przestrzeni czasowej zakresu pracy i terenu badań;
- określenia sposobu doboru próby; ustalenie parametru ich ilościowego oraz jakościowego wpływu na efektywność kształtowanego bezpieczeństwa.

W tej sytuacji szczególnego też podkreślenia wymaga powtórne stwierdzenia o konieczności dysponowania ustalonym parametrem pomiarowym, albowiem rezultaty takich pomiarów stanowią zawsze element uściślający teorie. Na tej podstawie możliwe jest uzyskanie nowych informacji, w wyniku wykluczenia dwuznaczności, które potwierdzają paradygmat i który jako funk-

⁵⁰ K. Ajdukiewicz, *Logika pragmatyczna*, Warszawa 1985, s. 106–150; Z. Ziemiński, *Logika praktyczna*, PWN, Warszawa 2001, s. 185–192.

⁵¹ Na podstawie H. Ostrołęcka, T. S. Kuchn, *Struktura rewolucji naukowych* (The Structure of Scientific Revolutions) The University of Chicago Press 1962; wyd. 2 1970; Opracowanie ALETEIA, Warszawa 2011, Rozdział 6, p. 12.

⁵² Dz.cyt.

⁵³ Dz.cyt.

⁵⁴ Z. Ziemiński, *Logika praktyczna...*, s. 202–203.

cjonujący w danej dyscyplinie stanowi warunek do uprawiania nauki.

Z doświadczenia nauki wynika, że współcześnie istnieje problem uporządkowania wiedzy w obszarze koncepcyjnego jej modelowania. Szczególnie ten problem dotyczy poszukiwania opisu procesów i najczęściej analizowanych złożonych systemów dynamicznych identyfikowanych w świecie rzeczywistym jako złożonych problemów z udziałem ich rozwibrowania. W tej sytuacji w prowadzonych badaniach naukowych nad bezpieczeństwem, propozycja autora opracowania sprowadza się do rozważenia koncepcji metateorii TOGA. Przy jej pomocy możliwe staje się, i zalecane przez autora, wykorzystanie paradygmatów nauki do zastosowania wspomnianych już wyżej uproszczeń w stosowanej wiedzy w postaci jej modelowania oraz kształtowanie mechanizmów na podstawie rozkładu kognitywnego problemu badań⁵⁵. Uzasadnienie dla tej propozycji wynika chociażby z tego, że złożoności problemów rodzajowego bezpieczeństwa, bez uwzględnienia czynnika ludzkiego, rodzi możliwość niewyeliminowania w zaprezentowanych rozważaniach tego istotnego elementu.

Równoległe z odkryciami naukowymi zachodzi proces zmian w pojmowaniu nauki, szczególnie relacji i powiązań różnych obszarów wiedzy w kontekście do specyfiki ich metody badań. Tutaj metodologiczny pozytywizm wnosi wkład do refleksji naukowej, albowiem wskazuje, że istnieje kilka tak zwanych poziomów rzeczywistości, czyli możliwych wglądów w jej różnych obszarach. Jednakże dopóki nie dysponujemy wspólnymi metodami badań, jak to ma miejsce w naukach o bezpieczeństwie, każdy jej obszar, dziedzina musi prowadzić poszukiwania zgodnie ze swoją metodologią. Natomiast konieczność podejścia interdyscyplinarnego w badaniu bezpieczeństwa wynika z tego, że występuje tutaj obiektywna złożoność badanych problemów, jak też wzrastająca specjalizacja samych zainteresowań. Jednocześnie należy podkreślić, że stosowanie metodologii przeniesionej z jednego obszaru nauki do innego prowadzi do pomyłek bądź do zanegowania ich dotychczasowych osiągnięć. W tej perspektywie poznawczej bezpieczeństwa istnieje konieczność rozwiązania problemu harmonizacji i poszukiwania całościowej unifikacyjnej wizji badania jako badania, w której uzupełniałyby się poddane naukowemu poznaniu różne typy refleksji. Dlatego też współczesna uczelnia powinna nie tyle kształcić ludzi oświeconych, co ludzi twórczych, zdolnych do oryginalnego i niekonwencjonalnego myślenia oraz dysponujących kompetencjami do społecznego zespolenia w odkrywaniu rzeczywistości⁵⁶.

Zdobyte nauki badającej bezpieczeństwo wzmacnianie są wspomnianymi już rozwojowymi siłami motorycznymi i ograniczane barierami, które w systemie jego

⁵⁵ Złożoność zob. <http://192.107.89.12/nest-meta04.pps> A. Maria Gadomski, *Zamknięty Świat Meta-Complexity* <http://www.nest-idea.kpk.gov.pl/filelist.html>

⁵⁶ J. Koziński, *O godności człowieka*, Czytelnik, Warszawa 1977, s. 40.

badania obejmującego transfer i komercjalizację wiedzy pozwala na zidentyfikowanie źródeł zagrożeń dla tego procesu, których uporządkowany zbiór stanowią: strukturalne, systemowe, świadomościowo-kulturowe oraz kompetencyjne, wspomniane już bariery i siły motoryczne. Unaukowanie tego problemu, to także szansa na ujawnienie sprzeczności i trudności, które występują we wzajemnych relacjach pomiędzy dyscyplinami w interdyscyplinarnej bezpiecznej rzeczywistości⁵⁷.

Korzystanie z osiągnięć naukowych w badaniach naukowych, czy też dowodów naukowych w transferze wiedzy, to zagadnienie wyjątkowo skomplikowane z uwagi na złożoność sytuacyjnego uzasadnienia. Nerozerwalnie związane z badaniami jest uzyskiwanie za pomocą specjalistycznych urządzeń, jak i fachowej interpretacji, znaczenia danych z pomiarów wysoce wyspecjalizowanych zagadnień. Dlatego też zasadniczego znaczenia nabiera kryterium uzasadnienia wiarygodności stosowanych metod przy ocenie ich doboru. Szczególnie problem ten komplikuje się w przypadku stosowania nieznanymi w świecie nauki nowatorskich rozwiązań. Za słuszne do prowadzonych rozważań należy uznać amerykańskie stanowisko z którego wynika, że „Trudno jest określić moment, kiedy naukowa zasada lub odkrycie przekracza granicę między fazą eksperymentu, a etapem gdy są one możliwe do wykazania (...), i podlegają dopuszczaniu do powszechnego obiegu opinii wydedukowanej z dobrze znanej zasady naukowej lub odkrycia⁵⁸. W związku z tym zachodzi pytanie, kiedy za zgodną logicznie i pragmatycznie można przyjąć zasadę, z której wynika konieczność zaakceptowania użytej metody naukowej do badań nad bezpieczeństwem przez większość specjalistów określonej dyscypliny. Jednakże jak każda zasada, tak też i ta, ma słabe strony, albowiem:

z jednej strony gwarantuje procedurę zapewniającą wiarygodność stosowanych dowodów naukowych, zapobiegając wprowadzeniu do badań pseudonaukowych technik;

umożliwia ocenę przekroczenia uprawnień poprzez uznanie danego dowodu, metody naukowej na podstawie powszechności zaakceptowanych metod badawczych;

z drugiej strony wprowadza konserwatyzm i hamuje postęp, ograniczając możliwości prowadzonych badań naukowych.

Kluczowe dla prowadzonych na tym etapie rozważań jest ustalenie zasady czy też reguły, która określałaby:

- enumeratywnie lub opisowo, dopuszczalne stosowanie w badaniach naukowych uznanych metod, które uwzględniają zbadanie, czy znany lub przewidywany poziom błędów występujących w danej metodyce badawczej może być skontrolowany przez inne standardy naukowe;

- możliwość stosowania nowatorskich rozwiązań w oparciu o opinię środowiska nauki ich naukowej użyteczności, gdzie wartość innowacyjnej, nowatorskiej metody przewyższałaby ewentualne niebezpieczeństwo pomyłki;
- wartość naukowa (dowodowa) nowej metody badawczej związana byłaby z jej niezawodnością, którą potwierdzono w literaturze naukowej przez ogół specjalistów w danej dziedzinie (powszechna akceptacja specjalistów)⁵⁹.

Jednakże wskazane wyżej kryterium nie wprowadza ostrych rozgraniczeń i może być źródłem niejasności, której pas tolerancji powinien być właśnie ograniczony przyjęciem ostrych kryteriów dopuszczalności, a wykorzystaniem quasi-specjalistycznej wiedzy⁶⁰.

Uzasadnienie tego stanu rzeczy wynika chociażby z tego, że dziś środowiska nauki ścierają wokół siebie problemy związane chociażby z sentymentalizmem, konstruktywizmem, racjonalnym optymizmem i optymizmem poznawczym, który jest konsekwencją racjonalizmu i empiryzmu. Ponadto dziś już wiemy, że nauki współczesnej nie da się podporządkować prostym schematom racjonalności i dlatego obecnie w naukowych dyskusjach o bezpieczeństwie często owe pojecie bywa traktowane jako przejaw uprzedzeń, dogmatyzmu, braku wyobraźni⁶¹. Dlatego też skonfrontowania wymaga słuszność zdania Feyerabenda, z którego wynika, że uwolnienie metodologii i żelazna krytyka racjonalności może doprowadzić do demistyfikacji autorytetów, jak też intelektualnego konformizmu, wynikającego z racjonalizmu, który prowadzi do niewolnictwa intelektualnego. Z drugiej strony przecież o sile nauki stanowi metodyczna poprawność prowadzonych badań. W tej sytuacji sygnalizowane problemy kładą kres naukowej jedności. Jednocześnie nauka nie dostarcza już jednoznacznych odpowiedzi, wprowadzając nas w obszar możliwości uzależnionych od przyjętych uproszczeń i wartościowań z uwagi na chociażby brak istnienia absolutnego dowodu niesprzeczności (Godl)⁶². Wszystko to wpływa istotnie na zmianę wyobrażeń o racjonalności naukowej oraz skłania do poszukiwań nowych wzorców dla nauki o bezpieczeństwie w obszarze rozumienia i zrozumienia badanych zdarzeń i zjawisk. Tym samym zasygnalizowany wyżej konstruktywizm wyraża przekonanie, że występujące w świecie obiekty nie istnieją niezależnie od podmiotu poznającego. Są przezeń nie tyle odkrywane, ile raczej konstruowane w procesie poznania⁶³.

⁵⁹ K. S. Broun, W. J. Blakey: Evidence, West Publ. Co., St. Paul 1984, s. 93; A. A. Moenssens, F. E. Inbau, J. E. Starrs: Scientific Evidence in Criminal CaJM The Foundation Press, Inc., Mineola, New York 1986, s. 3 i n.

⁶⁰ P. C. Giannelli, E. J. Imwinkelried Scientific Evidence, vol. 1, Charlottesville 1993, s. 1 i n., 41 i n.; A. A. Moenssens: Novel Scientific Evidence in Criminal Case: Some Words of Caution, „The Journal of Criminal Law and Criminology”, vol 84, nr 1, 1993, s. 4.

⁶¹ J. Życiński, *Granice racjonalności...*, s. 6.

⁶² Dz.cyt., s. 48 i nast.

⁶³ M. Sikora, *Problem reprezentacji poznawczej w nowożytnej i współczesnej refleksji filozoficznej*, Poznań 2007, Wydawnictwo

⁵⁷ Zob. U.Beck, *Społeczeństwo ryzyka, w drodze do innej nowoczesności*, SCHOLAR, Warszawa 2004, s. 244.

⁵⁸ T. Tomaszewski, *Proces amerykański, problematyka śledcza*, COMBER, Toruń 1996, s 224 i nast.

Ich konceptualizacja może być instrumentalnie użyteczna, co może wprowadzać nas jako jej odbiorców w obszar światła wiedzy zdeprawowanej poprzez radykalizm konstruktywizmu, który na podstawie poglądów zbliżonych próbuje zbudować jedną epistemologiczną całość⁶⁴.

Szczególnego wyeksponowania wymaga fakt, z którego wynika, że współcześnie zagrożeniem dla nauki jest między innymi, po pierwsze, jej wzbogacenie nowymi interpretacjami na skutek powiązań i kontaktów z politycznymi ośrodkami decyzyjnymi, tworząc społeczno-polityczne definicje prawdy o bezpieczeństwie, aby zabezpieczyć swoje racje⁶⁵. Po drugie, postrzegalne jest osłabienie standardów metodycznych wobec poznania, aby zdobyć przestrzeń dla prezentacji własnego subnaukowego punktu widzenia. W tych warunkach jakościowy kryzys naukowego poznania może spotęgować ogólną niejasność ryzyka, co oznacza, że źródła niebezpieczeństwa nie leżą już w niewiedzy lecz w takiej wiedzy⁶⁶.

Wykorzystanie nauki i ludzi nauki jako konserwatywnego podłoża tradycyjnej i prawomyślnej postawy profesorów i redukcji inaczej myślących to naruszenie obowiązku i odpowiedzialności za intelektualne rezultaty takiej postawy⁶⁷. Prezentowanie tego typu naukowego stylu prowadzi do zawężenia nauki i jej metodologicznego zdeprawowania, poprzez pseudonaukowe teorie i spekulacje, których celem jest uzasadniony w rozumieniu ewentualnych koniecznych zmian w nauce brak zgody na teraźniejszość oraz zdeprecjonowanie dotychczasowego bogatego dorobku nauki oraz osłabienie asortymentu rodzajowego optymizmu poznawczego⁶⁸. W związku z powyższym w prowadzonych rozważaniach należy podkreślić, że w zaprojektowanych zawodach zasad etycznych nie należy traktować w oderwaniu od przekonań moralnych całego społeczeństwa, którego koniunkcję zakresu stanowić powinny przyjęte wzorce postępowania w zakresie moralności jako kategorii ogólnoludzkiej i obowiązującej w środowisku naukowym. Kształtowanie bezpieczeństwa w społecznościach zorganizowanych w państwa, wspólnoty i sojusze związane jest z wykonywaniem przez ich członków określonego

Naukowe Instytutu Filozofii UAM.

⁶⁴ A. Sokal, J. Bricmont, *Modne bzdury. O nadużyciach nauki popetnianych przez postmodernistycznych intelektualistów*. Prószyński i S-ka, 2004; E. Piotrowska, *Spółeczny konstruktywizm a matematyka*, Poznań 2008, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Filozofii UAM.

⁶⁵ Zob. I. Chrzanowski, *Innowacje w wymiarze globalnym*, Transfer wiedzy, nr 4/2011, s. 43; U. Beck, *Spółeczność ryzyka...*, s. 267.

⁶⁶ Zob. U. Beck, *Spółeczność ryzyka...*, s. 80, 92, 240, 249–251, 257, 307.

⁶⁷ S. Tyrowicz, *Światło wiedzy zdeprawowanej*, Universitas, Kraków 2009, s. 200 i nast.

⁶⁸ W. Werner, *Historyczność i mit. Między rozróżnieniem a samo-określeniem*, [w:] B. Korzeniewski [red.] *Narracje o Polsce*, Wydawnictwo PTPN, Poznań 2008(2009), s. 85–96; W. Werner, *Historyczność i środki jej wyrazu. Przeszłość, teraźniejszość i perspektywy przyszłości*, [w:] B. Płonka-Syroka, M. Staszczak [red.] *E-Kultura, e-nauka, e-spółeczność*, Oficyna Wydawnicza Arboretum, Wrocław 2008, s. 15–28.

zawodu związanego z bezpieczeństwem, któremu prawo nadaje głównie status funkcjonariusza publicznego czy też naukowca, z którym jest związane. W tej sytuacji w prowadzonych badaniach nad bezpieczeństwem należy także badać: określony w tym zakresie zawód i strukturę zawodową, znaczenie dla tego zawodu etyki zawodowej oraz spełnianą w społeczeństwie funkcję etyki zawodowej.

Systematyka wybranych terminów i pojęć opisujących złożoność badań bezpieczeństwa wobec współczesnych zagrożeń

Współczesne pojęcie bezpieczeństwa jest wieloznaczne. Próba zdefiniowania tego pojęcia nie może ograniczać się do regulacji słownikowych, albowiem określenie bezpieczeństwa jako braku zagrożeń zubaża poznanie istoty zjawiska i jego zrozumienie⁶⁹. Dziś całość wiedzy człowieka o bezpieczeństwie sprowadza się między innymi do: nauki o bezpieczeństwie, ogólnej filozofii bezpieczeństwa, filozofii bezpieczeństwa personalnego i strukturalnego oraz intuicji, która wciąż wpływa na praktykę sprawiania bezpieczeństwa⁷⁰. Polisemantyczność pojęcia bezpieczeństwo wynika ze szczególnych warunków, w jakich ono występuje. Jednakże rodzajowa analiza różnych definiendum wskazuje na pewne stałe elementy dla różnych jego definicji. Tym samym racjonalizm implikuje wniosek o braku możliwości szczegółowego opracowania jednorodnej definicji uwzględniającej wszystkie jego postacie⁷¹. W związku z tym zajęte stanowisko autora opracowania wobec pojęcia bezpieczeństwo, sprowadzające się do poszukiwania wypadkowej definicji bezpieczeństwa w oparciu o związane z bezpieczeństwem doktryny będące jednocześnie uogólnieniem zachodzących w rzeczywistości zjawisk i procesów odzwierciedlających europejskie źródła dorobku kulturowego starego kontynentu, jest na potrzeby tego opracowania zabiegiem wystarczającym.

W tej sytuacji ujęcie problemu w sposób ontologiczny i fenomenologiczny jako postulatu budowy wiedzy stanowi wyłącznie o możliwościach poznania naukowego istoty problemu z możliwością praktycznego zastosowania⁷². Fenomenologiczne spojrzenie w opracowaniu na zagadnienie bezpieczeństwa wynika z postulatu budowy wiedzy na podstawie obserwacji analizy zjawisk i świata tak, jak się on jawi, to jest poprzez dążenie do uchwycenia

⁶⁹ A. Brückner, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Warszawa 1996, s. 406.

⁷⁰ J. Sobiecki, *Warstwy refleksji o bezpieczeństwie*, [w:] *Problemy bezpieczeństwa w myśli społecznej i wojskowej*, Warszawa 1996, s. 155 i n.; T. Kotarbiński, *Traktat o dobrej robocie*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1969, s. 36–50; L. Tyszkiewicz, *Teoria człowieka i społeczeństwa a polityka prawa*, [w:] *Filozofia prawa a tworzenie i stosowanie prawa*, Katowice 1992, s. 73–80.

⁷¹ J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, Warszawa 1996, s. 12; W. Feler, *Współczesne bezpieczeństwo*, Toruń 2003; S. Pikulski, *Karnomaterialne i kryminologiczne aspekty bezpieczeństwa państwa*, Warszawa 1996, s. 5.

⁷² W. Stróżewski, *Ontologia*, Wydawnictwo Aureus – Znak, Wydanie I, Kraków 2004.

nia istoty tego, co dane (widzenie istotnościowe) oraz wykorzystanie relacji umysłu do rzeczy (świadomość noemy do noematu). Natomiast ontologiczne ujęcie to formalizacja działań oraz przewidywany w toku badań spór o uniwersalia, poszukiwanie kryteriów wyróżniania poszczególnych rodzajów istoty tego bezpieczeństwa, jako pewnych fragmentów rzeczywistości, mniej lub bardziej określonych naukowo. Tym samym za słuszną należy uznać tezę, z której wynika, że znany poziom i obszary zagrożenia uświadamiają poziom i jakość bezpieczeństwa, przez co należy rozumieć, że: każdy rodzaj bezpieczeństwa jest kształtowany poprzez odnoszące się do niego oszacowane ryzyko rozumiane jako użyteczna aplikacja zrównoważona decyzją w procesie zarządzania, podjętą na podstawie informacji w określonym kontekście znaczeniowym i wynikających z niej wniosków, będącej źródłem wiedzy, której obszar ograniczony jest doświadczeniem człowieka⁷³.

Według Becka „Ludzkość będzie powstawała i będzie trwać, kiedy uświadomi sobie groźbę globalnych następstw jakie wynikają z cywilizacji”, co powoduje, że możliwości globalnego przetrwania uplasowane zostały w funkcji integracyjnej występujących konfliktów i zagrożeń⁷⁴. Tak dokonane wprowadzenie do wyzwań cywilizacyjnych powoduje, że mogą być one podjęte lub zignorowane. Podjęcie wyzwania łączy się z koniecznością wysiłków i poniesienia pewnych kosztów, co stwarza z kolei dodatkowe szanse w przyszłości. Zignorowanie wyzwań z zasady utrudnia czerpanie korzyści z faktu wspólnego działania i w niekorzystnych warunkach może rodzić dodatkowe zagrożenia. Prowadząc ich analizę, należy uzmysłowić sobie, że generalnie wyzwania to proces rodzenia się nowej i prawdopodobnej rzeczywistości stanowiącej racjonalną rekonstrukcję bezpiecznej lub niebezpiecznej przyszłości metodami i wynikami jej współczesnej logicznej analizy czy też zastosowanej twórczej intuicji Bergsona. Jednocześnie owe wyzwania, jako ich przyczynowe wyjaśnienia, powinny wykorzystywać wydedukowane zdania opisujące takie wydarzenia, postępując się przesłankami dedukcji w postaci prawa uniwersalnego i warunków początkowych. W tej sytuacji wyzwania jako prognozy stanowić powinny opisy, stwierdzenia lub pytania oparte o naukową metodę przewidywania tego, w jaki sposób będą kształtowały się w przyszłości procesy lub zdarzenia. Uzasadnienie tego stanu rzeczy wynika z faktu, że w trakcie procesu prognozowania formułuje się sąd na temat przyszłych stanów zjawisk i zdarzeń pozostających w zainteresowaniu badacza, na które mają wpływ różne czynniki. Najczęściej problem odnosi się do czynników zewnętrznych (egzogenicznych), które należy uwzględnić w trakcie prognozowania jako pewne zewnętrzne ograniczenia przebiegu zjawisk i procesów kształtowania bezpiecznej egzystencji oraz czynników wewnętrznych (endoge-

nicznych), które jako wspólne przewidywanie powinny być brane pod uwagę badacza.

Przewidywanie to generalnie wnioskowanie o zdarzeniach nieznanych na podstawie zdarzeń znanych, a prognoza staje się sądem o stanie zmiennej lub zmiennych w przyszłości określonej: *explicite*, to jest przez podanie konkretnego momentu lub przedziału czasu oraz *implicite*, czyli przez podanie domyślnie czasu w przyszłości. Natomiast poprawność zastosowania prognozowania ilościowego czy też jakościowego może być zbadana poprzez ocenę dokładności prognozy: *ex post*, czyli badając odchylenie prognozy od rzeczywistej wartości oraz *ex ante*, to jest wyznaczając możliwy błąd prognozy na etapie prognozowania. W tych warunkach aktywizowanie funkcji badawczej prognozowania stanowić będzie podstawę wsparcia procesu decyzyjnego w zakresie chociażby określenia przedmiotu badań oraz przestrzeni czasowej zakresu pracy i terenu badań⁷⁵.

Ujęcie metodyczne przedmiotu rozważań nad wyzwaniami wymaga zawsze rozwinięcia uzasadnienia dla zastosowanego operatu wyboru próby przy założeniu, że anomalia występująca tutaj jako zagrożenia i wyzwania dla bezpieczeństwa rozwoju cywilizacyjnego w XXI wieku mają obecnie powszechny charakter. W tych warunkach do rozważenia pozostaje przyjęcie do realizacji, przy doborze próby, realizacja następujących etapów i czynności:

- zdefiniowanie podmiotu badań w obszarze militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa,
- określenie operatu wyboru i wielkości próby,
- określenie metody doboru i implementacja założeń,
- zbieranie danych,
- sprawdzenie poprawności doboru.

Przy identyfikacji współczesnych zagrożeń i wyzwań powinniśmy tym samym założyć też możliwość:

wyjaśnienia związków w ustalonych anomaliach jako zdań twierdzących lub pytających o elementy je kształtujące; ustalenia parametrów określonych elementów badanej struktury oraz ustalenie ich ilościowego oraz jakościowego wpływu na efektywność kształtowanego obecnie i w przyszłości bezpieczeństwa.

Jak wynika z doktryny, ale też praktyki, rodzaje i źródła zagrożeń dla bezpieczeństwa zewnętrznego jak też wewnętrznego nie stanowią już podziału dychotomicznego. Powyższe w badaniach naukowych wymusza wielokrotnie podkreślana interdyscyplinarność takich badań, która z uwagi na złożoność współczesnego świata i jego brak ostatecznej predykcji (przewidywalności), powoduje ich konieczną naukową dialektykę, której sens uzasadniają ujemne skutki zagrożeń.

Rozwój cywilizacyjny spowodował, że występowanie zagrożeń i ryzyk wykształcił nową umiejętność polegającą na antycypacji niebezpieczeństw, radzenia sobie z nimi⁷⁶. W związku z powyższym powstaje następny problem, którym jest teoretyczna treść ryzyka i jego odnie-

⁷³ Por. R. Zięba, *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego*, Warszawa 2004.

⁷⁴ U. Beck, *Władza i przeciwładza w epoce globalnej*, SCHOLAR, Warszawa 2005, s. 361.

⁷⁵ <http://arebor.w.interia.pl/Pojecie.ppt> A. Borowiec; *Pojęcie, funkcje i klasyfikacje prognoz* Zakład Nauk Ekonomicznych, Instytut Inżynierii Zarządzania, Politechnika Poznańska, s. 1–22.

⁷⁶ Zob. U. Beck, *Spółczesność ryzyka...*, s. 98.

sienie do wartości, która powoduje mnożenie się odmian ryzyka poprzez jego unaukowanie. W konsekwencji występująca wielość jego definicji, które wzajemnie się relatywizują i uzupełniają, powoduje, że mimo wszystko nadal istotna w ryzyku pozostaje jego zawartość, to jest: zasięg, natężenie, związek przyczynowy, szkody w skali lokalnej czy też globalnej oraz odpowiedzialność. Natomiast naukowe podejście wymusza też jego ogląd poprzez tak zwane ukryte skutki uboczne, które legitymizują rzeczywiste zagrożenie i redukcję niepewności⁷⁷.

Poglądy Becka, powołujące się na cytowane już globalne społeczeństwo ryzyka w drodze do innej nowoczesności, słusznie wskazują na to, że logika egzystencji, konsumpcjonizmu dominuje nad logiką produkcji ryzyka we współczesnych społecznościach, tworząc zagrożenia geopolityczne i społeczne, które swoje zasadnicze źródło plasuje w jednostronnym, zawężonym do rachunku ekonomicznego charakterze racjonalności nauki, która współcześnie kieruje się korzyściami płynącymi tylko z jej produktywności⁷⁸. W związku z tym w zaawansowanej nowoczesności społeczna produkcja występujących zagrożeń i ryzyk wykazuje zależność od wiedzy jako jej produktu, często akceptowanej według wspomnianych już roszczeń do standardów własnej racjonalności⁷⁹. Pozostawienie nauki poza prawdą i wyjaśnieniem powoduje, że badanie bezpieczeństwa dzisiaj ogranicza się do szacowanego i skwantyfikowanego prawdopodobieństwa zdarzenia, co stanowi w wielu sytuacjach techniczną manipulację, albowiem obniżenie naukowych wymagań wobec poznania i spowodowany tym kryzys naukowego autorytetu wpływa na ogólną niejasność ryzyka. Naukowe nieuwzględnianie przyczyn ryzyka na początku jego drogi rozwojowej, a koncentrowanie się na usuwaniu ryzyka w rozwiniętej rzeczywistości, nie pozwala na szacowanie katastroficznego potencjału zagrożenia i tym samym ryzyka. W tych warunkach następuje rozmycie się racjonalności naukowej i społecznej poprzez ujawnione skutki jako szkody, a której ich koniunkcja jest stanem pożądanym, a różnica powinna stanowić zbiór pustych⁸⁰. Współcześnie też, co stanowi zagrożenie dla cywilizacyjnego bezpieczeństwa, powszechne jest polityczne czerpanie profitów z problemów, jakie oferują jej skutki niezbadanych zagrożeń i źle oszacowanych ryzyk⁸¹. Reaktywność polityczna to najczęściej decyzje i subiektywne interpretacje przyczynowe, których nieomyślność tłumaczona jest światłem wiedzy zdeprawowanej, co tym samym pozbawia nas własnej woli do „prawdziwego” uczenia się⁸².

Wykorzystywanie w kształtowaniu bezpieczeństwa strumienia informacji w procesie kształtowania określonego stanu wartościowanego pozytywnie zapewniającego trwanie, przetrwanie, doskonalenie oraz rozwój, to wykorzystanie ilościowego i jakościowego jego potencjału jako argumentu funkcji bezpieczeństwa⁸³. W związku z tym istotnym zagadnieniem będzie rozwój wiedzy o informacji mającej zawsze wpływ na chociażby entropię każdego systemu, co leży u podstaw współczesnej teorii zarządzania w oparciu o informację mającej ogromne znaczenie dla praktyki podejmowania decyzji, a w tym, gdzie jest ona między innymi:

- miarą pozwalającą oceniać stopień sprzężeń między zjawiskami i celami na podstawie wzorca metodologicznego procesu decyzyjnego⁸⁴;
- elementem, który zmniejsza niepewność na podstawie tego, że zawiera tylko te wiadomości, które zmniejszają nieokreśloność;
- elementem diagnostycznym prowadzącym do ograniczenia różnorodności stanów oraz oczekiwanych wyników;
- narzędziem do zorganizowania optymalnego systemu bezpieczeństwa, w którym:
- na podstawie swobody decyzyjnej wszystkie wyniki zdarzeń odpowiadać będą wynikowi zdeterminowanemu (założonemu),⁸⁵
- może wystąpić całkowita zależność potencjału jakościowo-ilościowego wejścia do systemu wszystkich elementów, co zdeterminuje wrażliwość każdego jego elementu na zaburzenie wewnętrzne i zewnętrzne⁸⁶;
- występująca w nim duża dynamika i związana z tym zrandomizowana niejednoznaczność występującego ryzyka działań, może zostać wyeliminowana na podstawie rozszerzania obszarów informacyjnych podstaw podejmowania decyzji⁸⁷.

⁸³ Por. Poglądy zawarte w rozważaniach I. Ignatowicza, [w:] *Człowiek, informacja, społeczeństwo*, Czytelnik, Warszawa 1989, s. 53; M. Pondel, *Wybrane narzędzia informatyczne pozyskiwania wiedzy i zarządzania i wiedzą*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu nr 975, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2003, s. 372; S. Łobesko: *Systemy Informacyjne w Zarządzaniu Wiedzą i Innowacją w Przedsiębiorstwie*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2004, s. 33; E. Nęcka, J. Orzechowski, B. Szymura, *Psychologia poznawcza*, PWN, Warszawa 2006; J. Oleński, *Standardy informacyjne w gospodarce*, Wyd. Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1997; Jerzy Kisielnicki, *Zarządzanie wiedzą we współczesnych organizacjach* (Rozdział z pracy zbiorowej pt.: *Zarządzanie wiedzą w systemach informacyjnych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2004, s. 13); S. Skorupka, H. Anderska, Z. Łempicka, *Mały słownik języka polskiego*, PWN Warszawa 1993, s. 891.

⁸⁴ K. Ficoń, *Inżynieria Zarządzania Kryzysowego...*, s. 154; J. Monkiewicz, L. Gąsiorkiewicz, *Zarządzanie ryzykiem działalności organizacji*, C.H. Beck, Warszawa 2010, s. 14.

⁸⁵ T. Falencikowski, *Kształtowanie swobody decyzyjnej w zarządzaniu grupami kapitałowymi*, Dom Organizatora, Toruń 2008, s. 152–153.

⁸⁶ C. E. Shannon. *A mathematical theory of communication*, Bell System Technica Journal, 27: 379–423, 623–656, 1948; Gareth A. Jones, Mary J. Jones, *Information and Coding Theory*. Springer, 2000. H. Górecki, *Teoria informacji*, Wyższa Szkoła Informatyki, Warszawa 2006; J. Monkiewicz, L. Gąsiorkiewicz, *Zarządzanie ryzykiem działalności organizacji*, C. H. Beck, Warszawa 2010, s.15–23.

⁸⁷ J. Monkiewicz, L. Gąsiorkiewicz, *Zarządzanie ryzykiem...*, s. 14.

⁷⁷ Dz.cyt., s. 48, 81–86.

⁷⁸ Dz.cyt., s. 14–17, 29. 73–78; W. Findeisen, *Analiza systemowa, podstawy i metodologia*, WNT. Warszawa 1985; J. Jazwiński, K. Ważyńska-Fiok, *Bezpieczeństwo systemów*, PWN, Warszawa 1993.

⁷⁹ U. Beck, *Spółeczeństwo ryzyka, w drodze do innej nowoczesności*, SCHOLAR, Warszawa 2004, s. 36–39.

⁸⁰ Dz.cyt., s. 40.

⁸¹ Dz.cyt., s. 271.

⁸² Dz.cyt., s. 272.

Z zagrożeniami cywilizacyjnymi mamy też do czynienia wtedy, gdy polityczno-gospodarcza władza i jej narzędzia odpowiedzialne za konstruowanie nowej jakości bezpieczeństwa militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa państwa, wytwarzają sferę absolutnej niekontrolowalności, chociażby form ustrojowych, postępu technicznego, struktur prawnych i organizacyjnych, w przestrzeni globalnej i regionalnej. W związku z tym kreowana jest przez te ośrodki zamierzona wieloznaczność współczesnych zagrożeń przy pomocy restrykcyjnego i reglamentowanego dostępu do takich informacji⁸⁸. Dlatego też należałoby w procesie wyjaśniania zagrożeń cywilizacyjnych podjąć badania, które wyjaśniałyby, jak chroniona tak zwana niejawnością informacja wykorzystywana jest do sprawowania władzy politycznej i dlaczego jest między innymi konieczna ograniczona jej dystrybucja przy zachowaniu nieostrych i określonych prawem warunków. Ponadto takie badania mogłyby być ukierunkowane chociażby na ujawnienie sposobów instrumentalnego wykorzystywania informacji przez sprawujących władzę do prowadzonej strategii dramatyzacji ryzyka o implikacji chociażby od demokratyzowanych decyzji politycznych.

Ponadto, jeżeli według jakościowej teorii informacji Mazura, informacja to transformacja pierwszego komunikatu asocjacji informacyjnej w drugi komunikat tej samej asocjacji to badanie bezpieczeństwa rozumianego jako badanie wojen informacyjnych w oparciu chociażby o budowanie zaplecza frontu informacyjnego i jej ideologicznego napędu poprzez instytucjonalizację sieci czy też sieciowe operacje propagandowe, muszą uwzględniać wykorzystanie do takich działań chociażby błędów poznawczych⁸⁹. Wykorzystana tutaj aktywizacja umysłu odbiorców, heurystyka reprezentatywności wykorzystuje podstawową funkcją postrzegania i myślenia, aby w sposób zaplanowany uporządkować treść ich wiedzy o świecie na podstawie ograniczonej racjonalności. W tych warunkach należałoby chociażby raz jeszcze przyrzeć się ideowej teorii znaczenia pochodzącej z brytyjskiego empiryzmu Locke'a, Berkeleya i Hume'a, z uwagi na potencjał treści mentalnych czy też teorię radialnej struktury znaczenia G. Lakoffa, opartej na modelach kognitywnych wychodzących z tzw. logiki rozumowania przez zaniedbanie Raymonda Reitera⁹⁰.

⁸⁸ U. Beck, *Władza i przeciwwładza w epoce globalnej*, SCHOLAR, Warszawa 2005, s. 361.

⁸⁹ M. Mazur, *Jakościowa teoria informacji*, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, Warszawa 1970.

⁹⁰ T. Maruszewski, *Psychologia poznania*, GWP, Gdańsk 2001, s. 428. G. Lakoff zaproponował w 1987 roku teorię radialnej struktury znaczenia, opartą na tzw. logice rozumowania przez zaniedbanie (ang. *defaultlogic*) Raymonda Reitera. Według interpretacji Lakoffa, „struktura znaczenia” opiera się na prototypowych, wyidealizowanych modelach kognitywnych. Taki model kognitywny to obiekt odczuwany przez użytkowników języka jako najbardziej typowy przedstawiciel danej kategorii semantycznej (zbioru obiektów wchodzących w zakres znaczenia). W przypadku polisemii mówimy o wielowymiarowej naturze znaku językowego. Każde z potencjalnych znaczeń danego znaku językowego nazywane jest jego wymiarem. Według Lakoffa poszczególne wymiary stanowią podkategorie ogólnej kategorii mieszczącej wszystkie desygnaty nazwy

Resumując, z przeprowadzonej analizy problemów w tym rozdziale wynika, że skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem związane będzie zawsze z zarządzaniem informacjami, co powoduje, że ów proces staje się złożony, o dużym stopniu indywidualizacji przedmiotowo-podmiotowej. Uzasadnienie dla tego stwierdzenia wynika z tego, że dotychczasowy światowy dorobek naukowy securitologii uwzględnia wiele elementów o charakterze obiektywnym i subiektywnym, socjopsychologicznym, kulturowym, politycznym, prawnym, przyrodniczym, technicznym, makro i mikroekonomicznym warunkującym zagrożenia pozostające w różnych między sobą relacjach⁹¹. Natomiast każde ograniczenie dostępu do pełnej informacji osłabia możliwości nauki o implikacji zagrożenia utratą jej wiarygodności, o którą szczególnie zabiega.

W tej sytuacji innego istotnego znaczenia nabiera prowadzenie badań nad zarządzaniem bezpieczeństwem, rozumianym jako sztuka osiągania zamierzonych rezultatów działalności kierowniczej, polegającej na ustalaniu celów i powodowaniu ich realizacji w organizacjach podległych zarządzającemu. Zarządzanie to też działanie polegające na dysponowaniu zasobami oraz zestaw działań polegających na planowaniu, organizowaniu, motywowaniu, kontroli zasobów organizacji wykorzystywanych z zamiarem osiągnięcia w sposób bezpieczny celów organizacji⁹². Oceniając współczesne źródła zagrożeń, to właśnie człowiek jest największym źródłem zagrożeń⁹³. Zapewniając swoje przetrwanie i rozwój, człowiek na przestrzeni dziejów, wykorzystując poziom rozwoju cywilizacyjnego doskonalił swoją ochronę poprzez zastosowanie złożonego systemu urzą-

we wszystkich jej potencjalnych znaczeniach. Wyboru znaczenia właściwego w danym akcie komunikacji dokonuje się na podstawie kontekstu. Nazywane jest to aktualizacją znaczenia.

Teorie użycia ujmują znaczenie jako związane z aktami mowy i konkretnymi wypowiedziami. Ludwig Wittgenstein wprowadził ideę „znaczenia jako użycia” oraz wspólnotowe spojrzenie na język. Inni przedstawiciele tego stanowiska to P. F. Strawson, John Searle.

Ogólnie rzecz biorąc, było co najmniej sześć różnych prób wyjaśnienia, czym jest językowe „znaczenie”. Każda z nich wiąże się z obszerną literaturą przedmiotu:

1. Ideowa teoria znaczenia, głównie związana z tradycją brytyjskiego empiryzmu Locke'a, Berkeleya i Hume'a, twierdziła, że znaczenia są czysto mentalną treścią wywołaną przez znaki. Chociaż ta koncepcja znaczenia była od początku związana z wieloma problemami, zainteresowanie nią odnowiło się dzięki współczesnym teoretykom semantycznego internalizmu.

2. Teorie ukierunkowane na prawdę utrzymują, że znaczenie to warunki, pod którymi wyrażenie może być prawdziwe lub fałszywe. Ta tradycja odnosi się do Fregego i wielu współczesnych autorów, na czele z Alfredem Tarskim i Donaldem Davidsonem.

⁹¹ L. Korzeniowski, *Zarządzanie bezpieczeństwem, Program kształcenia w szkole wyższej – przedmioty specjalizacyjne*, Kraków: EAS, 2004.

⁹² R. A. Weber, *Zasady zarządzania organizacjami*, PWE, Warszawa 1990; P. Banaszyk, R. Fimińska-Banaszyk, A. Czermiński, M. B. Czerska, B. Nogalski, R. Rutka, *Organizacja i zarządzanie*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1994, wydanie II – 1998; A. K. Kozmiński, W. Piotrowski, *Zarządzanie Teoria i praktyka*, PWN, Warszawa 1995; L. Korzeniowski, *Polityka bezpieczeństwa informacji w zarządzaniu firmą, Państwo i Społeczeństwo*, 2003.

⁹³ Por. S. Piocha, *Problemy bezpieczeństwa ekonomicznego wobec procesów globalizacji*, Koszalin, PTE 2004, s. 37–54.

dzeń instytucjonalnych i prawno-organizacyjnych⁹⁴. Z doświadczeń nauki wynika, że dzisiaj umiejętność przeciwdziałania zagrożeniom i ich złożonej naturze możliwa jest tylko w warunkach skutecznego zarządzania bezpieczeństwem jako systemem⁹⁵. Podstawowe znaczenie dla takiego zarządzania stanowi konieczny do badań rodzaj aktywności i odpowiedzialności człowieka lub zespołu osób zmierzający do efektywnej realizacji celów działania. Ponadto dualistyczne pojmowanie istoty ludzkiej będącej jednocześnie zarządzającym bezpieczeństwem i źródłem zagrożeń implikuje także konieczne do badania naukowej sytuacji, opisane chociażby normami sankcjonowanymi.

Tadeusz Hanusek stosuje pojęcie „nauka o zarządzaniu bezpieczeństwem” i podkreśla, że „jeżeli zatem istnieje przynajmniej teoretyczna możliwość minimalizacji lub eliminacji zagrożenia poprzez celowe, regulacyjne oddziaływanie ludzkie, to zarządzanie bezpieczeństwem – przeciwstawieniem niebezpieczeństwa, czyli zagrożenia, jest możliwej wskazane. Skoro zaś takie zarządzanie jest możliwe, to powinno ono mieć swoją bazę teoretyczną, czyli musi istnieć i rozwijać się nauka o zarządzaniu bezpieczeństwem”⁹⁶. Uniwersytet w Żilinie w Słowacji preferuje określenie „zarządzanie bezpieczeństwem” (bezpieczny management), przez które rozumiana jest „specyficzna czynność umysłowa, skierowana na odwrócenie albo minimalizację ryzyka lub zagrożeń różnej natury względem życia i mienia obywateli, grupy i społeczeństwa, zawierająca pierwiastki zarządzania ryzykiem, zarządzania kryzysowego, zarządzania katastrofą (wypadkiem), zarządzania wartościami”⁹⁷.

⁹⁴ Zob. J. Stańczyk, *Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa*, ISP PAN, Warszawa 1996, s. 12.

⁹⁵ J. Świniarski, *O naturze bezpieczeństwa*, Lułmak, Warszawa 1997, s. 34.

⁹⁶ T. Hanusek, *Zarządzanie bezpieczeństwem – nowa dziedzina nauki*. /in./ Bezpieczeństwo ochrana majątku. Košice: LIPORT LFK 2001, s. 36-39; MIKOLAJ J.: (slo.) Rizikový manažment. Žilina: RVS FŠI ŽU 2001, s. 17.

⁹⁷ M.D. Cooper, Towards a model of safety culture. (pol. *W kierunku modelu kultury bezpieczeństwa*). „Safety Science” 2000, No 36, p. 111-136; J. Lipiec, *Świat wartości*, Kraków: 2001; Kraków, FALL, 2005; J. Szmyd, *Bezpieczeństwo jako wartość. Refleksja aksjologiczna i etyczna*, [w:] Zarządzanie bezpieczeństwem. Kraków, PSB 2000; W. Jurczak (ukr.) Юрчак В.: Знання в області безпеки складової частини університетської світи. „Безпека життєдіяльності” 2007, № 5, s. 12; J. Maciejewski, Socjologiczne aspekty bezpieczeństwa narodowego, Wrocław, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego 2001. L. Bostan: Securitatea în procesele de dezvoltare: analiză filosofico-metodologică. Chisinau: Centrul Editorial al UASM, 2008; R. Urban R.: Bezpečnostní praxe a bezpečnostní věda, s. 668. /in./ Riešenie krízových situácií v špecifickom prostredí. Zborník z 11. medzinárodnej vedeckej konferencie. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline, Ministerstvo hospodárstva SR 2006; V. Zaplatynskyyj (ros.) Заплатинский В.: Терминология науки о безопасности. /in./ Bezpečnostná veda a bezpečnostné vzdelávanie. Zborník príspevkov z medzinárodnej vedeckej konferencie. Liptovský Mikuláš Demánovská dolina: Akadémia ozbrojených síl gen. M. R. Štefánika v Liptovskom Mikuláši 2006; Pidgeon, Safety culture and risk management in organizations. (pol. *Kultura bezpieczeństwa i zarządzania ryzykiem w organizacjach*). „The Journal of Cross Cultural Psychology” Cardiff University: 1991, No 22, p. 129-140; J. S. Carrol, Safety culture as an ongoing process: Culture surveys as opportunities for enquiry and change. (pol. *Kultura bezpieczeństwa jako ciągły proces*).

„W uniwersytetach amerykańskich i angielskich zawartość odpowiednią do securitologii ma ujęcie pojęcie „kultura bezpieczeństwa”, które przypisuje się Nickowi F. Pidgeonowi z Uniwersytetu Cardiff ze Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej. Wcześniej, za sprawą D. Zohara, upowszechnił się termin klimat bezpieczeństwa. W wyniku przeprowadzonych badań okazało się, że zakres pojęciowy tych terminów pokrywa się, przy czym klimat bezpieczeństwa w większym stopniu obejmuje aspekt psychologiczny. Dodać należy, że obydwa pojęcia w zakresie przedmiotu i metod badawczych wpisują się w securitologię jako naukę o bezpieczeństwie”⁹⁸. Jednakże musimy też podkreślić, że postulowane przez naukę badanie bezpieczeństwa w ujęciu systemowym jest także pojęciem wieloznacznym, odnoszącym się głównie do: braku zagrożenia; systemu instytucjonalnych i pozainstytucjonalnych gwarancji, likwidacji lub minimalizacji zagrożeń i istniejących wartości egzystencjalnych, wiążących się z poczuciem stabilności, trwałości korzystnego stanu rzeczy, odczuciem stanu zagrożenia i wrażeniem pewności⁹⁹. Na podstawie analizy istoty zagrożeń i zjawiska bezpieczeństwa jako systemu, istotnego z punktu widzenia nauki, kształtują się jego dwa ujęcia:

Bezpieczeństwo rozumiane jako odporność na powstanie sytuacji niebezpiecznych (zagrożeń), przy czym uwaga powinna się koncentrować na zawodności bezpieczeństwa obiektu, czyli jego podatności na powstanie sytuacji niebezpiecznych.

Bezpieczeństwo systemu rozumiane jako jego zdolność do ochrony wewnętrznych wartości przed zewnętrznymi i wewnętrznymi zagrożeniami¹⁰⁰.

Jednocześnie owe ujęcia bezpieczeństwa systemu powinny koegzystować z ujęciem: obiektywnym, w którym istnieją warunki wystąpienia realnych zagrożeń oraz subiektywnym, wyrażającym poczucie bezpieczeństwa jako uświadomione zagrożenia.

Bezpieczeństwo i jego kognitywne odniesienie do badań naukowych

Jak już wspomniano w poprzednich rozdziałach w zupełnie nowym świetle społeczeństwa ryzyka, ukazuje się nam wiele ważnych zagadnień związanych z naukowym badaniem bezpieczeństwa. Wśród nich są chociażby problemy i trudności w obiektywnej ocenie ryzyka, czy też konieczne współcześnie poznanie mechanizmów powstawania błędów myślowych i ich wpływu na nasze zachowania. W ten sposób powstaje kolejny związany z tym problem, to tak zwane pułapki myślenia, które w ocenie noblisty, Daniela Kahnemana podważają istnienie jakiegokolwiek modelu racjonalno-

⁹⁸ M. J. Hofreiter, L. Mach, V. Mihok, P. Selinger, (slov.) *Terminológia bezpečnostného manažmentu*. Výkladový slovník. Košice: Multiprint 2004, s. 20.

⁹⁹ M. Goszczyńska, *Człowiek wobec zagrożeń. Uwarunkowania oceny i akceptacji ryzyka*, Warszawa 1997.

¹⁰⁰ Por. P. Sienkiewicz, *Teoria bezpieczeństwa systemów*. AON, Warszawa 2005.

ści ludzkich osądów i decyzji, albowiem większością naszych zachowań rządzą osądy intuicyjne¹⁰¹. W tej sytuacji zarówno we własnym procesie badawczym i diagnostycznym opartym o zewnętrzny kontakt osoby powinnyśmy uwzględnić to, że mamy naturalną skłonność do przeceniania swojego rozumienia rzeczywistości. Szczególnie w warunkach bezpośredniego zagrożenia rządzą nami emocje, pozwalamy sobie na ogromne uproszczenia świata i bierzemy pod uwagę tylko to, co w danej chwili widzimy, czyli bardzo często to, co zostało nam przedstawione. Tak zwany efekt zakotwiczenia powoduje, że jesteśmy w stanie tylko rozumieć uproszczone reguły wnioskowania, którymi ludzie posługują się nieświadomie¹⁰². W tej sytuacji racjonalność nowych kierunków badań oraz stawianych w nich hipotez i tez może być narażona na popełnianie błędów poznawczych w osądach, albowiem konieczne odróżnienie racjonalności od inteligencji wynika chociażby z tego, że myślenie powierzchowne, którego granic nie sposób określić zidentyfikowanymi elementami deformującymi potencjał umysłu refleksyjnego, powoduje, że z natury zawodzi w nim racjonalność¹⁰³.

Kognitywne ujęcie problemu badań nad bezpieczeństwem to także konieczność wykorzystania do prowadzonych rozważań terminu obliczalności lub nieobliczalności rozumianej jako przewidywalności czy też jej brak, z powodu zidentyfikowanych zagrożeń, które w świadomości badacza między innymi obejmują lub wykluczają słuszność niealgorytmiczności jako braku wglądu matematycznego do rozważanego problemu o implikacji niealgorytmiczności ludzkiej świadomości¹⁰⁴. Ponadto współczesne metody naukowe, oparte na pełnym algorytmicznym i niepełnym niealgorytmicznym modelowaniu, o implikacji problemu pomiaru, umożliwiają weryfikację hipotez tylko w obszarze aktywności poznawczej o postaci koniunkcji świata umysłu i świata matematyki w skończonej liczbie konstruktów (algorytmizacji)¹⁰⁵.

Obserwacja prowadzonych badań nad bezpieczeństwem pozwala na sformułowanie wniosku, z którego wynika, że współcześnie zarejestrowano ekspansję w stosowanych metodach naukowych, opartych na

matematycznym modelowaniu, na skutek wyłaniania się fizycznej natury bezpiecznego świata ze świata matematyki oraz eksperymentalnej weryfikacji badanych zjawisk¹⁰⁶. Jednakże konieczność uwzględnienia w procesie badań zrozumienia zjawisk mentalnych odbioru rzeczywistości przez badaczy, chociażby w teorii kwantowania umysłu Penrose'a, każe nam uwzględnić niealgorytmiczność wglądu matematycznego, który tym samym implikuje niealgorytmiczność ludzkiej świadomości¹⁰⁷. W tych warunkach wykorzystanie w badaniach systemów danych wspierających w nich proces decyzyjny, algorytmiczność sztucznej inteligencji, każe nam zastanowić się nad treścią i jej znaczeniem dla takich pojęć jak chociażby: zakresu wglądu umysłu do badanej przestrzeni bezpieczeństwa, rozumienia i zrozumienia oraz wspomnianej już obliczalności i nieobliczalności czy też gödłowskiej dowodliwości matematycznych systemów formalnych¹⁰⁸.

Z doświadczeń nauki wynika także, że czynnikiem hamującym rozważania teoretyczne bywa hermetyczny język terminów, ale takich które stanowią zbiory terminów rozmytych co powoduje, że wyniki poszukiwań mogą się sprowadzać wyłącznie do przetozienia terminu teoretycznego na język obserwacji. Dodatkową trudność stanowi to, że używanie terminów obserwacyjnych nie gwarantuje jednoznaczności naszych wypowiedzi. Ten problem nie pozwala określić linii demarkacyjnej pomiędzy terminami wartościowymi dla nauki a zbiorem terminów określających tylko wyobrażenie rzeczywistości rozumiane jako uchwycone myślą badacza jej rzeczywistość, która nie wiadomo czy wynika z jej opisu czy zachowania bytu¹⁰⁹. Takie zjawisko zostało opisane przez doktrynę, gdzie powyższe rozwarstwienie poznawalności rzeczywistości i jej deformacja może wynikać z tego, że według Wittgesteina „granice naszego języka są granicami naszego świata”¹¹⁰. Ponadto na tej podstawie Bridgman sformułował pierwsze prawo dynamiki myślowej, które stwierdza, że żaden badacz nie jest w stanie uwolnić się od samego siebie¹¹¹. W związku z tym między innymi w trakcie chociażby prognozowania trzeba liczyć się ze zróżnicowaniem przestrzennym i czasowym systemem wartości. Do zachowania jasności procesu prognozowania konieczne jest więc ujawnienie systemu potencjału wartości i wiedzy prognosty. Jeżeli uwzględnimy poglądy T. Kuhna i K. Poppera, sprowadzające się do ich odniesienia wobec anomalii lub sfalsyfikowanych

¹⁰¹ D. Kahneman, *Pułapki myślenia, O myśleniu szybkim i wolnym*, Media Rodzina, Poznań 2012, s. 11–23, 38.

¹⁰² Z. Martyniak, *Organizacja i zarządzanie. 70 problemów teorii i praktyki*, ANTYKWA, Kraków-Kluczbork 2001, s. 153–156. J. Hagel, J. Seely Brown, *Produktywne tarcia: jak trudna współpraca pomiędzy firmami przyczynia się do szybszego tworzenia innowacji*, „Harvard Business Review Polska” 2008, nr 1 (59).

¹⁰³ D. Kahneman, *Pułapki myślenia...*, s. 41–45.

¹⁰⁴ Zob. J. R. Searle, *Umysły, mózgi i programy*, przeł. B. Chwedeńczuk, [w:] *Filozofia umysłu*, red. B. Chwedeńczuk, Warszawa 1995, Spacja; R. Penrose, *Droga do rzeczywistości*, przeł. J. Przyśława, Warszawa 2006, Prószyński i S-ka, s. 990; J. Kloch, *Świadomość komputerów?: argument „Chińskiego Pokoju” w krytyce mocnej sztucznej inteligencji według Johna Searle'a*, Tarnów 1996, Byblos; J. R. Searle, *Umysł na nowo odkryty*, przeł. T. Baszniak, Warszawa 1999, PIW; W. Duch, *Czym jest kognitywistyka?* [w:] W. Duch, <http://www.fizyka.umk.pl/~duch/cog-book/kognitywistyka.htm>.

¹⁰⁵ Zob. W. P. Grygiel, M. Hohol, *Rogera Penrose'a kwantowanie umysłu*, *Filozofia Nauki Rok XVII*, 2009, nr 3(67), s. 6–31.

¹⁰⁶ Zob. K. Wójtowicz, *Platonizm matematyczny*, Tarnów 2001.

¹⁰⁷ W. P. Grygiel, M. Hohol, *Rogera Penrose'a Kwantowanie umysłu...*, s. 6–31.

¹⁰⁸ Zob. J. R. Searle, *Umysły, mózgi i programy*, przeł. B. Chwedeńczuk, [w:] *Filozofia umysłu*, red. B. Chwedeńczuk, Warszawa 1995, R. Penrose, *Cienie umysłu*, przeł. P. Amsterdamski, Poznań 2000, Zysk i S-ka; R. Penrose, *Droga do rzeczywistości*, przeł. J. Przyśława, Warszawa 2006, Prószyński i S-ka; M. Heller, *Kosmologia kwantowa*, Warszawa 2001, Prószyński i S-ka; J. R. Searle, *Umysł na nowo odkryty*, przeł. T. Baszniak, Warszawa 1999.

¹⁰⁹ J. Życiński, *Granice racjonalności...*, s. 61 i nast.

¹¹⁰ T. Szapiro, *Co decyduje o decyzji*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993, s. 39–40.

¹¹¹ J. Życiński, *Granice racjonalności...*, s. 78.

zjawisk w naukach o bezpieczeństwie, trudne do uzasadnienia jest to, czy istotnym dla nich paradygmatem nadal pozostaje proces prognozowania w oparciu o wskaźniki ilościowe oraz jakościowe.

Ponadto oczywisty i racjonalny brak przekonania o ostateczności uzyskanych wyników w badaniach naukowych może też w istocie stanowić przykład redukcjonizmu, który z uwagi na występowanie różnych typów racjonalności analitycznej, może opowiadać się za tym, że możliwe i właściwe jest wyjaśnienie i opis własności złożonego układu poprzez opis i wyjaśnienie zachowania jego części. W ten sposób stanowisko metodologiczne połączone z wyborem i akceptacją zadowalających badaczy bezpieczeństwa ocen, powoduje że decydenci i kierownicy badań naukowych stają się niezdolni do wyborów optymalnych (Herbert Simon zasada satysfakcji w procesie decyzyjnym)¹¹².

Podczas badań nad bezpieczeństwem i ich publikacją musimy uwzględnić to, że świat sensów i znaczeń działań podejmowanych przez ludzi, może się wydawać rzeczywistością zasadniczo niemożliwą do naukowego opisu. Jednocześnie jego występowanie i hermeneutyczne znaczenie jako objaśnianie, poddawane jest jednak nieustannym próbom w poprowadzonych badaniach systematyzacji oraz obiektywizacji¹¹³. Tak powstaje kolejny problem relacji między rozumieniem i wyjaśnianiem, które między innymi odwołuje się do sensu treści obecnego w naszej świadomości i naszym języku, który ma wpływ na sposoby pobierania informacji i jej przetwarzania do procesu działania. Ponadto konieczność wyjaśniania i przewidywania chociażby zagrożeń i koniecznej w tych warunkach interakcji ze środowiskiem nienaukowym nakazują wykorzystywać stany mentalne, co wypełnia tak zwaną „tezę kodowania” Boltona i Hilla¹¹⁴.

Empiryczne podejście do poznawalności rzeczywistości zasadza się w jej sensie wynikającym z kontaktu z ową rzeczywistością. W związku z powyższym zasadniczym problemem jest też podział używanych do opisu tej rzeczywistości na zdania analityczne i syntetyczne oraz przekonanie, że znaczenie każdego pojedynczego zdania da się opisać w terminach bezpośredniego doświadczenia¹¹⁵. Jednakże jeżeli każde nasze przekonanie jest uzasadnione na podstawie doświadczenia, w związku z czym podział zdań na analityczne i syntetyczne wydaje się, zdaniem Quinna, nie mieć sensu. Jego też słusznym zdaniem nie ma zdań, które byłyby

prawdziwe tylko na mocy znaczenia, ponieważ prawdziwość zdania nie jest czymś, co można rozłożyć na komponent językowy i fakualny¹¹⁶.

W tej sytuacji wszystkie przedmiotowe teorie w obszarze bezpieczeństwa mogą funkcjonować dlatego, że rozumiemy, czym są te przedmioty, zjawiska z tym związane oraz rozumiemy, co mówi o nich dana teoria¹¹⁷. Generalnie nasza wiedza o faktach przenika do naszych definicji, a nasze definicje stanowią naszą wiedzę o faktach oraz tym samym nauka pozostaje w podwójnej zależności, to jest od języka i od doświadczenia. W związku z tym, jako wynik badań, używanie indywidualnych nowych terminów nakazuje przy takim procesie do uznawania bytów, które tak naprawdę nie istnieją, są jedynie projekcjami zdań prawdziwych, dokonanymi ze względu na korespondencyjność. Powyższe w kontekście badań naukowych powoduje, że być uznany za przedmiot istniejący, to po prostu i tylko tyle, co być zaliczonym do subiektywnie wskazanych wartości zmiennych¹¹⁸.

Resumując, autorskie określenie „kognitywnego metodycznego koła” sprowadza się obecnie do tego, że jeżeli siłę nauki kształtuje metodyczna poprawność prowadzonych badań, której postęp wynika z zastosowania pewnego obszaru świadomości i umysłu badacza, to podstawowym problemem wszystkich badań naukowych będzie¹¹⁹:

- pogodzenie zaprezentowanych wyników badań i ich interpretacji:
- z naturalną niezdolnością ludzkiego umysłu do przekonania się o sensowności swojego własnego rozumowania,
- implikacji, że ową subiektywną sensowność wywodzimy z impresji prowadzącej do idei o niepodważalności indywidualnych lub zbiorowych własnych jej założeń,¹²⁰
- pytanie o wątpliwą niepodważalność reprezentowalności innowacyjnego umysłu badacza utworzonego tunelem jego aksjologii, czy też koniecznym do tak zwanej naukowej akceptacji zjawiskiem zgody powszechnej, która:
- z natury uszczupla obszar możliwej do zdobycia wiedzy,
- przesuwają ją rejony koniunkturalnej ignorancji, ryzyka lub niewiedzy;¹²¹

¹¹² Zob. J. Życiński, *Granice...*, s. 249; T. Szapiro, *Co decyduje o decyzji*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1993, s. 39–40.

¹¹³ P. Ricoeur, *Egzystencja i hermeneutyka*, oprac. S. Cichowicz, PAX, Warszawa 1983, s. 325.

¹¹⁴ Wiggins, O. P. Schwartz, M. A. Commentary on „Encoding of Meaning” 1997, s. 277–282.

¹¹⁵ W.V. Orman Quinne, *Od bodźca do nauki*, przeł. B. Stanosz, Warszawa, Fundacja Aletheia, 1998, s. 28, 98, 101–102; W.V. Orman Quinne, *Dwa dogmaty empiryzmu*, [w:] *Z punktu widzenia logiki dziewięć esejów logiczno-filozoficznych*, przeł. B. Stanosz, Warszawa, Fundacja Aletheia, 2000, s. 29, 40, 71–72; W.V. Orman Quinne, *Granice wiedzy i inne eseje filozoficzne*, przeł. B. Stanosz, Warszawa, PWN, 1996, s. 106–125.

¹¹⁶ W.V. Orman Quinne, *Dwa dogmaty...*, s. 71.

¹¹⁷ Dz.cyt., s. 71–74.

¹¹⁸ Dz.cyt., s. 28, 98, 101–102; 106–125.

¹¹⁹ Zob. W. P. Grygiel, M. Hohol, *Rogera Penrose’a kwantowanie umysłu...*, s. 6–31.

¹²⁰ Por. D. Hume, *Traktat o naturze ludzkiej*, tł. C. Znamierowski, t. 1 Warszawa 1963, s. 13, 249; M. Dębogórski, *Hume a zasada pierwszeństwa impresji w stosunku do idei*, Katedra filozofii PAP, Słupsk, Słupskie Studia Filozoficzne nr 3, 2001, s. 17–24.

¹²¹ R. Penrose, *Beyond the Doubting of a Shadow: A Reply to Commentaries on Shadows of the Mind*, „Psyche” 2 (23) January 1996; D. J. Chalmers, *Minds, Machines and Mathematics*, „Psyche”, 2.16; R. Penrose, *Cienie...* s. 111.

- pytanie o występującą wspólnie nierozstrzygalność o niealgorytmiczności ludzkiego myślenia, która:
 - uniemożliwia występowanie racjonalnego przekonania stwierdzającego o jego sensowności,
 - ukształtowana na podstawie logicznej dedukcji i jej następstwa rozumianego jako sformalizowanego dowodu niesprzeczności o implikacji prawdziwości, umożliwia tylko jako brak należytej staranności, koniunkturalne potwierdzenie, w prowadzonych badaniach intelektualnych konstruktów.
- Ponadto istnym zagadnieniem będzie przekonanie cenzorów pracy naukowej, że dokonano postępu w nauce z wykorzystaniem reżimów logiki odkrycia naukowego, którego elementy między innymi:
- jako nie do końca jednoznaczne, sprowadzają się do potwierdzenia poprawności wnioskowania indukcyjnego, dedukcyjnego czy też redukcyjnego, stanowiąc zbiór zdań jednostkowych prowadzących do zdań uniwersalnych, prezentują nowatorską treść wobec wymogów praktyki,
 - zostały pozbawione tożsamości zastosowanej logiki nowej wiedzy z psychologią wiedzy (eliminacja psychologizmu),
 - rozwiązując problem demarkacji na podstawie zastosowanego kryterium falsyfikowalności czy też doświadczenia pozwalającego na podstawie zdań uniwersalnych i względności zdań bazowych, umożliwiły odróżnienie pomiędzy naukami empirycznymi i systemami metafizycznymi.

Ponadto istnym zagadnieniem będzie przekonanie cenzorów pracy naukowej, że dokonano postępu w nauce z wykorzystaniem reżimów logiki odkrycia naukowego, którego elementy między innymi:

- jako nie do końca jednoznaczne, sprowadzają się do potwierdzenia poprawności wnioskowania indukcyjnego, dedukcyjnego czy też redukcyjnego, stanowiąc zbiór zdań jednostkowych prowadzących do zdań uniwersalnych, prezentują nowatorską treść wobec wymogów praktyki,
- zostały pozbawione tożsamości zastosowanej logiki nowej wiedzy z psychologią wiedzy (eliminacja psychologizmu),
- rozwiązując problem demarkacji na podstawie zastosowanego kryterium falsyfikowalności czy też doświadczenia pozwalającego na podstawie zdań uniwersalnych i względności zdań bazowych, umożliwiły odróżnienie pomiędzy naukami empirycznymi i systemami metafizycznymi.

Nie ulega też wątpliwości, że owe „koło” dotyczy będzie zrównoważenia epistemologicznego (*episteme-wiedza*) i prakseologicznego znaczenia zaproponowanej innowacji jako zidentyfikowanego narzędzia przetrwania, którego ocena użyteczności sprowadza się do trudności wynikającej z relatywności prawdy i wynikającej z niej względności prawdopodobieństwa jako policzalności badanej przestrzeni w ramach przyjętego kryterium¹²².

Czy w związku z tym, wystarczającym aczkolwiek zasadniczym warunkiem postępu w nauce jest konieczna: wstępna weryfikacja ontologicznego znaczenia rozpatrywanego problemu naukowego na poziomie obszaru, dziedziny, dyscypliny oraz specjalności naukowej i na tej podstawie wystarczająca będzie w ramach należytej staranności negacja zasygnalizowanych powyżej problemów¹²³? Poszukiwanie odpowiedzi na to pytanie jako prawdopodobne subiektywne wykorzystanie reżimów logiki odkrycia naukowego, ukształtowane na określonym poziomie rozwoju cywilizacyjnego i indywidualnej świadomości, będzie w dalszym ciągu:

- próbą zbliżenia się do zrelatywizowanego terminu prawdy i prawdopodobieństwa poprawności rozumienia badanego zjawiska w oparciu o paradygmat powszechnej zgody,

- obciążone, wspomnianą wyżej, naturalną niezdolnością ludzkiego umysłu do przekonania się o sensowności swojego własnego rozumowania i wynikającej z tego implikacji,
- próbą zbliżenia się do zrelatywizowanego terminu prawdy i prawdopodobieństwa poprawności rozumienia badanego zjawiska,
- szacowane na podstawie egzystencjonalnego postępu, wyznaczonego prakseologicznym charakterem poznania, którego wartościowanie oraz uznanie skalibrowane będzie celami aksjologicznego rozumienia użyteczności.

Geopolityczne znaczenie badań bezpieczeństwa wobec współczesnych zagrożeń i wyzwań rozwoju cywilizacyjnego

Współczesne badanie bezpieczeństwa to wspomniane już poruszanie się pomiędzy obszarami wiedzy i niewiedzy o sobie oraz otaczającej nas rzeczywistości. Z poczucia niedoskonałości i tęsknoty ku temu, co być powinno, rodzi się wciąż na nowo potrzeba ludzkich działań w zakresie poznania¹²⁴. W tak ukształtowanej rzeczywistości, nadawanie jej właściwej treści zawiera się w odpowiedzialności człowieka, która wyraża swoje zaangażowanie w całość kształt problemów społecznych, określanych jako jego bezpieczeństwo. Rozróżnienie obu stanów rzeczy zawsze stanowiła jego świadomość w obszarze myśl – emocje – rzecz, wobec tego co potrzebuje do trwania, przetrwania i rozwoju. Poprzez wiedzę o zidentyfikowanym bycie jego poznaniu i koniecznej aktywności uzasadnionej aksjologicznie, projektował zawsze swoje przyszłe reakcje. To kryterium uświadomionych potrzeb w obszarze funkcjonowania między złem a dobrem umożliwiło mu wprowadzenie:

Do swojej egzystencji i pojmowania świata, rozróżnienia ryzyka rozumianego jako usprawiedliwionego wartościami decydowania. Usprawiedliwionego działania wobec zdywersyfikowanej wobec określonej degradacji bytu i zagrożeń reaktywności rozumianych chociażby jako obrony koniecznej czy też stanu wyższej konieczności.

Zastosowanie nauki, jak twierdzi Beck, jest wspólnie jej weryfikowaniem, wzbogacaniem wiedzą praktyczną, nowymi nie do końca naukowymi interpretacjami na skutek powiązań i kontaktów ośrodków decyzyjnych i władzy co powoduje, że nauka utraciła wyłączność na praktykę. Tym samym sukces nauki i nowe podejście do wiedzy powoduje niezależność i osłabienie powiązań pomiędzy jej popytem, a podażą spowodowaną chociażby pluralizacją ofert wiedzy i metodyczno-krytyczną refleksją¹²⁵. Powstała w ten sposób rozbieżność między niezależną praktyką badawczą i przymusem działania wynikającym z praktyki i polityki, w których wątpliwości muszą być systematycznie redukowane

¹²² K. Popper, *Logika odkrycia naukowego ...*, s. 350–383.

¹²³ W. Stróżewski, *Ontologia*, Wydawnictwo Aureus – Znak, Wydanie I, Kraków 2004.

¹²⁴ J. Świniariki, *O naturze bezpieczeństwa...*, s. 34.

¹²⁵ I. Chrzanowski, *Innowacje w wymiarze globalnym*, Transfer wiedzy, nr 4/2011, s. 43.

i znoszone przez warunki podejmowania decyzji¹²⁶. Ta rozbieżność nie do końca odpowiada interesom rynku zajmującego się bezpieczeństwem i profesjonalizacji naukowych grup eksperckich¹²⁷. Osobliwym podejściem do bezpieczeństwa, które ze względu na zawarte w nim problemy, jest wspomniane stanowisko Becka, który w pozycji zatytułowanej „Społeczeństwo ryzyka w drodze do innej nowoczesności” implikuje autorską konstrukcję nowych wniosków, które jako tak zwane problemy i pytania zamieszczono w rozdziałach tego opracowania i jako na dziś stanowiące zdobycze nauki badającej bezpieczeństwo ukształtowały jej strukturalne, systemowe, świadomościowo-kulturowe i kompetencyjne bariery.

Bezpieczeństwo narodowe jako dorobek społeczeństw demokratycznych stanowi środek zapewniający korzystanie przez każdą osobę z jej praw¹²⁸. Jednocześnie, o czym przekonują nas doświadczenia historyczne, usprawiedliwianie się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa państwa, często stanowiło przypadki łamania praw człowieka i podstawowych wolności. Z doświadczeń historycznych wynika, że polityczne wykorzystanie terminu bezpieczeństwo stanowi poważne niebezpieczeństwo dla demokracji konstytucyjnej. Jednakże i ich społeczna użyteczność dla demokratycznych formacji społeczno-ekonomicznych wymusza ich funkcjonowanie na zasadach podporządkowanych zasadzie demokratycznego państwa prawnego. W życiu zbiorowym nieodzowne są rozstrzygnięcia porządkujące o charakterze powszechnym i koniecznym, jakim jest prawo pozytywne. Właśnie za pośrednictwem prawa następuje sprzężenie zwrotne wpływu społeczeństwa na człowieka, które zaspokaja potrzebę jego bezpieczeństwa. Prawo pozytywne powinno mieć oparcie w wartościach absolutnych, inaczej jego uzasadnieniem staje się siła fizyczna¹²⁹. „Ci którzy w imię doraźnego bezpieczeństwa rezygnują z istotnych wolności nie zasługują ani na wolność ani na bezpieczeństwo”¹³⁰.

Generalnie konflikty i zagrożenia w globalnej polityce wypełniają funkcję integracyjną. Dzisiaj „globalne zagrożenie wskazuje na brak możliwości przetrwania i w ten sposób otwiera drogę do globalnych działań...”¹³¹, co ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania ponadnarodowych struktur. „Fundamentalna wieloznaczność współczesnych zagrożeń polega na tym, że popychają one do działań, które przy wykorzystaniu narzędzi demokracji deklarują jej restrykcyjne ograniczenia”¹³². Opisany w publikacji problem określa przedmiot badań oraz przestrzeń czasową zakresu pracy i terenu badań. Ujęcie

metodyczne przedmiotu rozważań wymaga rozwinięcia uzasadnienia dla zastosowanego operatu wyboru próby, przy założeniu, że anomalie występujące jako zagrożenia i wyzwania dla bezpieczeństwa rozwoju cywilizacyjnego w XXI wieku mają obecnie powszechny charakter. Przy identyfikacji współczesnych zagrożeń i wyzwań dla bezpieczeństwa rozwoju cywilizacyjnego w XXI wieku należy założyć możliwość: wyjaśnienia związków w ustalonych anomaliach jako zdań twierdzących lub pytających oraz elementów je kształtujących; ustalenia parametrów określonych elementów badanej struktury oraz ustalenia ich ilościowego oraz jakościowego wpływu na efektywność kształtowanego bezpieczeństwa w obszarze:

- Zagrożenia zewnętrznego (militarnego).
- Wewnętrznych zagrożeń ustrojowych (polityka, władza, elity władzy, monopol legalnej przemocy fizycznej, władza ekonomiczna, władza wspólnotowa i publiczna, wyobrażenia socjologiczne).

Uniemożliwiających ich podział dychotomiczny, zewnętrznych i wewnętrznych zagrożeń ustrojowych terroryzmem, a w tym terroryzmem politycznym (obejmujący jako odrębne wyszczególnienie nihilizm konstytucyjny i płaski legalizm spowodowany partykularnymi celami politycznymi).

Nauki jako zagrożenia oraz produkcji wiedzy o bezpieczeństwie.

Fundamentalna wieloznaczność współczesnych zagrożeń polega na tym, że wplatają się one we wszystkie obszary niezbywalnych uniwersalnych wartości, nawet tych podstawowych, w ramach cywilizacyjnej aktywności człowieka. W tej sytuacji należy rozważyć i uzyskać naukowe uzasadnienie przed społeczną akceptacją, chociażby na:

- bezpieczną postulowaną egzystencję w zamian za ograniczenie praw i swobód w procesie legalizacji precyzyjnie określonych norm ograniczających;
- zakresu przyzwolenia dla określonej prawem formalnym bezczynności,
- możliwości ograniczenia praw i swobód przy realnym i nieznanym dotąd zagrożeniu oraz braku formalnej legitymacji do ich ograniczenia, a wynikającego z prawa narodów do bezpiecznej egzystencji.

W tym polityczno-ustrojowym ujęciu bezpieczeństwa podmiotem badania są wszystkie jednostki mające własne interesy i wyrażające ambicje realizacji tych interesów. Mogą to być pojedynczy ludzie, różne grupy społeczne, narody oraz społeczności międzynarodowe. Jeżeli bezpieczeństwo przejawia się we wszystkich dziedzinach aktywności podmiotu, to ewentualne wyzwania, a tym samym struktura tego bezpieczeństwa będzie tożsama ze strukturą podejmowanych przez ten podmiot działań. W tej sytuacji kluczowym zagadnieniem w prowadzonych badaniach powinno być i jest realnie ukształtowane bezpieczeństwo jako wykonane zadanie państwa, chociażby poprzez:

¹²⁶ Zob. U. Beck, *Społeczeństwo ryzyka...*, s. 267.

¹²⁷ Dz.cyt., s. 249.

¹²⁸ S. Pikulski, *Karnomaterialne i kryminologiczne aspekty bezpieczeństwa państwa*, Warszawa 1996, s. 5

¹²⁹ L. Tyszkiewicz: *Teoria człowieka i społeczeństwa a polityka prawa*, (w:) „Filozofia prawa, a tworzenie i stosowanie prawa”, Katowice 1992, s. 73–80.

¹³⁰ U. Beck, *Władza i przeciwwładza w epoce globalnej*, s. 364

¹³¹ U. Beck, *Władza i przeciwwładza...*, s. 361.

¹³² Dz.cyt., s. 352.

Strategię bezpieczeństwa rozumianą jako teoria i praktyka kierowania sprawami bezpieczeństwa danego podmiotu przez indywidualnego lub zbiorowego decydenta.

Uwzględnienie celów bezpieczeństwa oraz sposobów ich osiągnięcia poprzez etykę oraz materializację zasad demokratycznego państwa prawnego jako gwarancji bezpieczeństwa.

Tym samym takie badania powinny uwzględniać konstytucyjny paradygmat godności człowieka wobec problemów bezpieczeństwa oraz to, że badania nad zarządzaniem bezpieczeństwem, edukacja dla bezpieczeństwa to nauka, która powinna być rozumiana jako zagrożenie oraz produkcja wiedzy o bezpieczeństwie¹³³.

W prowadzonych badaniach należy pamiętać, że proces organizacji bezpieczeństwa stanowi zawsze zbiór czynności wykonywanych w celu osiągnięcia celu głównego i celów pośrednich w określonym czasie obejmującym: przedmiot i zakres działania, czas na podjęcie i wykonanie systemu, koszty systemu i ryzyko. Ponadto czynności organizacyjne kształtujące system bezpieczeństwa to zharmonizowane planowanie, harmonogramowanie i realizacja oraz kontrola zadań ochronnych składających się na realizację tych celów.

Interesujące w tej sprawie są też wyeksponowane wyżej poglądy Becka, z których wynika, że w procesie utraty pewności nauki w odbiorze społecznym wzrasta rola praktyków, to unaukowanie ich wersji powoduje odbieraną społecznie reprezentatywność i prawdziwość¹³⁴. W związku z tym nauka przesuwa na praktyków wyłączność odpowiedzialności za redukcję niepewności¹³⁵. Ponadto, co wydaje się być bardzo istotne w tej sprawie, ten sam autor stwierdza, że:

Proces uświadomienia w nauce ryzyka myśli być rekonstruowany jako walka konkurencyjnych częściowo przeciwstawnych nakładających się roszczeń do racjonalności¹³⁶. W fazie unaukowania bezpieczeństwa zmieniają się miejsca i uczestnicy produkcji wiedzy. Adresaci nauki w administracji, polityce, gospodarce i opinii publicznej stają się współproducentami społecznie uznanego poznania (nauki). „Przyczyna krytyki nauki nie leży w irracjonalności krytyków, ale w tym, iż racjonalność naukowa zawiodła wobec rosnącego ryzyka i zagrożeń cywilizacyjnych”¹³⁷.

W prowadzonych badaniach wyzwania i ich globalne znaczenie to z kolei dylematy, przed jakimi stoi podmiot (społeczność międzynarodowa, państwo) w rozstrzygnięciu spraw bezpieczeństwa. Często generowane są przez partnerów i sojuszników, którzy prezentują pewne oczekiwania, windują standardy obowiązujące w sojuszach lub koalicjach. Podjęcie wyzwania łączy się z koniecznością wysiłków i poniesienia pewnych kosztów, co stwarza z kolei dodatkowe szanse w przyszłości.

We wspomnianych dokumentach nazywanych strategiami bezpieczeństwa narodowego identyfikowane są wyzwania oraz zagrożenia zewnętrzne i wewnętrzne dla bezpieczeństwa państwa, które w ujęciu systemowym obejmują koncepcję bezpieczeństwa narodowego, cele i zadania sektorowe i które obejmują bezpieczeństwo: zewnętrzne, militarne, wewnętrzne, obywatelskie, społeczne, ekonomiczne, ekologiczne oraz informacyjne i telekomunikacyjne. Określone w tych dokumentach wyzwania są konsekwencją sprzężonych ze sobą procesów politycznych, ekonomiczno-społecznych, demograficznych i ekologicznych o zasięgu często wykraczającym daleko poza granice kraju. W związku z tym, jak wynika z doktryny i praktyki, rodzaje i źródła zagrożeń dla bezpieczeństwa militarnego jak też niemilitarnego nie stanowią dziś podziału dychotomicznego¹³⁸.

Z doktryny wynika, że władza polityczno-gospodarcza na świecie nieprzerwanie wzmacnia swój rozwój dzięki stałemu dostępowi do instytucjonalnych, kognitywnych (poznawczych) warunków i możliwości produkcji oraz produkcyjnej, innowacyjnej siły nauki. Ponadto dla kapitału innowacje techniczne były zawsze kluczową strategią rynku i władzy¹³⁹. Dużo rzadziej zdajemy sobie sprawę z konfliktu zachodzącego między potrzebą osobistego bezpieczeństwa, a twórczością i innowacją. Nowe idee naukowe... zaburzają stabilność środowiska, w którym żyjemy (należy się uczyć, samokształcenie np. teoria strun, brany). Owe idee stwarzają nowe zagrożenia dla człowieka związane z ryzykiem i niebezpieczeństwem¹⁴⁰. Rozwijająca się globalizacja jako druga nowoczesność, obejmująca też transfer wiedzy, wymusza dla swojego bezpieczeństwa uwzględnienie ryzyka występującego pomiędzy:

Udziałem nauki w kształtowaniu polityki reprezentowanej przez ponadnarodową konsolidację państw oraz cytowanego wcześniej pojmowania nauki jako zagrożenia oraz produkcji wiedzy o bezpieczeństwie. Transnarodowej społeczności korzystającej z nauki i wiedzy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa. Aktorami gry rynkowej korzystającymi z nauki i wiedzy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa oraz ewentualnego pojmowania nauki jako zagrożenia.

Nawet wstępna analiza współczesnych zagrożeń i wyzwań dla bezpieczeństwa oraz problemów związanych z jego badaniem powoduje, że naukowe ich ujęcie musi obejmować podejście holistyczne, działalność mającą na celu czynienie myśli jaśniejszymi przy pomocy narzędzi logicznych przy wykorzystaniu wiedzy z różnych dyscyplin naukowych. Nie podlegający dyskusji jest fakt potrzeby zachowania bezpieczeństwa, które w oparciu o strukturę ludzkiego działania i współdziałania wobec zagrożeń opisanych w naturalnych sekwencjach zdarzeń, wymaga uporządkowanych odpowiedzi na racjonalnie postawione pytania, których forma z uwagi na potrzebę

¹³³ Dz.cyt., s. 4.

¹³⁴ U. Beck, *Społeczeństwo ryzyka*, s. 278–279.

¹³⁵ Dz.cyt., s. 268–269.

¹³⁶ Dz.cyt., s. 76.

¹³⁷ Dz.cyt.

¹³⁸ Por. P. Sienkiewicz, *Teoria bezpieczeństwa systemów...*

¹³⁹ Dz.cyt., s. 184–185.

¹⁴⁰ J. Kozielski, *O godności człowieka*, s. 45.

związości opracowania sprowadza się do następujących bloków tematycznych, stanowiących też zakres praktycznych zadań zmierzających do osiągnięcia zamierzonych celów. Tym samym nie można wykluczyć, że współczesne anomalie wynikają z niemożliwości uzyskania odpowiedzi na następujące pytania:

Czy współczesna nauka o bezpieczeństwie i wypełniająca ją paradygmaty skutecznie weryfikują i wzbogacają wiedzę praktyczną, nowymi interpretacjami na skutek powiązań i kontaktów ośrodków naukowych, decyzyjnych i władzy?

Czy stanowisko Becka wobec społeczeństwa ryzyka w drodze do innej nowoczesności słusznie eksponuje błędy w badaniu bezpieczeństwa, które nie uwzględnia katastroficznego potencjału nawet małego zagrożenia i ryzyka, a ogranicza się do szacowanego i skwantyfikowanego prawdopodobieństwa negatywnego zdarzenia, które kształtuje wyłącznie techniczną manipulację?

Czy to samo stanowisko Becka, słusznie zarzuca nauce, że:

spotykając się sama ze sobą rozszerza swój metodyczny sceptycyzm i osłabia swoją reputację;

systematycznie produkowana niepewność w procesie unaukowienia przenosi się na zewnętrzne relacje nauki i społeczeństwa, co stanowi istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa;

pozbawiając się metodycznej pewności powoduje upadek jej potęgi;

wraz z rozwijającą się ilością naukowych ekspertów następuje możliwość ich wyboru przez odbiorców i wygodny dla nich dobór ekspertów;

złożoność problemów powoduje przyznanie odbiorcom możliwości selekcji tej wiedzy, a politycy i praktycy mogą dokonywać wyborów grup eksperckich i wzajemnie przeciw sobie ich wygrywać;

rozwijając się powoduje przeniesienie źródeł niebezpieczeństwa, które już nie leży w niewiedzy lecz w wiedzy?

Jakie zagrożenia geopolityczne i społeczne niesie dominacja zawężonego do rachunku ekonomicznego racjonalność nauki, preferowanej logiki egzystencji, konsumpcjonizmu nad logiką produkcji ryzyka?¹⁴¹

Czy globalne podejście do ryzyka spowodowane przymusem działania wynikającym z praktyki i polityki przyczynia się do tego, że pomnażanie wiedzy nie prowadzi do wzrostu jej pewności?

Czy ignorowanie przez administrację państwową i uczelnianą osobliwości pracy twórczej poprzez otoczenie jej zbiorem biurokratycznych przepisów paraliżuje naukową aktywność i kreuje konflikty?

Czy we współczesnym świecie utrata swoich wpływów przez cywilizację zachodnią:

- wymaga ustrojowych zmian ewolucyjnych;
- reorientacji aksjologicznej;
- spowoduje globalne konflikty wewnątrz kulturowe;
- wynika z odrzucenia westernizacji, reformizmu, który hamuje procesy modernizacji?

Czy zapewnienie militarne i niemilitarne bezpieczeństwa wymaga zmian w stosowanych zasadach i sposobach funkcjonowania poszczególnych elementów systemów bezpieczeństwa ujmowanych w doktrynach?

Czy walka o władzę i zapewnienie militarne i niemilitarne bezpieczeństwa w zwesternizowanych społeczeństwach związane będzie z koniecznością zbiorowych reakcji na skrajne poglądy polityczne oparte na:

- narodowych wartościach;
- biedzie, frustracji;
- krzywdzie opartej w historii;
- walce o rzekomą suwerenność (terror polityczny);
- stosowaniem polityki dyskryminacji?

Czy rację ma Mills stwierdzając, że:

• współczesne elity władzy stanowią triumwirat elit biznesu, elit politycznych i militarnych, które jako praktycznie jedyne, sprawują władzę i jak ten stan rzeczy może skutecznie kształtować bezpieczeństwo światowe?

• wskazane wyżej elity powstają w procesie racjonalizacji podziału zysków we wszystkich społeczeństwach przemysłowych, co implikuje załamanie się polityki jako areny debaty społecznej oznaczającej przesunięcie dyskusji na czysto formalny poziom?

• czy tym samym, dochodzi do degradacji demokracji poprzez między innymi przejście przez te grupy realnej władzy uwzględniające utrzymanie społecznej iluzji o jej posiadaniu przez wybieranych przedstawicieli?

Czy w niedalekiej przyszłości mogą występować zaburzenia w kształtowaniu bezpieczeństwa spowodowane działaniami wynikającymi z braku tak zwanej wyobraźni socjologicznej jako reakcji, obejmującej refleksję społeczną spowodowaną trudnościami w zrozumieniu własnego miejsca i roli, warunków sensownego życia oraz wizji ludzkiego, społecznego świata?

Jeżeli w zglobalizowanym świecie zagrożenia będą wynikać z władzy ekonomicznej, rozumianej jako rodzaj stosunków społecznych, polegających na tym, że jedni mają możliwość narzucania swej woli innym, zmuszając drugich do określonych zachowań i kontrolowania ich poprzez czynniki ekonomiczne, to będą one kształtowane wyłącznie poprzez:

- własność i przymus ekonomiczny;
- wiedzę i posiadanie władzy politycznej;
- podmioty władzy ekonomicznej, którymi mogą być instytucje, państwo, organizacje międzynarodowe, a także poszczególni ludzie?
- Jeżeli wspomniana dzisiaj nauka przestała być uporczywym szukaniem prawdy przez wybitne jednostki, stała się intensywną eksploracją przez zinstytucjonalizowane zespoły ludzkie różnych obszarów rzeczywistości materialnej, to czy takie ujęcie aktywności intelektualnej aktywności człowieka, wymuszone prakseologią i konsumpcjonizmem może nieść wyłącznie zagrożenia poprzez potencjał niezbadanych następstw?

Jak daleko rozbudowana troska o bezpieczeństwo będzie zagrażać jemu samemu i czy bezpieczeństwo

¹⁴¹ U. Beck, *Społeczeństwo ryzyka...*, s. 14–17.

jako wartości określone prawem stanowiące narzędzie ochrony tych wartości usprawiedliwia:

- uszczuplenia praw i swobód obywatelskich uzasadnione wygodnym życiem i konsumpcjonizmem;
 - dystrybucję niepotwierdzonych informacji o zagrożeniu (handel strachem) jako manipulacji ukierunkowanej na uzyskanie poparcia dla decyzji politycznych?
- Jakie ryzyka niesie konsumpcjonizm, a w tym:
- co będzie łączyło racjonalizm z dobrobytem i kulturą konsumpcji, a dobrostanem¹⁴²;
 - czy brak odpowiedzialności to kryzys moralności;
 - czy spekulacje finansowe oraz chciwość to zło?

Jakie będą wizje i cele strategiczne zrównoważonego rozwoju w gospodarce opartej na wiedzy i jak przyszłość ukształtuje społeczną odpowiedzialność biznesu¹⁴³?

Jak już wspomniano, w praktyce naukowego badania zagrożeń obejmujących paradygmaty militarne i niemilitarne bezpieczeństwa w systemie bezpieczeństwa państwa występuje, określone przepisami prawa, zawężenie szerokości ujęcia problematyki badawczej i terenu badań wynikające z treści ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (DzU z 2010 r., nr 182, poz. 1228). Powyższe też stanowi istotne ograniczenie dla podmiotów badających, co między innymi implikuje wpływ na postęp w badaniach nad bezpieczeństwem. Ponadto w przedmiotowej sprawie zarówno wyekspozowana powyżej reglamentacja może być wartościowana negatywnie i pozytywnie, o czym przekonuje uzasadnienie, z którego wynika, że wątpliwości nauki lub jej słabości mogą być wykorzystane do kreacji zagrożeń i powodowania niebezpieczeństwa. Jednakże owa dualistyczna forma wpływa na konsekwencje wynikające ze stosowania ochrony informacji, uzasadnionych bezpieczeństwem, co implikuje następujące pytania:

Czy większe zagrożenie dla bezpieczeństwa państw stanowi upublicznianie wiadomości o zalegalizowanym przez mocarstwa naruszenia praw narodów, czy też takie zagrożenie dla bezpieczeństwa militarne i niemilitarne wynika z faktu ich istnienia?

Czy ujawnione przypadki rzekomych naruszeń prawa międzynarodowego podczas misji militarnych i ich materialno-karne sądowe rozstrzygnięcie, w kraju wysyłającym na misje wojskowe ich podejrzewanych sprawców, wpływa na zmniejszenie motywu reakcyjnego w postaci odwetowych akcji terrorystycznych?

Czy z treści elementów cybernetyki społecznej, z których wynika, że „nie leży w interesie narodu świadome... przyniesienie uszczerbku wydolności sił zbrojnych, świadome wystawianie interesów kraju za granicą na szwank, świadome ryzykowanie życiem naszych obywateli lub też świadome ujawnianie szczegółów dotyczących operacji specjalnych, może usprawiedliwiać

nieskrępowane prawo do maskowania przejawów złego rządzenia i wprowadzania w błąd opinii publicznej pod osłoną ciemności tajemnic?¹⁴⁴.

Czy w tej sytuacji upublicznienie takich informacji, które powinny być chronione ustawową reglamentacją, to tylko naruszenie reguł ostrożności poprzez zaniechanie czy też ignorancja i arogancja władzy?

Czy nie jest tak, że:

- bezpieczeństwo powinno zamykać się w obowiązku przestrzegania i podporządkowaniu się konstytucji;
- „polityka nie powinna posługiwać się motywami, które trzeba ukrywać;
- jedyną słuszną polityką jest ta, która ustawy traktuje jako święte, nienaruszalne¹⁴⁵;
- istnieją wolności, które zniewalają poprzez zagrożenia i ryzyka;
- sprawiedliwość powinna mieć większą wartość niż dobro w realizacji polityki?

Resumując, w tej sytuacji współczesna arystotelesowska refleksja na temat filozofii i nauki o bezpieczeństwie oraz polityki powinna ostatecznie sprowadzać się do tego, że:

wtedy gdy nauka staje się wyłącznie polityką, to albo nauka jest skorumpowana albo polityka;

powyższy stan rzeczy w dalszej deformacji rzeczywistości utrudnia udzielenie odpowiedzi na pytania, czy polityka jest funkcją prawa czy prawo jest funkcją polityki?

W tej sytuacji największe zagrożenie i wyzwanie dla bezpieczeństwa w XXI wieku stanowić może arendtowska banalność zła, rozumiana jako relatywne pojmowanie bezpieczeństwa, gdzie silniejszy nie będzie musiał być odpowiedzialny wobec uniwersalnych wartości.

Wnioski

Zaprezentowane rozważania służą poszukiwaniom sposobu rozróżnienia w badaniach nad bezpieczeństwem, między wiedzą i niewiedzą oraz wstępnej identyfikacji źródeł tej niewiedzy. Natomiast wnioskowanie w przeprowadzonych rozważaniach stanowi proces oparty na zgodzie powszechnej wobec prawdziwości zaprezentowanych i wykorzystanych głównie teorii naukowych: Kuhna, Poppera, Becka, Kahnemana i Penrose'a. Mając na uwadze typologię analizy jako badania, zaprezentowane opracowanie stanowi typowy i konieczny rodzaj skoordynowanych czynności analitycznych. Na podstawie uzyskanych jej wyników możliwe jest sformułowanie pragmatycznych wniosków zapewniających obiektywne poznanie rzeczywistości, które mogą być wdrożone do praktyki poprzez wyniki badań w celu poprawy efektywności kształtowanego bezpieczeństwa. W tej sytuacji autor opracowania doszedł do przeświadczenia na podstawie swojej świadomości pojmowanego bezpieczeństwa oraz założonej

¹⁴² A. M. Zawadzka, *Ryzyka kultury konsumpcji – pomiędzy dobrobytem i kulturą konsumpcji a dobrostanem, Podmiotowość dla rozwoju, IV Pomorski Kongres Obywatelski, Gdańsk 2011, s. 71–75.*

¹⁴³ J. Czerna-Grygiel, *Zrównoważony rozwój przedsiębiorstwa w gospodarce opartej na wiedzy, [w:] Transfer wiedzy w ekonomii i zarządzaniu, Akademia Morska w Gdyni, 2011, s. 92–108.*

¹⁴⁴ Z wystąpienia Bernarda Levina ministra spraw wewnętrznych w rządzie M. Thatcher wygłoszonego przed angielskim parlamentem 21 grudnia 1988 roku.

¹⁴⁵ Zob. M. Szyszkowska, *Europejska Filozofia prawa i filozofia człowieka, Warszawa 1989, s. 98.*

relatywnej poprawności własnego procesu myślowego, że treść zaprezentowanych wniosków rozumiana jako wynikanie, powinna obejmować elementy klasyfikacyjne w prowadzonych rozważaniach, to jest:

I. Weryfikację hipotezy jako założenia do przypuszczalnego rozwiązania w prowadzonych przez autora publikacji rozważaniach, sprowadzających się do stwierdzenia, że jedynie charakteryzujące się zmiennością wyzwania i zagrożenia w XXI wieku, jako anomalie, wymuszają rewolucję naukową w naukach o bezpieczeństwie jako warunku zapewniającym w przyszłości militarne i niemilitarne bezpieczeństwo wymagałoby:

W przypadku jej potwierdzenia, wskazanie na pojawienie się oraz zidentyfikowanie przez naukę i praktykę zagadnień nadzwyczajnych, które wyłaniają się w szczególnych okolicznościach i które obejmują:

- szczególne i nierozpoznane kategorie problemów w obszarze bezpieczeństwa;
- brak kształtującego się aspektu analogii, szczególnej kategorii problemów do problemów nauki normalnej;
- naruszenie w praktyce i teorii bezpieczeństwa terminu „reguła”;
- brak upowszechnionego przez naukę i jej środowisko wzoru pojmowania bezpiecznej rzeczywistości;
- nieistniejący podstawowy i właściwy zbiór pojęć oraz teorii, wystarczający do uznania go za tworzący podstawy nauki o bezpieczeństwie, poprzez określony system przekonań, potwierdzonych testami oraz spełniający warunki empirycznego systemu teoretycznego reprezentujących określone poglądy na temat bezpieczeństwa;
- ustalone czynniki zewnętrzne i wewnętrzne, które naruszają ciągłość tradycji naukowej;
- występujące kryzysy w teorii jako pojawiające się zjawiska sprzeczne z dotychczasowymi paradygmatami;
- występujący wśród członków społeczności naukowej zajmującej się bezpieczeństwem brak konsensusu co do oceny swoich przeszłych i obecnych osiągnięć;
- pojawianie się alternatywnych teorii, które potwierdzają się w niebezpiecznym środowisku;
- dotychczasowe sposoby rozwiązywania problemów naukowych poprzez prowadzenie prac naukowych i sposoby oceny wyników tych działań, które nie nadążają za wymaganiami praktyki oraz odzwierciedlają na podstawie ustalonych nowych problemów świadomość istotnych braków w nauce o bezpieczeństwie;
- wyselekcjonowane i ustalone sposoby pozyskiwania materiału naukowego i sposoby badawcze, które nie przyczyniły się do wyjaśnienia wszystkich zjawisk uznawanych za problematyczne przy wykorzystaniu zastosowanych pojęć (metody naukowe) i które nie mogą stanowić obecnie wystarczającego paradygmatu metody naukowej na skutek niedopasowania;
- występujące przypadki zawodności dotychczasowych systemów klasyfikacyjnych cech grupowych i diagnostycznych, które nie odzwierciedlają ich właściwości, przyczyn i skutków.

W przypadku niepotwierdzenia hipotezy o potrzebie przeprowadzenia rewolucji naukowych w naukach o bezpieczeństwie, proces badawczy i praktyka doprowadziłyby do wyniku, z którego wynikłoby, że:

- obowiązujące w naukach o bezpieczeństwie teorie i pojęcia są twórcze poznawczo i tym samym umożliwiają szczegółowe wyjaśnienie wszystkich przewidywanych i zidentyfikowanych obecnie zjawiskowo zdarzeń;
- wśród członków społeczności naukowej zajmującej się bezpieczeństwem istnieje konsensus, co do oceny swoich przeszłych i obecnych osiągnięć;
- istnieje właściwy zbiór pojęć i teorii wystarczający do uznania go za tworzący podstawy nauki o bezpieczeństwie poprzez określony system przekonań oparty na podstawach ontologicznych, epistemologicznych i metodologicznych, potwierdzonych dedukcyjnymi testami i spełniający warunki empirycznego systemu teoretycznego reprezentującego określone poglądy na temat bezpieczeństwa;
- istnieje upowszechniony przez tę naukę i jej środowisko wzór pojmowania bezpiecznej rzeczywistości;
- czynności i sposoby rozwiązywania problemów naukowych poprzez prowadzenie prac naukowych i sposoby oceny wyników tych działań sprostają wymaganiom praktyki oraz odzwierciedlają, na podstawie ustalonych problemów, świadomość braków w nauce o bezpieczeństwie i nie stanowią anomalii;
- sposoby pozyskiwania materiału naukowego i sposoby badawcze przyczyniły się do wyjaśnienia wszystkich zjawisk uznawanych za problematyczne przy wykorzystaniu zastosowanych pojęć (metody naukowe) i stanowią obecnie jej podstawowy i wystarczający paradygmat metody naukowej interdyscyplinarnej wiedzy, rozumianej jako naukowe dopasowanie;
- nie zawodzi obowiązujący system klasyfikacyjny, z uwagi na jego istotne i wyjątkowo użyteczne znaczenie, a dysponowanie sposobem wartościowania zagrożeń na podstawie ich właściwości, cech grupowych oraz cech diagnostycznych oraz przypisanych do nich parametrów odzwierciedla właściwości, umożliwia wyjaśnienie ich przyczyn i skutków.

II. Dotychczasowe doświadczenia i wyniki prac badawczych oraz próby wyjaśnienia w zakresie zidentyfikowanych wyzwań i zagrożeń w XXI wieku, jako warunku zapewniającego w przyszłości militarne i niemilitarne bezpieczeństwo na skutek ich złożoności i zmienności, powoduje kształtowanie się zbyt szerokiego pasa nieostrości między naukowym dopasowaniem naszej ogólnej wiedzy wobec interdyscyplinarnej nauki o bezpieczeństwie, co nie do końca pozwala na dokonanie w miarę precyzyjnej oceny:

- czy owe zagadnienia nadzwyczajne stanowią anomalie czy też zdarzenia wyłącznie sfalsyfikowane empirycznie oraz teoretycznie, reprezentujące określone poglądy na temat tego bezpieczeństwa;

- czy dotychczasowe sposoby rozwiązywania problemów naukowych poprzez prowadzenie zaprojektowanych prac naukowych i sposoby oceny wyników tych działań nadążają za wymaganiami militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa w XXI wieku;
- czy określone doświadczeniem i nauką wyzwania i zagrożenia w XXI wieku rzeczywiście jako niemożliwy do ostatecznego określenia rozmyty zbiór elementów zapewnia bezpieczną egzystencję;
- czy upowszechniony przez naukę i jej środowisko wzór pojmowania przyszłej i bezpiecznej rzeczywistości jest rzeczywiście ukształtowany na podstawie uzasadnionego przekonania o postępie w naukach o bezpieczeństwie na skutek jej twórczego oraz uznanego za znaczny wkład do tej nauki;
- czy wyłącznie rozwój informatyki jest w stanie, w oparciu o symulacje, przesunąć granice ludzkiej wyobraźni podczas badań nad bezpieczeństwem i czy konieczne jest przekroczenie, i jakich, granic poznania, które ustrzeże nas przed indywidualnym i zbiorowym niebezpieczeństwem.

Poznanie naukowe i jego reprezentacja poznawcza w badaniu natury bezpieczeństwa powoduje, że:

Badanie bezpieczeństwa wobec złożonych wyzwań i zagrożeń w XXI wieku, jest koniecznością, która wymaga systematycznego i równoległego badania paradygmatów nauki o bezpieczeństwie, albowiem:

- owe zagrożenia stanowiące chociażby skutki uboczne i ustalony już istotny element zbiorowego niebezpieczeństwa z uwagi na złożoność jego potencjału, powoduje konieczność zdiagnozowania ich w kategorii anomalii, które uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia rewolucji naukowej w naukach o bezpieczeństwie;
- dominującą rolę w postępie cywilizacyjnym w zakresie podniesienia poziomu bezpieczeństwa odgrywa prowadzenie badań naukowych ukierunkowanych na zdiagnozowanie zagrożeń, które tym samym może uzasadniać konieczność przeprowadzenia rewolucji naukowej w naukach o bezpieczeństwie i osiągnięcie założonych celów bezpieczeństwa;
- ile brak postępu w naukach przyczynia się do ich upadku, to postęp w naukach o bezpieczeństwie będzie determinantem podniesionego poziomu bezpieczeństwa i kultury bezpieczeństwa, poprzez chociażby ukształtowane badaniami zewnętrzne relacje nauki ze społeczeństwem;
- zaniechanie tego procesu stanowi źródło zagrożeń dla militarnego i niemilitarnego bezpieczeństwa;
- badanie paradygmatu w obszarze bezpieczeństwa i jego zmiany powinno obejmować także zrewidowanie ogólnej metodologii badań naukowych odnoszących się nie tylko do bezpieczeństwa oraz analizę stanu wiedzy w zakresie badania postępu w innych naukach, które mogą mieć znaczenie dla bezpieczeństwa.

Jednym z podstawowych utrudnień w prowadzonych badaniach nad wyzwaniami i zagrożeniami w XXI

wieku mającymi wpływ na militarne i niemilitarne bezpieczeństwo jest:

Precyzyjne zdefiniowanie przedmiotu badań, które może umożliwiać wstępną w nim identyfikację i określenie, czym są dla niego anomalie, poprzez:

- przyjęte kryteria reprezentatywności doboru próby, która pozwala uzyskać pewną wiedzę także o niebadanych podmiotach przy założonej i określonej z uzasadnieniem ich istotności,
- wyjaśnienie związków w ustalonych anomaliami z obszarem badań, które powinno zakładać ustalenie w kategoriach zbiorów rozmytych, parametrów określonych elementów badanej struktury oraz ustalenie ich ilościowego oraz jakościowego wpływu na efektywność kształtowanego na terenie badań bezpieczeństwa;
- praktyka naukowego badania ich przedmiotu, który na podstawie chociażby ustawy o ochronie informacji niejawnych zawęży szerokość ujęcia problematyki badawczej i generalnie terenu badań z uwagi na uzasadnioną prawem zakresową reglamentację dostępu do danych (ograniczony zakres podmiotowy i przedmiotowy);
- zmniejszające się możliwości holistycznego podejścia do badań nad bezpieczeństwem, o implikacji ich obiektywnych wyników z uwagi na odpowiadającą interesom polityki i rynku takich badań oraz niemożliwej do oceny profesjonalizacji naukowych grup eksperckich.

III. Geopolityczne znaczenie społeczeństwa ryzyka i badań naukowych bezpieczeństwa jako wartości w granicach racjonalności ludzkiego poznania powoduje, że:

- współczesny podział świata oparty o sojusze, wspólnoty i inne ponadnarodowe struktury sprawia, że konflikty i zagrożenia w globalnej polityce wypełniają funkcję integracyjną tych wspólnot, której obszary powinny obejmować zcentralizowane i pozbawione wewnątrz politycznych podziałów badania w obszarze naukowego kształtowania bezpieczeństwa, które obejmowałyby:
 - badania w niebezpiecznym środowisku określonym rodzajowo;
 - badania w środowisku społeczności naukowej i akademickiej;
 - współpracę instytucji naukowo-badawczych bez względu na podmiot założycielski;
 - zarządzanie własnością intelektualną w instytucjach badawczych;
 - finansowanie innowacji, komercjalizacji wiedzy i doświadczenia;
 - politykę państwową i politykę wspólnot, wyłącznie kreującą obiektywne instrumenty wsparcia rozwoju badań nad bezpieczeństwem jako wykreowanie koniecznych powiązań i kontaktów ośrodków naukowych, decyzyjnych i ośrodków władzy.

Kształtowanie militarne i niemilitarne bezpieczeństwa poprzez współczesne zagrożenia i wyzwania

wymuszają na rządzących organizowane politycznych społeczności i wspólnot w oparciu o ich aksjologiczne uzasadnienie, które powinno uwzględniać:

- konsekwencje preferencji pewnych wartości nad innymi, które współcześnie obejmowałyby drugą nowoczesność (globalizm); problemy metagry (przywiązanie do starej światowej polityki) i autariki (strategia kapitału);
- podmiotowość każdego człowieka jako świadomość siebie samego, w systemie wartości, którą obejmuje podział dobrobytu, zjawisko dobrostanu i społeczeństwo podziału ryzyka;
- zagrożenia ustrojowe wynikające z jakości polityki, władzy i jej elit, monopolu legalnej przemocy fizycznej, władzy ekonomicznej, władzy wspólnotowej i publicznej oraz wyobraźni socjologicznej;
- paradygmat godności człowieka wobec problemów bezpieczeństwa, nihilizmu konstytucyjnego, płaskiego legalizmu spowodowanego patrykularnymi celami politycznymi władzy.

Współczesne zagrożenia i wyzwania obejmują też jakość edukacji dla bezpieczeństwa, jakość badań nad bezpieczeństwem i jako konflikt zachodzący między potrzebą osobistego i zbiorowego bezpieczeństwa a twórczością i innowacją identyfikują naukę jako:

- produkcję wiedzy o bezpieczeństwie i zagrożenie z uwagi na brak reglamentacji adresatów jej wyników;
- źródło wątpliwości w nauce, które jako potencjał niezbadanych do końca następstw, może być wykorzystane do kreacji zagrożeń i powstania niebezpieczeństwa spowodowanego zawężeniem działań człowieka do rachunku ekonomicznego, preferowania logiki konsumpcjonizmu nad logiką produkcji ryzyka.

Z doświadczeń nauki wynika, że unaukowanie ryzyka staje się samo w sobie problemem naukowym,

gdzie w tej sytuacji konieczne byłoby ujawnienie sprzeczności i trudności, które występują we wzajemnych relacjach pomiędzy praktyką a dyscyplinami w multidyscyplinarnej rzeczywistości, która powinna uwzględniać, że:

- w zaawansowanej nowoczesności społeczna produkcja występujących zagrożeń i ryzyk wykazuje zależność od wiedzy jako jej produktu opartego o standardy własnej racjonalności, które tworzą polityczno-gospodarcze definicje prawdy, wywołując tym samym kryzys naukowego autorytetu poprzez niejasność ryzyka, którym operują;
- nieprawdą jest, że nie zawsze ryzyka występują tam, gdzie się ujawniają skutki i symptomy, albowiem koniunkturalna sterowalność procesów uznawania ryzyka wynika głównie z interpretacji przyczynowo-skutkowych;
- nie możemy też mówić o nieprzewidywalności skutków ubocznych, albowiem są one wytwarzane, a problem owej nieprzewidywalności wynika głównie z różnicy opartej na naukowej umiejętności pomiędzy oszacowaniem i obliczalnością.

Sugerowane przez autora konieczne unaukowanie problemu transferu wiedzy i komercjalizacja wiedzy pozwala, jego zdaniem, na:

zidentyfikowanie źródeł zagrożeń dla tego procesu, których uporządkowany zbiór stanowią siły motoryczne i bariery: strukturalne, systemowe, świadomościowo-kulturowe oraz kompetencyjne,

ujawnienie sprzeczności oraz trudności, które występują we wzajemnych relacjach pomiędzy obszarami, dziedzinami i dyscyplinami wiedzy w multidyscyplinarnej bezpiecznej rzeczywistości.





Małgorzata Kochańska

Akademia Marynarki Wojennej
im. Bohaterów Westerplatte
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Gdynia

Pieniądz i jego implikacje w gospodarce

Money and its implications in economy

*Ale kto ma pieniądze, ten ma wszystko w ręku:
Jego władza, jego są prawa i urzędy;*
Jan Kochanowski¹

Wstęp: Niniejszy artykuł jest przyczynkiem do szerszej dyskusji na temat roli pieniądza we współczesnej gospodarce, jego funkcji oraz oddziaływania na gospodarkę oraz jego przyszłości. Z uwagi na charakter pracy zawarte w nim treści są sygnałowe i z pewnością nie zaspokoją wiedzy wnikliwego Czytelnika².

Summary: The article is a contribution to a broader discussion on the role of money in the modern economy, its function and impact on the economy and its future.

Keywords: money, economy, economics, economic security

Przedstawione zagadnienia oparte są głównie na pracy Jamesa G. Ricarda, prawnika amerykańskiego, regularnego komentatora finansów, z jego jednej z ostatnich prac pn.: „Śmierć pieniądza. Nadchodzący upadek Międzynarodowego Systemu Walutowego, opublikowanej w 2014 roku, a wydanej w Polsce w roku 2015. We Wprowadzeniu czytamy: „Śmierć pieniądza to książka o upadku dolara, a co za tym idzie, także o możliwym załamaniu się międzynarodowego systemu monetarnego, ponieważ jeśli świat straci zaufanie do dolara, żadna inna waluta nie będzie gotowa zastąpić go w roli waluty rezerwowej świata. Dolar jest fundamentem globalnego systemu monetarnego. Jeżeli on upadnie, razem z nim na dno pójdzie cały system, ponieważ dolar i system to jedno”³.

Dlaczego pieniądz i skąd się pojawił w życiu człowieka? Jaką rolę i funkcję pełni w gospodarce? Co stanowi zagrożenie dla narodowych gospodarek i gospodarki światowej? Na te pytania próby odpowiedzi znajdują się poniżej: od przeglądu definicji pieniądza, krótkiej historii jego pojawienia się w społeczeństwach, po funkcje, cechy i ceny pieniądza. Szeroko przedstawiono (jak na tę pracę) takie zjawiska ekonomiczne, jak inflacja i deflacja, które wymuszają kontrolę nad podażą pieniądza. W epoce globalizacji charakteryzującej się głównie wzmożeniem i przepływem dóbr, kapitałów i siły roboczej w skali dotąd niespotykanej, przy szybkim rozwoju transportu, komunikacji, telekomunikacji oraz natychmiastowym przepływie informacji w mediach, gospodarka światowa zyskuje nowy wymiar i staje się podatna na nowe zagrożenia. Czy świat powróci do wymiany opartej na złocie? Powstaje nowy standard złota, a także zauważa się zjawisko wypierania tradycyjnie pojmowanego pieniądza stosowanego w zawieranych transakcjach międzynarodowych na rzecz wirtualnej lub regionalnej waluty.

E-pieniądz, obrót bezgotówkowy niesie za sobą określone zagrożenia, czy świat jest na to przygotowany? Odpowiedzią niech będzie cytat z Apokalipsy św. Jana 1:19, który wybrał dla swojej książki James G. Rickards: Napisz to, co widziałeś, i co jest, i co ma się stać potem.

Pieniądz

W ontologicznym ujęciu pieniądz to dowolny fizyczny towar z rzeczywistej wartości, który może być używany jako środek wymiany (czyli jest towarem, który jest cenny, ale także przenośny, podzielny, trudny do fałszowania etc.)⁴.

¹ Źródło: Muza, [w:] *Jana Kochanowskiego Dzieła polskie*, tom I, wyd. J. Lorentowicz, Warszawa 1919, s. 9

² Za co najmocniej PRZEPRASZAM.

³ J. Rickards, *Śmierć pieniądza. Nadchodzący upadek Międzynarodowego Systemu Walutowego*, Warszawa 2015, s. 9.

⁴ Za J. Danaher, Bitcoin and the Ontology of Money <https://ieet.org/index.php/IEET2/more/danaher20150407>, (dostęp: 14.06.2017).

Pieniądz – z języka łacińskiego („pecunia” pochodzi od słowa „pecus”) – co oznaczało bydło⁵. Jest powszechnie akceptowanym produktem, przy pomocy którego dokonuje się płatności za dostarczone dobra lub rozlicza z zaciągniętych zobowiązań⁶. Jest to wartość ekonomiczna, służąca do określania ekonomicznej wartości nabywanych dóbr oraz świadczonych usług. Umożliwia porównanie wartości różnych dóbr bądź usług⁷.

Pieniądz ma decydujący wpływ na każdą gospodarkę, czyli także na społeczeństwo. Funkcjonowanie społeczeństw oparte jest na dobrowolnych wymianach. Ta wolność wymiany jest podstawą „gospodarki wolnorynkowej”. Nie zaistniałaby bez podziału pracy. Na każdej wymianie dobra (materialnego i niematerialnego) uczestnicy odnoszą wymierne korzyści. Bowiem autarkia – samowystarczalność gospodarcza – w obecnej epoce globalizacji i powszechnej zależności państw od siebie, staje się dążeniem.

W dostępnym piśmiennictwie z tego obszaru spotkać również możemy i takie stanowisko: W aktualnym stanie prawnym brak jest legalnej definicji „pieniądza”, co wynikać może z trudności sformułowania jego jednoznacznej definicji z uwagi na złożoność tego pojęcia, tak w rozumieniu prawnym jak i ekonomicznym⁸.

Rys historyczny

Wraz z pojawieniem się człowieka i jego socjalizacji zainicjowano podział ról w grupie, pojawiła się specjalizacja i podział pracy. Powstała wówczas potrzeba wymiany umiejętności, czasu, rzeczy i przedmiotów. Wymianie podlegały towary, na które było zapotrzebowanie, a wymieniający był skłonny oddać wytwór swojej pracy na rzeczy potrzebne jemu. Towary, które we współczesnym rozumieniu pełniły funkcję pieniądza, nazywano płacidłami⁹. Taka forma wymiany jest barterem. Towar za towar.

W literaturze ekonomicznej można spotkać wiele tekstów krytykujących tę formę handlu z uwagi na istotny wymóg zgodności pragnień stron transakcji. Jeżeli jedna strona chce oddać pszenicę w zamian za gwoździe, a druga wprawdzie pragnie pszenicy, ale ma na wymianę tylko kawałek sznurka, posiadacz pszenicy może przyjąć sznurek w charakterze zapłaty i zająć się szukaniem kogoś, komu będzie go mógł oddać w zamian za gwoździe. W tej narracji pieniądz jest efektywnym środkiem wymiany, rozwiązującym problem niejednoczesności pragnień, ponieważ posiadacz pszenicy może ją sprzedać w zamian za gotówkę, a następnie kupić

sobie gwoździe bez szukania kogoś, kto akurat potrzebuje sznurka¹⁰.

Większość ekonomistów jest zgodnych, że wymiana barterowa była pierwotną formą wymiany pieniężnej, jednak nie znajduje żadnych dowodów w prowadzonych badaniach empirycznych, archeologicznych ani innych, które by potwierdzały tę formę powszechnej przedpieniężnej gospodarki barterowej. W rzeczywistości, jak pisze James Rickards, wydaje się, że gospodarki przedpieniężne opierały się w dużej mierze na kredycie – przyrzeczeniu dostarczenia określonej wartości w przyszłości w zamian za wartość dostarczoną w teraźniejszości. Starożytny system kredytowy umożliwiał wymianę niezależną od czasu, taką jak dzisiejsza, oraz rozwiązywał problem jednoczesności potrzeb. Historyczny barter jest tylko kolejnym przykładem tworzenia przez ekonomistów teorii nieprzystających do rzeczywistości¹¹.

Jak zauważa M. Malinowski, z czasem jednak pojawiło się zapotrzebowanie na przedmiot, który symbolizowałby wartość samą w sobie i pozwalał ludziom oszczędzać lub kupić dowolny towar¹².

Odpowiedzią na zapotrzebowanie nowego środka handlu wymiennego stać się mogły metalowe przedmioty, naczynia czy narzędzia: kociołki, sierpy, rożny. Te ostatnie, metalowe pręty, zwane obelos, dały początek greckiej nazwie obola, zaś pęk sześciu obelosów – tyle się mieściło w garści – określano jako drachmy, znaczącej właśnie tyle co „garść”. Stąd już tylko krok do arabskich dirhemów, które w średniowieczu docierały na ziemię polskie¹³.

Najbardziej cenne są jednak przedmioty wykonane z metali szlachetnych. W świątyni Artemidy w Efezie odnaleziono bryłkę elektronu, naturalnego stopu złota i srebra, opatrzoną pieczęcią złotnika, czyli pierwowzór monety¹⁴.

Wprowadzenie monety w wymianie handlowej zrewolucjonizowało dotychczas prowadzone transakcje. W miejsce różnego rodzaju kawałków kruszcu, które wymagały przy każdym obrocie towaru jego weryfikacji prawdziwości co do składu i wagi, został stworzony okrągły przedmiot, na nim umieszczano specjalne znaki, które wymagały jedynie policzenia. Emitent – zazwyczaj miasto-państwo, wybijając na monecie swój symbol, przyjmowało na siebie gwarancję jej wartości i jakości¹⁵.

Pierwsze papierowe pieniądze pojawiły się w Chinach za panowania dynastii Tang w latach 618–907 n.e. Były wymienne na kruszec, a ich ważność była ograniczona

⁵ E. Kubiak, H. Nakonieczna – Kisiel, *Ekonomia – Makroekonomiczne Podstawy Polityki Gospodarczej*, Wydawnictwo Samorządowe FRDL, Warszawa 1999, s. 161.

⁶ D. Begg, S. Fischer, R. Dornbusch, *Makroekonomia*, PWE, Warszawa 2003, s. 94.

⁷ M. Miraszewski, W. Wolnik, A. Chmielarska, <https://mfilies.pl/pl/index.php/Pieni%C4%85dz> (dostęp: 7.06.2017).

⁸ A. Nowak-Far (red.), *Finanse publiczne i prawo finansowe*, wyd. C.H. BECK, Warszawa 2011.

⁹ <https://www.nbportal.pl/wiedza/prezentacje/nowe-prezentacje/historia-pieniadza> (dostęp: 14.06.2017), slajd nr 4.

¹⁰ J. Rickards, jw., s. 229.

¹¹ Tamże.

¹² M. Malinowski, *Historia pieniądza co było na początku?* 2011, http://www.wilanow-palac.pl/print/historia_pieniadza_co_bylo_na_poczatku.html (dostęp: 14.06.2017).

¹³ Tamże.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Tamże.

do trzech lat¹⁶. W XII wieku doszło w Chinach do wielkiej inflacji. W 1377 roku przeprowadzono tam reformę walutową, wprowadzając „cenny banknot Wielkich Mingów”. Miał on tylko jeden nominał i zapewnił Chinom stabilność walutową na następne dwa stulecia.

Europa o papierowych pieniądzech dowiedziała się od Marco Polo. Pierwszym państwem wprowadzającym w obieg papierowe pieniądze była Szwecja. Wskutek licznie prowadzonych wojen państwo szwedzkie było zadłużone. Postanowiono do obowiązującego systemu pieniądza opartego na kruszcach złota i srebra dodać trzeci metal – miedź. Zasoby miedzi są w tym kraju bardzo liczne. W ten sposób stworzono monety zwane platmynami, które były wielkie i ważyły ok. 20 kg. Dlatego w 1668 roku powstał Szwedzki Bank Państwowy, w którym Szwedzi mogli deponować swoje platmynty. W zamian bank wydawał im pokwitowania, które w każdej chwili mogli wymienić na miedź¹⁷. W 1694 roku powstał Bank Anglii, który na tej samej zasadzie emitował banknoty wymienialne na złoto.

Każdy, kto był posiadaczem banknotu, mógł zażądać wymiany swoich banknotów na kruszec. Bankierzy zauważyli, że istnieje małe prawdopodobieństwo, że wszyscy depozytariusze zgłoszą się w tej samej chwili w celu dokonania zamiany. Ryzyko niewypłacalności było bardzo odległe. Stąd zaczęto wypuszczać w obieg więcej banknotów niż było kruszcu. Postępowanie takie skutkowało nadużyciami i powodowało w XVIII wieku wielkie spekulacje i paniki finansowe. Do najbardziej w tym zakresie spektakularnych w dziejach Europy Zachodniej należą lata 1719–1720 za sprawą Johna Lawa¹⁸ we Francji i Kompanii Mórz Południowych w Anglii¹⁹.

W XIX wieku już powszechnie stosowano banknoty wymienialne na kruszec. Przywilej emitowania banknotów posiadały banki komercyjne. W Stanach Zjednoczonych emitentem często były także bardzo małe banki, traktujące emisję pieniądza papierowego jako formę udzielania kredytu.

Wygląd pieniądza ewaluował, przybierając w historii różne postaci. Od monet, poprzez banknoty, kończąc na zapisie elektronicznym. Obecnie jesteśmy świadkami przełomu, za sprawą którego obserwujemy zmierzch gotówki. Rodzi się dominacja pieniądza elektronicznego. Pierwszym krajem, który rezygnuje z obiegu monetarnego jest Szwecja (więcej poniżej).

¹⁶ Był to pieniądz ze szlachetnego metalu z otworem w środku, by można go było nawlec.

¹⁷ W. Morawski, *Historia banknotów na świecie*, data publikacji 11.10.2006, w: <https://www.nbportal.pl/wiedza/numizmatyka/historia-banknotow/historia-banknotow-na-swiecie> (dostęp: 14.06.2017).

¹⁸ John Law – szkocki ekonomista, uważany za wynalazcę pieniądza kredytowego. Wierzył, że pieniądze same w sobie nie tworzą bogactwa, lecz że bogactwo narodu zależy od handlu i szybkości obrotu handlowego.

¹⁹ Kompania Mórz Południowych – angielska spółka akcyjna, posiadająca królewski monopol na handel z Ameryką Południową. Kompania stała się słynna głównie z powodu powstania „banki spekulacyjnej” na handlu jej akcjami.

Funkcje pieniądza

Najpopularniejsze stosowane w literaturze fachowej definicje określają pieniądz jako: absolutnie płynny, nieprzynoszący dochodu finansowy składnik majątku, miernik wartości, wygodne, używane od wieków narzędzie transakcji handlowych, produkt ułatwiający przebieg procesów produkcji, wymiany i podziału, zapewniający większą racjonalizację procesów gospodarczych w gospodarce światowej.

W klasycznym ujęciu ekonomicznym funkcje pieniądza John Danaher²⁰ opisuje tak: jako środek (medium) wymiany różnych towarów i usług. Uznając jednocześnie tą funkcję za najważniejszą. Pieniądz posiada wartość przechowywania, czyli jest nośnikiem pewnej określonej wartości, który zachowuje (do pewnego stopnia) ją w czasie, stanowi także jednostkę rozliczeniową zapewniającą przy precyzyjnie uwzględnionej jego wartości, koszt nabycia (zbycia) różnych towarów i usług²¹.

Paweł Kowalewski z Instytutu Ekonomicznego Narodowego Banku Polskiego w swoich artykułach powołuje się na trzy podstawowe funkcje pieniądza jako: środek cyrkulacji, środek tezauryzacji oraz miernik wartości²².

Obaj autorzy w opisie funkcji pieniądza są zgodni: jest to środek płatniczy (medium wymiany „medium exchange” odpowiada środkowi cyrkulacji), umożliwiający bogacenie się w krótszej lub dłuższej perspektywie czasowej (przechowywanie wartości, to inaczej tezauryzacja) i stanowi skalę definiującą jego siłę nabywczą (jednostka rozliczeniowa jako miernik wartości).

Teoretycy pieniądza rozróżniają inne funkcje, takie jak np.: prawny środek płatniczy, powszechny środek płatniczy, środek transferu kapitału, zasób (rezerwa) płynności, miernik cen, środek porównywania cen, jednostka rozrachunkowa, środek spłaty zobowiązań, miernik wartości dla odroczonej płatności, środek czasowego przechowywania siły nabywczej, środek przechowywania wartości, miernik wartości, środek porównywania wartości²³. Dokonując analizy treści przytoczonych wyżej funkcji, można stwierdzić, że owe role nie stanowią zasadniczego pojęcia dla określenia pieniądza, ponieważ nie są warunkiem koniecznym dla istnienia pewnego dobra, które aby zostać pieniądzem a cechy pierwotnej – nie da się wywnioskować z innych funkcji²⁴.

W tej pracy pieniądz oznacza powszechnie obowiązujący nośnik płatniczy, środek przechowywania wartości oraz jednostkę rozrachunkową. Staje się przez to powszechnie akceptowalnym środkiem wymiany i środkiem przechowywania wartości.

²⁰ Danaher John dr z University College Cork (Irlandia), wykładowca prawa na NUI Galway (Irlandia).

²¹ Jw., J. Danaher, data pobrania 14.06.2017.

²² Pieniądz i jego znaczenia, data publikacji: 4.11.2015, za <https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/pieniadz/pieniadz-i-jego-znaczenia> (dostęp: 10.06.2017).

²³ Za: D. Duwendag, k.-H. Ketter, R. Pohl, d. B. Simmert, *Teoria pieniądza i polityka pieniężna*, 1995, s. 40.

²⁴ Tamże.

W konsekwencji pieniądź staje się konkretną ilością, pełniącą funkcję środka płatniczego, przechowywania wartości i jednocześnie jest abstrakcyjną jednostką pieniężną występującą w rozliczeniach między podmiotami.

Cechy pieniądza

Cechami pieniądza powinny być: stabilność, poręczność, przenośność, trwałość, wytrzymałość, jednolitość, podzielność na mniejsze jednostki, rozpoznawalność, powszechność, akceptowalność i trudność do podrobienia.

Cena pieniądza

Wymieniając funkcje oraz cechy pieniądza, nie wolno zapomnieć o bardzo ważnej ekonomicznej kategorii – cenie, która ma istotny wpływ na życie codzienne społeczeństw.

Pieniądź emitowany w danym kraju podlega wycenieniu za pomocą stopy procentowej, poza granicami cenę wyznacza kurs walutowy. Stopa procentowa jest złożonym pojęciem i podobnie jak w kantorze czy banku, gdzie występują dwie wyceny (kurs kupna i sprzedaży), podobna kombinacja występuje w przypadku stóp procentowych (stopa depozytowa i stopa lombardowa). Do tego wszystkiego dochodzi jeszcze pojęcie stopy referencyjnej²⁵.

Innymi słowy cena oznacza siłę nabywczą danego pieniądza. Cena reguluje popyt i podaż.

Inflacja

Poziom cen stanowi średnią wszystkich cen w gospodarce²⁶. W gospodarce, w której nie zmienia się PKB, poziom cen jest wprost proporcjonalny do wielkości podaży pieniądza. Oznacza to, że wielkość pieniądza podwyższa ceny²⁷.

Inflacja staje się funkcją podaży pieniądza. Innym istotnym czynnikiem jest postępowanie ludzi, a konkretnie, ich inklinacja do wydawania i pożyczania (przy niedostatecznych swoich zasobach) pieniędzy.

Zasadnicza słabość gospodarki, połączona z ogromną niepewnością co do polityki podatkowej, zdrowotnej, środowiskowej i innych determinantów kosztu prowadzenia działalności gospodarczej, doprowadziła do stagnacji wydatków konsumpcyjnych i inwestycyjnych, które są głównymi czynnikami wzrostu gospodarczego²⁸.

Zjawisko inflacji nie przynosi korzyści ogółowi społeczeństwa, stać się może czynnikiem destabilizacji gospodarczej, a w konsekwencji zagrożeniem dla państwa.

Sytuacja hiperinflacji występowała w postaci asygnat Wielkiej Rewolucji Francuskiej, continentali rozprawdzanych w czasie wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych, a szczególnie w czasach kryzysów

walutowych, depresji w Niemczech w roku 1923 oraz w Chinach a także w innych państwach po II wojnie światowej²⁹.

Deflacja

To „spadek ogólnego poziomu cen”³⁰, co oznacza, że stopa inflacji jest ujemna. Zjawisko to nie jest powszechne. Ostatni odnotowany spadek cen konsumpcyjnych w Stanach Zjednoczonych miał miejsce w 1955 roku. Pod koniec XX wieku deflacja nie występowała zbyt często. Jeżeli obserwuje się systematyczny spadek cen z roku na rok to można powiązać go z przypadkiem depresji (np. tej, która wystąpiła w latach 90. XIX wieku)³¹.

Mając na uwadze bezpieczeństwo ekonomiczne państwa, deflacja jest procesem bardzo niekorzystnym dla gospodarki. „Utrzymujący się dłużej proces spadku cen prowadzi do ograniczenia produkcji, masowych zwolnień, wzrostu bezrobocia, a w konsekwencji do dalszego spadku popytu i bankructw”³². Społeczeństwo ubożeje. Dochodzi do miejscowych buntów, rozruchów itd., w konsekwencji może doprowadzić do upadku państwa lub być bardzo silnym medium osłabiającym samodzielne funkcjonowanie gospodarki na arenie międzynarodowej.

W ekonomii nazywa się takie zjawisko recesją gospodarczą. Gospodarka w takim stanie jest efektem obniżania kosztów produkcji przez przedsiębiorstwa. Produkcja ma być dla nich ciągle opłacalna.

Najbardziej spektakularnym przykładem deflacji był spadek cen w latach 1929–1933 w trakcie największego światowego kryzysu gospodarczego. Po II wojnie światowej można było zaobserwować niewielkie spadki cen w USA. W późniejszych okresach, w czasie recesji, już właściwie występowały wyłącznie zjawiska inflacyjne z mniejszym bądź większym nasileniem³³.

Deflacja jest czymś normalnym w czasie kryzysu. Firmy stojące w obliczu zmniejszających się przychodów i ludzie mający w perspektywie utratę pracy szybko wyprzedają aktywa, aby zmniejszyć zadłużenie. Długotrwała wyprzedaż aktywów i obniżanie wydatków prowadzi do spadku cen, będącego bezpośrednią przyczyną deflacji. Spadek cen staje się źródłem dodatkowego niepokoju i pociąga za sobą dalszą wyprzedaż aktywów, wzrost bezrobocia itd., tworząc pętlę sprzężenia zwrotnego. W warunkach deflacji realna wartość gotówki rośnie, więc firmy i ludzie gromadzą pieniądze, zamiast je wydawać albo inwestować w ziemię, fabryki i maszyny³⁴.

²⁹ M. N. Rothbard, *Złoto, banki, ludzie – krótka historia pieniądza. Co rząd zrobił z naszym pieniądzem? Jak odzyskać stracone pieniądze?*, Warszawa, s.76.

³⁰ P. A. Samuelson, W. D. Nordhaus, *Ekonomia*, tom 2, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 578.

³¹ Tamże, s. 59.

³² S. Marciniak, *Makro- i Mikroekonomia. Podstawowe problemy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005, s. 417.

³³ S. Marciniak, jw.

³⁴ J. Rickards, jw., s. 222.

²⁵ Pieniądź i jego znaczenia, data publikacji: 4.11.2015, jw.

²⁶ D. Begg, S. Fischer, R. Dornbusch, *Ekonomia – Mikroekonomia*, PWN, Warszawa 1997, s. 47.

²⁷ I. Bilińska, W. Ziemschow, R. Suska, *Encyklopedia Zarządzania*, hasło: inflacja, <https://mfiles.pl/pl/index.php/Inflacja> (dostęp: 14.06.2017).

²⁸ J. Rickards, jw. s. 224.

Deflacja oznacza ciągły spadek cen towarów i usług, a co za tym idzie, wzrost jakości życia w warunkach stałości wynagrodzeń, ponieważ konsumpcja kosztuje coraz mniej. Wydaje się, że to pożądane zjawisko, zwłaszcza jeśli wynika z postępu technicznego i wzrostu produktywności skutkujących spadkiem cen określonych towarów, takich jak komputery i telefony komórkowe³⁵.

Gospodarki państwowe (a raczej banki centralne, a w USA System Rezerwy Federalnej – Fed) obawiają się deflacji. Rickards James tłumaczy te obawy w następujący sposób: po pierwsze wpływ deflacji na możliwość spłaty długu publicznego. Wartość realna tego długu może się zmieniać w zależności od tego, czy w gospodarce występuje inflacja czy deflacja, ale wartość nominalna jest ustalona w umowie. Po drugie, przyczyną strachu przed deflacją jest stosunek długu do produktu krajowego brutto. Oblicza się go, dzieląc wysokość długu publicznego przez wartość PKB. Dług nominalny przez cały czas rośnie z powodu ciągłych deficytów budżetowych wymagających nowego finansowania oraz z powodu odsetek, które także są finansowane długiem. Trzecim powodem obawy przed deflacją jest zagrożenie stabilności systemu bankowego i wzrost ryzyka systemowego. Deflacja zwiększa realną wartość pieniądza, a tym samym roszczeń wierzycieli wobec dłużników. Taka sytuacja powinna być korzystniejsza dla wierzycieli niż dla podmiotów zadłużonych i z początku rzeczywistość jest. Niemniej w miarę narastania deflacji realny ciężar długu staje się zbyt duży i dłużnicy przestają spłacać swoje zobowiązania. Straty są przerzucane z powrotem na banki, które stają w obliczu niewypłacalności. Czwarty powód, dla którego rząd boi się deflacji, ma związek z opodatkowaniem. Rząd może opodatkować podwyżkę, natomiast nie jest w stanie opodatkować spadku cen.

Według Rickardsa Rezerwa Federalna preferuje inflację, ponieważ zmniejsza ona dług publiczny, obniża stosunek zadłużenia do PKB, poprawia sytuację banków i można ją opodatkować. Deflacja może być dobra dla konsumentów i robotników, ale szkodzi Departamentowi Skarbu i bankom oraz jest stanowczo zwalczana przez bank centralny³⁶.

Kontrola nad podażą pieniądza

Gospodarka korzysta z usług bankowych i instrumentów finansowych w celu kontroli nad podażą pieniądza i decydowania o inflacji. „Wolność bankowa” jest ograniczana poprzez liczbę swoich klientów, liczbę klientów całego systemu bankowego oraz zaufanie klientów do banku. Zachodzi tutaj prosta zależność: im węższa grupa korzystających z usług tego banku oraz całego systemu wraz z mniejszym zaufaniem, tym bardziej ogranicza się możliwości wywołania inflacji. Przywileje państwowe nadane bankom wraz z państwową

kontrolą nad systemem bankowym służyć mają zneutralizowaniu tych ograniczeń.

Stworzono prawo, które wymusza na instytucjach bankowych pokrywanie ryzyka związanego ze swoją działalnością: utrzymywanie rezerw celowych, rezerw na ryzyko ogólne i fundusz ogólnego ryzyka na niezidentyfikowane ryzyka działalności bankowej³⁷.

Najwyższe państwowe instancje chcą pełnej kontroli nad inflacją i chcą posiadać możliwość wpływania na nią. Dlatego powstały banki centralne wraz z zagwarantowanym monopolem na emisję banknotów. Rezerwy bankowe oparte są na parytecie złota, standardowej jednostce pieniądza, która odpowiada wartości określonej wagi złota oraz, w którym emitenci pieniądza gwarantują, pod określonymi warunkami, wykupienie wydanych pieniędzy za złoto o tej wadze³⁸.

W XX wieku rządy państw stanęły przed poważnym problemem, a mianowicie żądań wypłaty złota. Można było wywołać deflację albo zacząć ograniczać inflację. Przyjęto trzecie rozwiązanie: odejście od standardu złota. Rządy zaczęły emitować papiery, które są de facto pustym pieniądzem standardowym³⁹. Waluta bez pokrycia, która przestała być kwitem na złoto. Emisja pustego pieniądza i zakaz posiadania złota to mechanizm ułatwiający rządowi sterowaniem inflacją.

Gospodarka światowa

To kategoria ekonomiczna o charakterze stale rozwijającym się (dynamicznym), o charakterze historycznym. Warunkiem istnienia gospodarki światowej jest funkcjonowanie gospodarek narodowych wraz z wykształconymi organizacjami i instytucjami gospodarczymi, które są w stanie nawiązać i utrzymać kontakty między sobą, na odpowiednią skalę, zamierzone i w miarę trwałe międzynarodowe o charakterze ekonomicznym typu handlowego i finansowego. Jak pisze Anny B. Kisiel-Łowczyc w swoich pracach, gospodarka światowa nie jest tylko prostą sumą (zbiorowiskiem) elementów składowych w postaci organizmów i instytucji o charakterze gospodarczym⁴⁰. Wyróżnia ona pięć podmiotów gospodarki światowej: przedsiębiorstwa krajowe (narodowe), przedsiębiorstwa międzynarodowe (korporacje międzynarodowe), gospodarki narodowe poszczególnych krajów wraz z instytucją państw, międzynarodowe (regionalne) ugrupowania integracyjne, międzynarodowe organizacje gospodarcze⁴¹.

³⁷ Szerzej: *Rezerwy na ryzyko związane z działalnością banków*, Narodowy Bank Polski, Podręcznik inspekcji na miejscu. <https://bs.net.pl/upload/File/pdf2/Microsoft%20Word%20-%202005rezerwy.pdf> (dostęp: 10.06.2017).

³⁸ Szerzej: *Słownik. System waluty złotej*, <https://www.nbportal.pl/slownik/pozycje-slownika/system-waluty-zlotej> (dostęp: 11.06.2017).

³⁹ Przytoczone wyżej amerykańskie *continental*, *greenback* i banknoty Konfederacji emitowane w czasach wojny secesyjnej czy francuskie *assignaty* to właśnie przykład waluty – pustego pieniądza.

⁴⁰ A. B. Kisiel-Łowczyc (red.), *Współczesna gospodarka światowa. Wybrane zagadnienia z międzynarodowych stosunków ekonomicznych*, Gdańsk 1994.

⁴¹ Tamże, s. 10.

³⁵ J. Rickards, *op. cit.*, s. 233.

³⁶ Tamże.

Międzynarodowy Fundusz Walutowy oraz Rezerwa Federalna pełnią funkcję banku centralnego, które posługują się SDR (międzynarodową jednostką walutową)⁴². Zabezpieczeniem SDR są dolar, euro, jen i funt szterling.

Zdaniem Rickardsa, MFW nie ukrywa ambicji, by przekształcić SDR w walutę rezerwową, która mogłaby zastąpić dolara jako instrument zwiększania płynności i mogła stać się najważniejszą formą pieniądza światowego⁴³. MFW zawdzięcza to niejednorodnemu kierownictwu, bilansie opartym na dźwigni finansowej i specjalnych prawach ciągnięcia, Międzynarodowy Fundusz Walutowy jest na prostej drodze do urzeczywistnienia swojej wizji jednego świata, jednego banku i jednej waluty oraz bycia Światowym Bankiem Centralnym⁴⁴.

Złoto

Złoto to pierwiastek chemiczny o liczbie atomowej 79, metal charakteryzujący się miękkością, błyśczy i jest ciężkim kruszcem najbardziej kowalnym i ciągliwym spośród wszystkich metali. Symbol bogactwa i prestiżu. Był i jest przedmiotem pożądania i wymiany. Dla jego posiadania zniżano się do najpodlejszych uczynków, włącznie z zabijaniem, okaleczaniem itp. Jednak złoto nie jest instrumentem finansowym samym w sobie. Złoto nie jest derywatem (instrumentem pochodnym), ponieważ transakcje oparte na złocie są obciążone różnymi rodzajami ryzyka, które nie mają żadnego związku z samym kruszcem, począwszy od możliwości niewywiązania się kontrahenta z podjętych zobowiązań. Kruszec w fizycznej postaci, nieobciążony zastawem i przechowywany poza systemem bankowym, jest jedyną formą złota stanowiącą prawdziwy pieniądz. Jak pisze James Rickards, każda inna forma jest tylko warunkowym rozszczeniem opartym na złocie⁴⁵. Złoto także nie jest towarem, mimo że jest przedmiotem obrotu na giełdach towarowych, przez co mylnie jest utożsamiane z towarem. Adam Smith i Karol Marks definiowali towary jako nieodróżniane dobra wytwarzane w celu zaspokojenia różnych potrzeb lub zachcianek. Towary konsumuje się, złoto jest niejadalne⁴⁶. Również złoto nie jest inwestycją. Gromadząc złoto, nabywając złoto, angażujemy się finansowo w celu uzyskania korzyści, czyli osiągnięcia w nieokreślonej przyszłości wartości większej niż wydaliśmy na tę inwestycję, czyli określony zysk. Złoto nie jest źródłem zysku, ponieważ nie jest obciążone ryzykiem charakterystycznym dla znanych instrumen-

tów inwestycyjnych. Tutaj nie istnieje ryzyko czasu trwania inwestycji, ponieważ złoto zawsze jest złotem – nie staje się nim po upływie wyznaczonego okresu. Nie ma ryzyka niewypłacalności kontrahenta, ponieważ wchodzi w skład aktywów należących do posiadacza, ale nie jest niczym zobowiązaniem. Nikt nie emituje złota w taki sposób, w jaki emituje się banknoty⁴⁷.

Pojawia się pytanie, skoro złoto nie jest instrumentem pochodnym, towarem ani inwestycją, to czym jest? Bankier J.P. Morgan udzielił najtrafniejszej odpowiedzi: jest ono jedyną formą pieniądza („pieniędzem jest złoto i nic innego”)⁴⁸.

USA za prezydentury Nixona zerwało z wymienialnością dolara na złoto w 1971 roku, w 1974 roku specjalna komisja MFW pod naciskiem Stanów Zjednoczonych oficjalnie zaleciła demonetyzację złota i zwiększenie roli SDR w międzynarodowym systemie monetarnym⁴⁹. Kontynuując ten wątek, złoto nie jest przyczyną ani nie pełni funkcji profilaktycznej dla ataków paniki w gospodarkach. Przyczyna tkwi w nadużywaniu kredytu i prostostu zaufania do idei samoregulacji. Ostatnie lata to kryzys zaufania i ogromne starania o utrzymanie płynności. Panika na rynkach objawia się gwałtownym spadkiem wartości aktywów, równoczesnymi wezwaniami do spłaty zadłużenia, wyprzedaży dóbr w celu zdobycia gotówki oraz sprzężeniem zwrotnym, w ramach którego coraz intensywniejsza wyprzedaż aktywów powoduje dalszy spadek ich wartości, co pociąga za sobą kolejne wezwania do spłaty zadłużenia i dalszą wyprzedaż. Zakończeniem tego procesu są bankructwa, ratowanie upadających podmiotów przez organizacje dysponujące rezerwami środków, interwencja rządu albo połączenie wszystkich trzech. Wybuchy paniki leżą w ludzkiej naturze, a wahadło porusza się od strachu do chciwości i z powrotem⁵⁰.

Niestabilna gospodarka implikuje zagrożenia społeczne. Rząd, używając instrumentów finansowych wpływa nie tylko na swoją gospodarkę ale także na inne, osiągając przy tym różne cele poprzez: uzyskanie korzyści gospodarczych, np. przy ograniczeniu importu lub całkowitego zakazu (np. pod pretekstem epidemii), w celu ochrony krajowej produkcji, poprzez próbę dominacji i przejęcia kontroli nad innymi państwami, umacnianie siły militarnej (oferta pomocy finansowa w zamian za bazy na terytorium innego państwa), umacnianie sojuszy (poprzez inwestycje, poparcie dla integracji), wsparcie dla przyjaznych i sprzymierzonych państw (przyznanie kredytów na korzystnych warunkach, preferencyjne układy handlowe), osłabianie potencjału krajów wrogich (stosowanie embarga na wybrane produkty o charakterze strategicznym), okazywanie niezadowolenia z polityki państwa i nakładanie restrykcji (np. zawieszenie pomocy gospodarczej)⁵¹.

⁴⁷ Tamże, s. 199.

⁴⁸ Jw.

⁴⁹ Tamże, s. 156.

⁵⁰ Tamże, s. 203.

⁵¹ P. Matera, *Związki polityki i ekonomii w badaniu stosunków międzynarodowych*. Przegląd strategiczny 2012, nr 1., s. 237.

⁴² SDR to międzynarodowa jednostka walutowa o charakterze pieniądza bezgotówkowego oznaczana kodem –SDR. Waluta ta została wprowadzona w 1967 roku przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, aby ustabilizować międzynarodowy system walutowy. Używana jest od 1970 roku wyłącznie przez banki centralne państw, a także niektóre instytucje finansowe w rozrachunkach między nimi. Wśród niektórych uczonych ekonomistów – tak jak np. Barry Eichengreen – uważa się, że SDR nie jest pieniądzem tylko narzędziem księgowym pozwalającym przesuwaniu środków z jednego konta na inne.

⁴³ J. Rickards, jak wyżej, s. 192.

⁴⁴ Tamże, s. 194.

⁴⁵ Tamże s. 197.

⁴⁶ Jw.

Powrót do polityki monetarnej opartej na nowym standardzie złota, zdaniem ekonomisty Rickardsa, pozwoliłby rozwiązać trzy najważniejsze problemy gospodarcze dzisiejszego świata: spadku wartości dolara, przerostu zadłużenia i walki o złoto⁵². Manipulacje banku centralnego na rynku złota są przykładem działań podejmowanych w skomplikowanym systemie, które mogą doprowadzić go do stanu krytycznego⁵³. Najpopularniejszą techniką stosowaną przez banki centralne (oraz ich prywatnych agentów) są transakcje swapowe, transakcje terminowe typu forwardi future oraz leasing. Dotyczą one „papierowego złota” i umożliwiają stosowanie ogromnej dźwigni oraz wywieranie silnej presji na spadek cen, podczas gdy prawdziwe złoto prawie w ogóle nie opuszcza bankowych skarbców⁵⁴.

Podsumowując rolę banków centralnych w światowym systemie monetarnym, należy podkreślić, że dążą one do wywołania i utrzymania inflacji celem minimalizacji rzeczywistej wartości długu publicznego i transferu bogactw z oszczędzających do ich skarbców. Niemniej powstrzymanie wzrostu ceny złota także jest ich celem⁵⁵.

Zmierzch pieniądza

Aktualnie na świecie nie występuje jedna waluta papierowa, która mogłaby w ciągu najbliższych dziesięcioleci zastąpić dolara w roli najważniejszej waluty rezerwowej świata. Proces odrzucania dolara i remonetyzacji złota postępuje coraz szybciej, co jest zupełnie prawidłową reakcją na amerykańską politykę słabego dolara⁵⁶.

W sieci elektronicznych rozliczeń i dynamicznie rozwijającej się cyfryzacji rośnie znaczenie walut alternatywnych oraz walut wirtualnych lub cyfrowych. Należą do nich m.in.: bitcoin (moneta bitowa). Waluty cyfrowe istnieją w prywatnych sieciach komputerowych typu peer-to-peer nie są emitowane ani gwarantowane przez żaden rząd ani bank centralny⁵⁷. Mimo tych ograniczeń bitcoin szybko się rozpowszechnia i zyskuje nowych użytkowników. Oznacza to, że społeczeństwa na całym świecie poszukują alternatywy dla dolara i tradycyjnych walut, świat transakcji powoli staje się rynkiem bez udziału waluty, jesteśmy świadkami tworzenia się elektronicznego rynku barterowego (istota barteru opisana została wcześniej)⁵⁸.

Do zmierzchu idei jednej waluty przyczyniają się nowe regionalne bloki walutowe, powstające w takich regionach jak w północno-wschodnia Azja czy między Chinami a Ameryką Południową. Funkcjonuje już trójstronna wymiana handlowa między Chinami, Japonią i Koreą Południową oraz dwustronna między Państwem Środka a jego partnerami w Ameryce Południowej, które należą dziś do największych i najszybciej rozwijających

się relacji handlowych na świecie. Jak zauważa amerykański komentator, żadna z walut zaangażowanych w tę wymianę – juan, jen, won, real ani peso – nie pretenduje do roli waluty rezerwowej świata. Wszystkie jednak idealnie spełniają zadanie pośredniczenia w transakcjach, które wcześniej były fakturowane w dolarach amerykańskich⁵⁹.

Pojawia się zatem waluta handlowa, która jest wykorzystywana jako tymczasowe narzędzie monitorowania bilansu handlowego, podczas gdy waluty rezerwowe są związane z obszerną pulą aktywów inwestycyjnych służących do gromadzenia majątku. Nawet jeśli lokalne waluty są używane tylko w charakterze środka wymiany, a nie rezerwy walutowej, każda transakcja oznacza niewielkie zmniejszenie roli dolara⁶⁰.

Wyrazem braku zaufania do amerykańskiego dolara są waluty wirtualne, nowe waluty handlowe oraz eliminacja walut (w przypadku wymiany barterowej). Zaufanie jest niezbędnym warunkiem stabilności każdego systemu walutowego opartego na pieniądzu fiducyjnym⁶¹.

Szwecja chce po roku 2030 stać się pierwszym krajem bez obrotu gotówkowego. Już teraz w tym skandynawskim kraju 85% transakcji detalicznych odbywa się za pomocą płatności elektronicznych. Istotną kwestią jest fakt, że obrót bezgotówkowy zminimalizował liczbę przestępstw popełnianych na tle rabunkowym.

Bezpieczeństwo

Dostęp do informacji na temat kondycji gospodarki, bezrobocia i kumulacji instrumentów pochodnych w największych bankach są łatwo dostępne. W naukach ekonomicznych prym wiodą konwencjonalne modele gospodarcze. Nie można zarzucić współczesnym analitykom finansowym braku informacji, niedostatecznej inteligencji, lecz wyobraźni. Analitycy z Rezerwy Federalnej i z Wall Street są niewolniczo przywiązani do modeli opartych na cyklach koniunkturalnych z przeszłości i wydaje się, że nie potrafią sobie nawet wyobrazić zagrożeń czyhających na amerykańską gospodarkę. Zamachy z 11 września 2001 r. dowiodły, że nieumiejętność wyobrażenia sobie najgorszego często skutkuje także nieumiejętnością zapobiegnięcia mu⁶². Organy nadzorujące rynki kapitałowe zbyt często lekceważą bezpieczeństwo, a nawet zwiększają zagrożenie – pisze na zakończenie swojej pracy James Rickards⁶³.

⁵⁹ Tamże.

⁶⁰ Tamże, s. 230.

⁶¹ (łac. fides – wiara) – waluta niemająca oparcia w dobrach materialnych (jak np. kruszce), której wartość ma źródło z reguły w dekretowanym prawnie monopolu w wykorzystaniu go na danym obszarze jako legalny środek płatniczy oraz na popycie generowanym przez instytucje państwowe, głównie przez pobór podatków. Wartość pieniądza fiducyjnego opiera się na zaufaniu do emitenta; więcej <https://www.nbportal.pl/slownik/pozycje-slownika/pieniadz-fiducyjny> (dostęp: 12.06.2107).

⁶² J. Rickards, jw., s. 231.

⁶³ Tamże, s. 241.

⁵² J. Rickards, jw., s. 217.

⁵³ Tamże, s. 244.

⁵⁴ Tamże, s. 247.

⁵⁵ Tamże, s. 250.

⁵⁶ Tamże, s. 217.

⁵⁷ Tamże, s. 228.

⁵⁸ Tamże, s. 229.

Czy gospodarce światowej pozostaje odbudowanie zaufania do pieniądza czy też powrót od waluty opartej na złocie (czy innym kruszcu)?

Spoglądając na historię cywilizacji, wprowadzenie papierowego pieniądza zakończone na przełomie XX i XXI wieku katastrofą, wydaje się tylko epizodem. Istnieje jednak realne niebezpieczeństwo, że zamiast powrotu do sprawdzonych „złotych” wzorców, po bankructwie dolara, euro czy funta, będzie ogromna pokusa stworzenia jednej ogólnosiwiatowej papierowej waluty

i jednego ośrodka władzy ją emitującą, który będzie w dowolny, niekontrolowany przez naturalne rynkowe procesy tworzył nowy, jedyny ogólnosiwiatowy pieniądz.

Żyjemy w namiastce systemu monetarnego, która znalazła się w fazie schyłkowej. W naszych czasach brąz stał się złotem, a złoto brązem. Powrót do prawdziwej wartości opartej na zaufaniu powinien nastąpić już dawno temu⁶⁴.

⁶⁴ Tamże. s. 271.

Bibliografia

Begg D., Fischer S., Dornbusch R. (1997). *Ekonomia – Mikroekonomia*, PWN, Warszawa.

Begg D., Fischer S., Dornbusch R. (2003). *Makroekonomia*, PWE, Warszawa.

Danaher John dr z University College Cork (Irlandia), wykładowca prawa na NUI Galway (Irlandia).

Duwendag D. Ketter K.-H., Pohl R., Simmert D.B, (1995), *Teoria pieniądza i polityka pieniężna*, Warszawa.

Kisiel-Łowczyk A.B. red. (1994). *Współczesna gospodarka światowa. Wybrane zagadnienia z międzynarodowych stosunków ekonomicznych*, Gdańsk.

Kubiak E., Nakonieczna-Kisiel H. (1999). *Ekonomia – Makroekonomiczne Podstawy Polityki Gospodarczej*, Wydawnictwo Samorządowe FRDL, Warszawa.

Marciniak S. (2005). *Makro- i Mikroekonomia. Podstawowe problemy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Matera P., *Związki polityki i ekonomii w badaniu stosunków międzynarodowych*. Przegląd strategiczny 2012, nr 1, s. 237.

Nowak-Far A. (red.) (2011). *Finanse publiczne i prawo finansowe*, wyd. C.H. BECK, Warszawa

Rickads J. (2015), *Zmierzch pieniądza. Nadchodzący upadek międzynarodowego systemu walutowego*, Warszawa.

Rothbard M.N., *Złoto, banki, ludzie – krótka historia pieniądza. Co rząd zrobił z naszym pieniądzem? Jak odzyskać stracone pieniądze?*, Warszawa.

Samuelson P. A., Nordhaus W. D. (2004). *Ekonomia*, tom 2, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Netliteratura

Bilińska I., Ziemschow W., Suska R., Encyklopedia Zarządzania, hasło: inflacja, <https://mfiles.pl/pl/index.php/Inflacja>, data pobrania 14.06.2017.

Danaher J. Bitcoin and the Ontology of Money, <https://ieet.org/index.php/IEET2/more/danaher20150407>, data pobrania 14.06.2017.

Malinowski M (2011), Historia pieniądza co było na początku?, http://www.wilanow-palac.pl/print/historia_pieniadza_co_bylo_na_poczatku.html data pobrania: 14.06.2017.

Morawski W. data publikacji 11.10.2006, Historia banknotów na Świecie, w: <https://www.nbportal.pl/wiedza/numizmatyka/historia-banknotow/historia-banknotow-na-swiecie>, data pobrania 14.06.2017.

Pieniądz i jego znaczenia, data publikacji: 4.11.2015, za <https://www.nbportal.pl/wiedza/artykuly/pieniaz/pieniaz-i-jego-znaczenia>, data pobrania: 10.06.2017,

Rezerwy na ryzyko związane z działalnością banków, Narodowy Bank Polski Podręcznik inspekcji na miejscu, <https://bs.net.pl/upload/File/pdf2/Microsoft%20Word%20-%2005rezerwy.pdf>, data pobrania 10.06.2017.

Słownik. System waluty złotej, <https://www.nbportal.pl/slownik/pozycje-slownika/system-waluty-zlotej>, data pobrania 11.06.2017.



Małgorzata Mazur-Czajka

Akademia Marynarki Wojennej
im. Bohaterów Westerplatte
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Gdynia

Transatlantyckie partnerstwo w dziedzinie handlu i transportu – szanse i zagrożenia

Streszczenie: Na łamach niniejszego artykułu podejmuje się próbę odpowiedzi na pytanie o źródło negatywnego dyskursu na temat Transatlantyckiego Partnerstwa w Dziedzinie Handlu i Transportu (TTIP). Przedstawiono historyczny kontekst tego porozumienia oraz początki negocjacji, mające na celu ustalenie warunków niniejszej umowy. Omówione zostają założenia Partnerstwa, jego cele oraz oczekiwane rezultaty projektowane dla obu gospodarek – Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych, które nie są jednak treścią właściwą dokumentu, lecz tylko propozycjami udostępnionymi przez Komisję w celu uspokojenia społeczeństwa. Aby urealnić możliwe efekty wynikające z ratyfikowania TTIP przedstawiono rezultaty Północnoamerykańskiego Układu Wolnego Handlu (NAFTA) między USA a Kanadą i Meksykiem. Kolejna część artykułu dotyczy potencjalnych szans i zagrożeń wynikających z Partnerstwa, między innymi w kwestii: zniesienia opłat celnych, barier sanitarnych i fitosanitarnych (w tym także żywności genetycznie modyfikowanej) oraz energetyki. Porusza się temat postrzegania go jako sposobu na tajne wprowadzenie postanowień ACTA oraz przybliża przewidziane w tym dokumencie regulacje prawne. Założenia te zostają przeniesione na grunt Polski jako kraju należącego do Unii Europejskiej, omawiając szanse i zagrożenia wynikające z konieczności dostosowania regulacji prawnych na mocy Transatlantyckiego Partnerstwa. Zarówno na podstawie statystyk ekonometrycznych jak i swoich rozważań dochodzę do wniosku, że Polska na omawianym porozumieniu zyska mniej niż inne kraje.

Abstract: In this article the writer tries to answer the question concerning the source of negative discourse on Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP). She presents the historical context of this agreement and the beginnings of negotiations (aiming at determining the conditions of this agreement). She elaborates the assumptions of the Partnership, goals and expected results designed for both economies (the EU and the USA) which are not the proper content of the document, but only proposals made available by Commission in order to calm the society down. To make real the possible effects of TTIP ratification she describes the results of North American Free Trade Agreement (NAFTA) between USA, Canada and Mexico. The next part of the article concerns the potential chances and risks which arise from Partnership (among other things in points of: abolition of customs fees, sanitary and phytosanitary barriers [including GMO] and energy production). She brings up the subject of perception of that document as a device to secret implementation of Anti-Counterfeiting Trade Agreement (ACTA) resolutions and she introduces the legal regulations included in this document. She transfers these assumptions to Polish ground as a country belonging to the EU, discusses the chances and the risks resulting from the necessity of adapting the legal regulations on the strength of the Transatlantic Partnership. On the base of econometric statistics and her own considerations she comes to the conclusion that Poland will gain less from this Agreement than other countries.

Wprowadzenie

Transatlantyczne Partnerstwo w dziedzinie Handlu i Transportu to temat, który wciąż budzi wiele kontrowersji i niekończących się dyskusji. A to za sprawą postrzegania TTIP jako sposobu na ukryte wprowadzenie postanowień umowy handlowej dotyczącej zwalczania obrotu towarami podrabianymi (ACTA) oraz niejawnych obrad w sprawach dotyczących porozumienia. Czy ta umowa faktycznie jest niebezpieczna czy może taki negatywny wydzźwięk jest sposobem na zapobieganie ratyfikowaniu tej umowy? Na to pytanie postaram się udzielić odpowiedzi w poniższej pracy.

Analizę rozpocznę od przedstawienia pewnych danych historycznych dotyczących porozumienia oraz informacji na temat przebiegających nad nim prac. Następnie zajmę się założeniami Transatlantycznego Partnerstwa w dziedzinie Handlu i Transportu oraz oczekiwaniami dotyczącymi rezultatów wynikających z wprowadzenia tej umowy. Kolejno przejdę do przybliżenia otwartej wymiany handlowej między Kanadą, Meksykiem i USA (NAFTA) jako przykładu dokumentu już obowiązującego w kwestii wolnego handlu oraz omówienia potencjalnych szans i zagrożeń wynikających z ratyfikowania TTIP, by w końcu przenieść jego rezultaty na grunt Polski.

Początki TTIP

Zacieśnienie współpracy gospodarczej między USA i Unią Europejską oraz jej formalizacja jest tematem podejmowanym już od dawna, jednak dotychczas nie przynoszącym efektów. Źródła Transatlantycznego Partnerstwa w dziedzinie Handlu i Transportu (Transatlantic Trade and Investment Partnership) należy upatrywać w ułatwieniu wymiany towarów i usług pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a krajami Unii Europejskiej. Ważnym tłem dla tego przedsięwzięcia jest fakt, że Unia Europejska oraz USA to główne gospodarki światowe, co potwierdza ich udział w wytwarzaniu światowego PKB, który w roku 2013 wyniósł około 46%. Ponadto łącznie odpowiadają za 1/4 światowego eksportu oraz 30% importu towarów¹. Obie strony są jednymi z najważniejszych elementów rynku światowego oraz najważniejszymi partnerami handlowymi dla siebie nawzajem. Celem tego porozumienia, jak i innych działań mających ułatwiać wspomnianą wymianę, jest intensyfikacja wzajemnych obrotów handlowych, a to ma umożliwić Unii Europejskiej i Stanom Zjednoczonym utrzymanie dominującej roli w gospodarce światowej². Dokument ten ma być też zarówno odpowiedzią, jak i metodą na zapobieganie kryzysowi finansowemu.

¹ A. Hajdukiewicz, *Transatlantyczne Partnerstwo Handlowo-Inwestycyjne jako szansa rozwoju eksportu polskich towarów*, [w:] „Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, nr 406, Globalizacja – gra z dodatnim czy ujemnym wynikiem?”, Wrocław, 2015, s. 29.

² E. Czarny, J. Menkes, K. Śledziwska (red.), *Umowa o Partnerstwie Handlowo-Inwestycyjnym między Stanami Zjednoczonymi i Unią Europejską jako narzędzie współpracy gospodarczej*, [w:] „Biznes międzynarodowy w gospodarce globalnej nr 33”, Gdańsk, 2014, s. 209.

Transatlantyczne Partnerstwo o Wolnym Handlu – początki negocjacji

Porozumienie zostało ogłoszone w lutym 2013 roku, a jego negocjacje rozpoczęły się w czerwcu tego samego roku³. Podjęcie tych rozmów wynikało przede wszystkim z ówczesnie postępującego kryzysu gospodarczego. Zanim nastąpiły jednak negocjacje, w roku 2011 Unia Europejska i Stany Zjednoczone powołały ekspercką grupę roboczą, której celem było oszacowanie, jakiego rodzaju umowę w kwestii inwestycji i handlu można sporządzić pomiędzy tymi potęgami gospodarczymi. Grupie tej, zwanej także grupą roboczą wysokiego szczebla UE-USA ds. zatrudnienia i wzrostu, przewodniczyli przedstawiciel USA ds. handlu oraz Komisarz UE ds. handlu⁴. W wyniku prac wspomnianej grupy stwierdzono, że najlepszym rozwiązaniem będzie zawarcie umowy obejmującej wszystkie sektory, co w rezultacie ma doprowadzić do pobudzenia wzrostu gospodarczego, liberalizacji handlu oraz tworzenia nowych miejsc pracy po obu stronach tegoż porozumienia.

Podczas szczytu G8, który miał miejsce 17 czerwca 2013 roku, David Cameron, Jose Manuel Barroso, Herman Van Rompuy i Barack Obama wydali oświadczenie zapowiadające finalizację zawarcia umowy o Transatlantycznym Partnerstwie Handlowym i Inwestycyjnym⁵.

W lipcu 2013 roku rozpoczęto właściwe negocjacje w Waszyngtonie i Brukseli, zaś ostatnie miały miejsce w Brukseli w lutym 2015 roku⁶ oraz 7 października 2016 roku z Kanadą (była to piętnasta runda negocjacyjna). Warto wspomnieć, że zakończenie tych rozmów pierwotnie planowano na rok 2014⁷. Prowadzone rozmowy objęte są tajemnicą. W celu zapewnienia spokoju obywateli Komisja Europejska udostępniła część materiałów wywodzących się z prac nad umową, są to jednak materiały, które nie są treścią właściwą umowy, lecz tylko propozycjami. Negocjacje te są zadaniem wyjątkowo trudnym ze względu na konieczność stałego konsultowania się z przedstawicielami wszystkich państw będących członkami Unii Europejskiej.

Społeczny niepokój względem porozumienia wydaje być się zrozumiały, jeśli weźmiemy pod uwagę trudności związane z rozmowami dotyczącymi jej ratyfikowania. Znaczenie dla takiego postrzegania ma także czas trwania

³ M. Myszkowska, *Usługowy wymiar Transatlantycznego Partnerstwa Handlowo-Inwestycyjnego*. [w:] „Studia ekonomiczne. Zeszyty naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach nr 266”, Kraków, 2016, s.144.

⁴ https://pl.wikipedia.org/wiki/Transatlantic_Trade_and_Investment_Partnership

⁵ J. Rowiński, M. Bułkowska, dz.cyt., s. 24.

⁶ A. Pietraszewska, *Czy jest się czego obawiać, czyli o ingerencji umów ACTA i TTIP w ochronę prawa autorskiego w sieci*, [w:] „Zeszyty naukowe Naukowego Koła Cywilistów. Prawo autorskie i własność przemysłowa”, Wrocław, 2014, s. 86.

⁷ E. Majchrowska, *TTIP a WTO: szansa czy zagrożenie?*, [w:] „Krakowskie Studia Międzynarodowe. Determinanty europejskich procesów integracyjnych na tle porównawczym”, Kraków, 2015, s. 155.

rozmów, które dotyczą kwestii istotnych społecznie, a wciąż nie przynoszą oczekiwanych rezultatów.

Transatlantyckie Partnerstwo w dziedzinie Handlu i Transportu – założenia, cele, oczekiwane rezultaty

Przedmiotem TTIP jest: eliminacja barier utrudniających przepływ towarów – pozataryfowych oraz ceł we wzajemnym handlu, liberalizacja dostępu do rynków wewnętrznych, eliminacja różnic legislacyjnych oraz zniesienie barier inwestycyjnych. Chcąc omówić cele główne porozumienia należy wymienić:

- „wzmocnienie współpracy gospodarczej na wzór więzi polityczno-militarnych, tzw. „gospodarcze NATO”;
- dążenie do przelamania w USA i UE negatywnych skutków światowego kryzysu finansowego oraz tendencji recesyjnych;
- pobudzenie wielostronnej liberalizacji handlu;
- uzyskanie lepszych argumentów w geoeconomicznej walce o wpływy z kluczowymi rynkami wschodzącymi, szczególnie z Chinami⁸.

Intensyfikacja współpracy gospodarczej poprzez wymianę handlową ma doprowadzić do wzrostu PKB obu gospodarek – USA i UE. Środkiem do tego ma być zniesienie większości ceł w dniu wejścia umowy, pozostałe w jak najkrótszym czasie po ogłoszeniu z wyłączeniem cła na towary najwrażliwsze. Korzyści z tego porozumienia mogą także odnieść partnerzy handlowi obu stron. Z jednej strony porozumienie może być powodem częstszych zakupów z krajów trzecich, np. poprzez obniżenie kosztów wymiany, z drugiej zaś rodzi obawy przed zwiększeniem tych kosztów ze względu na tworzenie regulacji bez uczestniczenia wspomnianych partnerów w ich tworzeniu⁹. Partnerzy handlowi będą zmuszeni do respektowania tych zasad, a docelowo będą mogli natrafić na podwójne standardy: jedne po stronie USA, drugie ze strony Unii, bowiem strony porozumienia nie muszą harmonizować wszystkich zasad, mogą także przyjąć je nawzajem, co nazywa się zasadą wzajemnego uznawania (mutual recognition). Plusem takich działań jest pozytywny wpływ na handel międzynarodowy oraz korzyści dla gospodarki światowej. W porozumieniu upatruje się także pozytywnego wpływu na Unię Europejską poprzez umożliwienie wpływu na zasady, które rządzą światowym handlem, propagowanie zasad i standardów europejskich na arenie międzynarodowej¹⁰. Warto wspomnieć, że oddziaływanie na stosunki handlowe ma także znaczenie dla stosunków politycznych, a w omawianym tutaj kontekście również na kształtowanie światowego układu sił.

⁸ Cyt. za: E. Majchrowska, *TTIP a WTO: szansa czy zagrożenie?*, [w:] „Krakowskie Studia Międzynarodowe. Determinanty europejskich procesów integracyjnych na tle porównawczym”, Kraków, 2015, s.155.

⁹ E. Majchrowska, *TTIP a WTO: szansa czy zagrożenie?*, dz.cyt., s. 155.

¹⁰ http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ttip/about-ttip/index_pl.html

Transatlantyckie Partnerstwo Handlowo-Inwestycyjne jest odpowiedzią na kryzys gospodarczy, a konkretyzując, narzędziem, które poprzez wzrost handlu ma niwelować jego skutki. W praktyce oznacza to: dostęp do szerszego zakresu towarów, zwiększona konkurencyjność firm krajowych za granicą, niższe ceny, a przede wszystkim więcej miejsc pracy¹¹.

NAFTA jako przykład porozumienia o wolnym handlu z USA

Przykładem umowy o wolnym handlu zawartej przez USA jest NAFTA (North American Free Trade Agreement) czyli Północnoamerykański Układ Wolnego Handlu lub Północnoamerykańska Strefa Wolnego Handlu zawarta z Kanadą i Meksykiem. Porozumienie zostało podpisane 17 grudnia 1992, a weszło w życie 1 stycznia 1994 roku¹². Jego źródła sięgają jednak znacznie dalej, a konkretnie roku 1987, kiedy to podpisane zostało Porozumienie o Wolnym Handlu Kanada-USA (CUFTA) regulujące zasady wymiany handlowej między dwoma największymi gospodarkami północnoamerykańskimi¹³. Dokument ten przewidywał także rozszerzenie wolnej strefy wymiany chociażby przez włączenie do niego Meksyku. Swoim zakresem nie obejmował jednak wszystkich sfer działalności, wśród których wymienia się: usługi publiczne, finansowe oraz transportowe. Analizując rezultaty przepływów inwestycji zagranicznych w latach 1989–1993, należy wskazać, że korzyści z tego porozumienia były większe dla Kanadyjczyków niż dla Amerykanów¹⁴.

Wskazanie bezpośredniego wpływu porozumienia CUFTA na późniejsze NAFTA byłoby błędne, ponieważ regulacje dotyczące handlu między Meksykiem a USA również pojawiały się wcześniej, jednak przyjmowały przede wszystkim formę umów wiążących dwie strony. Wynikało ono bardziej ze wzrostu ilości zwolenników zawierania umów wielostronnych¹⁵. Stany Zjednoczone widziały w takim posunięciu szansę wywarcia presji na inne kraje w celu zwiększenia liberalizacji handlu¹⁶. Wkrótce po rozpoczęciu rozmów na arenie USA – Meksyk dołączyła również Kanada. Porozumienie budziło wiele kontrowersji u każdej ze stron, co spowodowane było przede wszystkim odmiennością stanowisk względem regulacji stosunków z Meksykiem, bowiem jest to kraj o zdecydowanie niższym poziomie rozwoju niż pozostałe strony umowy. Co ciekawe podczas negocjacji USA – Kanada – Meksyk pojawiły się spory

¹¹ http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ttip/about-ttip/questions-and-answers/index_pl.htm

¹² https://pl.wikipedia.org/wiki/P%C3%B3%C5%82nocnoameryka%C5%84ski_Uk%C5%82ad_Wolnego_Handlu

¹³ A. Marszk, *Północnoamerykańskie Porozumienie o wolnym Handlu (NAFTA) i jego postanowienia dotyczące bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, [w:] „Ekonomia międzynarodowa nr 1”, Łódź, 2010, s. 68.

¹⁴ Tamże, s. 70.

¹⁵ Tamże, s. 71.

¹⁶ Cyt. za: A. Marszk, *Północnoamerykańskie Porozumienie...*, dz.cyt., s. 70–71.

w podobnych kwestiach (oczywiście w zupełnie innym kształcie i kontekście) jak w przypadku USA – UE i dotyczy między innymi: ochrony środowiska naturalnego, sektora naftowego, branży samochodowej i rolno-spożywczej¹⁷. Była to pierwsza tak zaawansowana umowa międzynarodowa ze szczególnym wskazaniem tego, że jednoczyła dwa kraje wysoko rozwinięte z krajem słabo rozwiniętym. W rezultacie tego porozumienia rozszerzono wymianę handlową (zarówno dobra jak i usługi), wprowadzono zasady przepływu kapitału, siły roboczej oraz inwestycji zagranicznych między stronami porozumienia. Oczywiście budzi ono liczne kwestie sporne, między innymi: nieprecyzyjne sformułowanie pojęć, które powoduje pozywanie rządów państw członkowskich przed trybunały, rozbieżności między prawem Stanów a postanowieniami NAFTA czy możliwość wystąpienia rządu o odszkodowanie w sytuacji nacjonalizacji lub wyłączenia¹⁸. Partnerstwo krytykuje się za niekorzystny wpływ na prawo państw do samostanowienia, miejsca pracy oraz środowisko¹⁹, a najbardziej dotknięty one najmniej rozwiniętego członka, czyli Meksyk.

Zaprezentowane przeze mnie dane pokazują zarówno silne jak i słabe strony zawieranych porozumień o wolnym handlu. Znajdziemy zarówno te argumenty, które zdecydowanie popierają takie działania jak i te, które napawają wątpliwościami. Najbardziej trafny zdaje się być wniosek, że każde rozwiązanie ma swoje dobre i złe konsekwencje. W przypadku rozwiązań legislacyjnych warto zadać sobie pytanie, czy w dobie tak szerokiego rozwoju można mówić w jakiegokolwiek dziedzinie o rozwiązaniach, które są idealne, które nie mają żadnych wad bądź elementów budzących wątpliwość.

TTIP – szansa czy zagrożenie?

Zajmę się teraz kwestią oceny założeń i rezultatów wynikających z TTIP. Pierwsze założenie to zniesienie barier taryfowych, jakimi są cła importowe. Założenia przewidują całkowite zniesienie ceł – większość ma zostać zlikwidowana razem z wejściem umowy, pozostałe jak najszybciej po jej wprowadzeniu z wyłączeniem tych, które dotyczą towarów najwrażliwszych. Należy zaznaczyć, że obecnie obowiązujące stawki celne są niskie²⁰, w związku z czym ich zniesienie nie przyniesie znaczących zmian. Przejdźmy jednak do konkretów. W roku 2013 udział bezcłowego importu żywności w Unii Europejskiej i USA wyniósł odpowiednio 46,1% oraz 39,6%, natomiast po stawce celnej wyższej niż 50% dostarczono 0,6% żywności do Stanów oraz 10,9% do UE²¹. Dane te potwierdzają wcześniejsze twierdzenie

o niskiej istotności zniesienia opłat celnych, ze względu nie tylko na ich niską wysokość, ale również na niską częstotliwość ich występowania.

Dla właściwej oceny zniesienia bariery opłat celnych warto przyjrzeć się wysokościami opłat nakładanych na poszczególne produkty. W Unii niskie cła posiadają produkty z innych stref klimatycznych, takie jak: kawa, nasiona, oleje, najwyższe zaś dotyczą wyrobów rolniczych, np. produkty mleczarskie (42,1%), cukier i wyroby z cukru (25,2%), napoje i tytoń (20,7%), produkty zwierzęce (17,7%) oraz zbożowe (14,9%)²². Wśród produktów importowanych miały miejsce tzw. kominy taryfowe – produkty posiadające szczególnie wysokie stawki celne. Należały do nich: produkty zwierzęce (138%), napoje i wyroby tytoniowe (166%), tłuszcze, oleje i nasiona (176%), a także owoce, warzywa i rośliny (182%). W USA najwyższe wartości miały napoje i tytoń (18,6%), produkty mleczarskie (17,2%), cukier i jego wyroby (11,7%). Pozostałe wartości nie przekraczały 5%, natomiast kominy taryfowe dotyczyły: tytoniu (350%), masła orzechowego (132%), orzeszków ziemnych w łupinach (164%)²³. Powyższe dane ukazują, jak różne wartości opłat celnych przyjmują te same produkty importowane do UE i USA, w rezultacie czego potrzeby obu stron w zakresie ich zniesienia, jak i samo zniesienie opłat, będzie powodowało odmienne konsekwencje. Z punktu widzenia Polski właściwe byłoby zniesienie kosztów w obszarze towarów przemysłowych i komponentów do ich produkcji (dla przykładu: komponenty importowane do Polski, aby eksportować gotowe produkty), co korzystnie wpływa na obie strony, zaś problem może stanowić redukcja kosztów celnych na produkty pochodzenia zwierzęcego, ze względu na obecnie utrzymujący się wysoki poziom cła, którego zniesienie stwarza obawy pogorszenia konkurencyjności²⁴. To tylko jeden z przykładów tego, jak różny, ale i jak znaczący, wpływ na sytuację gospodarczą przedsiębiorstw, a docelowo także poszczególnych państw, może mieć zniesienie barier taryfowych, o których mowa.

Pomysł ten zdecydowanie nie należy do przemysłowych, ponieważ skupia się na ogółach wymiany towarów, a nie szczegółach, które w tej kwestii zdają się być bardziej istotne. Rodzi to także ryzyko własnej interpretacji znaczenia tego przepisu, a w szczególności sformułowań „zniesić większość ceł”, „jak najszybciej”, „towary najwrażliwsze” w celu stworzenia lepszej pozycji negocjacyjnej²⁵.

Konkurencyjność polskich producentów żywności i ich determinanty [1], Warszawa, 2015, s. 97.

²² Tamże.

²³ Tamże, s. 98.

²⁴ A. Hajdukiewicz, *Transatlantyckie Partnerstwo Handlowo-Inwestycyjne jako szansa rozwoju eksportu polskich towarów*, [w:] „Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 406, Globalizacja – gra z dodatnim czy ujemnym wynikiem?”, Wrocław, 2015, s. 34.

²⁵ J. Rowiński, M. Bułkowska, *Strategie i kierunki rozwoju rolnictwa europejskiego* [2]. *Materiały do syntezy*, Warszawa, 2013, s. 45.

¹⁷ Tamże, s. 72.

¹⁸ Tamże, s. 82–83.

¹⁹ https://pl.wikipedia.org/wiki/P%C3%B3%C5%82nocnoameryka%C5%84ski_Uk%C5%82ad_Wolnego_Handlu

²⁰ Tamże, s. 156.

²¹ E. Ambroziak, M. Bułkowska, *Całościowe Gospodarcze i Handlowe Porozumienie z Kanadą (CETA) oraz Transatlantyckie Partnerstwo w dziedzinie Handlu i Inwestycji (TTIP) a konkurencyjność polskich producentów żywności*, [w:] red. I Szczepaniak,

Patrząc na Partnerstwo z perspektywy przedsiębiorstw, najważniejsze są bariery pozataryfowe, które – jak się szacuje – mogą generować 60–80% kosztów dodatkowych spowodowanych koniecznością dostosowania towaru do istniejących regulacji²⁶.

Pierwsza z tych barier to regulacje sanitarne i fitosanitarne. Przepisy te są szczególnie istotne, ponieważ zapewniają bezpieczeństwo importowanych produktów rolniczych i żywnościowych, a przez to niejako stoją na straży życia i zdrowia ludzi, zwierząt i roślin²⁷. Przepisy te mają głównie charakter techniczny i dotyczą między innymi: zakazu stosowania niektórych dodatków, barwników, konserwantów, etc. oraz ustalają ich maksymalne dopuszczalne wartości; sposobu produkcji, przechowywania i dostarczania, a także ustalają wytyczne, które, chcąc uzyskać dostęp do rynku, państwo eksportujące musi spełnić²⁸. Zarówno Unia Europejska jak i Stany Zjednoczone posiadają bardzo restrykcyjne regulacje sanitarne i fitosanitarne, są one jednak różne, co utrudnia, a nawet uniemożliwia handel. Różnice te wynikają z odmiennego postrzegania bezpieczeństwa żywności. Przykładem obrazującym wspomnianą różnicę jest stosunek USA i UE do tzw. zasady przezorności (precautionary principle) zawartej w porozumieniu fitosanitarnym i sanitarnym Światowej Organizacji Handlu (World Trade Organization). Unia stosuje tę zasadę bardzo szeroko – w kwestii ochrony środowiska, żywności i ochrony konsumentów, zgodnie z interpretacją tej zasady przez Komisję Europejską, która mówi o używaniu środków ostrożności, kiedy dany produkt, zjawisko lub działanie może być potencjalnie niebezpieczne dla zdrowia, życia lub środowiska z zastrzeżeniem, że istniejące dane naukowe nie muszą dawać pewności tego zagrożenia – już samo prawdopodobieństwo pojawienia się tego niebezpieczeństwa traktuje się tak, jakby jego wystąpienie było pewne. Z kolei Stany Zjednoczone cechuje podejście wymagające dowodów naukowych, które potwierdzają istnienie zagrożenia przed ustaleniem regulacji²⁹. Podejścia te diametralnie się od siebie różnią, co nie jest niczym dziwnym, ze względu na opracowanie tych regulacji niezależnie od siebie. Ich ujednoczenie jest niełatwym zadaniem, gdyż pociąga za sobą poważne konsekwencje dla obu stron porozumienia. Wspólny mianownik dla kwestii fitosanitarnych i sanitarnych będzie powodował konieczność zwiększenia zakresu regulacji po stronie Stanów Zjednoczonych lub ich redukcji po stronie europejskiej, jednak żadne z tych rozwiązań zdaje się nie być właściwe. Pewnego rodzaju rozwiązanie tej sytuacji sugeruje Janusz Rowiński, który pisze: „[...] niezakończony handel surowcami i żywnością jest możliwy tylko wówczas, gdy strony uznają, że mimo częstych odmiennych szczegółowych wymagań technicznych i procedur, oba systemy są w zasadzie ekwiwa-

lentne (równorzędne), gdyż w wyniku stosowania każdego z nich na rynku znajduje się jedynie żywność bezpieczna, niezagrożająca życiu i zdrowiu ludzi”³⁰. Takie rozwiązanie rodzi jednak wątpliwość, czy teoretyczne umówienie się w kwestii regulacji przyczyni się do faktycznego bezpieczeństwa towarów czy jest to też powierzchowne rozwiązanie problemu.

Aby zobrazować istotność barier pozataryfowych w kwestiach sanitarnych przywołam kilka z nich. Zaczę od barier eksportowych z UE do USA:

- obowiązujący od 1997 roku zakaz importu bydła, owiec i kóz (za wyjątkiem mleka i jego przetworów) ze względu na epidemię encefalopatii gąbczastej zwanej chorobą szalonych krów³¹ (mimo braku zagrożenia w większości państw Europy);
- trudności w otrzymaniu certyfikatu, który uprawnia do eksportu mleka ze względu na bardzo wnikliwe wymagania dotyczące produkcji, transportu i przetwórstwa mlecznego;
- wprowadzony w 2008 roku zakaz importu małą pochodzących z wód nieprzebadanych na obecność pałeczek E.coli;
- długi tryb rozpatrywania dokumentów eksporterów warzyw i owoców³².

Odmienne bariery obowiązują w eksporcie z USA do Unii:

- od 1989 roku obowiązuje zakaz importu zwierząt oraz mięsa i przetworów mięsnych pochodzących od hormonalnie pobudzanych do wzrostu zwierząt;
- zakaz importu drobiu, do którego odkażania używano środków chemicznych;
- zakaz importu zwierząt (oraz mięsa i jego przetworów), w hodowli których wzrost wspomagano hydrochlorkiem raktopaminy;
- zakaz importu mięsa wołowego i wieprzowego, które odkażone zostało kwasem mlekowym;
- zakaz importu przetworów mlecznych z mleka, które zawiera w 1 ml więcej niż 400 000 komórek somatycznych³³.

Bariery te znacząco się od siebie różnią, mimo że, wskazane przeze mnie, dotyczą głównie sfery żywności. Obrazują one jak odmiennie priorytety mają Unia Europejska i Stany Zjednoczone. Znalezienie wspólnego mianownika w wymienionych wcześniej kwestiach z pewnością nie będzie należało do zadań łatwych.

Inną barierą, którą można wiązać z kwestiami sanitarnymi i fitosanitarnymi, a także postrzegać jako zagrożenie jest temat żywności modyfikowanej genetycznie (GMO). Podstawowym problemem są obawy, że odmiany genetycznie modyfikowane mogą być większym, a przede wszystkim niespodziewanym zagrożeniem dla środowiska oraz zdrowia ludzi i zwierząt³⁴. Zajmijmy się

²⁶ A. Hajdukiewicz, *Transatlantyczne Partnerstwo...*, dz.cyt., s. 35.

²⁷ J. Rowiński, M. Bułkowska, dz.cyt., s. 48.

²⁸ Tamże, s. 50–51.

²⁹ A. Hajdukiewicz, *Transatlantyczne Partnerstwo...*, dz.cyt., s. 35.

³⁰ J. Rowiński, M. Bułkowska, dz.cyt., s. 49.

³¹ https://pl.wikipedia.org/wiki/G%C4%85bczasta_encefalopatia_byd%C5%82a

³² J. Rowiński, M. Bułkowska, dz. cyt., s. 51.

³³ Tamże, s. 52.

³⁴ Tamże, s. 58.

konkretami – rozwiązaniami legislacyjnymi w kwestii towarów genetycznie modyfikowanych, które obowiązują w USA i UE.

Stanowisko Stanów Zjednoczonych w sprawie GMO ma swój początek już w roku 1986, kiedy to władze federalne powołały grupę roboczą, której zadaniem było utworzenie zasad obowiązujących w obszarze biotechnologii. Zarówno rezultaty prac wspomnianej grupy jak i dalszych opinii innych ośrodków prowadzących badania w tym obszarze przyczyniły się do wysunięcia następującego wniosku: żywność i pasze modyfikowane genetycznie nie są bardziej groźne dla środowiska i zdrowia niż produkty wytworzone standardowymi metodami³⁵. Silnym argumentem w tej sprawie jest wskazanie, że pasza i żywność wyprodukowana tradycyjnie również posiada alergeny i substancje toksyczne, które są jednak obojętne dla środowiska oraz zdrowia ludzi i zwierząt. Ostatecznym rezultatem podejmowanych działań są 3 wnioski, na których opiera się amerykańskie prawo i procedury w zakresie produktów GM i brzmią one następująco:

- „– wszystkie metody zmieniające genom, również tradycyjne, mogą doprowadzić do powstania produktów stwarzających zagrożenie dla środowiska, ludzi i zwierząt;
- prawdopodobieństwo wytworzenia za pomocą metody biotechnologicznej produktu stwarzającego zagrożenie nie jest większe niż przy stosowaniu metod tradycyjnych;
- podstawą oceny zagrożeń powinny być przede wszystkim właściwości uzyskanego produktu”³⁶.

Szczególnie istotne jest ostatnie stwierdzenie, które mówi o tym, że badaniom powinno poddawać się produkt końcowy, a nie proces jego wytwarzania. Proceduralnie opiera się to na porównywaniu towarów wytworzonych za pomocą GM z typowymi produktami niezmodyfikowanymi. Takie podejście wpływa na bezpieczeństwo towarów poprzez potwierdzanie tego faktu twardymi dowodami pochodzącymi z badań. Warto dodać, że kwestią produktów GM obecnie zajmują się w USA trzy instytucje federalne: Agencja Ochrony Środowiska (Environmental Protection Agency), Ministerstwo Rolnictwa (United States Department of Agriculture) oraz Urząd Żywności i Leków (Food and Drug Administration)³⁷.

Sytuacja europejska w kwestii GMO diametralnie różni się od amerykańskiej. Podstawowa różnica odnosi się do przeszłości – kiedy władze federalne USA od wielu lat pracowały nad rozwiązaniem kwestii bezpieczeństwa żywności, władze europejskie były i nadal są na etapie ich tworzenia³⁸. Taki stan rzeczy jest zrozumiały ze względu na fakt, że dotychczas państwa członkowskie posiadały w tej kwestii własne regulacje prawne. Brak

było także instytucji unijnych, które zajmowałyby się problemami żywności. Istotna jest różnica w konstrukcji przepisów – europejskie odmiennie niż amerykańskie nie wyznaczają granicy pomiędzy produktami modyfikowanymi stwarzającymi zagrożenia a tymi, które nie stanowią niebezpieczeństwa. Preambuła dyrektywy głosi: „właściwa władza powinna wydać zezwolenie jedynie, gdy została przekonana, iż uwolnienie będzie bezpieczne dla ludzi i środowiska”³⁹. Taki zapis pozostawia bardzo szerokie spektrum możliwości interpretacyjnych i w przeciwieństwie do rozwiązań amerykańskich uwzględnia także te zagrożenia, które mogą wystąpić w przyszłości. Europejskie decyzje w sprawie produktów genetycznie modyfikowanych zdają się być przesądzone, ponieważ prowadzone badania nie dają pewności niewystąpienia zagrożeń w przyszłości, a skoro tego nie potwierdzają, można uznać je za potencjalnie niebezpieczne. Uogólniając kwestię żywności i pasz GM, unijne dyrektywy uznają je za takie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie, dlatego wymagają stosowania wyjątkowych środków ostrożności, a te przyjmują formę biurokratyzowanego procesu udzielania zezwoleń na ich uprawianie (który trwa do kilku lat – brak jest informacji, ile trwa ten proces, ponieważ na ogół takich zgód się nie udziela)⁴⁰.

Podsumowując: regulacje prawne dotyczące żywności i pasz genetycznie modyfikowanych Unii Europejskiej zdecydowanie różnią się od amerykańskich. Stany Zjednoczone są o wiele bardziej zaawansowane w kwestii GM, o czym świadczy odsetek upraw tych roślin (w 2012 roku około 40% gruntów) w porównaniu z Unią (odsetek wynosi 1%)⁴¹. Taki stan rzeczy powoduje nie tylko brak upraw zmodyfikowanych roślin, ale także zamyka rynek europejski na ich import. Problem tkwi w publicznym postrzeganiu odmian GM jako niebezpiecznych, co powoduje akceptowanie jedynie tradycyjnych form upraw. Co ciekawe, Komisja Europejska twierdzi, że w wyniku porozumienia TTIP Unia nie będzie musiała zmieniać swoich regulacji w zakresie organizmów genetycznie modyfikowanych, co jest jednak wątpliwe, choćby ze względu na fakt istniejącego obecnie w UE obowiązku zamieszczania informacji o modyfikowaniu produktu na jego etykiecie, który w USA nie obowiązuje⁴².

Partnerstwo zapowiada także istotne zmiany w sektorze energetycznym. Obecnie zarówno amerykańscy importerzy, aby importować gaz ziemny, jak i do amerykańskiego eksportu do UE (gazu ziemnego i ropy naftowej) muszą uzyskać licencję. Kraje, które posiadają umowę o wolnym handlu z USA otrzymują taką licencję automatycznie, ponieważ jest to postrzegane w kontekście interesu narodowego⁴³. Unia oczekuje zniesienia

³⁵ Tamże, s. 59.

³⁶ Tamże.

³⁷ Tamże.

³⁸ Tamże, s. 63.

³⁹ Tamże, s. 64.

⁴⁰ Tamże, s. 65.

⁴¹ Tamże, s. 72.

⁴² https://pl.wikipedia.org/wiki/Transatlantic_Trade_and_Investment_Partnership

⁴³ A. Hajdukiewicz, *Transatlantyckie Partnerstwo...*, dz.cyt., s. 40.

stawianego przez USA wymogu uzyskania licencji, co docelowo ma wyrównać szanse firm europejskich poprzez wzrost konkurencyjności względem przedsiębiorstw amerykańskich. Stworzy to także Polsce dostęp do źródeł taniego surowca.

Jak już wspomniano, kwestia ratyfikowania porozumienia postrzegana jest jako sposób na tajne wprowadzenie postanowień ACTA⁴⁴. W dokumencie znajdziemy następujące zapisy dotyczące kwestii korzystania z Internetu:

- możliwość zamykania stron internetowych na czas nieokreślony oraz stosowania sankcji względem właścicieli stron na podstawie domniemania umieszczania na nich treści, które są nielegalne,
- ułatwienie ochrony autorskiej poprzez wprowadzenie dla każdego internauty indywidualnych, elektronicznych dowodów osobistych,
- wprowadzenie opłat za korzystanie z serwisu YouTube,
- całodobowe sądy internetowe dla piratów bez możliwości skorzystania z prawnika,
- wprowadzenie odpowiedzialności pośredników (osób udostępniających Wi-Fi, dostawców Internetu) za materiały udostępniane przez użytkowników,
- rozszerzenie czasu obowiązywania praw autorskich do lat 100⁴⁵.

W dobie obecnego poziomu rozwoju technologicznego oraz coraz większej ilości aktywności opierających się na korzystaniu z Internetu zapisy te wydają się być absurdalne i niemożliwe do zrealizowania, w związku z czym przystanie na takie warunki budzi falę oburzenia. Szczególnie trudne do zaakceptowania są przepisy dotyczące odpowiedzialności osób trzecich za tworzenie możliwości dostępu do sieci innym oraz za treści przez nich publikowane.

Omówione zmiany, które przewidują postanowienia porozumienia na gruncie Polskim nie wnoszą znaczących modyfikacji (na przykład w kwestii zniesienia ceł) bądź też pozostają niemal niemożliwe do zrealizowania (ACTA). Część z nich natomiast jest trudna do przeniesienia na nasz grunt ze względu na diametralnie różne postrzeganie kwestii, których dotyczą (bariery sanitarne i fitosanitarne). Mogą one zasadnie budzić społeczny niepokój oraz niezgodę na zaakceptowanie tego porozumienia.

Znaczenie TTIP dla Polski

Mając za sobą rozważania na temat znaczenia porozumienia na skalę światową i europejską, dla dopełnienia obrazu należy uzupełnić treści o znaczenie tej

⁴⁴ Zob. <http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/892544,co-to-jest-ttip-10-rzeczy-ktorych-nie-wiecie-o-umowie-ue-usa.html>

⁴⁵ A. Pietraszewska, *Czy jest się czego obawiać...*, dz.cyt., s. 89–91.

umowy na gruncie polskim. Wątpliwościom nie ulega twierdzenie, że Polska niewiele zyska na Transatlantyckim Partnerstwie w dziedzinie Handlu i Transportu. Przede wszystkim nie utrzymujemy intensywnej wymiany handlowej ze Stanami (obecnie wynosi 2,24% ogółu polskiego eksportu⁴⁶), a najważniejsze produkty, które tam trafiają, posiadają niskie cła. Zmiany te są istotne przede wszystkim dla dużych firm, a Polska gospodarka składa się przede wszystkim z małych i średnich przedsiębiorstw. Taka sytuacja może wręcz stwarzać niebezpieczne ryzyko dla polskich przedsiębiorstw ze względu na wzrost konkurencyjności firm międzynarodowych. Stanowisko to potwierdzają niemalże znikome analizy ekonometryczne⁴⁷, które dowodzą, że Polska zyska na tej umowie mniej niż inne państwa europejskie. Z drugiej strony wspomniana redukcja ceł spowoduje oszczędności przedsiębiorstw w tytulu ponoszonych kosztów celnych o ok. 130–150 mln USD rocznie⁴⁸. Warto wskazać, że Partnerstwo może tworzyć pewnego rodzaju szansę na otwarciu polskich przedsiębiorców na inne rynki, w kontrze do dotychczasowego skupienia się na eksporcie do Niemiec. TTIP na gruncie polskim natrafia także na barierę kulturową wynikającą z mentalności Polaków. Obawiają się oni nowoczesnych rozwiązań wykraczających daleko poza tradycyjne metody (czego przykładem może być chociażby kwestia produktów genetycznie modyfikowanych), co ma swoje źródła w dyskursie publicznym. Problemowe jest także postrzeganie TTIP jako sposobu na „przemycenie” umowy ACTA (Umowa handlowa dotycząca zwalczania obrotu towarami podrabianymi):

*Nie ma zgody na to, żeby pod pretekstem układu handlowego w rzeczywistości ograniczać naszą suwerenność, ograniczać nasze demokratyczne prawo do decydowania o sobie – zaznaczył lider Razem Adrian Zandberg. Przypomniał protesty przeciwko umowie ACTA – Zatrzymaliśmy tamtą próbę ograniczania naszych praw i dokładanie tak europejska solidarność obywateli, pracowników, związkowców zatrzyma CETA i zatrzyma TTIP (...)*⁴⁹.

Zakończenie

Obawy związane z ratyfikowaniem Transatlantyckiego Partnerstwa w dziedzinie Handlu i Transportu wydają się być zrozumiałe ze względu na sposób, w jaki

⁴⁶ R. Szymanowski, *Transatlantyckie Partnerstwo w dziedzinie Handlu i Inwestycji (TTIP) w kontekście europejskiego bezpieczeństwa ekonomicznego*, [w:] I. Andruszkiewicz, M. Skarżyński, „Jednostka wobec wyzwań zmieniającego się środowiska bezpieczeństwa”, Poznań, 2015, s. 90.

⁴⁷ Cyt. za: R. Szymanowski, *Transatlantyckie Partnerstwo...*, dz.cyt., s. 89.

⁴⁸ A. Hajdukiewicz, *Transatlantyckie Partnerstwo...*, dz.cyt., s. 41.

⁴⁹ <http://koduj24.pl/nie-dla-ceta-i-ttip/>

zostaje ono przedstawione medialnie. Seria niedopowiedzeń, tajne negocjacje oraz ujawnienie zaledwie zapisów przejściowych z pewnością nie mają pozytywnego wpływu. Kontekst historyczny umów o wolnym handlu, z jednej strony napawa obawami realizacji tylko części założeń oraz pojawienia się negatywnych skutków, z drugiej zaś daje nadzieję na to, że mając za sobą inne doświadczenia w tym obszarze, uda się uniknąć niepowodzeń. Partnerstwo w dziedzinie handlu stwarza duże szanse rozwojowe zarówno gospodarki europejskiej jak i polskiej, patrząc jednak z perspektywy porównania tych gospodarek względem potęgi Stanów Zjednoczonych, napawa to obawami wzrostu znaczenia przedsiębiorstw amerykańskich. Większość kwestii pojawiających się w treści porozumienia posiada naturę dwubiegunową, to znaczy część z nich można odczytać jako korzyści, a część jako możliwą stratę. Takim przykładem jest pomysł zniesienia opłat celnych na większość towarów.

Bibliografia:

Ambroziak Ł., M. Bułkowska M., *Całościowe Gospodarstwo i Handlowe Porozumienie z Kanadą (CETA) oraz Transatlantyckie Partnerstwo w dziedzinie Handlu i Inwestycji (TTIP) a konkurencyjność polskich producentów żywności*, [w:] red. I Szczepaniak, *Konkurencyjność polskich producentów żywności i ich determinanty* [1], Warszawa, 2015.

Czarny E., Menkes J., Śledziwska K. (red.), *Umowa o Partnerstwie Handlowo-Inwestycyjnym między Stanami Zjednoczonymi i Unią Europejską jako narzędzie współpracy gospodarczej*, [w:] *Biznes międzynarodowy w gospodarce globalnej* nr 33, Gdańsk, 2014.

Hajdukiewicz A., *Transatlantyckie Partnerstwo Handlowo-Inwestycyjne jako szansa rozwoju eksportu polskich towarów*, [w:] „Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 406, Globalizacja – gra z dodatnim czy ujemnym wynikiem?”, Wrocław, 2015.

Majchrowska E., *TTIP a WTO: szansa czy zagrożenie?* [w:] „Krakowskie Studia Międzynarodowe. Determinanty europejskich procesów integracyjnych na tle porównawczym”, Kraków, 2015.

Marszk A., *Północnoamerykańskie Porozumienie o wolnym Handlu (NAFTA) i jego postanowienia dotyczące bezpośrednich inwestycji zagranicznych*, [w:] „*Ekonomia międzynarodowa* nr 1”, Łódź, 2010.

Myszkowska M., *Usługowy wymiar Transatlantyckiego Partnerstwa Handlowo-Inwestycyjnego*, [w:] „*Studia ekonomiczne. Zeszyty naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach* nr 266”, Kraków, 2016.

Pietraszewska A., *Czy jest się czego obawiać, czyli o ingerencji umów ACTA i TTIP w ochronę prawa autorskiego w sieci*, [w:] „*Zeszyt naukowy Naukowego Koła Cywilistów. Prawo autorskie i własność przemysłowa*”, Wrocław, 2014.

Mówi się o tym, że obecnie nie ponosimy wysokich kosztów z tego tytułu, jednak, patrząc ogólnie – takie rozwiązanie będzie przynosiło przedsiębiorstwom oszczędności. Otwarcie rynku może przyczynić się do obniżenia cen oraz stworzyć większy wybór konsumentom. Pytanie, czy w przypadku rynku energetycznego zwiększenie wyboru konsumenckiego, biorąc pod uwagę zdecydowanie niższe ceny gazu amerykańskiego, jest dobrym posunięciem?

Takie pytania można by mnożyć w nieskończoność, nie dochodząc ostatecznie do jednoznacznej odpowiedzi. Jedno jest jednak pewne: Unia Europejska będzie musiała podjąć nietatwą decyzję o ratyfikowaniu bądź też odrzuceniu Transatlantyckiego Partnerstwa w dziedzinie Handlu i Transportu. Pozostaje tylko kwestia tego, jaka będzie to decyzja i jakie pociągnie za sobą konsekwencje.

Rowiński J., Bułkowska M., *Strategie i kierunki rozwoju rolnictwa europejskiego* [2]. *Materiały do syntezy*, Warszawa, 2013.

Szymanowski R., *Transatlantyckie Partnerstwo w dziedzinie Handlu i Inwestycji (TTIP) w kontekście europejskiego bezpieczeństwa ekonomicznego*, [w:] I. Andrzejewicz, M. Skarżyński, *Jednostka wobec wyzwań zmieniającego się środowiska bezpieczeństwa*, Poznań, 2015.

Netliteratura:

<http://koduj24.pl/nie-dla-ceta-i-ttip/>

<http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/892544,co-to-jest-ttip-10-rzeczy-ktorych-nie-wiecie-o-umowie-ue-usa.html>

https://pl.wikipedia.org/wiki/G%C4%85bczasta_encefalopatia_byd%C5%82a

http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ttip/about-ttip/index_pl.htm

http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ttip/about-ttip/questions-and-answers/index_pl.htm

https://pl.wikipedia.org/wiki/P%C3%B3%C5%82nocnoameryka%C5%84ski_Uk%C5%82ad_Wolnego_Handlu

https://pl.wikipedia.org/wiki/Transatlantic_Trade_and_Investment_Partnership





Cezary P. Pawlak

Akademia Marynarki Wojennej
im. Bohaterów Westerplatte
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Gdynia

Siły zbrojne mocarstwa światowego. Analiza zdolności

Armed forces of world power analysis of capacity

„...rola mocarstwa to ciężkie brzemie – to ciągłe rozsządzanie konfliktów w zapalnych regionach świata; to sąsiedzi, którzy stanowią nieustanne problemy...”

Marcin Wolski

Słowa kluczowe: zdolności operacyjne, bezpieczeństwo międzynarodowe, wyścig zbrojeń, rozwój technologii

Key words: operational capabilities, international security, armed forces, competition, technology development

Streszczenie: Na przestrzeni wieków wiele z państw o aspiracjach imperialistycznych¹, dążyło do rozszerzenia swoich wpływów na inne państwa czy całe regiony. Do realizacji tych planów, nie tylko w kwestii zdobyczy terytorialnych, a przede wszystkim zabezpieczenia ich dominacji, służyły armie jako narzędzie militarne, w późniejszym czasie zwane siłami zbrojnymi. Zdolności sił zbrojnych poszczególnych mocarstw na przestrzeni dziejów decydowały o sile, trwałości i kondycji danego mocarstwa (imperium). Oczywiście, oprócz samych zdolności sił zbrojnych na stan imperium wpływało wiele innych czynników, jak polityka, nastawienie podległych społeczeństw czy ekonomia. Jednak to siły zbrojne stanowiły główny gwarant przetrwania imperium. Celem pracy jest przeanalizowanie na przykładzie

historycznym, od starożytności do dnia dzisiejszego, jak wraz z rozwojem technologii ewaluowała armia i zyskiwała nowe zdolności. Dodatkowo artykuł ma na celu odpowiedzenie na pytanie, jakie zdolności powinny posiadać siły zbrojne, by dane państwo mogło określać się mocarstwem światowym XXI wieku?

Abstract: Throughout the centuries many imperialistically-aspiring countries have pursued to expand their influence on other countries or even whole regions. Armies, being a military tool and later on referred to as armed forces, helped with achieving those countries' goals, not only when it comes to territory, but mainly with keeping their dominant position. Over the centuries different world powers armed forces' capabilities have been decisive when it comes to power (strength), consistency and condition of a particular empire. Obviously, apart from the armed forces capabilities themselves, factors like politics, subordinated societies' attitude or economy have also influenced the empire's condition. However, these were the armed forces that guaranteed the empire's consistency and survival.

The aim of this thesis is to analyse, using the historical background dated from ancient times until present, the process of army's evaluation and gaining new capabilities, bearing in mind the technological progress. What is more, the thesis explains what capabilities the armed forces should have so that a country could name itself a world power in XXI century.

¹ Encyklopedia PWN, <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/imperializm;.html>, imperializm [łac. imperialis< imperium 'władza'], działania zmierzające do rozszerzenia wpływów politycznych, militarnych, kulturowych i gospodarczych państw o statusie lub aspiracjach mocarstwowych na obszary do nich nienależące; także okres historyczny, odznaczający się światową dominacją kilku wielkich mocarstw, zapoczątkowany w ostatniej ćwierci XIX w.; w myśli marksistowskiej, najwyższe stadium rozwoju kapitalistycznej formacji społeczno-ekonomicznej (dostęp: 15.02.2017).

Mocarstwa na przestrzeni wieków – starożytność, wczesne średniowiecze

W historii starożytnej i średniowiecznej do największych mocarstw zaliczyć można Imperium Rzymskie oraz Imperium Mongolskie. Oba imperia na swoje czasy posiadały ogromne zdobycze terytorialne. Zdobycze terytorialne oraz późniejsza dominacja były zasługą poszczególnych armii, ich wyszkolenia, organizacji, przyjętej taktyki dostosowanej do posiadanego uzbrojenia oraz możliwości. Armie te przy swojej innowacyjności oraz dzięki stosowanym i rozwijanim zasadom sztuki wojennej potrafiły niejednokrotnie pokonać przeciwnika silniejszego i lepiej uzbrojonego. Najbardziej wymagającym przeciwnikiem były oddziały mongolskie, które przez swoją wielką manewrowość wprowadzały przeciwnika w błąd co do głównego kierunku natarcia, a stosowanie nieznanymi, oddziedziczonych wynalazkach z Imperium Chińskiego, takich jak proch, budziły lęk i przerażenie w zastępach przeciwnika. Jakże jednak, zdolności potrzebne były, by utrzymać imperium?

Każde z imperiów stanęło przed dylematem utrzymania rozległych terenów pod kontrolą. Trzymanie wielkich armii na wszystkich zajętych terenach było ekonomicznie nieuzasadnione, a gospodarka danego imperium by tego obciążenia nie wytrzymała. Zwiększenie podatków u lenników mogło spowodować tylko bunty i lokalne powstania, co wymagało kolejnych interwencji zbrojnych. W związku z powyższym armie otrzymały nowe ważne zdolności, które cechowały i nadal cechują armie mocarstw. Najlepszym przykładem są rozwiązania rzymskie. Armia podzielona była na legiony, które tworzone były jako **samodzielna jednostka operacyjna o dużej wszechstronności działania**. W skład legionu wchodziły centurie, jazdy dzielące się na szwadrony (łac. alae) i drużyny (łac. decuriae), oddziały lekkozbrojnych piechurów – welitów (velites), oddziały zwiadowcze, inżynierijne, kamieniarze, cieśle i inni rzemieślnicy jako oddziały pomocnicze (aprowizacyjne). Dzięki temu oraz ściślejszej dyscyplinie armia rzymska była przez setki lat najskuteczniejszą armią świata starożytnego². Armia mogła operować wydzielonymi, samodzielnymi związkami operacyjnymi, które miały zdolność dziś określaną jako **zdolność ekspedycyjną**. Kolejną wymaganą zdolnością była **zdolność do przerzutu**. Ta zdolność była i jest do dziś najbardziej trudna do zrealizowania i wymaga ogromnych nakładów finansowych. Jak wyżej wymieniona zdolność realizowana była w czasach rzymskich? By skrócić czas reakcji na pojawiające się zagrożenie, rzymianie rozmieszczali swoje legiony w rejonach najbardziej zagrożonych, na granicach imperium, oddziały takie dziś określamy mianem **szpicy** oraz utrzymywali tzw. odwoły jako **bazy wojskowe** mogące w jak najkrótszym czasie wesprzeć zagrożone kierunki. Skrócenie czasu reakcji wymagało rozbudowanej infrastruktury dróg lądowych, koszar (fortów) oraz chronionych szla-

ków wodnych i portów, zarówno morskich jak i rzecznych. Do tego celu utworzono flotę, nie tylko wojenną, ale desantową oraz wsparcia (logistyczną). Pierwszą większą flotę wystawiono w 260 roku p.n.e., podczas I wojny punickiej, następnie rozbudował ją Pompeusz Wielki i Juliusz Cezar. Stała flota powstała za Oktawiana Augusta. W okresie późniejszym istniały też floty prowincjonalne (classis Pontica, classis Britannica) oraz rzeczne – na Renie, Rodanie, Dunaju i Eufracie. Główną bazę stanowiły porty w Misenum i Rawennie. Posiłki wojskowe w czasach Imperium Rzymskiego określano jako supplementum („wsparcie”)³. Kolejną zdolnością mocarstw i imperiów jest możliwość szybkiego **odtworzenia potencjału militarnego** zwłaszcza w zakresie uzbrojenia, dziś to **własny przemysł zbrojeniowy** i zasobów ludzkich inaczej **wyszkolonych rezerw osobowych**. Wystużony żołnierz, który po zakończeniu służby w legionach pozostał na służbie, nazywany był emeritus⁴.

Mocarstwa nowożytne

Kolejnym przykładem rozbudowy zdolności sił zbrojnych jako mocarstwo jest Imperium Brytyjskie, które uzależniło od siebie największy obszar w dziejach świata. Po wielkich odkryciach geograficznych, zapoczątkowanych w XV w. przez Krzysztofa Kolumba, ruszyła lawina ekspansji na nowo odkryte tereny, kolonizując je pod własnym sztandarem. Do rywalizacji, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że nowe ziemie oddzielały oceany, stanęły potęgi morskie, takie jak Hiszpania, Portugalia, Francja i Wielka Brytania. Po zacieklej rywalizacji i kolonizacji nowego świata stanął problem utrzymania zdobytego imperium. Podbite obszary rozciągnięte były na całym globie. Niezbędne okazało się **utrzymanie strategicznych miejsc** w postaci wysp, półwyspów czy cieśnin, pozwalających na kontrolowanie szlaków wodnych. Dodatkowo spełniały one rolę **wysuniętych składów logistycznych (baz)**, które zapewniały skrócenie czasu reakcji na zagrożenie w danej części świata, możliwość uzupełnienia logistycznego, napraw sprzętu oraz ześrodkowania i przegrupowania sił i środków. Biorąc pod uwagę konieczność operowania na dużych odległościach, kluczowym rodzajem sił zbrojnych w tym czasie była królewska marynarka wojenna posiadająca nowoczesną flotę, mogąca prowadzić operacje morskie na morzu, wspierania oddziałów lądowych z morza, jak i desantować oraz zaopatrywać jednostki lądowe przeznaczone do działań w głębi lądu, posiadając **zdolność do działań połączonych**. Jednostki lądowe działające w dużej odległości od głównych baz musiały być w wielkiej mierze samowystarczalne i posiadać **zdolności ekspedycyjne**; tu należy jeszcze dodać, że operowały na różnych szerokościach geograficznych, w skrajnie różnych strefach klimatycznych. W związku z powyższym szkolenie pododdziałów musiało uwzględniać w swoich programach różne strefy klimatyczne, a pododdziały posiadać

² Imperium Romanum – wojsko rzymskie – organizacja legionów <http://www.imperiumromanum.edu.pl/wojsko/> (dostęp: 15.02.2017).

³ Tamże.

⁴ Tamże.

zdolność do operowania we wszystkich strefach klimatycznych⁵, co łączyło się ze specjalistycznym wyposażeniem, umundurowaniem (hełmy korkowe – tropikalne, umundurowanie tropikalne koloru khaki⁶) i uzbrojeniem.

Mocarstwa światowe XX wieku

Pozostawiam po sobie dwóch herosów – Stany Zjednoczone i Rosję.

Napoleon Bonaparte

Wiek XX to okres dwóch wojen światowych, upadek największego w dziejach Imperium Brytyjskiego oraz okres tzw. zimnej wojny pomiędzy dwoma państwami określanymi jako supermocarstwa, powstałymi na gruzach II wojny światowej. Rozwój technologii oraz doświadczenia dwóch wojen światowych zmieniły diametralnie zdolności sił zbrojnych nie tylko mocarstw, ale poszczególnych państw. Zastosowanie w praktyce osiągnięć techniki i nauki wygenerowało nowe użycie broni, co wpłynęło na przemodelowanie zasad taktyki oraz rozwój sztuki wojennej. Powstały nowe rodzaje sił zbrojnych, jak siły powietrzne i wojska desantowe. Wojska lądowe wzbogaciły się o nowe rodzaje wojsk, tj. pancernych i zmechanizowanych. Dodatkowo szybkość działań wojsk, skala ich użycia oraz obszar, na którym działają, wymusiły zmianę sposobu kierowania, planowania i dowodzenia operacji połączonych, rozwijając zdolność **sprawność i wszechstronność dowodzenia**. Koniec II wojny światowej to również pojawienie się nowej broni – broni masowego rażenia o niespotykanej sile (bomby atomowej⁷). Pozostał jednak problem opracowania środków do jej przenoszenia. W rezultacie podjętych prac oraz udoskonalenia prac Konstantina Ciolkowskiego⁸ oraz Wernhera von Brauna⁹, twórcy rakiety V1 i V2, powstał nowy środek przenoszenia – broń raketowa. Rozwój tej broni przyczynił się do powstania nowego rodzaju wojsk – wojsk raketowych. **Broń atomowa oraz środki do jej przenoszenia w postaci rakiet balistycznych oraz bombowców strategicznych** były kolejną zdolnością, która cechowała jedynie mocarstwa. Nawet jeżeli broń ta rozmieszczona była w innych krajach, to ewentualne jej użycie było domeną tylko supermocarstw. Rozwój broni raketowej otworzył drogę do

⁵ R.M Barnes, *Military Uniforms of Britain and the Empire*, First Sphere Books, wyd. 1972.

⁶ Żołnierze brytyjscy po raz ostatni walczyli w czerwonych kurtkach w bitwie pod Gennis w Sudanie 30 grudnia 1885 roku. Należeli do brytyjskich sił ekspedycyjnych biorących udział w kampanii nilowej 1884–1885 i mieli na sobie „uniformy domowe”, aczkolwiek inne regimenty – przysłane z Indii – nosiły już mundury w kolorze khaki.

⁷ A. J. Rotter, *Bomba atomowa. Świat wobec zagrożenia*, wyd. 2011, s. 16–17.

⁸ Konstanty Ciolkowski – twórca rakiet kosmicznych i wizjoner kosmosu, <http://bialczynski.pl/wielcy-polacy/konstanty-ciolkowski-tworca-rakiet-kosmicznych-i-wizjoner-kosmosu/> (dostęp: 17.02.2017).

⁹ Wernher von Braun – inżynier Hitlera, bohater Ameryki, opublikowane 28.08.2015, <http://historia.wp.pl/title,Wernher-von-Braun-inzynier-Hitlera-bohater-Ameryki,wid,17806560,wiadomosc.html?tcid=118a7b> (dostęp: 17.02.2017).

podboju kosmosu. Możliwość **wystrzeliwania i umieszczenia na orbicie ziemskiej satelit**¹⁰ stała się podstawową zdolnością mocarstw mającą wpływ na pole walki schyłku XX wieku. Wraz z podbojem kosmosu rozwinęła się kolejna zdolność: **rozpoznanie satelitarne**. Koniec XX wieku to rozwój technologii informatycznej tworzący nowy wymiar – cyberprzestrzeń. Wymiar ten będzie stanowił kolejną zdolność dla sił zbrojnych oraz klucz do utrzymania pozycji danego państwa jako mocarstwa.

Mocarstwa światowe i wschodzące XXI wieku – rywalizacja

Porządek dwubiegunowości i w miarę stabilizacji świata po rozpadzie ZSSR oraz tzw. bloku wschodniego tworzącego Układ Warszawski zmienił polaryzację współczesnego świata. Na naszym globie pojawiła się jedna siła jako supermocarstwo, tj. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Jednak hegemonia nad światem jest zadaniem trudnym, a wręcz niemożliwym do realizacji. Zaangażowanie się w politykę światową oraz sprawowanie roli tzw. żandarma świata pochłania olbrzymie nakłady finansowe, a każde uczestnictwo w konflikcie to również ofiary. Jest to przyczyną wielu protestów i niezadowolonych społeczeństw amerykańskiego. Stany Zjednoczone zdają sobie z tego doskonale sprawę i zmieniają swoje priorytety i rejony zainteresowania, koncentrując uwagę na obszarze Pacyfiku i wschodzących potęg na razie gospodarczo-ekonomicznych, ale z aspiracjami mocarstwowymi. Obecnie obserwujemy próbę odbudowy pozycji mocarstwowej przez Federację Rosyjską oraz wzrost aspiracji mocarstwowych innych państw, takich jak Chiny i Indie. Sytuacja tzw. wielobiegunowości jest groźna dla bezpieczeństwa świata. Jakże w związku z powyższym zdolności muszą posiadać mocarstwa, a zarazem do jakich muszą dążyć państwa aspirujące do miana mocarstw światowych?

Wymagane zdolności dla sił zbrojnych mocarstw w XXI wieku

Zdolność do przerzutu wojsk na duże odległości. Zdolność ta wspomagana jest poprzez posiadanie wysuniętych baz wojskowych, statych na lądzie oraz morzu w postaci lotniskowców, pływających platform¹¹, posiadania wojsk tzw. podwójnego bazowania. Do wypełnienia tej zdolności konieczne jest posiadanie rozwiniętego lotnictwa transportowego z możliwością utworzenia tzw. mostu powietrznego, zapewniającego dostawy logistyczne sprzętu, materiałów i zaopatrzenia dla operujących wojsk, rozwiniętej floty morskiej z możliwością desantowania wojsk oraz zapewnienia wsparcia logistycznego.

¹⁰ Sztuczne satelity, http://www.bryk.pl/wypracowania/fizyka/wszech%C5%9Bwiat_i_cia%C5%82a_niebieskie/13634-sztuczne_satelity.html (dostęp: 17.02.2017).

¹¹ C. Pawlak, *Koncepcja prowadzenia połączonej operacji z wykorzystaniem środowiska morskiego*. NATO Joint Sea Based Operation-Concept. Biuletyn CDiS SZ nr 1, 2015 r.

Zdolność ekspedycyjna i możliwość operowania we wszystkich strefach klimatycznych, w tym możliwość wykonania szybkiego manewru wojskami oraz ogniem, z wykorzystaniem różnych mobilnych ugrupowań wojsk (grup bojowych). Działanie mocarstwa powinno umożliwiać operowanie na całym globie z uwzględnieniem Arktyki. Wojska muszą być wyposażone w sprzęt zdolny do operowania w skrajnych warunkach z dużym zapleczem logistyczno-usługowym. Sprzęt musi również zapewnić dużą manewrowość.

Zdolność do precyzyjnego rażenia celów na duże odległości, w tym wybiórczości, oraz wysoki stopień rażenia obiektów. Zdolność ta wymaga posiadania środków do przenoszenia ładunków konwencjonalnych oraz nuklearnych wystrzeliwanych z morza, lądu, powietrza oraz kosmosu. Jej efektywność uzależniona jest od rozpoznania i naprowadzania na cel.

Zdolność do kierowania, planowania oraz dowodzenia operacjami połączonymi, w tym redukcja parametrów czasowych przygotowania do prowadzenia działań wojennych¹², z możliwością prowadzenia kilku operacji w tym samym czasie¹³. Zdolność ta wymaga opracowania i wdrożenia swoich niezależnych systemów informatyzacji dowodzenia i wymiany informacji, w tym wzmocnienie roli centralizacji stanowisk dowodzenia oraz automatyzacji zarządzania wojskiem i uzbrojeniem.

Zdolność do rozpoznania, w tym rozpoznania satelitarne, realizowana poprzez rozbudowę sieci satelit szpiegowskich z możliwością monitorowania obrazu w czasie rzeczywistym z każdego zakątka ziemi. Zdolność ta wpłynie na wzmocnienie potencjału w zakresie monitoringu obiektów i wydarzeń w przestrzeni okołozemskiej, w tym mechanizmu współdziałania międzynarodowego w wymienionym zakresie.

Zdolność do analizy oraz prognozowania rozwoju sytuacji wojskowo-politycznej na szczeblu globalnym i regionalnym, jak również stanu stosunków międzypaństwowych w obszarze wojskowo-politycznym¹⁴.

Zdolność do odstraszenia jądrowego wymaga posiadania w swoich arsenałach głowic z bronią nuklearną oraz posiadać możliwość jej produkcji. Zdolność ta jest również uzależniona od zdolności do rażenia (posiadania środków do przenoszenia), rozpoznania, jak i zdolności do naprowadzania na cel.

Zdolność do naprowadzania oraz zarządzania uzbrojeniem w tym pozycjonowania. Zdolność ta wymaga posiadania swoich systemów informatycznych oraz pozycjonowania (nawigacji). Do tego służy np. Global Positioning System (ang. Global Positioning

System – Navigation Signal Timing and Ranging)¹⁵. System ten używany jest przez większość armii na świecie i NATO. Federacja Rosyjska, by być niezależna, korzysta z systemu GLONASS¹⁶. Własne systemy montowane w sprzęcie zapewniają poprawne ich pozycjonowanie oraz prowadzenie skutecznego ognia. Wszystkie państwa aspirujące do miana mocarstwa muszą osiąść tę kluczową zdolność. Obecnie republika Chin wprowadza system Compass-Beidou. System ten zapoczątkowany został wystrzeleniem swojej satelity w 2000 r.¹⁷ Kolejnym systemem jest realizowany przez Europejską Agencję Kosmiczną (ESA) projekt GALILEO¹⁸. Składać się on będzie docelowo z 30 satelitów. Jako państwo aspirujące Indie pracują nad Indian Regional Navigational Satellite System (IRNSS)¹⁹.

Zdolność do rozpoznania działań w kosmosie, dowodzenia oraz odtworzenia środków kosmicznych. Zdolność ta wymaga systemów mogących zidentyfikować zagrożenia płynące z kosmosu, m.in. działalności wrogich satelitów i statków szpiegowskich oraz informacji o zagrożeniu pociskami balistycznymi. Dodatkowo posiada możliwość dowodzenia oraz kontroli nad satelitami i statkami kosmicznymi. W razie konfliktu i zerwania połączeń, musi mieć zapasowe, gotowe do wystrzelenia satelity oraz posiadać zdolność do ich budowy.

Zdolność do obrony antyrakietowej, w tym rakiet balistycznych. Zdolność ta wymaga posiadania rozwiniętego systemu wykrywania, monitorowania zarówno na lądzie, morzu jak i w kosmosie oraz posiadania w dużej gotowości systemu raketowego, zdolnego do niszczenia rakiet przeciwnika.

Zdolność do działań w cyberprzestrzeni. Zdolność ta w dużej mierze zależy od posiadania oraz ochrony własnych systemów informatycznych oraz naprowadzania i pozycjonowania. Tylko niezależne systemy gwarantują ich bezpieczną pracę. Dlatego mocarstwa lub państwa aspirujące do mocarstw światowych, pracują nad wdrożeniem swoich systemów. Dodatkowo zdolność ta jest

¹⁵ System nawigacji satelitarnej, stworzony przez Departament Obrony Stanów Zjednoczonych, obejmujący swoim zasięgiem całą kulę ziemską. System składa się z trzech segmentów: segmentu kosmicznego – 31 satelitów orbitujących wokół Ziemi na średniej orbicie.

¹⁶ Jest on zarządzany przez Siły Powietrzno-Kosmiczne Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej. GLONASS dostarcza dwa rodzaje sygnału: wojskowy oraz cywilny. W skład systemu wchodzi 24 satelity oraz naziemna stacja kontroli. System ten używa innego geodezyjnego układu odniesienia i odmiennego wzorca czasu (UTC) niż GPS (UTC USNO, gdzie nie wprowadza się sekund przestępnych).

¹⁷ Według władz chińskich, dokładność publicznej usługi będzie rzędu 10 metrów. Jest to jeden z niewielu systemów, który zakłada dwustronną transmisję informacji (także od urządzenia do satelity). Docelowo projekt ma obejmować cały świat pod nazwą Beidou 2. Źródło US Department of Defense Reports on China's Space Capabilities <http://www.spacesafetymagazine.com/space-on-earth/international-relations/department-defense-reports-chinas-space-capabilities/> (dostęp: 20.02.2017).

¹⁸ Galileo rozpoczyna pracę, http://www.esa.int/pol/ESA_in_your_country/Poland/Galileo_rozpoczyna_prace (dostęp: 20.02.2017).

¹⁹ Indian Regional Navigational Satellite System (IRNSS) <http://www.isro.gov.in/irnss-programme> (dostęp: 20.02.2017).

¹² Doktryna Rosji, https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/03/35_KBN_DOKTRYNA_ROSJI.pdf, s. 186 (dostęp: 20.02.2017).

¹³ A. Mattelaer, Publikacja Long Posts 13.03.2016 r. *Three plus one: a military level of ambition for Europeans*, <http://www.european-geostrategy.org/2016/03/three-plus-one-a-military-level-of-ambition-for-europeans/>

¹⁴ Doktryna Rosji, https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/03/35_KBN_DOKTRYNA_ROSJI.pdf, s. 186 (dostęp: 20.02.2017), s. 187.

najbardziej dynamicznie rozwijaną zdolnością potęgowaną rozwojem technologii informatycznych.

Zdolność odtworzenia potencjału zbrojnego konwencjonalnego i nuklearnego. Wymaga to rozbudowanego przemysłu zbrojeniowego, łącznie z reaktorami atomowymi, wraz z przeszkolonym personelem oraz posiadania dostępu do surowców naturalnych, niezbędnych do kontynuacji produkcji. Utrzymanie linii produkcyjnych jest możliwe przy zamówieniach dla własnych sił zbrojnych oraz nastawienia w czasie pokoju produkcji na eksport uzbrojenia, tym samym uzależniania odbiorcy od swojego sprzętu i montowanych systemów informatycznych, naprowadzania i pozycjonowania.

Zdolność do odtworzenia rezerw osobowych. Zdolność ta wymaga utrzymania wyszkolonych i zmotywowanych rezerw osobowych. Uzależniona ona jest jednak od obowiązujących procesów szkoleniowych, w tym utrzymania szkolenia zasadniczego. Największym wyzwaniem jest demografia, zwłaszcza dla Federacji Rosyjskiej.

Zdolność do prowadzenia działań w obszarze komunikacji strategicznej. Prowadzenie komunikacji strategicznej w zasadzie jest domeną państwa, a nie sił zbrojnych, zwłaszcza w społecznościach demokratycznych. Jednak mocarstwo lub państwa aspirujące do miana mocarstwa muszą posiadać wpływ na media. Najbardziej popularne stają się tzw. media społecznościowe. By uniezależnić się od wpływów korporacji międzynarodowych, takie państwa jak Rosja i Chiny²⁰ wprowadzają i sponsorują swoje bloki informatyczne oraz blogerów

²⁰ Chińskie Media Społecznościowe Tuż Za Światowymi Liderami www.brief.pl/artykul,261,chinskie_media_spolecznościowe_tuz_za_swiatowymi_liderami.html (dostęp: 20.02.2017).

w kreowanych mediach, a witryny Google przechodzą ostrą cenzurę. Komunikacja strategiczna jest potężnym orężem w rękach sił zbrojnych w dobie powszechnej cyfryzacji społeczeństwa.

Podsumowanie

Na przestrzeni wieków zdolności sił zbrojnych ewaluowały wraz z postępem technologicznym i często to potrzeby sił zbrojnych inspirowały rozwój technologii. Jednak na ich rozwój mogli sobie pozwolić najbogatsi i najlepiej zorganizowani, a to wyróżniało imperia oraz stanowiło o ich przetrwaniu. Wymagania dla zdolności sił zbrojnych mocarstw światowych zawsze stanowiły olbrzymią barierę dla ewentualnych pretendentów, a techniczne nowinki czy rozwiązania operacyjno-taktyczne ich użycia przechowywane były w wielkiej tajemnicy. Dziś dynamiczny rozwój technologii, zwłaszcza cyfrowej, zmusza siły zbrojne mocarstw oraz państwa pretendujące do takiej roli, do ciągłego rozwoju posiadanych zdolności. Pogoń za rozwojem zdolności jest rodzajem ukrytego wyścigu zbrojeń. Część państw, by zrównoważyć dane zdolności, może podjąć tzw. działania hybrydowe, by zniwelować powstające różnice. Dlatego w tej pogoni za nowymi technologiami często dane państwa zapominają o innych zagrożeniach współczesnego świata, mogących oddziaływać pośrednio i być na granicy wojny.

Historia pełna jest wojen, o których każdy wie, że nie wybuchną.

Enoch Powell

Bibliografia

Mattelaer publikacja Long Posts 13.03. 2016 r. Three plus one: a military level of ambition for Europeans [online] <http://www.europeangeostrategy.org/2016/03/three-plus-one-a-military-level-of-ambition-for-europeans/> (dostęp: 20.02.2017).

J. Rotter, Bomba atomowa. Świat wobec zagrożenia, Wydawnictwo Naukowe PWN wyd. 2011.

Pawlak, Koncepcja prowadzenia połączonej operacji z wykorzystaniem środowiska morskiego NATO. Join Sea Based operations. Concept. Biuletyn CDiS SZ nr 1, 2015 r.

Chińskie Media Społecznościowe, Tuż Za Światowymi Liderami [online] www.brief.pl/artykul,261,chinskie_media_spolecznościowe_tuz_za_swiatowymi_liderami.html, 9dostęp: 20.02.2017).

Doktryna Rosji [online] <https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/03/35>

KBN_DOKTRYNA_ROSJI.pdf (dostęp: 20.02.2017).

Encyklopedia PWN [online] <http://encyklopedia.pwn.pl/>

Galileo rozpoczyna pracę [online] http://www.esa.int/pol/ESA_in_your_country/Poland/Galileo_rozpoczyna_prace (dostęp: 20.02.2017).

Indian Regional Navigational Satellite System (IRNSS) [online] <http://www.isro.gov.in/imss-programme> (dostęp: 20.02.2017).

Imperium Romanum – wojsko rzymskie – organizacja legionów [online] <http://www.imperiumromanum.edu.pl/wojsko/> (dostęp: 15.02.2017).

International Military and Defense Encyclopedia, Brassey's, New York 1993.

Konstanty Ciołkowski – twórca rakiet kosmicznych i wizjoner kosmosu [online] <http://bialczynski.pl/wielcy-polacy/konstanty-ciolkowski-tworca-rakiet-kosmicznych-i-wizjoner-kosmosu/> (dostęp: 17.02.2017).

P. Young & R. Holmes, The English Civil War, Standards, Guidons and Colours of the Commonwealth Forces London Publishing 1992.

R.M Barnes: Military Uniforms of Britain and the Empire. First Sphere Books, wyd. 1972.

Sztuczne satelity [online] <http://www.bryk.pl/wypracowania/fizyka/wszech>

%C5%9 Bwiat_i_cia%C5%82a_ niebieskie/13634-sztuczne_satelity.html (dostęp: 17.02.2017).

US Department of Defense Reports on China's Space Capabilities [online] <http://www.spacesafetymagazine.com/space-on-earth/international-relations/>

department-defense-reports-chinas-space-capabilities/ (dostęp: 20.02.2017).

Wernher von Braun – inżynier Hitlera, bohater Ameryki [online] <http://historia.wp.pl/title,Wernher-von-Braun-inzynier-Hitlera-bohater-Ameryki,wid,17806560,wiadomosc.html?ticaid=118a7b> (dostęp: 17.02.2017).





Anna Zakobielska

Akademia Marynarki Wojennej
im. Bohaterów Westerplatte
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Gdynia

Aspekty bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Aspects of civil aviation safety

Streszczenie: Na poziom bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wpływa wiele czynników, zarówno zależnych od człowieka, jak i tych niezależnych. Obowiązkiem każdego portu lotniczego jest odpowiednie przygotowanie się, aby móc efektywnie przeciwdziałać wszystkim zagrożeniom, eliminować lub minimalizować prawdopodobieństwo ich wystąpienia oraz szybko i skutecznie reagować w sytuacjach kryzysowych. Stworzono w tym celu cały system regulacji prawnych oraz procedur postępowania na wypadek zdarzeń niebezpiecznych. Szczególnie ważna w tym temacie jest współpraca instytucji i służb odpowiedzialnych za całokształt systemu zarządzania bezpieczeństwem, realizowana nie tylko na poziomie jednostki czy państwa, ale przede wszystkim na poziomie międzynarodowym.

Abstract: Many factors effects level of the civil aviation safety, both – dependent on persons equal, as well as those independent. Proper preparation is the main duty of each airport, in order to be able to counteract all threats effectively, eliminate or minimize credibility of their pronouncement and react in crisis situations immediately and forcefully. In this purpose there has been created whole system of legal acts, regulations and procedures on case of dangerous event. The most important in this theme is cooperation of all institutions, not only at the level of unit or country, but also and first of all at the level of international.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, bezpieczeństwo lotnicze, lotnictwo cywilne, przestrzeń powietrzna, port lotniczy, statek powietrzny, zagrożenie, akt bezprawnej ingerencji, terroryzm lotniczy.

Keywords: safety, aviation safety, civil aviation, airspace, airport, aircraft, hazard, an act of unlawful interference, aviation terrorism.

Wprowadzenie

Tematem artykułu jest bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym. Ze względu na obszerność zagadnienia skupiono się na aspektach związanych głównie z wyjaśnieniem podstawowych pojęć, przedstawieniem zagrożeń, jakie występują w tym sektorze oraz sposobami ich redukcji bądź eliminacji.

Bezpieczeństwo w lotnictwie jest bezpośrednio związane z bezpieczeństwem pasażerów, którzy biorą udział w procesie transportowym. Na jego poziom wpływa wiele czynników, zarówno tych zależnych od człowieka, jak i tych niezależnych. Potocznie, lot, który zakończył się bez wystąpienia żadnych poważnych incydentów ani wypadku, był lotem bezpiecznym.

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi czytelnika na proces, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa każdemu pasażerowi w transporcie lotniczym. Ma on także uświadomić czytelnikowi zagrożenia, którym może podlegać, decydując się na ten rodzaj transportu. Po trzecie, ma pomóc zrozumieć konieczność stosowania ograniczeń oraz narzucania pewnych norm na użytkowników przestrzeni powietrznych oraz portów lotniczych. Na koniec, ma zapewnić czytelnika, że istnieją uregulowania oraz zastęp służb i instytucji, które czuwają nad bezpieczeństwem podróżujących.

Przy opracowywaniu wykorzystano z metody studiowania dostępnych materiałów źródłowych oraz z własnych doświadczeń zdobytych w okresie zatrudnienia na stanowisku *Passenger Service Agent* na lotnisku międzynarodowym *Bristol Interational Airport* w Bristolu (Anglia) w latach 2007–2010.

Podstawowe pojęcia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Najważniejszym pojęciem jest „bezpieczeństwo” i od jego wyjaśnienia wypada rozpocząć. Choć przyjęto ogólnie, że bezpieczeństwo to jedna z największych wartości ludzkich, ponieważ daje stabilizację, porządek i rozwój, to jego określenia są różne, zależne od dziedziny, z którą jest powiązane oraz obszaru występowania. Wśród wielu definicji, najbardziej trafna wydaje się być ta, która opisuje bezpieczeństwo jako: „stan, który daje poczucie pewności i gwarancję jego zachowania oraz szansę na doskonalenie”¹.

Przyjęto w opracowaniu analizowanie określenia „bezpieczeństwo lotnicze”. Wydawałoby się, że zawężona znacznie kategoria będzie łatwiejsza do zdefiniowania. Tymczasem, już na wstępie, wskazać należy na pewne rozbieżności.

Pomimo obowiązku przestrzegania zasad bezpieczeństwa przez wszystkie podmioty związane z lotnictwem, nie wypracowano dotąd ogólnie respektowanej, międzynarodowej definicji. Za powszechnie przyjęty pogląd, narzucony niejako przez pasażerów oraz opinię publiczną, uznano eliminację wypadków oraz poważnych incydentów lotniczych. Inne perspektywy obejmują również eliminację ryzyka i zagrożeń, ich identyfikację oraz kontrolę poniesionych strat².

Bezpieczeństwo lotnicze składa się z:

- bezpieczeństwa ruchu lotniczego (z ang. *safety*) – odnosi się do produkcji i użytkowania statków powietrznych,
- ochrony lotnictwa (z ang. *security*) – obejmuje kwestie organizacyjno-prawne i operacyjno-techniczne.

Oba zagadnienia uzupełniają się wzajemnie, gdyż bez skutecznej ochrony lotnictwa nie ma bezpiecznego ruchu lotniczego i odwrotnie.

Odnosząc się do tematu opracowania, należy również wyjaśnić znaczenie pojęcia „lotnictwo”. Jest to ogół zagadnień i środków, które związane są z użytkowaniem statków powietrznych (samoloty, śmigłowce, szybowce, balony i inne)³. Lotnictwo podzielone jest na cywilne i wojskowe. Zgodnie z ustawą z 2002 roku, Prawo lotnicze, „lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych”⁴.

Równie ważne, w kontekście podejmowanego zagadnienia, są dwa terminy, pojęciowo do siebie zbliżone, tj. „lotnisko” i „port lotniczy”. Lotnisko to nieodłączny element infrastruktury portu lotniczego. Lotnisko definiowane jest jako: „(...) wydzielony obszar na lądzie, wodzie

lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk”⁵. Natomiast port lotniczy jest pojęciem o dużo szerszym znaczeniu. Obejmuje całą infrastrukturę oraz urządzenia, w tym m.in. połączenia kolejowe, drogi dojazdowe wewnętrzne, parkingi, itd.⁶

Następnym pojęciem jest „przestrzeń powietrzna”, która określa obszar powietrzny nad terytorium państwa, otwartym morzem lub terytoriami niepodlegającymi żadnemu państwu. Z tego względu przestrzeń powietrzną dzielimy na:

- przestrzeń narodową – rozciąga się nad terytorium (lądowym, morskimi wodami wewnętrznymi, morzem terytorialnym) danego państwa, „każde Państwo posiada całkowite i wyłączne zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną ponad swoim terytorium”⁷, a na przelot obcego statku powietrznego potrzebna jest zgoda państwa;
- przestrzeń międzynarodowa – rozciąga się nad pozostałym obszarem (morzem otwartym i obszarami wolnymi od czyjejkolwiek jurysdykcji) i jest dostępna dla wszystkich państw na zasadzie równości.

Ostatnie już podejmowane pojęcie to „statek powietrzny”. Zgodnie z polskim prawem lotniczym, statek powietrzny to „urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża”⁸, do których zalicza się samoloty, balony, spadochrony, śmigłowce, szybowce, motoszybowce, statki bez pilota (bezzałogowe), sterowce, lotnie, motolotnie, paralotnie. Każdy statek powietrzny przynależy tylko do jednego państwa i jest wpisany w jego rejestr, prowadzony przez władze państwowe oraz posiada znak rozpoznawczy, czyli znak przynależności i znak rejestracji.

Rys historyczny polskiego lotnictwa cywilnego⁹

Historia lotnictwa na polskich ziemiach sięga drugiej połowy dziewiętnastego wieku, kiedy to podejmowane były pierwsze próby lotów tzw. urządzeniami cięższymi od powietrza. Już w latach 60. ludowy cieśla i rzeźbiarz, Jan Wnęk, budował *Lota* – drewniane skrzydła, pokryte płótnem i przypinane do ramion oraz próbował na nich latać, skacząc z wieży kościoła. W latach 90. malarz Cze-

⁵ Tamże, art. 2 pkt 4.

⁶ E. Zabłocki, *Lotnictwo cywilne. Port lotniczy, szkolenie lotnicze, loty próbne, zasoby obronne lotnictwa cywilnego*, AON, Warszawa 2009, s. 12.

⁷ Art. 1. Konwencji zarządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu, 13 października 1919 r. (DzU z 1929 r. nr 6 poz. 54).

⁸ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (DzU z 2002 nr 130 poz. 1112), art. 2.

⁹ J. Liwiński, *Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym*, „Lotnictwo”, nr 10/2008, s. 70–77; J. Dobrzyński, *Historia lotnictwa polskiego*, Muzeum Lotnictwa Polskiego, www.skrzydla-historii.pl/materiały/historia.pdf (dostęp: 7.09.2015).

¹ J. Borkowski, *Słownik terminów z zakresu psychologii dowodzenia i zarządzania*, AON, Warszawa 2000, s. 17.

² B. Jancelewicz, *Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, [w:] Materiały z konferencji „Bezpieczeństwo i niezawodność oraz rozwój lotnictwa w regionach”, t. I, Toruń 2009, s. 24.

³ Internetowa encyklopedia PWN: <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/lotnictwo;3933875.html> (dostęp: 2.09.2015).

⁴ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (DzU z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768), art. 1 ust. 3.

staw Tański zbudował szybowiec, który nazywał *Lotnią* i wykonywał na nim krótkie loty – skoki.

Na początku dwudziestego wieku zaczęły się pojawiać pierwsze samoloty na ziemiach polskich. W Warszawie, w 1910 roku, powstało *Towarzystwo Aviata*, które miało szkolić pilotów. W Krakowie, na Rakowicach, powstało pierwsze lotnisko, natomiast w Warszawie pierwsze lotnisko powstało na Polu Mokotowskim.

Przewóz poczty dał początek transportowi lotniczemu. 10 czerwca 1913 roku warszawski korespondent redakcji paryskiej otrzymał pierwszą przesyłkę, dostarczoną drogą powietrzną z Paryża do Warszawy. Lot, z międzylądowaniami w Niemczech, trwał 14 godzin.

Komunikację lotniczą w naszym kraju zapoczątkowało lotnictwo wojskowe. Po raz pierwszy użyto samolotu do przetransportowania pasażera podczas oblężenia Lwowa, 8 listopada 1918 roku. Pasażerem był prof. Stanisław Stroński, który miał się udać do Krakowa w celach politycznych. Samolot jednak został ostrzelany i musiał awaryjnie lądować w Łąncucie.

Początek transportu powietrznego w Polsce przypadł na mało sprzyjające warunki dla rozwoju lotnictwa. Było to zaraz po odzyskaniu niepodległości, kiedy pierwszorzędną potrzebą dla wyniszczonego wojną kraju była jego odbudowa. Pomimo tak trudnych okoliczności, władze państwowe zdecydowały o przystąpieniu Polski do *Międzynarodowej konwencji urządzającej żeglugę powietrzną*, która została podpisana w Paryżu 13 października 1919 roku i była pierwszym aktem prawnym na świecie, który wprowadził regulacje do zasad funkcjonowania transportu lotniczego.

Korzystne położenie Polski na europejskim kontynencie oraz mało sprzyjająca dla rozwoju rodzimych połączeń lotniczych sytuacja ekonomiczno-polityczna zachęcały towarzystwa zagraniczne do wprowadzania swoich połączeń na tereny polskie. Wtedy właśnie, 7 lipca 1920 roku w Warszawie, podpisano polsko-francuską umowę o wydłużenie linii Paryż – Strasburg – Praga do Warszawy. Dla odradzającej się Polski było to, można powiedzieć, lotniczym oknem na świat. Warszawę włączono do międzynarodowej sieci lotniczej, dzięki czemu uzyskała nowe połączenia z innymi europejskimi miastami.

Krótko po tym, bo już w roku 1922, uruchomiono pierwsze polskie regularne połączenia na trasach Warszawa – Lwów i Warszawa – Gdańsk, które obsługiwane były przez spółkę o nazwie *Polska Linia Lotnicza Aerolloyd*¹⁰. W następnych latach działalności spółki otwierane były nowe połączenia, m.in. międzynarodowe do Brna i Wiednia. Zmieniła się też nazwa spółki na *Polskie Linie Lotnicze Aerolot*.

Od 1925 roku na rynku pojawił się nowy przewoźnik, *Towarzystwo Komunikacji Powietrznej Aero*. Spółka powstała dzięki inicjatywie samorządu poznańskiego,

uruchomiła połączenie na linii Poznań – Warszawa, a wkrótce uzyskała również zezwolenie na przedłużenie jej do Berlina.

Bezpieczeństwo lotów, pomimo wielu incydentów, utrzymywane było na wysokim poziomie. Ze względu na brak stałych informacji o warunkach atmosferycznych, występujących na trasie lotu oraz słabe, jeszcze wtedy, konstrukcje silników lotniczych, loty wykonywane były z reguły tylko w dzień i tylko przy dobrej widoczności. W jesienno-zimowych miesiącach regularność lotów bardzo spadała (nawet o 50 %), czasami była też zawieszana. Powodem były mgły oraz ryzyko oblodzenia. Samoloty często zawracały z trasy bądź przymusowo lądowały w terenie przygodnym. Nigdy jednak nie doszło do żadnej katastrofy lotniczej czy innego poważnego zdarzenia, w którym pasażerowie mogliby doznać uszczerbku na zdrowiu.

Druga połowa lat 20. ubiegłego wieku była szczególnym okresem dla lotnictwa polskiego. Wtedy to powstały nowe konstrukcje samolotów, znacznie rozwinęło się lotnictwo sportowe, powstało polskie prawo lotnicze, w Ministerstwie Komunikacji utworzona zostaje władza lotnicza w randze departamentu. W 1929 roku w Warszawie zorganizowano międzynarodową konferencję, dotyczącą transportu lotniczego, w wyniku której powstała konwencja o zasadach organizacji przewozów lotniczych, zwana *Konwencją warszawską*. Do dnia dzisiejszego ratyfikowało ją 120 państw i jest ona jednym z ważniejszych dokumentów normujących w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Przełomowa data dla lotnictwa polskiego to 14 marca 1928 roku, kiedy to podpisano *Rozporządzenie Prezydenta RP o prawie lotniczym*¹¹. Akt prawny regulował całokształt spraw związanych z lotnictwem oraz nakładał na ministra komunikacji obowiązek nadzoru lotnictwa komunikacyjnego. Na jego podstawie rząd nie przedłużył koncesji na działalność przewozową prywatnym przedsiębiorstwom *Aerolot* i *Aero*, a w ich miejsce powołano państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo lotnicze *Polskie Linie Lotnicze LOT*, które przejęło wszystkie trasy i, korzystając z prawa wyłączności, zaczęło je rozbudowywać.

Swoją działalność PLL LOT rozpoczęły 2 stycznia 1929 roku. Otwierano nowe połączenia, przedłużano już funkcjonujące linie krajowe o nowe odcinki zagraniczne, systematycznie modernizowano flotę. Po dziesięciu latach sieć realizowanych połączeń wzrosła z 2870 km do 10200 km, a rodzime linie lotnicze prezentowały się jako nowoczesnie zorganizowana i zarządzana spółka, zatrudniająca blisko 700 wysoko wykwalifikowanych pracowników, z flotą 26 samolotów, realizująca połączenia międzynarodowe do 15 krajów.

Szczególne osiągnięcie PLL LOT w okresie międzywojennym to przede wszystkim przelot eksperymentalny z USA do Polski, wykonany nowo zakupionym samolo-

¹⁰ Właścicielami spółki byli naftowi przemysłowcy: dr I. Wypard, dr B. Dunin-Rzuchowski i K. Unruh oraz dyrektor gdańskiej firmy Polnaft – M. Mosiewicz. Ich głównym celem był szybki dostęp do odległych kopalni i rafinerii naftowych, które mieściły się głównie w południowo-wschodniej części kraju. J. Liwiński, dz.cyt., s. 71–72.

¹¹ Obwieszczenie Ministra Komunikacji z dnia 29 sierpnia 1935 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym, DzU z 1928 r., nr 69, poz. 437.

tem L-14H. Trasa prowadziła przez Amerykę Środkową i Południową, Atlantyk, Afrykę i Włochy. Jej łączna długość to 24 850 km, przelot, wraz z międzylądowaniami, trwał od 13 maja do 5 czerwca, czas w powietrzu to ponad 85 godzin. Był to wyczyn na miarę światową. Doświadczenia zebrane podczas tego lotu miały być wykorzystane do zorganizowania stałego połączenia na trasie Polska – USA, planowanego na połowę 1940 roku.

Niestety, oprócz sukcesów pojawiały się także porażki. W latach 1936–1938 miało miejsce pięć katastrof lotniczych, w których łącznie życie straciło 28 osób.

Oprócz lotów pasażerskich PLL LOT wykonywały również inne usługi. W 1930 roku został utworzony Wydział Aerofotogrametryczny, który wykonywał pomiary i zdjęcia lotnicze oraz zajmował się ich opracowywaniem. Plany i mapy powstawały głównie dla:

Ministerstwa Robót Publicznych,
Ministerstwa Skarbu,
Wojskowego Instytutu Geograficznego¹²,
samorządów miejskich,
osób prywatnych.

Do tego celu samoloty wyposażone były w pokładową aparaturę specjalistyczną – lotnicze aparaty fotograficzne. Wydział nazywano potocznie *FotoLOT-em*. Pod koniec swej działalności zatrudniał on ponad 100 osób.

Polskie Linie Lotnicze LOT zaplanowały już działania na przyszłość, które miały nadal rozwijać ich ekspansję w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Planowano rozdzielić

ruch na krajowy i międzynarodowy poprzez utworzenie odrębnej siatki lotów, projektowano nowe linie na wschód do Mińska i Moskwy, przedłużenie linii na zachód do Brukseli i Paryża, otwarcie atlantyckiej linii do USA. Poczynione były już podstawowe przygotowania, zarówno pod względem personelu lotniczego, jak i taboru. Niestety, ambitny program rozwojowy przekreślony został wybuchem II wojny światowej.

Po wojnie system cywilnej komunikacji lotniczej wydawał się raczej niemożliwy do odbudowania. W Polsce panował ustrój komunistyczny, przestrzeń powietrzna kontrolowana była przez państwo moskiewskie. A jednak powstał wtedy załączek lotnictwa cywilnego. W marcu 1945 roku reaktywowano PLL LOT, ale przedsiębiorstwo nie posiadało wtedy ani samolotów, ani personelu. Utworzono Oddział Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Lotniska Wojska Polskiego oraz uruchomiono na nowo połączenia lotnicze, także międzynarodowe. Najpierw były one obsługiwane przez lotnictwo wojskowe, szybko jednak zakupiono nowe maszyny i rozpoczęto odbudowę siatki połączeń lotniczych¹³.

Na przestrzeni lat polska flota lotnicza znacznie się rozbudowała, otwierano coraz to nowe połączenia, modernizowano sprzęt nawigacyjny, szkolono kontrolerów ruchu lotniczego, pilotów oraz inny personel lotniczy, tworzono prawo lotnicze i inne procedury, powstawały agencje lotnictwa cywilnego i instytucje odpowiedzialne za jego bezpieczeństwo, a ruch lotniczy nad Polską zwiększał się z roku na rok. Aż do dziś.

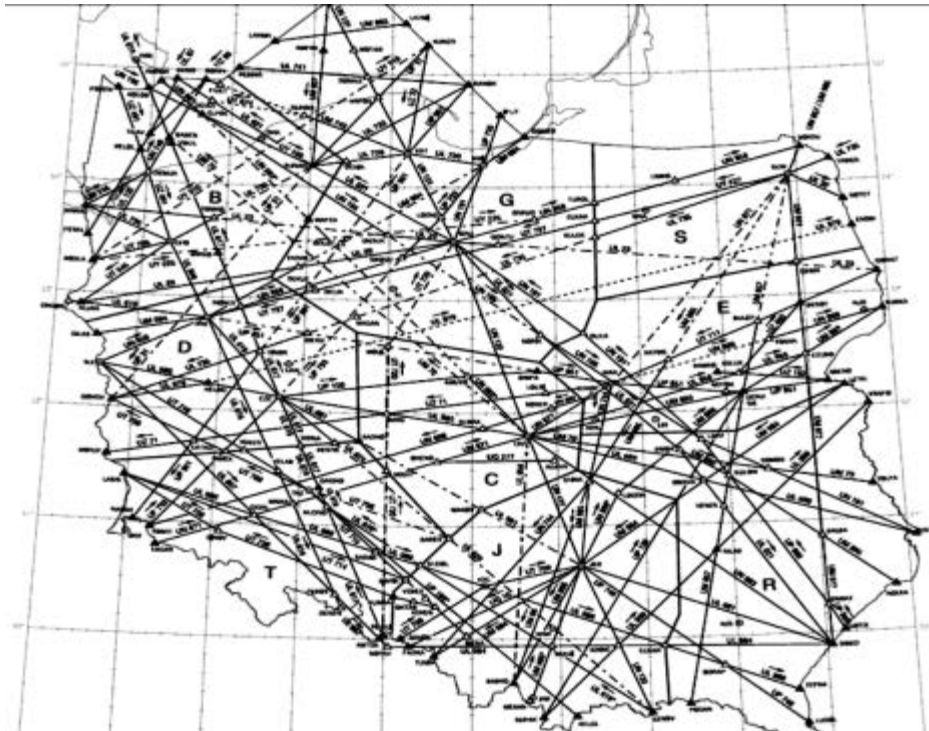
¹² Na potrzeby instytutu wykonano zdjęcia ponad 3 milionów ha powierzchni kraju, na podstawie których opracowywane później były szczegółowe mapy sztabowe. J. Liwiński, dz.cyt. s. 77.

¹³ <http://www.kontrola-ruchu-lotniczego.com/2014/08/z-kart-historii-centrum-kierowania.html> (dostęp: 14.09.2015).



Rysunek 1. Polska przestrzeń powietrzna w 1980 roku

Źródło: Polskie Lotnictwo Wojskowe, <http://www.polot.net/?p=309> (dostęp: 14.09.2015).



Rysunek 2. Polska przestrzeń powietrzna w 2010 roku

Źródło: Polskie Lotnictwo Wojskowe, <http://www.polot.net/?p=309> (dostęp: 14.09.2015).

Organizacje i uregulowania prawne w zakresie lotnictwa cywilnego

Do skutecznej realizacji ochrony infrastruktury lotniczej wymagane jest istnienie regulacji prawnych. Istotą przestrzeni powietrznej było jej przeznaczenie dla stosunków międzynarodowych i dlatego prawo międzynarodowe rozwinęło się w pierwszej kolejności.

Za podstawę funkcjonowania lotnictwa można uznać konwencję chicagowską z 1944 roku¹⁴ oraz zawarte w niej 18 załączników:

- Załącznik 1. *Licencjonowanie personelu;*
- Załącznik 2. *Przepisy ruchu lotniczego;*
- Załącznik 3. *Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej;*
- Załącznik 4. *Mapy lotnicze;*
- Załącznik 5. *Jednostki miar do wykorzystania podczas operacji powietrznych i naziemnych;*
- Załącznik 6. *Eksploatacja statków powietrznych;*
- Załącznik 7. *Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne;*
- Załącznik 8. *Zdatność do lotu statków powietrznych;*
- Załącznik 9. *Ułatwienia;*
- Załącznik 10. *Łączność lotnicza;*
- Załącznik 11. *Służby ruchu lotniczego;*
- Załącznik 12. *Poszukiwanie i ratownictwo;*
- Załącznik 13. *Badanie wypadków i incydentów lotniczych;*

Załącznik 14. *Lotniska;*

Załącznik 15. *Służby informacji lotniczej;*

Załącznik 16. *Ochrona środowiska;*

Załącznik 17. *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;*

Załącznik 18. *Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.*

Intencją przyjęcia konwencji było, aby międzynarodowe lotnictwo cywilne mogło pewnie i sprawnie rozwijać się, na jednakowych dla wszystkich państw zasadach i możliwościach. Na tej właśnie podstawie powołana została Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), która rozpoczęła swoją praktyczną działalność w 1947 roku i cały czas dynamicznie realizuje swoje postulaty.

Celem ICAO, zgodnie z art. 44 konwencji chicagowskiej, jest „rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie planowania i rozwoju międzynarodowego przewozu lotniczego w celu m.in.:

- zapewnienia bezpiecznego i prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego,
- popieranie rozwoju dróg lotniczych, portów lotniczych i innych udogodnień dla żeglugi powietrznej;
- zapewnienie potrzebnemu ludziom bezpiecznego, regularnego, sprawnego i ekonomicznego przewozu lotniczego;
- zwiększanie bezpieczeństwa lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej”.

¹⁴ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., (DzU z 1959 r. nr 35 poz. 212 ze zm.).

Oprócz konwencji chicagowskiej należy również wymienić międzynarodowy system umów, które generalnie ukierunkowane są na przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Są to:

Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisana 14 września 1963 roku w Tokio (konwencja tokijska)¹⁵;

Konwencja o zwalczaniu bezprawego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisana 16 grudnia 1970 roku w Hadze (konwencja haska)¹⁶;

Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisana 23 września 1971 roku w Montrealu (konwencja montrealaska)¹⁷;

Protokół o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne uzupełniający Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisany 23 września 1971 roku w Montrealu, sporządzony 24 lutego 1988 roku w Montrealu (protokół montrealaski)¹⁸.

Unia Europejska również podjęła problem lotnictwa cywilnego i w 2003 roku powołała Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Agencja jest niezależnym organem Unii i występuje jako główny element strategii bezpieczeństwa. W ramach swojej działalności, prowadzi działania monitorujące stosowanie norm, inspekcje w państwach członkowskich, zapewnia wiedzę specjalistyczną oraz badania niezbędne w tej dziedzinie¹⁹.

Światowa liberalizacja przepisów prawnych miała również swój wpływ na funkcjonowanie i strukturę polskiego lotnictwa. Obecnie najważniejszym aktem prawnym, regulującym kształt systemu lotnictwa cywilnego, jest ustawa *Prawo lotnicze*²⁰ z dnia 3 lipca 2002 roku. Określa ona właściwe w sprawach lotnictwa organy, ich zakres zadań oraz kompetencje.

Głównym podmiotem, który odpowiada za bezpieczeństwo lotnictwa na poziomie krajowym jest natomiast Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC). Jego zadaniem jest efektywny oraz bezstronny nadzór nad lotnictwem, realizowany poprzez działania na rzecz bezpieczeństwa oraz zrównoważonego rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego²¹.

Niewątpliwie, szczególną rolę pełni prezes ULC. To na jego decyzjach, zarządzeniach oraz wytycznych oparta jest cała działalność urzędu. Zgodnie z art. 21 ust. 2 ustawy *Prawo lotnicze*, do głównych zadań prezesa należy „wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru

lotniczego, określonych w ustawie, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych”.

W tym miejscu należy wyróżnić także Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP), która działa na podstawie *Ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej*²². Jej głównym i strategicznym zadaniem jest rozwój sprawnego, efektywnego i ekonomicznego podmiotu, który będzie zapewniał najwyższy poziom bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, zgodnie z krajowymi oraz międzynarodowymi regulacjami prawnymi. Ponadto kontroluje ruch lotniczy nad Polską, działa jako służba informacji powietrznej oraz służba alarmowa, planuje przepływ ruchu lotniczego i koordynuje zajętość przestrzeni powietrznej, prowadzi biura odpraw załóg, a także wydaje i aktualizuje publikacje lotnicze.

Cele PAŻP to m.in.:

- „utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
- zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej,
- minimalizowanie (...) negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko,
- optymalizowanie efektywności kosztowej”²³.

Warto wspomnieć, że PAŻP jest jedyną instytucją w Polsce, która zatrudnia kontrolerów ruchu lotniczego.

Wśród rodzimych aktów prawnych, które regulują kwestie związane z ochroną portów lotniczych, wymienić należy przede wszystkim *Ustawę o ochronie osób i mienia*²⁴ oraz *Ustawę o zarządzaniu kryzysowym*²⁵.

Jak więc widać, działanie krajowych oraz międzynarodowych organizacji lotniczych jest stałym elementem w rozwoju lotnictwa cywilnego oraz kształtowania, nadzorowania i przestrzegania wszelkich norm i uregulowań z nim związanych.

Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi powietrznej i portów lotniczych. Ogólna charakterystyka i podział zagrożeń w lotnictwie cywilnym

Każdy port lotniczy jest niczym małe miasto. Zasadniczym zadaniem tej złożonej organizacji jest stworzenie takich warunków, aby obsługa towarów i pasażerów przebiegała płynnie, bezpiecznie i, w miarę możliwości, bezproblemowo. Niestety, nie zawsze jest to możliwe. W jego prawidłowym funkcjonowaniu mogą pojawiać się zakłócenia, będące skutkiem wystąpienia jednego lub kilku zagrożeń o różnym pochodzeniu i sile oddziaływania.

¹⁵ Tekst polski: DzU z 1963 r. nr 15 poz.147 ze zm.

¹⁶ Tekst polski: DzU z 1972 r. nr 25 poz.181 ze zm.

¹⁷ Tekst polski: DzU z 1976 r. nr 8 poz. 37 ze zm.

¹⁸ Tekst polski: DzU z 2006 r. nr 48 poz. 348.

¹⁹ S. Naruszewicz, *Polityka spójności Unii Europejskiej. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2004, s. 198.

²⁰ Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002, DzU z 2012 poz. 933.

²¹ Urząd Lotnictwa Cywilnego [online], <http://www.ulc.gov.pl/pl/urząd/misja-i-wartosci> (dostęp: 14.09.2015).

²² Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (DzU z 29 grudnia 2006 r. nr 249 poz. 1829).

²³ Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, http://www.pansa.pl/?menu_lewe=o_pazp&lang=_pl&opis=misja (dostęp: 14.09.2015).

²⁴ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (DzU z 1997 nr 114 poz. 740 ze zm.).

²⁵ Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (DzU z 2014 r. poz. 1166).

Działalność portu lotniczego powinna być, pod tym względem, rozpatrywana w dwóch obszarach:

ruch statków powietrznych, czyli bezpieczny start, lądowanie i parkowanie oraz obsługa naziemna. Zagrożenia występujące w tym obszarze to m.in. katastrofa, wypadek lotniczy, lądowanie awaryjne;

ruch pasażerski i towarowy, czyli odprawa biletowo-bagażowa, paszportowa i celna, kontrola bezpieczeństwa pasażera i bagażu oraz inne czynności wykonywane przez agencje handlingowe. Zagrożenia związane z tym obszarem to przede wszystkim akty bezprawnej ingerencji, terroryzm, zamachy bombowe, uprowadzenia itp.

Obowiązkiem każdego portu lotniczego jest odpowiednie przygotowanie się, aby móc efektywnie przeciwdziałać wszystkim zagrożeniom, eliminować lub minimalizować prawdopodobieństwo ich wystąpienia, a w sytuacjach kryzysowych²⁶, gdy dojdzie już do zdarzenia, przeprowadzić szybką i skuteczną akcję ratowniczą.

Ustawa o ochronie osób i mienia określa obszary, obiekty oraz urządzenia, które podlegają ochronie obowiązkowej, zapewnianej przez wyspecjalizowane uzbrojone formacje ochronne, bądź też odpowiednie zabezpieczenia techniczne. Są nimi elementy infrastruktury szczególnie ważne dla państwa pod względem obronności, bezpieczeństwa publicznego, gospodarki i innych, nie mniej ważnych interesów.

Zaliczane są do nich:

- terminale, pasażerski i inne;
- wieża kontroli ruchu,
- generatory energetyczne,
- magazyny paliw, smarów;
- systemy wentylacyjne i klimatyzacyjne,
- bocznicę kolejową,
- ujęcia wody,
- płyty postojowe na lotnisku,
- hangary i garaże,
- wszelkie inne obiekty lub urządzenia, uważane za kluczowe w ochronie lotnictwa cywilnego.

Jednym z najpoważniejszych zagrożeń, jakie mogą być źródłem sytuacji kryzysowej, jest, niewątpliwie, terroryzm lotniczy. Jego nieprzewidywalność wymusza, poniekąd, na rządach państw oraz innych instytucjach i służbach odpowiedzialnych za stan bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, aby każdy sygnał o zagrożeniu był starannie zbadany i przeanalizowany. Zauważono, że, po każdym znaczącym ataku terrorystycznym, mającym związek z lotnictwem cywilnym właśnie, wzrasta aktywność działań legislacyjnych oraz przyspiesza postęp techniczny, który ma docelowo usprawnić ochronę tego sektora.

²⁶ W Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego określono, czym jest sytuacja kryzysowa – to zagrożenie bezpieczeństwa, spowodowane wystąpieniem lub możliwością wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (DzU z 2012 poz. 912).

Rozpatrując zagrożenie terroryzmem lotniczym dla Polski, należy zwrócić uwagę na potencjalne zagrożenia zewnętrzne i wewnętrzne. Ponieważ Polska nie posiada rodzimych grup terrorystycznych, krajowy poziom zagrożenia szacuje się jako znikomy. Potencjalne zagrożenie może pochodzić jedynie od ugrupowań terrorystycznych wywodzących się z innych państw²⁷.

Kolejnym, dość powszechnym zjawiskiem, który ma bardzo znaczący wpływ na bezpieczeństwo podczas startów i lądowań samolotów, jest gęsta mgła. Odwołane lub opóźnione, z powodu jej występowania, loty mają bezpośredni wpływ na ogólny poziom bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Mgła jest zjawiskiem nagłym, niemożliwe jest do przewidzenia, jak długo będzie się utrzymywać. Duże zamglenie wręcz sprzyja wypadkom i katastrofom, a długo utrzymujące się, powoduje poważne zakłócenia w ruchu lotniczym.

Istnieją również inne zjawiska naturalne, które dotkliwie wpływają na całokształt bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Szczególnym przykładem jest np. paraliż ruchu lotniczego, wywołany przez nieoczekiwaną erupcję wulkanu na Islandii, który miał miejsce w 2010 roku. Chmura pyłów spowodowała utrudnienia w tak ogromnej skali, że niebo nad Europą zamknięte było dla lotnictwa przez ponad tydzień.

Do istotnych należy również zaliczyć zagrożenia o podłożu biologiczno-epidemiologicznym, które związane są z przenoszeniem się chorób ludzkich i zwierzęcych. Narażenie w tym przypadku jest bardzo duże, a mianowicie poprzez:

- drogi oddechowe – wdychając skażone powietrze,
- układ pokarmowy – spożywając skażoną żywność, wodę czy nawet lekarstwa;
- skórę – poprzez dotyk.

Najbardziej niebezpieczne zagrożenie epidemiologiczne stanowi świadome działanie człowieka, którego celem jest wywołanie epidemii lub innych, podobnych niebezpieczeństw.

Niebezpieczne sytuacje mogą mieć różne przyczyny: kolizja, katastrofa, pożar, zakłócenia w ruchu pasażerskim i lotniczym, zakłócenia porządku publicznego na terenie portu lotniczego oraz inne zjawiska w środowisku naturalnym czy będące skutkiem działania człowieka.

Jedną z klasyfikacji zagrożeń uwzględnia fakt, czy dotyczą one statku powietrznego, zdarzenia bez jego udziału czy wspólnego występowania obu kryteriów²⁸. Do pierwszych zaliczane są:

- wypadek lotniczy w obrębie lotniska,
- wypadek lotniczy poza obrębem lotniska,
- incydent lotniczy maszyny podczas lotu,
- incydent lotniczy maszyny na ziemi,
- sabotaż uwzględniający zagrożenie bombowe,
- bezprawne przejęcie statku powietrznego.

²⁷ Więcej informacji na temat terroryzmu lotniczego, zawiera rozdział 2.3.

²⁸ J. Janecki, *Zagrożenia i ratownictwo podczas katastrof lotniczych*, „Przegląd Pożarniczy”, 1/2006, s. 2.

Do drugich należą:

- pożar obiektu,
- sabotaż uwzględniający zagrożenie bombowe,
- katastrofa naturalna,
- awaria techniczna,
- użycie materiałów niebezpiecznych,
- zagrożenia epidemiologiczne.

Zagrożenia wspólne obejmują:

- statek powietrzny i inny obiekt stały lub ruchomy,
- statek powietrzny i urządzenie do tankowania paliwa,
- dwa statki powietrzne (zderzenie).

Obiekty portu lotniczego, które są szczególnie wrażliwe²⁹ na różnego typu zagrożenia, zabezpiecza się, uwzględniając występujące zagrożenia naturalne (tzw. obiektywne) oraz zagrożenia wywołane przez człowieka (tzw. subiektywne). Do naturalnych zalicza się anomalie pogodowe lub inne czynniki, które uniemożliwiają eksploatację lotniska, są to np.:

- gwałtowne porywy wiatru, trąby powietrzne;
- wyładowania atmosferyczne, ulewne opady deszczu;
- obfite opady śniegu, zamiecie śnieżne;
- zaleganie mgieł,
- zagrożenie powodziowe,
- obfite opady śniegu, zamiecie śnieżne;
- pyły wulkaniczne przemieszczające się w powietrzu.

Do zagrożeń wywołanych przez człowieka należą:

- bezprawne wtargnięcie do strefy zastrzeżonej,
- bezprawne wniesienie przedmiotów zabronionych³⁰ do strefy zastrzeżonej,
- podłożenie materiałów wybuchowych na terenie portu lotniczego,
- bioterroryzm, użycie bądź zagrożenie zastosowania tzw. brudnej bomby;
- atak zbrojny na osoby znajdujące się w obiektach portu lotniczego,
- wniesienie na pokład samolotu ładunku wybuchowego lub innych przedmiotów zabronionych,
- wzięcie zakładników,
- zawładnięcie samolotem (z pasażerami lub bez nich),
- lądowanie z terrorystami na pokładzie,
- akty sabotażu, dywersji;
- akty o charakterze kryminalnym,
- zakłócenia porządku publicznego,
- akty wandalizmu, niszczenie mienia;
- demonstracje lub inne formy protestu³¹.

Jak wynika z powyższego, porty lotnicze są narażone na niebezpieczeństwa o różnym pochodzeniu. Aby zapewnić bezpieczeństwo ludzi, mienia oraz środowi-

²⁹ Obiekty szczególnie wrażliwe wymienione są w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz.U. z 2007 nr 116 poz. 803).

³⁰ Lista przedmiotów zabronionych zamieszczona jest w Obwieszczeniu nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera (Dz.Urz. ULC nr 5 z 1.10.2007).

³¹ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej nr 4 (183) 2010 r., s. 161–162.

ska, zarządzanie kryzysowe powinno być zorganizowane na najwyższym poziomie, a podmioty zapewniające bezpieczeństwo, powinny być odpowiednio przygotowane, aby w sposób natychmiastowy reagować na zagrożenia.

Akty bezprawnej ingerencji

W regulacjach prawa międzynarodowego określenie „bezprawna ingerencja” jest terminem ogólnym, który określa katalog czynów przestępnych, godzących w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) definiuje to pojęcie jako „próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo”, z wyszczególnieniem następujących zdarzeń potencjalnych:

- bezprawne zawładnięcie samolotu w powietrzu,
- bezprawne zawładnięcie samolotu na ziemi,
- wzięcie zakładników,
- bezprawne wtargnięcie (na pokład statku, do portu lotniczego lub na teren jego obiektu);
- wniesienie broni lub innego niebezpiecznego urządzenia, materiału;
- przekazanie nieprawdziwych informacji w celu spowodowania niebezpieczeństwa.

Pojęcie „akt bezprawnej ingerencji” jest standardowym terminem, powszechnie używanym w konwencjach międzynarodowych, aktach prawnych oraz innych dokumentach, związanych z ochroną lotnictwa. Należy zwrócić uwagę, że określa ono nie tylko działania terrorystyczne, które są, niejako, częścią składową całego zjawiska. Termin „bezprawna ingerencja” odnosi się do wszelkich działań, które powodują zakłócenia w procesie funkcjonowania lotnictwa cywilnego, bez rozróżnienia ze względu na motywy i cele sprawców. Do katalogu czynów, które odróżniają bezprawną ingerencję od terroryzmu lotniczego zalicza się np.:

- uprowadzenie cywilnych lub wojskowych statków powietrznych celem ucieczki z socjalistycznych krajów Europy Wschodniej na Zachód oraz uzyskanie tam politycznego azylu³²;
- akty przemocy, dokonywane przez osoby z zaburzeniami psychicznymi, a także dość niską świadomością polityczno-społeczną, które poprzez swój czyn chciały osiągnąć medialny rozgłos³³;
- „bandytyzm powietrzny”, czyli akty przemocy, stosowane w celu uzyskania korzyści materialnych, niemające żadnego kontekstu politycznego³⁴.

³² W latach 80. XX wieku proceder ten stał się jedną z głównych plag w lotnictwie cywilnym. W tym okresie zanotowano około 100 aktów tego typu. E. Ciborowska, *Wybrane przypadki piractwa powietrznego w Polsce w latach 80.*, „Terroryzm”, nr 1/2008, s. 6.

³³ Ludzie z zaburzeniami psychicznymi dokonali 13% wszystkich porwań statków powietrznych w okresie od 1947 do 1996 roku. *Aviation, Terrorism and Security*, red. P. Wilkinson, B. M. Jenkins, London 1999, s. 9–26, za: J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, red. W. Saletra, R. Kubicki, t. 7, SHS, Lublin 2013, s. 135–136.

³⁴ Najbardziej spektakularny przykład powietrznego bandytyzmu miał miejsce 24 listopada 1971 roku. Dan Cooper porwał samolot

Na uwagę zasługuje jeszcze jeden fakt, który jest potencjalnym zagrożeniem dla lotnictwa, nie tylko cywilnego, ale przede wszystkim wojskowego, który ma związek z aktem bezprawnej ingerencji w strefę przestrzeni powietrznej kraju. Szczególnie w ostatnim czasie, tj. od czasu aneksji Krymu oraz rozpoczęcia wojny we wschodniej Ukrainie, rosyjskie samoloty (bombowce, myśliwce) coraz częściej zaczęły pojawiać się w pobliżu granic państw UE. Choć nie naruszyły one jeszcze granic państw, to stwarzają poważne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego w powietrznej przestrzeni międzynarodowej. Szef Obrony Powietrznej w Dowództwie Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych, płk Robert Stachurski, w rozmowie z kwietnia 2015 roku z agencją informacyjną *Newseria Biznes* wyjaśnia: „Do wzrostu niebezpieczeństwa lotów dla cywilnych statków powietrznych przyczyniać się mogą przede wszystkim loty samolotów Federacji Rosyjskiej bez transpondera³⁵. (...) polskie lotnictwo uczestniczy w Zintegrowanym Systemie Obrony Powietrznej NATO i w ramach obowiązków musi również reagować na loty samolotów bez transpondera i takie, które mogą naruszyć przestrzeń powietrzną. (...) Problem dotyczy również lotnictwa cywilnego. Samoloty wykonujące loty w przestrzeni kontrolowanej powinny składać plany lotów. Jeżeli ich nie składają, to jest to niezgodne z prawem międzynarodowym. Wyłączony transponder może skutkować kolizjami w przestrzeni powietrznej, a więc ma wielki wpływ na bezpieczeństwo wykonywanych lotów³⁶”.

Terroryzm lotniczy

W polskiej literaturze terroryzm lotniczy bardzo rzadko stanowi odrębny przedmiot badań naukowych. Autorzy, którzy zajmują się tym zjawiskiem, zaliczają go do składowych elementów terroryzmu międzynarodowego³⁷ bądź czynników zagrożeń bezpieczeństwa powietrznego państwa³⁸. Pojęcie terroryzmu lotniczego jest więc bardzo szerokie i, ogólnie rzecz biorąc, obejmuje „akty terrorystyczne skierowane przeciwko żegludze powietrznej oraz innym zasobom lotnictwa i zagrażające jej bezpieczeństwu³⁹”. Często termin „terroryzm

lotniczy” zamiennie stosowany jest z określeniem „terroryzm powietrzny”. Nie do końca jest to właściwy zabieg, gdyż terroryzm powietrzny bezpośrednio wskazuje na ośrodek, w którym dokonano aktu terroru, czyli, w tym przypadku, jest to przestrzeń powietrzna. Charakteryzując zjawisko terroryzmu, które dotyka wszystkie zasoby lotnictwa, zarówno te w przestrzeni powietrznej (statki powietrzne), jak i te na ziemi (cała infrastruktura naziemna związana z lotnictwem), należy zatem używać określenia „terroryzm lotniczy⁴⁰”.

Pomimo znacznej eskalacji zjawiska terroryzmu w drugiej połowie ubiegłego wieku, w tym także terroryzmu lotniczego, nigdy nie doczekało się ono jednolitej definicji, akceptowanej przez prawo międzynarodowe. Aby uniknąć politycznych sporów, kogo uznać za terrorystę, a kogo za bojownika o wolność, skupiono się raczej na formułowaniu prawnokarnych regulacji dotyczących przejawów niż na definiowaniu samego zjawiska. W ten właśnie sposób powstały tzw. konwencje sektorowe⁴¹, które zawierają katalog czynów określanych mianem aktów terroryzmu lotniczego. Wraz z opracowywaniem kolejnych konwencji, katalog ten rozrastał się, uwzględniając nowe formy zamachów i innych przestępstw o terrorystycznym charakterze⁴². Przepisy, zawarte w owych aktach prawnych, miały za zadanie zapobiegać wszelkim zagrożeniom bezpieczeństwa komunikacji lotniczej, bez szczególnego uwzględnienia celu czy motywacji sprawców. To skutkowało jego szerokim zakresem, który nie ograniczał się jedynie do przeciwdziałania terroryzmowi, ale także obejmował m.in. uprowadzenia statków powietrznych celem ucieczki z kraju lub też dla okupu.

Druga połowa dwudziestego wieku to, bez wątpienia, początek nowej, polityczno-gospodarczej ery w stosunkach świata, ery wszechobecnej globalizacji. Oprócz dynamicznego rozwoju technologiczno-informacyjnego, rozprzestrzenia się także swoista rewolucja transportu, która stwarza nowe możliwości w skali globalnej oraz otwiera drogi dla swobodnego, szybkiego przepływu usług, towarów i przede wszystkim osób. Transport lotniczy staje się nie tylko najbardziej dochodowym obszarem w kwestii działalności usługowo-handlowej, lecz również najbardziej perspektywicznym, ponieważ umożliwia w bardzo krótkim czasie przemieszczenie ludzi lub dostarczenie ładunków w najodleglejsze zakątki świata.

Niestety, nawet tak pozytywny trend ma swoje negatywne strony. Lotnictwo cywilne ma ogromne znaczenie dla gospodarki światowej. Jednak ze względu na sporą wrażliwość systemową, bardzo szybko i coraz częściej staje się, pod względem operacyjnym, obiektem zainteresowania dla różnych organizacji terrorystycznych.

amerykańskich linii lotniczych, załodze nakazał lecieć do Seattle, gdzie zażądał 200 tys. dolarów okupu oraz czterech spadochronów. Po zwolnieniu zakładników i zabranii łupu nakazał załodze lecieć do Meksyku. W pobliżu granicy stanów Waszyngton i Oregon, wyskoczył ze spadochronem, zabierając ze sobą pieniądze. Jego dalsze losy są nieznane. Historia tego czynu, głównie za sprawą mediów, zachęciła innych do jego naśladowania. B. Elias, *Airport and Aviation Security. U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism*, Taylor and Francis Group 2010, s. 7, za: tamże, s.136.

³⁵ Jest to urządzenie, dzięki któremu kontrolerzy lotów mają możliwość zidentyfikowania samolotu.

³⁶ <http://progressforpoland.com/powazne-zagrozenie-dla-lotnictwa-cywilnego/> 9dostęp: 3.09.2015).

³⁷ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2008, s. 51–55.

³⁸ A. Glen, *Bezpieczeństwo powietrzne elementem systemu bezpieczeństwa państwa*, Zeszyty naukowe AON, nr 4(89), Warszawa 2012, s. 43–83.

³⁹ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawno-międzynarodowe*, Wydawnictwo JURYSTA, Warszawa 2003, s. 12.

⁴⁰ P. Krawczyk, *Istota terroryzmu lotniczego*, AON, Warszawa 2008, s. 18.

⁴¹ Do systemu międzynarodowych umów prawnych o charakterze sektorowym zalicza się konwencje tokijską, haską i montrealską oraz protokół montrealski, opisane w rozdziale 1.3.

⁴² T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2010, s. 29.

Pierwotną formą zjawiska terroryzmu lotniczego były uprowadzenia samolotów. Ich historia sięga w zasadzie tak daleko, jak sama historia lotnictwa transportowego. Pierwszy taki przypadek odnotowano już w roku 1931, kiedy to rewolucjoniści peruwiańscy, przejmując kontrolę nad samolotem pocztowym, zrzucili propagandowe ulotki⁴³.

Niespotykany wcześniej rozwój zjawiska terroryzmu lotniczego przypada na koniec lat 60. Dramatycznie rośnie liczba porwań, wiele aktów sabotażu rozgrywa się w portach lotniczych lub na pokładach samolotów. Wtedy to właśnie ł miejsce w 1968 roku. Trzej terroryści LFWP (Ludowy Front Wyzwolenia Palestyny) porwali samolot izraelskich linii lotniczych, lecący na trasie Rzym – Tel Awiw i skierowali go do Algierii, stanowiącej dla arabskich ekstremistów tzw. „bezpieczną przystań”. Część pasażerów zwolniono, za uwolnienie pozostałych zażądano wydania więźniów arabskich, których przetrzymywano w Izraelu⁴⁴. To zdarzenie zyskało swojego rodzaju rangę precedensu. Wskazało bowiem akt porwania samolotu jako niezwykle skuteczną metodę do osiągnięcia własnych celów, poprzez wywieranie politycznej presji na rządach państw oraz skupianie uwagi opinii publicznej z całego świata.

Obok przypadków porwań samolotów, które niejako stały się plagą tamtych czasów, nieco w cieniu, formował się inny, znacznie bardziej brutalny i śmiertelny rodzaj terroryzmu lotniczego, zamachy bombowe. Pierwszy, odnotowany przypadek podłożenia ładunku wybuchowego na pokładzie samolotu był w USA w 1933 roku⁴⁵, natomiast za pierwszy zamach bombowy na samolot uważane jest zdarzenie z 21 lutego 1970 roku – członkowie LFWP wysadzili w powietrze samolot w barwach szwajcarskich, lecący z Tel Awiwu do Zurichu⁴⁶.

Kampania zamachów terrorystycznych na początku lat 70. skierowana była przede wszystkim przeciw izraelskim liniom lotniczym, jednak ze względu na wsparcie, jakie rząd USA oferował antypalestyńskiej polityce Izraela, jeszcze w tym samym dziesięcioleciu, objęła ona także maszyny przewoźników amerykańskich. W następnej dekadzie nastąpił dramatyczny wzrost ilości zamachów na środki transportu powietrznego, a ich rezultatem była, dotąd niespotykana jeszcze, liczba ofiar śmiertelnych⁴⁷. Celem ataków były już nie tylko samoloty, ale również porty lotnicze.

Także w latach 70. powstała nowa, niezwykle niebezpieczna dla lotnictwa, taktyka działań terrorystycznych, a mianowicie zaczęto używać przenośnych rakietowych

zestawów przeciwlotniczych, tzw. MANPADS⁴⁸. Po raz pierwszy użyto ich 12 lutego 1979 roku w Zimbabwie, jednak najbardziej krwawym atakiem było zestrzelenie samolotu należącego do linii Angola Airlines, 8 listopada 1983 roku. W wyniku tego zdarzenia zginęło 130 osób⁴⁹. Różne ugrupowania terrorystyczne regularnie stosują tę taktykę do dzisiaj.

Za apogeum terroryzmu lotniczego niewątpliwie należy uznać zamachy na World Trade Center (WTC) i Pentagon w 2001 roku, przeprowadzone przez Al Kaidę. W niemal jednogłośnej opinii znakomitych badaczy tematu, była to największa operacja o charakterze terrorystycznym w historii ludzkości. 11 września 2001 roku, wczesnym rankiem, 19 porywaczy uprowadziło równocześnie cztery samoloty rejsowe amerykańskich linii lotniczych. Trzy z nich zostały celowo rozbite na obiektach naziemnych – dwa na WTC w Nowym Jorku, jeden na Pentagonie w Waszyngtonie. Ostatnia, czwarta maszyna prawdopodobnie miała uderzyć w Kapitol lub Biały Dom, nie dotarła jednak do celu, rozbijając się na polach w Pensylwanii. Bezpośrednio w zamachach zginęło blisko 3 tysiące osób.

Zdarzenia z 11 września 2001 roku zapoczątkowały nową erę terroryzmu, terroryzmu ofiar masowych. W samej operacji można zauważyć kilka specyficznych, dotychczas niespotykanych cech, a mianowicie:

- skala zamachu – nigdy wcześniej nie przeprowadzono tak skomplikowanego organizacyjnie oraz logistycznie ataku terrorystycznego;
- nowatorstwo formy zamachu – porwano cztery samoloty, a następnie użyto ich jako sterowane, latające bomby; jednocześnie zaatakowano zarówno cele cywilne (WTC), obiekty wojskowe (Pentagon), jak i siedziby najwyższych władz państwowych (Biały Dom lub Kapitol); pierwsze w historii, udane wykorzystanie porwanego samolotu w celu przeprowadzenia samobójczego zamachu;
- motywy zamachu – narastające antagonizmy społeczno-religijne, wzrastające do rozmiarów tzw. „świętej wojny”; transformacja motywacji z etniczno-narodowej o tendencjach separatystycznych, dążącej zazwyczaj do autonomii;
- instrumentalny cel zamachu – głównym celem, już na etapie samego planowania i organizacji, była śmierć możliwie największej liczby przypadkowych osób w celu wzmocnienia efektu zastraszenia oraz zburzenia ładu społecznego, opartego na poczuciu bezpieczeństwa, poszanowaniu praw, wolności i zaufaniu obywatela w stosunku do państwa;
- konsekwencje zamachu – piętno zamachu odcisnęte w każdej, niemal, dziedzinie życia współczesnego; najbardziej widoczne w ogólnosiwiatowej polityce, gospodarce, ekonomii, ale także społeczeństwie i opinii publicznej; najpoważniejszym jednak następstwem było

⁴³ T. M. Ashwood, *Terror in the Skies*, New York 1987, s. 23, [za:] tamże.

⁴⁴ H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, s. 308; B. Hoffman, *Inside Terrorism*, New York 2006, s. 63, [za:] tamże, s. 147.

⁴⁵ Samolot linii United Airlines, na trasie Cleveland – Chicago, eksplodował w powietrzu, następnie spadł nieopodal miasteczka Chesterton (stan Indiana). Na pokładzie znajdowało się siedem osób, żadna z nich nie przeżyła. Sprawcy tego zamachu nigdy nie zostali zidentyfikowani. Vide: B. Elias, *Airport*, s. 16, [za:] tamże, s. 149.

⁴⁶ H. Avihai, *Aviation...*, s. 310, [za:] tamże, s. 149.

⁴⁷ J. Laskowski, dz.cyt., s. 150.

⁴⁸ Z ang. Man Portable Air Defense System.

⁴⁹ J. Laskowski, dz.cyt., s. 152.



Rysunek 3. Atak terrorystyczny na WTC, Nowy Jork, 11 września 2001 roku

Źródło: <http://www.fakt.pl/dzis-12-rocznica-ataku-na-world-trade-center,artykuly,417945,1.html> (dostęp: 12.09.2015).

ogłoszenie „wojny z terroryzmem” oraz rozpoczęcie militarnych działań w Afganistanie.

Przytoczone powyżej przypadki jednoznacznie dowodzą, że lotnictwo cywilne to wręcz wymarzony cel dla terrorystów i politycznych ekstremistów. Założyciel Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny, George Habasha, powiedział: „(...) porwanie jednego samolotu przynosi większy skutek propagandowo-medialny niż zabicie w bitwie setki Izraelczyków”⁵⁰. Sentencja ta po dziś dzień nie uległa dewaluacji.

Na fakt, że lotnictwo obecnie jest jednym z najpopularniejszych celów dla terrorystów, mają wpływ pewne kluczowe czynniki:

- Spełnione jest kryterium medialności, które bez wątpienia jest najistotniejszym determinantem w procesie planowania bądź organizowania zamachu. Katastrofy lotnicze zawsze przyciągają duże zainteresowanie mediów, a to z kolei gwarantuje terrorystom dość szerokie, wielonarodowe grono odbiorców ich przesłania.
- Narodowe barwy na samolotach przewoźników są dla terrorystów symbolicznym znaczeniem, oznaczają bowiem państwo pochodzenia ich operatora. Terrorysta atakując samolot, atakuje wrogi kraj. Linie lotnicze są kojarzone z krajem ich operatora. W wielu przypadkach nawet nazwy linii zawierają narodowe akcenty,

np. Air France, Swiss Air, British Airways, Pan America itp. Terroryzm oraz jego korzenie także posiadają symboliczny wymiar. Zamachy same w sobie nie są głównym celem. Służą jedynie za nośnik przekazu, który przede wszystkim ma zwrócić ku sobie uwagę opinii publicznej i wymusić na niej określone działania. Każda, nawet nieudana, próba ataku terrorystycznego na samolot, dyskredytuje w poważnym stopniu państwo jego pochodzenia.

- Atak terrorystyczny na samolot jest, pod względem organizacyjnym, względnie prosty, nie wymaga specjalistycznego wyposażenia, ani też specjalnego przygotowania. Porwania, uprowadzenia dokonywane były zazwyczaj przez dwu do czteroosobowe grupy, uzbrojone w przedmioty codziennego użytku, łatwe do ukrycia, np. noże, nożyki do cięcia kartonu itp. Często wystarczy jedynie użycie siły fizycznej. Jeszcze prostsze wydaje się zestrzelenie samolotu cywilnego, używając do tego ręcznego przenośnego zestawu przeciwlotniczego, który można zakupić na czarnym rynku. Jedynie zamiar wysadzenia samolotu w powietrze nakłada na terrorystę konieczność angażu przynajmniej jednego specjalisty, który zajmie się przygotowaniem bomby. Samo jej podłożenie oraz detonacja może się odbyć bez niczyjego udziału.
- Konsekwencje ekonomiczne tego typu działań są bardzo dotkliwe, ponieważ oprócz bezpośrednich kosztów związanych ze zniszczeniem statku powietrznego,

⁵⁰ J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – nowe oblicze terroryzmu*, [w:] *Bezpieczne niebo, Materiały z konferencji naukowej AON*, Warszawa 2002, s. 58–59.

obejmują także odszkodowania dla rodzin ofiar, straty poniesione przez przedsiębiorstwa lotnicze oraz samych podróżnych, późniejsze straty, będące skutkiem zmniejszonego popytu na usługi transportu lotniczego, koszty usunięcia lub naprawy zniszczeń w infrastrukturze naziemnej oraz koszty poniesione na usprawnienie systemów bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

Pomimo systematycznego i ciągłego ulepszania tak systemów, jak i procedur ochrony lotnictwa cywilnego, zamachy terrorystyczne wciąż zdumiewają swoją innowacyjnością oraz zaawansowaniem technologicznym i organizacyjnym. Niestety, ze względu na ciągły wzrost aktywności różnych islamskich ugrupowań terrorystycznych oraz na ich transnarodowy charakter, nie należy raczej spodziewać się spadku zagrożeń związanych z atakami terrorystycznymi, skierowanymi w szeroko rozumiane lotnictwo cywilne i elementy jego infrastruktury krytycznej.

Przyczyny wypadków lotniczych

W polskim prawie lotniczym sytuacje niebezpieczne w ruchu lotniczym określane są mianem zdarzeń lotniczych. Ze względu na stopień zagrożenia oraz skutki, jakie powodują, dzieli się je na:

incydenty lotnicze – głównie związane z eksploatacją statków powietrznych. Są to zdarzenia, które mają bądź mogłyby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo podczas eksploatacji;

poważne incydenty lotnicze – są to incydenty, które nieomal doprowadziły do wypadku lotniczego;

wypadki lotnicze – są to zdarzenia, wskutek których przynajmniej jedna osoba doznała poważnych uszkodzeń ciała lub nastąpiła jej śmierć albo statek powietrzny został uszkodzony lub jego konstrukcja została zniszczona. To także sytuacje, w których samolot zaginął i jeszcze nie został odnaleziony, bądź znajduje się w takim miejscu, że dostęp do niego nie jest możliwy.

Wypadki lotnicze są najczęściej następstwem zaistnienia całego łańcucha zdarzeń, które są ze sobą połączone związkiem przyczynowo-skutkowym. Rozpatrując każde z nich w sposób indywidualny, uzyskamy niewielkie prawdopodobieństwo ich zajścia. W połączeniu z innymi, pozornie nieistotnymi zdarzeniami, mogą tworzyć ciąg nieuchronnie prowadzący do wypadku.

Należy pamiętać, że na bezpieczeństwo ruchu lotniczego mają wpływ zjawiska oraz zdarzenia o bardzo zróżnicowanym charakterze i pochodzeniu. Przyczyny wypadków lotniczych lub ich przesłanki są często w literaturze przedmiotu nazywane czynnikami sprawczymi lub też czynnikami awaryjności. Zasadniczo podzielone są one na trzy grupy⁵¹:

- czynnik techniczny (sprzętowy),
- czynnik ludzki (błąd ludzkiego),
- czynnik środowiskowy (otoczenia).

Czynnik techniczny można podzielić na sprzęt latający oraz naziemny. Zasadnicze znaczenie ma jednak przede wszystkim sprzęt latający. To od jego klasy oraz jakości zależy bezpieczeństwo lotów. W związku z tym, podlega on częstym badaniom technicznym okresowym, w trakcie których usuwane są na bieżąco wszelkie wykryte nieprawidłowości. Od jakości oraz dobrego stanu technicznego sprzętu latającego zależy także częstość występowania różnego typu awarii.

Do lat 70. XX wieku, główną przyczyną znacznej większości wypadków był właśnie czynnik techniczny. Naruszenia stanu bezpieczeństwa spowodowane były błędami technologicznymi, które wynikały z niedostatecznej wiedzy i doświadczenia w dziedzinie konstrukcji oraz wyposażenia statków powietrznych, ograniczonej infrastruktury lotniskowej czy niskiego zaawansowania systemów wspomagających proces kontroli ruchu lotniczego⁵². W latach 70. odnotowano znaczny skok technologiczny. Do powszechnego użytkowania wprowadzono silniki odrzutowe, autopiloty, radary, usprawniono nawigację i łączność⁵³. Czynnikiem techniczny został odsunięty na drugi plan.

Analizy bezpieczeństwa, prowadzone przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, wskazują, jako główną przyczynę wypadków, błędy ludzkie. Można do nich zaliczyć błędy w samej technice pilotowania oraz tzw. błędy proceduralne, czyli te, które wynikają z nieprzebrzegania przepisów i procedur o ruchu lotniczym. Czynnikiem ludzki związany jest z personelem lotniczym, zarówno latającym (załogi samolotów), jak i naziemnym. „W najszerszym znaczeniu, pojęcie personel lotniczy powinno obejmować wszystkich ludzi, którzy mają związek z projektowaniem, produkcją, obsługą techniczną, wykonywaniem lotów i kierowaniem ruchem powietrznym”⁵⁴.

W latach 90. analiza bezpieczeństwa w ruchu lotniczym przekształciła się do ujęcia bardziej systemowego⁵⁵. Zaczęto badać wpływ środowiska i otoczenia na możliwość wystąpienia zdarzenia lotniczego. W ten sposób powstała kolejna, równie ważna grupa przyczyn występowania zdarzeń lotniczych, jaką jest czynnik otoczenia, definiowany jako środowisko odbywania lotu samolotu, wraz z załogą⁵⁶. Ów czynnik rozpatrywany jest w dwóch sferach:

- naturalnej (przyrodniczej),
- sztucznej (wytworzonej przez człowieka).

⁵² E. Klich, *Using the James Reason Theory in Air Events Study*, Journal of Konbin, 7(4), 2008, s. 19–40, [za:] J. Skorupski, M. Wiktorowski, *Problem oceny stanu załogi w kontekście bezpieczeństwa ruchu lotniczego*, Zeszyty Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 96, Warszawa, 2013, s. 402.

⁵³ Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, ICAO Doc. 9859, wyd. 2, Warszawa, 2009.

⁵⁴ J. Skorupski, *Hierarchiczny system zarządzania ruchem lotniczym – aspekty oceny bezpieczeństwa*, „Logistyka” nr 6, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań, 2008, s. 3.

⁵⁵ R. Konieczka, P. Żurek, *Dominujący wpływ czynnika ludzkiego na bezpieczeństwo wykonywania lotów*, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej, nr 1, Koszalin 2010, str. 12–24.

⁵⁶ J. Skorupski, dz.cyt., s. 3.

⁵¹ J. Jaźwiński, J. Bogoń, *Niezawodność eksploatacyjna i bezpieczeństwo lotów*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1989.

Do elementów sfery naturalnej środowiska, przede wszystkim, zaliczane są pogoda oraz ukształtowanie terenu. Podstawowy czynnik atmosferyczny, który niewątpliwie wpływa na poziom bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, to widzialność. Nawet stosując najnowocześniejsze rozwiązania techniczne, ruch lotniczy, który odbywa się w warunkach ograniczonej lub pozbawionej widoczności, bardziej podatny jest na wystąpienie nieprawidłowości niż ruch z pełną widocznością.

Środowisko sztuczne natomiast podzielić można na fizyczne i нефizyczne. Fizyczne to m.in. stworzone przez człowieka obiekty, niezbędne do poprawnego funkcjonowania całego lotnictwa. Można do nich zaliczyć chociażby porty lotnicze, infrastrukturę lotniska, urządzenia systemowe do kierowania ruchem lotniczym, środki zabezpieczające lądowania i inne. Niefizyczne środowisko sztuczne obejmuje elementy procedur, prawo narodowe, międzynarodowe umowy prawne, inne dokumenty normatywne, instrukcje, przepisy eksploatacyjne, programy szkoleń i inne⁵⁷.

Przedstawiony powyżej, klasyczny podział czynników sprawczych nie uwzględnia grupy czynników ruchowych. Ważne, jeśli nie najistotniejsze, dla bezpieczeństwa podczas ruchu lotniczego są wzajemne położenia samolotów oraz ich kierunki ruchu, szybkość poruszania się oraz jej zmiany, jak również ilość samolotów w kontrolowanym sektorze. Odległość między samolotami oraz jej zmiana są w ścisły sposób ze sobą powiązane. Znaczna odległość między samolotami, po uwzględnieniu jej tendencji do zmniejszania, może się okazać niebezpieczna. Analogicznie, niewielka odległość nie powinna być podstawą do stwierdzenia zagrożenia bez określenia, czy jej wartość maleje czy może rośnie, zmniejszając jednocześnie potencjalne niebezpieczeństwo. Największe odległości należy zachować pomiędzy samolotami na tych samych torach lotu, wtedy bowiem odległości te mogą zmieniać się najszybciej oraz w przypadku przecinających się torów, gdyż istnieje zagrożenie utraty sterowności. Może ono wynikać z dostania się samolotu bezpośrednio w obszar bardzo silnych turbulencji, które powstały za innym, zbyt blisko przelatującym samolotem⁵⁸.

Służby i instytucje zapewniające bezpieczeństwo portu lotniczego

Aby jeden pasażer mógł odlecieć jednym samolotem, wymagane jest zaangażowanie personelu, zatrudnionego przez wiele firm i instytucji, które umożliwiają bezpieczne lądowanie samolotu, kołowanie, postój, tankowanie paliwa, przegląd techniczny, w warunkach zimowych odmrożenie samolotu i przygotowanie pasa startowego, sprzętanie kabiny pasażerskiej, rozładunek i załadunek bagaży, ponowne kołowanie i start samolotu. Oprócz tego, dochodzą jeszcze osoby, które zajmują się odprawą biletowo-bagażową, kontrolą paszportową,

kontrolą bezpieczeństwa oraz przewozem pasażera z lub do samolotu. Do grona wymienionych już osób należy dodać także tych, którzy w normalnych działaniach są niezauważalni dla pasażera, a mianowicie jest to straż pożarna, służba ratowniczo-medyczna, kontrolerzy lotu, obsługa ruchu lotniczego oraz ochrona lotniska.

Jak widać, obsługa naziemna lotów jest skomplikowanym procesem, który łączy w sobie działania wielu współpracujących ze sobą firm i instytucji. Pomyślne wykonanie zadań każdej grupy pracowników jest ze sobą ściśle powiązane oraz współzależne.

Władze portu lotniczego

Władze portu lotniczego reprezentowane są przez zarząd, który, w myśl zapisu *Ustawy o ochronie osób i mienia*, jest tzw. kierownikiem jednostki⁵⁹. Odpowiada on za całokształt funkcjonowania portu lotniczego, realizuje procedury kontrolne oraz przestrzega standardów międzynarodowych i uregulowań prawnych, jakich respektować i stosować zobowiązała się polska władza, w tym także władza lotnicza. W uproszczeniu można więc powiedzieć, że kierownik jednostki w sposób bezpośredni zarządza obszarem portu lotniczego, jego obiektami oraz urządzeniami.

Ponadto, zarząd, pełniąc równocześnie funkcję zarządzającego lotniskiem⁶⁰, organizuje oraz nadzoruje działania ochronne przed atakami bezprawnej ingerencji. Jest to równoznaczne z:

- wyznaczeniem osoby posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa, która nie tylko będzie odpowiadać za ochronę lotniska, ale także będzie prowadzić szkolenia z tego zakresu dla osób zatrudnionych na lotnisku;
- opracowaniem tzw. Programu Ochrony Lotniska (w porozumieniu ze Służbą Celną, Policją i Strażą Graniczną) oraz oznaczeniem go klauzulą tajności;
- wyznaczeniem stref zastrzeżonych, części krytycznych stref zastrzeżonych oraz przejść pomiędzy strefą ogólnodostępną i zastrzeżoną, uwzględniając ich ochronę (w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną, ustala się system patrolowania zastrzeżonych stref lotniska oraz obszarów do nich przyległych; wejście do tych stref tylko z odpowiednią przepustką, którą wydaje zarządzający lotniskiem).

Zespół ochrony lotniska

W portach lotniczych powoływane są tzw. zespoły ochrony lotniska. Przewodniczącym zespołu jest zarządzający lotniskiem bądź osoba przez niego wyznaczona. Ponadto, w skład zespołu wchodzi przedstawiciele Policji, Służby Ochrony Lotniska, komitetu przewoźników lotniczych, komitetu innych podmiotów, prowadzących na terenie lotniska działalność gospodarczą oraz służby

⁵⁹ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (DzU z 1997 nr 114 poz. 740 ze zm.), art. 7 ust. 3.

⁶⁰ Zarządzający lotniskiem to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych – art. 2 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze (DzU z 2013 poz. 1393 oraz z 2014 poz. 768).

⁵⁷ Tamże, s. 4.

⁵⁸ Tamże, s. 3–4.

ochrony przeciwpożarowej. Na lotniskach z przejściami granicznymi w skład zespołu dodatkowo wchodzi przedstawiciele Służby Celnej i Straży Granicznej. Przedstawicielstwo każdej z reprezentowanych grup jest jednoosobowe.

Zespół ma za zadanie:

- wyrażać opinie i zgłaszać wnioski dotyczące przygotowania projektów zarządzeń lub poleceń porządkowych, dotyczących ochrony lotniska;
- wyrażać i zgłaszać wnioski do projektu ochrony lotniska,
- oceniać stopień zagrożenia atakami bezprawnej ingerencji oraz podejmować przeciwdziałania w tym kierunku,
- inicjować wprowadzanie nowych rozwiązań, które usprawnią procesy odpraw i kontroli, zarówno pasażerskich jak i bagażowych, ładunkowych czy pocztowych.

Śłużba Ochrony Lotniska (SOL)

Śłużba (Straż) Ochrony Lotniska (SOL) to wewnętrzna, wyspecjalizowana służba ochrony, która w zakresie swych działań podlega zarządzającemu lotniskiem. Działa ona na podstawie Ustawy o ochronie osób i mienia⁶¹ oraz Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie wewnętrznych służb ochrony⁶². Realizuje zadania zapewniające ochronę portu lotniczego, zapewnia bezpieczeństwo nie tylko pasażerom, ale również pracownikom. Podstawowe zadania SOL to:

- kontrola bezpieczeństwa⁶³ w ruchu krajowym oraz kontrola dostępu do zastrzeżonej strefy lotniska,
- ochrona zastrzeżonej strefy lotniska, w tym także kontrola stanu technicznego jej ogrodzenia;
- kontrola przepustek i innych uprawnień, upoważniających osoby do przebywania w zastrzeżonych strefach lotniska;
- ujęcia osób lub pasażerów, którzy naruszają porządek publiczny, warunki przewozu i stan bezpieczeństwa bądź, które, bez odpowiedniego upoważnienia, próbowały przedostać się do zastrzeżonej strefy lotniska oraz przekazanie ich Policji czy Straży Granicznej.

Straż Graniczna (SG)

W polskim systemie prawnym Straż Graniczna, obok Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jest głównym podmiotem, który odpowiada za bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego.

⁶¹ Zgodnie z art. 8 ust.1 Ustawy o ochronie osób i mienia wewnętrzne służby ochrony zapewniają w szczególności: ochronę mienia w granicach chronionych obszarów i obiektów, ochronę ważnych urządzeń jednostki znajdujących się poza granicami chronionych obszarów i obiektów, konwój mienia jednostki oraz wykonywanie innych zadań wynikających z planu ochrony jednostki.

⁶² Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony (DzU z 1999 nr 4 poz. 31 ze zm.).

⁶³ M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej nr 4 (183), Warszawa 2010, s. 165: „Kontrola bezpieczeństwa to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służby ochrony w celu uniemożliwienia przedostania się na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska przedmiotów, urządzeń lub materiałów niebezpiecznych, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji”.

Placówka SG w porcie lotniczym działa na podstawie Ustawy o Straży Granicznej⁶⁴, Ustawy o ochronie granicy państwowej⁶⁵ oraz innych przepisów.

Do głównych zadań SG należy:

- kontrola bezpieczeństwa pasażerów, bagaży, przesyłek cargo, innych przesyłek lotniczych oraz środków transportu międzynarodowej komunikacji lotniczej;
- reagowanie w każdym przypadku sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa terminali pasażerskich, portów lotniczych i komunikacji lotniczej, w tym także rozpoznanie i zabezpieczenie bagaży oraz innych przedmiotów niewiadomego pochodzenia, pozostawionych bez opieki;
- przekazywanie Urzędowi Lotnictwa Cywilnego informacji o zagrożeniach aktami bezprawnej ingerencji,
- współpraca z zespołami ochrony lotniska,
- organizowanie wart ochronnych w celu zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie statków powietrznych (tzw. *skymarshals*);
- konsultacje w sprawie tworzenia planów ochrony dla portu lotniczego, weryfikacja i opiniowanie przewoźników lotniczych i przedsiębiorstw o lotniczej działalności gospodarczej;
- kontrola jakości lotnictwa cywilnego,
- zapewnienie oraz utrzymanie bezpieczeństwa publicznego w obszarze przejścia granicznego.

Straż Graniczna prowadzi także nadzór nad kontrolą bezpieczeństwa w lotniczej komunikacji krajowej, prowadzoną przez Służbę Ochrony Lotniska. W tym zakresie jest zobowiązana do:

- prowadzenia działań w bliskiej odległości od punktu kontroli, aby funkcjonariusz SG miał możliwość niezwłocznego stawienia się na danym stanowisku kontroli;
- rozstrzygania wszelkich wątpliwości na temat oceny bagażu bądź osoby wraz z posiadanymi przez nią przedmiotami, celem dopuszczenia lub wykluczenia z transportu lotniczego;
- niezwłocznego reagowania na zakłócenia porządku publicznego w rejonie punktu kontroli bezpieczeństwa,
- niezwłocznego reagowania na wszelkie naruszenia przepisów ochrony lotnictwa cywilnego, popełnione przez pracowników SOL;
- natychmiastowego wnioskowania do zarządzającego lotniskiem w kwestii naprawy lub usunięcia stwierdzonych w toku prowadzenia działań poważnych uchybień, a następnie poinformowania o nich prezesa ULC.

W strukturze placówek Straży Granicznej przy lotniczych przejściach granicznych działają grupy kontroli pirotechnicznej oraz bezpieczeństwa komunikacji lotniczej, które, w sposób bezpośredni, odpowiedzialne są za prowadzenie czynności kontrolnych w portach lotniczych. SG ustawowo uprawniona jest do wykonywania działań operacyjno-rozpoznawczych w strefie działania służbowego oraz w obrębie przejścia granicznego. Ma to

⁶⁴ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (DzU z 2014 poz. 1402).

⁶⁵ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. z 2015 poz. 930).

niezmiernie ważne znaczenie dla skuteczności przeciwdziałania i zapobiegania sytuacjom, które mogą stwarzać potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lub przygotowaniu do stworzenia takiego zagrożenia. Działania funkcjonariuszy wspierane są przez specjalnie szkolone do tego psy służbowe. Każdy z nich posiada jedną specjalność, np. wykrywanie narkotyków czy wykrywanie materiałów wybuchowych.

Służba Celna (SC)

Finansowe zabezpieczenie interesów państwa na terenie portu lotniczego należy do Urzędu Celnego. Wykonując swoje działania, stosuje on przepisy Prawa celnego⁶⁶ oraz innych aktów prawnych, które dotyczą w swym zakresie pozwoleń na przywóz lub wywóz określonych towarów. Przede wszystkim chodzi tu o sprawne i skuteczne przeciwdziałanie przewozowi gatunków zwierząt, ptaków i roślin, które są zagrożone wyginieciem. Ponadto, funkcjonariusze SC współpracują ze służbą ochrony w zakresie przestrzegania procedury bezpieczeństwa – podczas kontroli celnej zwracają także uwagę na przedmioty mogące stwarzać zagrożenie podczas lotu.

Komisariat Policji Portu Lotniczego (KPPL)

Na terenie portów lotniczych znajdują się lotniskowe komisariaty policji. Prowadząc działania patrolowo-interwencyjne oraz operacyjno-rozpoznawcze, zapewniają one bezpieczeństwo osobom, które przebywają na terenie portu, m.in. poprzez przeciwdziałanie aktom terroru, dywersji i sabotażu w komunikacji lotniczej, zwalczanie przestępczości pospolitej oraz zabezpieczanie pobytu na terenie portu osobistościom o statusie VIP.

Podstawą prawną funkcjonowania Komisariatu Policji Portu Lotniczego jest *Ustawa o Policji*⁶⁷, natomiast do jego głównych zadań zalicza się:

- zapewnianie ochrony oraz utrzymywanie bezpieczeństwa i porządku publicznego,
- przejmowanie osób ujętych przez Straż Ochrony Lotniska,
- uzgadnianie opracowywanych bądź nowelizowanych programów ochrony,
- konwojowanie niebezpiecznych pasażerów,
- opiniowanie planów działania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych.

Policja odgrywa dość istotną rolę w chwili zaistnienia sytuacji kryzysowej. Z pomocą funkcjonariuszy nadrzędnych jednostek oraz negocjatorów policyjnych są prowadzone ewentualne pertraktacje, a gdy i to kończy się niepowodzeniem, do działań przystępują oddziały antyterrorystyczne.

Lotniskowa Straż Pożarna (LSP)

Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna jest samodzielną jednostką ratowniczo-gaśniczą, wyposażoną w sprzęt specjalistyczny wysokiej klasy, działającą

w rejonie operacyjnym lotniska⁶⁸. Do jej podstawowych zadań należy opanowywanie pożaru samolotu oraz innych urządzeń i obiektów portu lotniczego. Jest to również związane ze stworzeniem odpowiednich warunków do efektywnej ewakuacji osób (pasażerów i załogi) z pokładu zagrożonego statku powietrznego. W tym właśnie celu rozwinięta została tzw. koncepcja obszaru krytycznego, zakładająca prowadzenie działań ratowniczo-gaśniczych w obszarze bezpośrednio przylegającym do kadłuba samolotu⁶⁹.

Na co dzień LSP spełnia również istotne zadania:

- usuwa i neutralizuje rozlewiska substancji ropopochodnych, np. paliwo lotnicze;
- zabezpiecza tankowanie samolotów,
- realizuje procedury dotyczące operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności,
- monitoruje obiekty i urządzenia lotniskowe,
- prowadzi działania profilaktyczne w zakresie ochrony przeciwpożarowej.

Agencje handlingowe

Agencje handlingowe zajmują się obsługą pasażerów zarówno w terminalu pasażerskim, jak i na płycie lotniska. Od ich pracowników uzależniona jest jakość oraz sprawność obsługi naziemnej linii lotniczych oraz pasażerów. Do ich głównych zadań należy:

- odprawa biletowo-bagażowa,
- obsługa bagażu i innych towarów,
- kontrola kart pokładowych,
- kontrola ważności dokumentów tożsamości oraz paszportów i wiz, jeśli wymagane;
- dowóz pasażerów z lub do samolotów,
- rozładunek i załadunek bagażu i towarów,
- sprzątnięcie samolotów podczas postoju.

Instytucja agencji handlingowej odgrywa bardzo istotną rolę w procesie ochrony portu lotniczego i lotnictwa cywilnego. Jej pracownicy mają dość długi kontakt i z pasażerem, i z bagażem. Ich uwagi, spostrzeżenia na temat pasażera, sposobu jego zachowania, kontaktu z innymi osobami, jego bagażu itp. stanowią niezwykle cenne informacje, często są podstawą do decyzji o przeprowadzeniu szczegółowej kontroli podejrzanego pasażera.

Linie lotnicze

Linie lotnicze, zwane inaczej przewoźnikami lotniczymi, są to firmy, które funkcjonują w ramach ściśle

⁶⁸ Zgodnie z § 2 pkt 7. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (DzU z 2013 poz. 487), jest to teren lotniska i obszar wokół niego, na którym służby lotniskowe oraz inne podmioty określone w PDSZ (Planie Działań w Sytuacji Zagrożenia) udzielają pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie zgodnie z zasadami określonymi w PDSZ, o promieniu:

a) 8000 m – w przypadku lotniska certyfikowanego,
b) 3000 m – w przypadku lotniska o ograniczonej certyfikacji lub lotniska użytku wyłącznego
– od punktu odniesienia lotniska.

⁶⁹ M. Zieliński, dz.cyt., s. 170.

⁶⁶ Ustawa z dnia 19 marca 2004 r. Prawo celne (DzU z 2013 poz. 727).

⁶⁷ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (DzU z 2015 poz. 355).

określonego prawa międzynarodowego i prawa krajowego (państwa, w którym są zarejestrowane). Ich działalność opiera się na przewozie pasażerów i towarów między różnymi portami lotniczymi. Kupując bilet, pasażer staje się ich klientem. Linia lotnicza natomiast jest klientem zarówno portu lotniczego, jak i funkcjonujących w jego obszarze firm. To sprawia, że i jednym, i drugim zależy na możliwie najlepszej obsłudze pasażerskiej, aby w czasach rywalizacji o klienta wyjść z tego pojedynku jako zwycięzca. Wiąże się to przede wszystkim z zapewnieniem pasażerowi poczucia bezpieczeństwa. Każdy przewoźnik lotniczy zobowiązany jest dostosować swoje standardy do standardów międzynarodowych w kwestii utrzymania stanu bezpieczeństwa na najwyższym poziomie. Dotyczy to tak stosowanych procedur, jak i stanu technicznego środków transportu – samolotów.

Na przestrzeni wielu lat stwierdzano niedociągnięcia lub zaniedbania w kwestii wymagań co do poziomu ochrony i bezpieczeństwa pasażerów. Parlament Europejski w 2005 roku opracował, a w 2006 roku wprowadził w życie, rozporządzenie⁷⁰, które zawierało wykaz tych linii lotniczych, których statki powietrzne nie spełniały międzynarodowych standardów bezpieczeństwa (tzw. czarna lista). Wykaz ten sporządzono w oparciu o ustanowione na poziomie Unii Europejskiej wspólne kryteria oraz zadbano o jego sukcesywne aktualizowanie. Jak do tej pory, lista stanowi skuteczne narzędzie w walce z niebezpiecznymi przewoźnikami oraz, poniekąd, jest gwarancją na to, że i linie lotnicze, i urzędy lotnictwa cywilnego będą podejmowały właściwe kroki w celu zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa.

Pozostali użytkownicy portu lotniczego

Firmy, przedsiębiorstwa czy osoby prowadzące działalność gospodarczą również mogą być użytkownikami portu lotniczego. Co więcej, część z nich jest na tyle istotna, że trudno wyobrazić sobie sprawne funkcjonowanie jakiegokolwiek portu lotniczego bez ich działalności. Inne natomiast świadczą swoje usługi tylko w zakresie dostarczenia pasażerom odpowiednich wygód. W pierwszej grupie niewątpliwie znajdzie się obsługa naziemna, służby techniczne, obsługa energetyczna i catering. Do drugiej natomiast zaliczyć można sklepy, bary, restauracje, wypożyczalnie samochodów, pocztę itp.

Wydawałoby się, że grupa podmiotów, dostarczająca dogodnych warunków podróżnym oraz oczekującym, mało ma wspólnego z dbałością o bezpieczeństwo portu lotniczego. Nic bardziej mylnego. Należy mieć na uwadze fakt, że bary, restauracje, toalety, poczekalnie itp. są z reguły miejscami ogólnodostępnymi, które skupiają dość dużą liczbę ludzi. To sprawia, że są bardzo atrak-

cyjne pod względem próby przeprowadzenia np. zamachu terrorystycznego. Aby zminimalizować taką możliwość, każdy towar dostarczany do baru, restauracji, sklepu czy innego kiosku, który znajduje się w strefie zastrzeżonej, jest poddawany kontroli bezpieczeństwa.

Specjalnej procedurze podlega również zaopatrzenie pokładowe samolotów. Zanim dany podmiot podejmie działalność gospodarczą w zakresie dostaw zaopatrzenia lub jego produkcji, obowiązany jest przedstawić do zatwierdzenia prezesowi ULC program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

Ponadto:

- wyposaża obiekty swojej działalności w system kontroli dostępu,
- poddaje obowiązkowej kontroli bezpieczeństwa osoby, które zatrudnia przy produkcji zaopatrzenia pokładowego;
- poddaje obowiązkowej kontroli bezpieczeństwa wszystkie półprodukty i produkty, które wykorzystywane są w procesach produkcyjnych zaopatrzenia pokładowego;
- do przewozu zaopatrzenia pokładowego zapewnia zamknięte i plombowane pojazdy pod nadzorem.

Zaopatrzenie pokładowe przechodzi także wrywkową kontrolę bezpieczeństwa, prowadzoną w zastrzeżonej strefie lotniska, przez funkcjonariuszy Straży Granicznej bądź Służbę Ochrony Lotniska. Osoby kontrolujące muszą przejść odpowiednie badania, zezwalające im na pracę przy żywności⁷¹.

Wnioski

Z roku na rok rośnie intensywność eksploatacji przestrzeni powietrznej oraz portów lotniczych. Lotnictwo cywilne przeżywa swoisty rozkwit. Postęp techniczny sprzyja tworzeniu coraz to nowych rozwiązań, zarówno w kwestii udogodnień dla potencjalnego klienta – pasażera, jak i podwyższania poziomu jego bezpieczeństwa. Transport lotniczy stał się najpopularniejszym sposobem podróżowania. Jest szybki, wygodny i pozwala dotrzeć w najodleglejsze zakątki świata. Śmiało można użyć stwierdzenia, że właśnie dzięki lotnictwu cywilnemu świat się „skurczył”.

Niestety, wraz ze wzrostem statystyk liczby osób korzystających z usług przewoźników, rośnie też liczba niebezpieczeństw oraz zagrożeń, jakim podlegają. Lotnictwo cywilne jest szczególnie podatne na wszelkie akty bezprawnej ingerencji, w tym najgorszy z nich – terrorizm lotniczy. Jako że skutki tych ataków są niewyobrażalnie dotkliwe i dla państw, których dotyczą, i dla przewoźnika, i przede wszystkim dla ludności, stały się one, niejako, środkiem działania największych ugrupowań terrorystycznych islamskiego świata. Samolot z pasażerami oraz załogą na pokładzie jest niczym lecąca bomba, której momentu detonacji nie da się przewidzieć. Najbardziej spektakularnym zdarzeniem tego typu był atak na *World Trade Center* i *Pentagon*, który 11 września 2001

⁷⁰ Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (DzU UE, 27 grudnia 2005, nr L.344).

⁷¹ M. Zieliński, dz.cyt., s. 171–172.

roku przeprowadzony został przez ugrupowanie terrorystyczne – *Al-Kaidę*.

Tamto zdarzenie zapoczątkowało nową erę w postrzeganiu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Powstały nowe regulacje prawne, procedury postępowania na wypadek zdarzeń niebezpiecznych, wzmocniono ochronę portów lotniczych, zaostrzono ogólne warunki, jakie musi spełnić pasażer przed możliwością podjęcia lotu. Szczególnie ważna w tym temacie jest międzynarodowa współpraca instytucji odpowiedzialnych za całokształt systemu zarządzania bezpieczeństwem, która jest wręcz nieoceniona w walce z aktami bezprawnej ingerencji właśnie.

Na bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego składają się również inne czynniki, jak chociażby warunki atmosferyczne,

anomalie pogodowe, czynnik ludzki czy uwarunkowania techniczno-organizacyjne. Ich wpływ na stan bezpieczeństwa oraz częstotliwość występowania zmieniały się na przestrzeni lat.

Choć często słyszy się o różnych incydentach, wypadkach bądź katastrofach lotniczych, niepodważalny jest fakt, że transport lotniczy jest najbezpieczniejszym oraz najszybciej rozwijającym się środkiem komunikacji w dzisiejszych czasach. Pracują na to wysokiej klasy specjaliści, ludzie z ogromnym doświadczeniem branżowym oraz pasją.

Nie da się całkowicie wyeliminować zagrożeń dotyczących lotnictwa cywilnego. Można jednak zrobić wszystko, aby je w znacznym stopniu zredukować i utrzymywać na dopuszczalnym poziomie.

Bibliografia:

Akty prawne:

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r. (DzU z 1959 r. nr 35 poz. 212 ze zm.);

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony (DzU z 1999 nr 4 poz. 31 ze zm.);

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (DzU z 2012 poz. 912);

Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (DzU z 2013 poz. 487);

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (t.j. DzU z 2013 r. poz. 1393);

Ustawa z dnia 19 marca 2004 r. *Prawo celne* (t.j. DzU 2013 poz. 727);

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. *o Policji* (t.j. DzU z 2015 poz. 355);

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. *o Straży Granicznej* (t.j. DzU z 2014 poz. 1402);

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. *o ochronie granicy państwowej* (t.j. DzU z 2015 poz. 930);

Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. *o ochronie osób i mienia* (DzU z 1997 nr 114 poz. 740 ze zm.).

Opracowania naukowe:

Glen, *Bezpieczeństwo powietrzne elementem systemu bezpieczeństwa państwa*, Zeszyty naukowe AON, nr 4(89), Warszawa 2012.

B. Jancelewicz, *Bezpieczeństwo i niezawodność w lotnictwie*, Materiały z konferencji „Bezpieczeństwo i niezawodność oraz rozwój lotnictwa w regionach”, t. I, Toruń 2009.

E. Zabłocki, *Lotnictwo cywilne. Port lotniczy, szkolenie lotnicze, loty próbne, zasoby obronne lotnictwa cywilnego*, AON, Warszawa 2009.

J. Borkowski, *Słownik terminów z zakresu psychologii dowodzenia i zarządzania*, AON, Warszawa 2000.

J. Gotowała, *Niepokój w powietrzu – nowe oblicze terroryzmu*, Materiały z konferencji naukowej „Bezpieczne niebo”, AON, Warszawa 2002.

J. Jaźwiński, J. Borgoń, *Niezawodność eksploatacyjna i bezpieczeństwo lotów*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1989.

J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, red. W. Saletra, R. Kubicki, t. 7., SHS, Lublin 2013.

J. Skorupski, *Hierarchiczny system zarządzania ruchem lotniczym – aspekty oceny bezpieczeństwa*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2008.

J. Skorupski, M. Wiktorowski, *Problem oceny stanu załogi w kontekście bezpieczeństwa ruchu lotniczego*, Zeszyty Naukowe Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013.

K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawnomiędzynarodowe*, Wydawnictwo JURYSTA, Warszawa 2003.

M. Zieliński, *Bezpieczeństwo w porcie lotniczym*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej nr 4 (183), Warszawa 2010.

P. Krawczyk, *Istota terroryzmu lotniczego*, AON, Warszawa 2008.

R. Konieczka, P. Żurek, *Dominujący wpływ czynnika ludzkiego na bezpieczeństwo wykonywania lotów*, Biuletyn Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej, nr 1, Koszalin 2010.

S. Naruszewicz, *Polityka spójności Unii Europejskiej. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2004.

T. Aleksandrowicz, K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2010.

T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2008.

Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem*, ICAO Doc. 9859, wyd. 2, Warszawa, 2009.

Publikacje prasowe:

E. Ciborowska, *Wybrane przypadki piractwa powietrznego w Polsce w latach 80*, „Terroryzm”, nr 1/2008;

J. Janecki, *Zagrożenia i ratownictwo podczas katastrof lotniczych*, „Przegląd Pożarniczy”, nr 1/2006;

J. Liwiński, *Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym*, „Lotnictwo”, nr 10/2008.



Netliteratura:

Internetowa encyklopedia PWN: <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/lotnictwo;3933875.html> (dostęp: 3.09.2015);

J. Dobrzyński, *Historia lotnictwa polskiego*, Muzeum Lotnictwa Polskiego [online], www.skrzydlahistorii.pl/materialy/historia.pdf, odczyt z 7.09.2015;

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej [online], http://www.pansa.pl/?menu_lewe=o_pazp&lang=_pl&opis=misja, odczyt z 14.09.2015;

Poważne zagrożenia dla lotnictwa cywilnego [online], <http://progressforpoland.com/powazne-zagrozenie-dla-lotnictwa-cywilnego/>, odczyt z 07.09.2015;

Urząd Lotnictwa Cywilnego [online], <http://www.ulc.gov.pl/pl/urząd/misja-i-wartosci>, odczyt z 14.09.2015;

Z kart historii – Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego [online], <http://www.kontrola-ruchu-lotniczego.com/2014/08/z-kart-historii-centrum-kierowania.html>, odczyt z 14.09.2015.



III Konferencja Naukowa Doktorantów i Kół Naukowych

pt: „Wyzwania dla bezpieczeństwa”

25–26 czerwca 2018, Gdańsk–Gdynia

Od wielu lat Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna NATCON „Technologie morskie dla obronności i bezpieczeństwa” jest miejscem, gdzie przedstawiciele przemysłu, instytucji naukowych i użytkownicy technologii morskich tworzą wspólną platformę porozumienia, dialogu i współpracy.

Z inicjatywy organizatorów od 2014 roku, wydarzeniem towarzyszącym Konferencji NATCON stała się Konferencja Doktorantów i Kół Naukowych „Wyzwania dla bezpieczeństwa”. Jej celem jest danie młodym ludziom możliwości na znalezienie miejsca dla swoich pasji, zainteresowań i poglądów w środowisku związanym z obronnością i bezpieczeństwem.

Konferencja Doktorantów i Kół Naukowych, choć wspierana przez sygnatariuszy porozumienia dotyczącego organizacji Międzynarodowej Konferencji NATCON, OBR Centrum Techniki Morskiej SA, Akademię Marynarki Wojennej oraz Międzynarodowe Targi Gdańskie SA, to w całości tworzona jest przez Doktorantów i Studentów. Jej głównymi organizatorami są Prezydium Samorządu Doktorantów, Koło Naukowe Bezpieczeństwa Morskiego oraz Koło Naukowe Obronności Państwa działające na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej.

III edycja Konferencji, która odbędzie się 25–26 czerwca 2018 r., będzie wydarzeniem szczególnie ważnym, wpisując się swoją tematyką w obchody 100-lecia odnowienia Marynarki Wojennej w Polsce. Dlatego już teraz chcielibyśmy zaprosić wszystkich zainteresowanych do wzięcia czynnego udziału i stania się częścią tej inicjatywy.

Głównymi nurtami tematycznymi III Konferencji Doktorantów i Kół Naukowych „Wyzwania dla bezpieczeństwa” będą:

Bezpieczeństwo morskie: Bezpieczeństwo morskiej infrastruktury krytycznej, Siły morskie wspólnego państwa, Bezpieczeństwo w gospodarce morskiej, Bezpieczeństwo w transporcie morskim oraz logistyce morskiej;

Terroryzm oraz cyberterroryzm: Terroryzm jako zagrożenie bezpieczeństwa globalnego oraz społecznego, Cyberterroryzm szczególnym zagrożeniem bezpieczeństwa państwa;

Wpływ współczesnych konfliktów na bezpieczeństwo: Procesy polityczne, gospodarcze i ogólnocywilizacyjne – jaki wpływ mają na bezpieczeństwo;

System obrony państwa: Jego zagrożenia jako fundament obronności państwa, Strategia obronności państwa, Pozamilitarne ogniwa w systemie bezpieczeństwa państwa;

Kryzys migracyjny: Różne oblicza problemów migracyjnych/uchodźczych i politycznych w Europie, Kryzys migracyjny, zagrożenia i wyzwania, aspekty prawne;

Wojna hybrydowa: Istota i pojęcie wojny hybrydowej, Wojna hybrydowa jako nowy rodzaj konfliktu.

Jak ważne jest to wydarzenie pokazała nam II edycja Konferencji, która odbyła się 20–21 czerwca 2016 roku. Zgromadziła ona forum prawie 60 przedstawicieli doktorantów i kół naukowych z takich uczelni jak: Uniwersytet Warszawski, Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie, Wojskowa Akademia Techniczna, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski oraz wielu innych. W jej czasie zostało wygłoszonych 30 referatów na wysokim poziomie merytorycznym, obejmującym takie zagadnienia jak: wojna hybrydowa, zagrożenia terrorystyczne w czasach globalizacji, zastosowanie nowoczesnych technologii w działaniu

niach na rzecz bezpieczeństwa, siły zbrojne w systemie bezpieczeństwa.

Jesteśmy dumni z podjętych działań na rzecz rozwoju i integracji środowisk doktoranckich i studenckich w Polsce obejmujących zagadnienia z zakresu obronności i bezpieczeństwa, dlatego jeszcze raz zapraszamy wszystkich zainteresowanych stanem się częścią tego przedsięwzięcia do kontaktu z nami.

Opłata konferencyjna w wysokości 75 zł netto obejmuje:

Materiały konferencyjne, możliwość publikacji referatu w monografii, wyżywienie w czasie trwania Konferencji, obejmujące przerwy kawowe oraz lunch, udział w imprezach towarzyszących, przejazd, nocleg z 25 na 26 czerwca 2018 r.

Opłatę konferencyjną należy wpłacać przelewem na konto z dopiskiem „imię i nazwisko + Wyzwania dla Bezpieczeństwa”:

Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A.
Konto w PLN: PKO BANK POLSKI S.A.
70 1440 1345 0000 0000 0193 1498

Terminarz dla prelegentów zainteresowanych publikacją referatów w monografii:

do 20 lutego 2018 r. – rejestracja, przesłanie streszczenia;

do 5 marca 2018 r. – akceptacja streszczeń przez recenzentów wchodzących w skład komitetu naukowo-programowego pod kątem ich zgodności z tematyką konferencji NATCON;

do 30 marca 2018 r. – przesłanie pełnej treści referatu zgodnie z wytycznymi (<http://natconference.eu/referat>);

do 30 kwietnia 2018 r. – zakończenie procesu recenzowania i akceptacji pełnego tekstu zgłoszonego referatu;

do 4 czerwca 2018 r. – wniesienie opłaty konferencyjnej.

Referaty należy przesłać pod adres:
Katarzyna Andziulewicz (Publikacje)
tel. 261 26 27 43
e-mail: k.andziulewicz@amw.gdynia.pl

III KONFERENCJA DOKTORANTÓW
I KÓŁ NAUKOWYCH
WYZWANIA DLA BEZPIECZEŃSTWA

25-26.06.2018
Gdynia, Gdańsk - AMBEREXPO

www.natconference.eu



Dodatkowe informacje:

Obrady prowadzone będą w języku polskim. Organizatorzy zapewniają pomoc w rezerwacji noclegów dzień przed i dzień po Konferencji, koszty dodatkowych noclegów uczestnicy pokrywają sami w miejscu zakwaterowania.

Informacje dla autorów

Redakcja informuje autorów, że artykuły należy dostarczać w wersji elektronicznej w formacie edytora Word (.doc lub .docx). Zaleca się nie przekraczać objętości jednego arkusza autorskiego.

Redakcja zastrzega sobie prawo do dokonywania podziału nadesłanego artykułu.

Tryb recenzowania artykułów

Do oceny każdej publikacji redakcja powołuje co najmniej dwóch niezależnych recenzentów spoza jednostki naukowej afiliowanej przez autora publikacji, autor lub autorzy publikacji i recenzenci nie znają swoich tożsamości (double-blind reviewprocess); w pozostałych

przypadkach recenzent podpisuje deklarację o niewystępowaniu konfliktu interesów, przy czym za konflikt interesów uznaje się zachodzące między recenzentem a autorem bezpośrednie relacje osobiste (w szczególności pokrewieństwo do drugiego stopnia, związek małżeński), relacje podległości zawodowej lub bezpośrednią współpracę naukową w ciągu ostatnich dwóch lat poprzedzających rok przygotowania recenzji.

Recenzent wyraża na piśmie w formie wniosku warunki dopuszczenia artykułu do publikacji lub jego odrzucenia.

Kryteria kwalifikowania lub odrzucenia publikacji i formularz recenzji:

Recenzja artykułu przewidzianego do druku w POMORSKIM FORUM BEZPIECZEŃSTWA

pt:

Autor/Autorzy:

Czy:	tak	nie	brak zdania
temat pracy jest zgodny z problematyką PFB			
tytuł opracowania odpowiada jego treści?			
temat pracy jest aktualny?			
autor podaje jasno czego dokonał?			
prezentowane metody są nowe?			
otrzymane wyniki są nowe i rozszerzają obszary badań lub rozwoju bezpieczeństwa i obronności, ewentualnie dziedzin pokrewnych?			
wybór i analiza cytowanej literatury są trafne?			
język pracy jest ścisły i poprawny?			
streszczenie koresponduje z treścią pracy?			
streszczenie w wersji obcojęzycznej jest poprawne?			
użyta terminologia jest poprawna?			
materiał ilustracyjny jest czytelny i graficznie wartościowy?			
jakość recenzowanego opracowania w skali od 1 do 10 jest następująca:			
praca nadaje się do druku:			

Oświadczam, że podczas recenzowania artykułu przeznaczonego do publikacji w Pomorskim Forum Bezpieczeństwa nie występował konflikt interesów.

podpis recenzenta

Uwagi szczegółowe

.....

.....

.....

.....

.....

podpis recenzenta

Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji lub numerów wydań czasopisma nie są ujawniane.

Oświadczenia autorów artykułów

Redakcja PFB wymaga od autora (autorów) złożenia oświadczenia, że artykuł jest dziełem oryginalnym, nie został w przeszłości nigdzie opublikowany i w żaden sposób nie stanowi naruszenia jakichkolwiek istniejących praw licencyjnych czy autorskich.

Oświadczam/oświadczamy, że powyższy artykuł jest dziełem oryginalnym, nie został dotąd nigdzie opublikowany i w żaden sposób nie stanowi naruszenia jakichkolwiek istniejących praw cych wobec całości lub części artykułu (zgodnie z ustawą z 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych – ustawy z 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych, t.j. DzU z 2017 r. poz. 880, 1089). Gwarantuję/gwarantujemy, że prawa wydawnicze do niego nie są w niczym ograniczone.

Przeniesienie autorskich praw majątkowych jest nieodpłatne, nieograniczone w czasie i niewyłączne. Obejmuje ono prawo do wydawania, powielania oraz rozpowszechniania artykułu wszelkimi dostępnymi aktualnie technikami (zgodnie z art. 50 ustawy z 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych, t.j. DzU z 2017 r. poz. 880, 1089), w szczególności na następujących polach eksploatacji: wprowadzania artykułu do pamięci komputera, jego rozpowszechniania w formie papierowej i elektronicznej oraz umieszczania w sieci internetowej.

...../...../.....
data podpis/podpisy

Przebieg procedury recenzowania

Wszystkie artykuły są recenzowane. Procedura recenzowania artykułów w Pomorskim Forum Bezpieczeństwa jest zgodna z zaleceniami Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Przesłane do redakcji PFB artykuły poddawane są wstępnej ocenie przez redaktorów tematycznych, którzy dokonują zakwalifikowania do recenzji merytorycznych, celem dalszego przekazania do dwóch niezależnych recenzentów, którymi są osoby mające tytuł naukowy profesora, stopień naukowy doktora habilitowanego lub doktora w danej dziedzinie. Recenzowanie odbywa się w systemie double-blind reviewprocess. W przypadku odmowy udzielenia recenzji, Komitet Redakcyjny Pomorskiego Forum Bezpieczeństwa może wyznaczyć innego recenzenta. W sytuacjach spornych powoływani są dodatkowi recenzenci. Opinie wszystkich recenzentów są przedmiotem wnikliwej analizy. Recenzja ma formę pisemną i kończy się jednoznacznym wnioskiem o dopuszczeniu artykułu do publikacji lub jego odrzuceniu. Recenzentom nie wolno wykorzystywać wiedzy na temat artykułu przed jego publikacją. Autor jest informowany o wyniku dokonanej recenzji i otrzymuje ją do wglądu po zatajeniu nazwiska recenzenta. Konsultowanie uwag odbywa się za pośrednictwem Redakcji Pomorskiego Forum Bezpieczeństwa

Raz w roku podawana jest lista recenzentów.

Wymogi formalne

1. Format artykułu:
A4
marginesy 25 mm
pojedynczy odstęp między wierszami
czcionka Times New Roman, wys. 11 p.
2. Układ artykułu:
imię i nazwisko
szczegółowa afiliacja
tytuł
streszczenie
słowa kluczowe
wstęp
część zasadnicza opisująca metodykę badań i uzyskane wyniki
wnioski (lub podsumowanie)
bibliografia
tytuł, streszczenie i słowa kluczowe w języku polskim.
3. Rysunki:
ponumerowane, ich szerokość nie może przekraczać 13 cm
podpisy pod rysunkami czcionką 10 p.
4. Tabele:
ponumerowane, ich szerokość nie może przekraczać 13 cm
tytuły nad tabelami czcionką 10 p.
tekst w tabelach 10 p.
5. Wzory:
ponumerowane, pisane w edytorze równań.
6. Bibliografia:
uporządkowana alfabetycznie
zapisana w formacie ISO 690.

Autorzy otrzymują bezpłatnie jeden egzemplarz czasopisma, nie otrzymują natomiast honorariów autorskich.

Wszelkich informacji udziela Redakcja Pomorskiego Forum Bezpieczeństwa.

Information for Authors

All submissions should be in the Microsoft Word word processor (.doc or .docx). They should not be longer than one author's sheet. Since 2015 English has been used as the language for publications in POMERANIAN SECURITY FORUM and the Editorial Board admits papers written in English exclusively. All papers are reviewed.

The reviewing procedures

The reviewing procedure complies with the recommendations by the Ministry of Science and Higher Education. Editors (knowledgeable and qualified in the field of study) make initial assessment if papers submitted to the editor's office are suitable for the journal and if review is warranted. Then the papers are reviewed by two independent reviewers. They hold the title of professor or a post-doctoral degree in the specific field and they have the reputation of fair and unbiased reviewers. The journal uses the double-blind review process. If the selected reviewer does not accept the proposal to making a review, the Editorial Board of POMERANIAN SECURITY FORUM may select another reviewer. In cases of controversy additional reviewers are selected. Assessments of all reviewers are treated with due respect. The review is in the written form and concludes with an unequivocal recommendation to accept the paper for publication or to reject it. The reviewers are not allowed to use their knowledge concerned with the paper prior to its publication. The author is notified of the result of the review process and is provided access to the review once the reviewer's identity has been blinded. Afterwards correspondence with the Editorial Board of SJ of PNA concerned with eventual comments becomes possible. The list of reviewers is announced once a year.

Authors are required to submit the paper together with the copyright transfer declaration and the declaration of contribution to the paper submitted.

Paper layout:

first name and last name (surname)

detailed affiliation

title

abstract

key words

introduction

main body including research methodology and obtained results

conclusions (or summary)

list of references

title, abstract and key words in the Polish language.

Numbered figures and tables.

Formulas:

numbered

written in a formula editor.

List of references:

in the alphabetical order

written in ISO 690 format.



III KONFERENCJA DOKTORANTÓW I KÓŁ NAUKOWYCH WYZWANIA DLA BEZPIECZEŃSTWA



25-26.06.2018
Gdynia, Gdańsk - AMBEREXPO

Organizatorzy



