

STRAŻ WYBRZEŻA JAKO ELEMENT ZWIĘKSZANIA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI W REJONIE MORZA BAŁTYCKIEGO

Straż wybrzeża (ang. Coast Guard) to formacja odgrywająca istotną rolę nie tylko w zapewnieniu szczelności granic morskich oraz zapobieganiu i przeciwdziałaniu próbom przemytu czy nielegalnej migracji. Dzięki stałemu nadzorowi nad ruchem statków w strefie odpowiedzialności może ona wpływać na zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi. Tak też właśnie się dzieje w większości państw leżących nad Morzem Bałtyckim. Z uwagi na rozwijającą się współpracę pomiędzy służbami granicznymi, a zarówno marynarką wojenną jak i administracją morską kierującą pracą systemów nadzoru nad ruchem statków wzrasta prawdopodobieństwo uniknięcia kolizji na morzu mogącej skutkować katastrofą ekologiczną.

O ile floty wojenne państw nadbałtyckich cieszą się dużym zainteresowaniem i są obszernie opisywane w różnych publikacjach, o tyle straż wybrzeża pozostaje w cieniu i na dobrą sprawę niewiele można znaleźć opracowań jej poświęconych. Z uwagi na fakt, iż formacja ta odgrywa istotną rolę zarówno dla zapewnienia bezpieczeństwa morskich granic państw jak i samej żeglugi, jest to sytuacja nie do zaakceptowania.

Termin „straż wybrzeża” w Polsce często mylnie utożsamiany jest z Morskim Oddziałem Straży Granicznej. W rzeczywistości jego znaczenie jest nie tylko znacznie szersze, ale i odmiennie rozumiane przez poszczególne państwa akwenu Morza Bałtyckiego. Dlatego też celem niniejszego artykułu jest przybliżenie ogólnych wiadomości związanych z funkcjonowaniem straży wybrzeża wszystkich krajów leżących nad Bałtykiem.

Rozpatrując sytuację geopolityczną w omawianym akwenu nie sposób nie zauważyć, że wszystkie państwa leżące w tym regionie za wyjątkiem Federacji Rosyjskiej są członkami jednego sojuszu polityczno-gospodarczego, jakim jest Unia Europejska (rys. 1). W takich warunkach można uznać, iż nazwanie Bałtyku „morzem wewnętrznym” Unii nie

jest pozbawione podstaw, dlatego też ścisła współpraca w regionie leży we wspólnym interesie wszystkich państw członkowskich.



Rys. 1. Państwa Unii Europejskiej w basenie Morza Bałtyckiego

źródło: opracowanie własne

Warto również zaznaczyć, iż straż wybrzeża odgrywa nieocenioną rolę w wykrywaniu rozlewów materiałów niebezpiecznych (głównie ropy naftowej) i przeciwdziałaniu zanieczyszczeniu środowiska naturalnego. Monitoring¹ ekologiczny prowadzony jest przez straż wybrzeża przy wykorzystaniu zarówno stałych jak ruchomych środków wykrywania (np. samoloty patrolowe).

Poniżej przedstawiona zostanie krótka charakterystyka formacji pełniących funkcję straży wybrzeża nad Morzem Bałtyckim.

Szwecja

Szwedzka Straż Wybrzeża (Kustbevakning) z centralą zlokalizowaną w mieście Karlskrona jest jedną spośród 11 struktur państwowych, za które odpowiada minister obrony.

¹ Zasadniczo zgodnie z polską nomenklaturą powinno się używać sformułowania „dozór” bądź „nadzór” jednakże angielskojęzyczny termin „monitoring” upowszechnił się na tyle, że jest stosowany wymiennie.

Organizacyjnie wybrzeże szwedzkie podzielono na cztery regiony podporządkowując zgromadzone w nich siły i środki niżej wymienionym dowództwom:

- Dowództwo Regionu POŁUDNIE (Karlskrona) – 6 posterunków Straży Wybrzeża (Kuststationer);
- Dowództwo Regionu PÓŁNOC (Härnösand) – 6 posterunków Straży Wybrzeża;
- Dowództwo Regionu WSCHÓD (Nacka Strand) – 7 posterunków Straży Wybrzeża;
- Dowództwo Regionu ZACHÓD (Västra Frölunda) – 6 posterunków Straży Wybrzeża.

Rozmieszczenie 25 posterunków w poszczególnych regionach zostało zobrazowane na rysunku nr 2.

Lotnictwo szwedzkiej Straży Wybrzeża (Kustbevakningsflyget) z dowództwem w Nyköping² dysponuje trzema samolotami patrolowymi CASA 212 stacjonującymi na lotnisku Skavsta.



Rys. 2. Rozmieszczenie posterunków Straży Wybrzeża wzdłuż szwedzkiego wybrzeża.

źródło: opracowanie własne

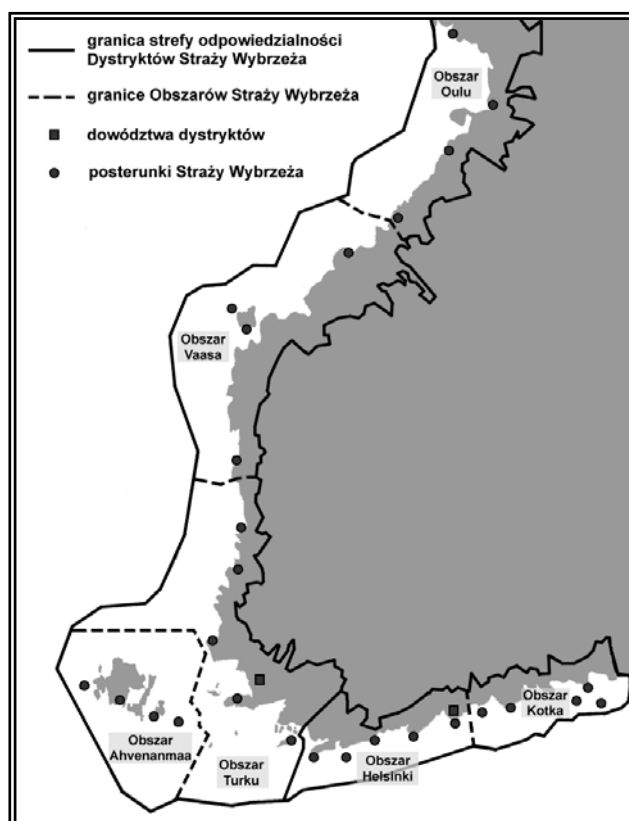
² Ponadto w Karlskronie znajduje się centrum operacyjne lotnictwa z personelem 6 funkcjonariuszy.

Zadania na morzu realizowane są przez 3 duże jednostki patrolowe (typu *KBV181* i *KBV201*), 28 kutrów patrolowych, ponad 60 różnego rodzaju szybkich łodzi motorowych i trzy poduszkiowce.

Warto w tym miejscu podkreślić, iż w warunkach Morza Bałtyckiego poduszkiowiec coraz chętniej wykorzystywany jest przez służby graniczne. Pomijając niewątpliwą zaletę tego rodzaju jednostek, jaką jest prędkość okazują się one użyteczne szczególnie w przypadku tych akwenów, które przez większą część zimy pokryte są lodem.

Finlandia

Fińska Straż Wybrzeża (*Merivartiosto*) będąca morskim oddziałem Fińskiej Straży Granicznej sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem w dwóch spośród sześciu dystryktów utworzonych w strefie nadgranicznej tego kraju. Są to Dystrykt Zatoki Fińskiej podzielony na Obszary Kotka i Helsinki oraz Dystrykt Zachodniej Finlandii z czterema Obszarami (Turku, Ahvenanmaa, Vaasa i Oulu). W ich obrębie znajduje się łącznie 27 posterunków Straży Wybrzeża (*Merivartioasema*), których rozmieszczenie przedstawiono na rys. 3.



Rys. 3. Strefa odpowiedzialności Fińskiej Straży Wybrzeża z podziałem na dystrykty i obszary

źródło: opracowanie własne

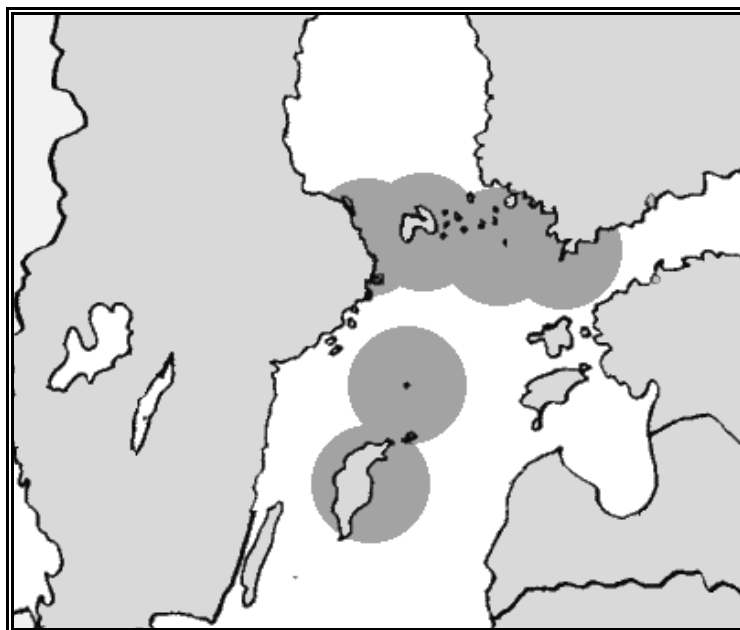
Fińska Straż Wybrzeża w zakresie budowy zobrazowania sytuacji nawodnej (Recognized Maritime Picture – RMP) korzysta z systemu MTVJ, który posiada zbliżoną architekturę informatyczną do narodowych systemów administracji morskiej i marynarki wojennej. Dzięki temu umożliwia sprzężenie sensorów (stacje radiolokacyjne i kamery) dając tym samym dostęp do wielokrotnionych ilości danych poddawanych obróbce indywidualnie zgodnie z potrzebami.

W skład floty straży wybrzeża Finlandii wchodzi 8 dużych jednostek patrolowych (typów *Tursas*, *Valpas*, *Telkkä* i *Kiisla*), około 80 szybkich łodzi motorowych różnych typów oraz 7 poduszkowców (typu *Griffon 2000 TDX* i *Slingsby SAH 2200*). Ponadto zadania nad morzem realizować może lotnictwo Fińskiej Straży Granicznej dysponujące między innymi samolotami patrolowymi Do228 oraz śmigłowcami AS.332 bazującymi na lotnisku w Turku.

Warto również zaznaczyć, że oba militarnie neutralne państwa skandynawskie rozwijają współpracę w zakresie budowania zobrazowania sytuacji nawodnej. Finlandia wspólnie ze Szwecją od 2003 roku prowadzi testy systemu **SURface picture Co-operation FINland SWeden**³ (SUCFIS), który w czasie rzeczywistym wymienia dane z sześciu stacji radiolokacyjnych, głównie w obszarze Wysp Alandzkich i Gotlandii (szwedzkie – Grisslehamn, Gotska Sandön i Gotland, fińskie – Utö, Örö i Mariehamn). Zadaniem systemu jest wsparcie narodowych systemów bezpieczeństwa żeglugi i kontroli zanieczyszczeń, oraz zwiększenie skuteczności służb granicznych w zakresie przeciwdziałania nielegalnej migracji⁴.

³ Można również spotkać się z określeniem „Sea Surveillance Co-operation Finland Sweden”. Nazwa przedstawiona w artykule pochodzi od komandora Jan’a Engström’a z dowództwa Fińskiej Marynarki Wojennej [materiały w zbiorach autora].

⁴ Na mocy Układu z Schengen, do którego oba kraje przystąpiły w 1995 roku.



Rys. 4. Orientacyjne zasięgi stacji radiolokacyjnych w obrębie działania systemu SUCFIS

źródło: opracowanie własne

W zakresie podziału kompetencji Finlandia prowadzi grupie operacyjnej, podczas gdy Szwecja grupie technicznej. Niewykluczone, iż w przyszłości podjęte zostaną działania mające na celu rozszerzanie systemu o stacje radiolokacyjne usytuowane w zachodniej części wybrzeża estońskiego oraz na wyspach Hiiuma i Saareema ⁵. Sytuacja taka doprowadziłaby do pokrycia zasięgiem środków obserwacji technicznej większej części Bałtyku Środkowego.

Niemcy

Straż Wybrzeża Republiki Federalnej Niemiec (Küstenwache) została powołana do życia przez instytucje i organy federalne odpowiedzialne za całokształt przedsięwzięć realizowanych na morskich obszarach państwa i w wyłącznej strefie ekonomicznej. Nie jest ona odrębną strukturą władz niemieckich, lecz tworzą ją wydzielone siły i środki podległe różnym ministerstwom (spraw wewnętrznych, finansów, transportu) oraz władzom regionalnym (policja). Za koordynację działań na obszarze Morza Północnego odpowiada centrum zlokalizowane w Cuxhaven (Küstenwachzentrum Nordsee), natomiast

⁵ Sytuacja ta jest wielce prawdopodobna w związku z wdrożeniem przez Estonię nowego systemu nadzoru obszarów morskich, o którym będzie mowa w dalszej części niniejszego artykułu.

mieszczące się w Neustadt/Holstein drugie centrum Straży Wybrzeża (Küstenwachzentrum Ostsee) obejmuje swoją odpowiedzialnością obszar Morza Bałtyckiego.

Ochronę granic morskich Republiki Federalnej Niemiec do 1 lipca 2005 roku realizowały siły podporządkowane Morskiemu Dystryktowi Federalnej Straży Granicznej⁶ (Bundesgrenzschutzamt See) będącemu organem podległym Ministerstwu Spraw Wewnętrznych (Bundesministerium des Innern). Po tej dacie w związku z zakończeniem procesu reorganizacji służb federalnych (rozpoczętego w 1998 r.) zmieniono nazwę na Morski Dystrykt Policji Federalnej (Bundespolizeiamt See – BPOLAMT-S) zachowując te same zadania i podległość sił. Podlega on bezpośrednio pod Komendę Regionu „PÓLNOC” z siedzibą w Bad Bramstedt, która dysponuje również eskadrą lotnictwa wyspecjalizowanego w prowadzeniu patrolowania obszarów morskich (8 śmigłowców Bell 212).

Jednostki pływające Policji Federalnej to 6 dużych patrolowców (typy *Bad Bramstedt*, *Bredstedt* i *Sassnitz*,) przydzielonych do trzech flotyll w inspektoratach mających swe siedziby w Neustadt/Holstein⁷, Warnemünde i Cuxhaven.

Flota ministerstwa transportu liczy 2 lodołamacze, 6 statków do zwalczania rozlewów, 9 tenderów do obsługi oznakowania nawigacyjnego oraz 7 innych jednostek pływających. Część z nich realizuje zadania w ramach straży wybrzeża oraz Federalnego Urzędu Żeglugi i Hydrografii (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH). Podobnie przedstawia się sytuacja z flotą służby celnej podległej ministrowi finansów. Niektóre spośród 12 posiadanych przez nią niewielkich patrolowców uzbrojona jest w małokalibrową broń maszynową. Ponadto w ramach Küstenwache zadania realizują 3 duże jednostki o wyporności 1600-2400 t (*Seeadler*, *Seefralke*, *Meerkatze*) przeznaczone do ochrony rybołówstwa. Siły te uzupełniają 13 kutrów patrolowych regionalnej policji podlegającej władzom nadmorskich „Landów”.

Estonia

Estońska straż wybrzeża (Eesti Piriivalve) podlega pod Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i obok ochrony granic jednym z kluczowych realizowanych przez nią zadań jest poszukiwanie i ratowanie życia na morzu. Nowoczesne morskie ratownicze centrum koordynacyjne w Tallinie pełni jednocześnie funkcję operacyjnego dowództwa

⁶ Od czerwca 1994 roku jest on też częścią Straży Wybrzeża.

⁷ W Neustadt znajduje się także komenda Morskiego Dystryktu Policji Federalnej.

straży granicznej w zakresie obszarów morskich. Podobne zadania realizują regionalne centra koordynacyjne zlokalizowane w Kuressaare, Kärđla i Narva-Jõesuu.

Od stycznia bieżącego roku 20 stacji radiolokacyjnych⁸ rozmieszczonych wzdłuż wybrzeża estońskiego zostało włączonych w skład zintegrowanego systemu nadzoru obszarów morskich tego państwa. Jest on współużytkowany przez estońską marynarkę wojenną oraz administrację morską. Budowę systemu, którego koszt wyniósł 26,3 miliona euro, powierzono niemieckiemu konsorcjum EADS Deutschland GmbH.

Trzy jednostki pływające (*Triin*, *Reet* i *Kati*) przystosowano do zadań związanych z ograniczaniem skutków katastrof ekologicznych. Oprócz nich w składzie straży wybrzeża znajdują się jeszcze 5 dużych i 21 mniejszych jednostek pływających, jeden poduszkowiec oraz 36 łodzi motorowych. Siły te stacjonują w Kopli (Tallin), a także w 30 punktach bazowania rozmieszczonych wzdłuż estońskiego wybrzeża morskiego oraz nad jeziorami Peipus i Lämmijärv.

Grupa Lotnicza Straży Granicznej (Piirivalve Lennusalk) realizująca zadania również nad akwenami morskimi została utworzona w lutym 1993 roku i składa się z 2 samolotów i 2 śmigłowców bazujących na terenie portu lotniczego w Tallinie.

Łotwa

Łotewska straż wybrzeża (KastrA Apsardze) jest częścią Marynarki Wojennej (Latvijas Juras Speki) i pod tym względem odróżnia się od pozostałych państw nadbałtyckich przypominając organizacyjnie struktury norweskie. Pomimo tego jej zadania zasadniczo nie odbiegają od tych jakie stawiane są opisanym dotychczas analogicznym formacjom w innych państwach. Obejmują zatem zarówno ochronę granicy morskiej jak i monitoring ekologiczny oraz SAR. Podobnie jak w przypadku Estonii morskie ratownicze centrum koordynacyjne mieszczące się w Rydze organizacyjnie wchodzi w skład KastrA Apsardze.

Flota straży wybrzeża nie jest liczna. Tworzą ją dwa duże okręty patrolowe (Valpas, Ribnadzor-4) oraz dziewięć mniejszych. Bazami, w których stacjonują okręty są Bolderaja, Lipawa (Liepāja) i Windawa (Ventspils).

Zobrazowanie sytuacji nawodnej zapewniają wojskowe posterunki brzegowe z trzech obszarów rozpoznania morskiego (Ryga, Windawa i Lipawa) podlegające bezpośrednio Centrum Obserwacji i Łączności Marynarki Wojennej ze sztabem w Widawie.

⁸ Ich budowę zrealizowała firma Empower EEE Ltd., a kontrakt opiewał na sumę 6.4 mln euro.

Litwa

Powołana do życia w 1992 roku litewska straż wybrzeża zreorganizowana i przemianowana cztery lata później na Policję Graniczną (Pakranciu Apsuga) z dowództwem w Kłajpedzie odpowiada za bezpieczeństwo na stukilometrowym odcinku brzegowym państwa oraz w obszarze Zalewu Kurońskiego. Na jej wyposażeniu znajdują się trzy jednostki patrolowe o wyporności około 70 t każda, otrzymane w darze od państw skandynawskich (Szwecja i Finlandia) oraz poduszkowiec typu Griffon 2000TD.

Pomimo niewielkiego wybrzeża Policja Graniczna odgrywa bardzo ważną rolę z uwagi na fakt, iż Litwa podobnie jak Finlandia, Estonia i Polska graniczy z jedynym państwem nadbałtyckim, które nie jest członkiem „wspólnoty europejskiej”.

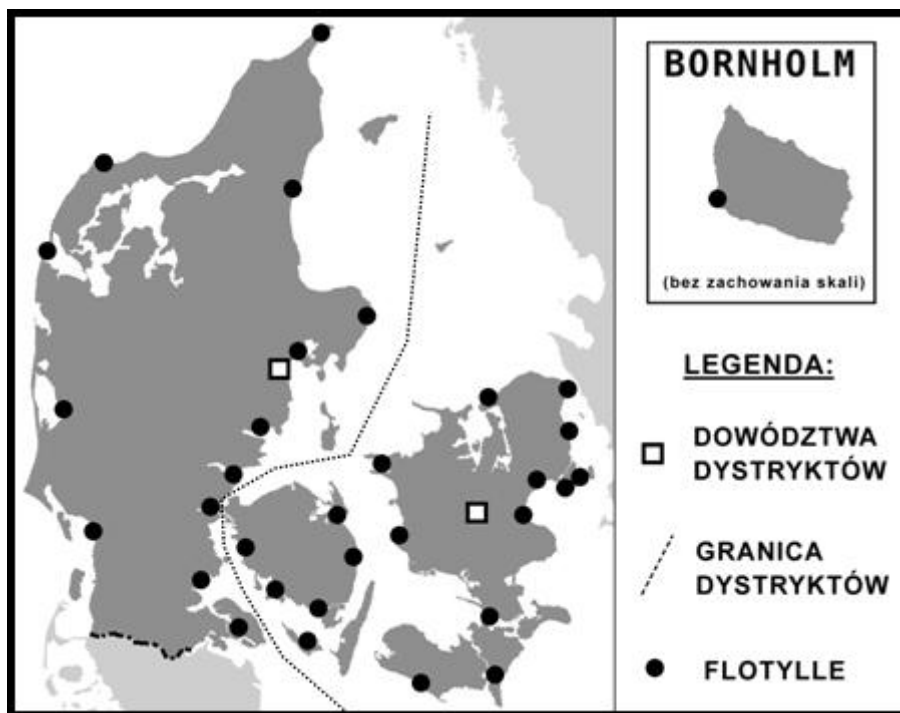
Dania

Dania jako jedyna na Bałtyku nie posiada formacji określanej mianem straży wybrzeża, lecz jej zadania realizują wspólnie Królewska Marynarka Wojenna Danii (Den Kongelige Danske Marine), Administracja Nawigacji i Hydrografii⁹ (Farvandsvæsenet) oraz Morska Straż Narodowa (Marinehjemmeværnet). Ta ostatnia jest utworzoną w 1952 roku formacją o charakterze paramilitarnym podległą Ministrowi Obrony i liczy obecnie około 4800 żołnierzy¹⁰. Przejęła ona od marynarki wojennej zadania związane z patrolowaniem wód przybrzeżnych, poszukiwaniem i ratowaniem na morzu oraz ochroną instalacji morskich w obrębie wód terytorialnych.

Obszar odpowiedzialności Morskiej Straży Narodowej podzielony jest na dwa dystrykty z dowództwami w Århus (Marinehjemmeværnsdistrikt Vest) i Ringsted (Marinehjemmeværnsdistrikt Øst). Jej flotę tworzy 30 kutrów patrolowych o wyporności około 80 ton każdy, należących do 6 zbliżonych typów (MHV 20, MHV 70, MHV 80, MHV 90, MHV 800 i MHV 900). Wraz z dużą liczbą szybkich półsztywnych łodzi motorowych tworzą one 31 flotyll rozlokowanych na wybrzeżu duńskim w obszarze Cieśnin i nad Morzem Północnym. Zobrazowano to na rys. 5.

⁹ Powołana do życia w 1973 roku jako organ podporządkowany Ministrowi Obrony.

¹⁰ Termin żołnierz jest w tym wypadku jak najbardziej uzasadniony, gdyż cała Straż Narodowa (Hjemmeværnet) oparta jest na tych samych zasadach co siły zbrojne i można ją uznać za dobrze rozbudowaną Obronę Terytorialną.



Rys. 5. Dyslokacja flotyll duńskiej Morskiej Straży Narodowej z podziałem na dystrykty

źródło: opracowanie własne

Obsadzone cywilno-wojskową załogą lodołamacze należą do MW i wchodzą w skład 1 eskadry okrętów stacjonującej w Frederikhavn. Ponadto marynarka wojenna odpowiada za monitoring ekologiczny i zwalczanie skutków rozlewów na obszarze wód terytorialnych i w jego wyłącznej strefie ekonomicznej Danii.

Na koniec roku 2006 zaplanowano zakończenie procesu rozbudowy systemu brzegowych stacji radiolokacyjnych Królewskiej Marynarki Wojennej Danii określanego jako KYRA (skrót od kystradar – radar brzegowy). Obecnie istniejące dziesięć wież radarowych zostanie uzupełnione 14 nowymi obiektami, na których zamontowane zostaną stacje radiolokacyjne Scanter 2001 i Scanter 4000 firmy Terma. Cały system obejmie zatem 28 brzegowych posterunków obserwacji technicznej, z których 8 przeznaczonych będzie również do nadzoru przestrzeni powietrznej. Za jego działanie odpowiadać będzie dowództwo sił morskich w Århus oraz dwa centra operacyjne (Fredrikshavn i Bornholm). System KYRA współpracować ma z istniejącymi urządzeniami optoelektronicznymi w postaci 12 kamer telewizyjnych wyposażonych w kanał nocny i termowizyjny. Koszt projektu wstępnie oszacowano na 22 miliony euro, jednakże z uwagi na liczne zmiany względem pierwotnych założeń, kwota ta została przekroczona.

Rosja

Rosyjska Federalna Straż Graniczna najbardziej ze wszystkich formacji tego typu w obszarze Morza Bałtyckiego przypomina organizacją i wyposażeniem marynarkę wojenną. Na wypadek wojny jednostki pływające zostaną wcielone do Floty Bałtyckiej Federacji Rosyjskiej jako okręty. Charakter taki związany jest z przeszłością, gdy straż graniczna podlegała pod Komitet ds. Bezpieczeństwa (KGB) a od 1991 roku pod Ministra Obrony. Dopiero w grudniu 1993 roku podporządkowano ją Ministrowi Spraw Wewnętrznych, nadając jednocześnie jednostkom będącym w jej składzie własny rodzaj bandery. W dniu 11 marca 2003 roku doszło do połączenia Federalnej Straży Granicznej z Federalną Służbą Bezpieczeństwa.

Na Bałtyku znajduje się 6 punktów bazowania jednostek pływających straży granicznej Federacji Rosyjskiej, są to Kaliningrad i Bałtysk (w Obwodzie Kaliningradzkim) oraz Sankt Petersburg, Wysock, Iwanogród i Pskow (w Zatoce Fińskiej). Flotę tworzą dwie duże jednostki patrolowe typu „Pauk” i 6 mniejszych typu „Stenka” początkowo posiadających możliwość zwalczania okrętów podwodnych przy użyciu torped (obecnie na pozostających w służbie jednostkach wyrzutnie są sukcesywnie demontowane). Ponadto w służbie prawdopodobnie pozostaje niewielka liczba małych kutrów patrolowych typu „Zhuk” (stopniowo zmienianych przez typy „Miraż”, „Sobol” i „Mangust”), 3 szybkie i silnie uzbrojone jednostki typu „Svetlyak” (dwa kolejne w budowie), 4 wodoloty typu „Muravey”, a także dwa uzbrojone holowniki typu „Sorum” oraz mniejsze jednostki. Praktycznie większość typów wymienionych jednostek pływających pod względem konstrukcyjnym bardziej zasługuje na miano okrętów i ma swoje odpowiedniki w składzie Floty Wojennej Federacji Rosyjskiej.

Polska

Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) RP realizuje zadania w pasie nadmorskim i na wodach terytorialnych państwa polskiego. Zadania te obejmują głównie ochronę granicy morskiej oraz zwalczanie zorganizowanej przestępczości i przeciwdziałanie nielegalnej migracji. Ponadto MOSG bierze czynny udział w wykrywaniu zanieczyszczeń środowiska morskiego oraz w akcjach ratowania życia na morzu.

Jednostki pływające MOSG zgrupowane są w dwóch dywizjonach: Kaszubskim stacjonującym w Gdańsku oraz Pomorskim z bazą w Świnoujściu oraz punktem bazowania w Kołobrzegu. Flotę tworzą 2 duże jednostki patrolowe typu SKS 40 (dwie inne proj. 912

wycofano ze służby w 2006 roku) i 8 mniejszych (proj. 918 i 90), a także ponad dwadzieścia motorówek i łodzi pólstywnych¹¹ oraz 2 poduszki typu Griffon 2000 TD. Ponadto wydział lotniczy MOSG dysponuje dwoma samolotami patrolowymi (PZL M20 „Mewa” i M28 „Skytruck”).

Zobrazowania sytuacji nawodnej w morskim obszarze odpowiedzialności Straży Granicznej dostarcza Zintegrowany System Nadzoru Radiolokacyjnego (ZSNR) będący na etapie wdrażania od 2003 roku (obecnie zakończono etap pierwszy zwany też „pilotażowym”). W skład systemu docelowo wchodzić będzie 19 posterunków obserwacyjnych¹² (wyposażonych w radary i głowice optoelektroniczne) rozmieszczonych na polskim wybrzeżu. Przedsięwzięcie wycenione na kwotę blisko 30 mln euro realizowane jest przez konsorcja Atlas Elektronik GmbH (odcinek pilotażowy) oraz SELEX Sistemi Integrati (wraz z polskimi firmami PIT i Computex Telekomunikation). Zakończenie inwestycji planowane jest na rok 2007. Należy również zaznaczyć, iż system będzie współużytkowany przez Marynarkę Wojenną RP.

Ponadto MOSG posiada dostęp do informacji zawartych w Systemie Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ)¹³. System ten służy do wymiany informacji mającej wpływ na bezpieczeństwo oraz ochronę żeglugi i wykorzystuje bazy danych narodowej sieci Automatycznego Systemu Identyfikacji (Automatic Identification System), systemu VTS Zatoka Gdańska, a także Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

Jak wspomniano na wstępie, MOSG nie można uznać za straż wybrzeża w kontekście funkcjonujących, nie tylko nad Morzem Bałtyckim ale i w całej Europie czy na świecie, formacji tego typu. O „pełnowartościowej” straży wybrzeża można byłoby mówić w przypadku połączenia MOSG z Morską Służbą Poszukiwania i Ratowania¹⁴ oraz wchłonięcia przez nie zarówno lotniczych jak i nawodnych jednostek ratownictwa Marynarki Wojennej RP (za wyjątkiem okrętów projektu 570). O racjonalności takiego rozwiązania od kilku lat starają się przekonać jego entuzjaści, lecz jak dotąd nic nie wskazuje by do takowej fuzji mogło rzeczywiście dojść. Z całą pewnością barierą jest kwestia sprzętu, który jest własnością różnych ministerstw oraz konieczność dokonania

¹¹ Osiem spośród wymienionych podporządkowano poszczególnym placówkom SG.

¹² 12 z nich ma powstać w oparciu o istniejące wieże obserwacyjne posterunków MW RP.

¹³ Właścicielem oprogramowania jest Urząd Morski w Gdyni.

¹⁴ Utworzona 1 stycznia 2002 roku Morska Służba Poszukiwania i Ratowania (MSPiR) zwana też Służbą SAR jest jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej i organem nadrzędnym dla zlokalizowanego w Gdyni Morskiego Ratowniczego Centrum koordynacyjnego (MRCK).

poważnych zmian organizacyjnych¹⁵. Ponadto w żadnym z krajów nadbałtyckich takie rozwiązanie nie jest praktykowane i wydaje się, że należy raczej wzorować się na sprawdzonych i doskonale funkcjonujących od lat systemach duńskim lub szwedzkim, w których całość przedsięwzięć związanych z ochroną granic i bezpieczeństwem żeglugi znajduje się w jurysdykcji ministerstwa obrony.

Wnioski

Trudno wskazać które z przedstawionych rozwiązań organizacyjnych jest najefektywniejsze gdyż w znacznej mierze zależy to szerokiego spektrum uwarunkowań specyficznych dla każdego z państw nadbałtyckich. Z całą pewnością każde ma swoje wady i zalety, jednakże niezaprzeczalnym jest fakt, iż wszystkie zapewniają sprawne funkcjonowanie i realizację powierzonych zadań.

Równocześnie nie sposób pominąć znaczącej roli straży wybrzeża w zakresie zwiększania bezpieczeństwa żeglugi oraz wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego.

W przypadku posiadania wyspecjalizowanych jednostek pływających łączy się to również z czynnym zwalczaniem rozlewów, lecz w większości sytuacji zadania tego typu sprowadzają się do monitoringu ekologicznego. Należy także podkreślić, iż na wysoką efektywność realizacji zarówno podstawowych jak i dodatkowych zadań niebagatelny wpływ ma współpraca pomiędzy strażą wybrzeża, a administracją morską i marynarką wojenną, realizowana na szczeblu krajowym jak i międzynarodowym. Integracja systemów informatycznych, które znajdują się na wyposażeniu wyżej wymienionych jest obok unormowań prawnych najważniejszym czynnikiem determinującym skuteczność takiej współpracy.

BIBLIOGRAFIA:

- [1] „Jane’s Fighting Ships 2004-2005”, Coulsdon 2004
- [2] „Royal Danish Navy nears introduction of coastal surveillance network at radar sites”, Jane’s International Defence Review, Volume 39, 2006.
- [3] Materiały z seminarium ESYO 2004 nt. „Co-operation between maritime officials”, Helsinki 30.08-03.09.2004
- [4] Duńskiej Administracji Morskiej - <http://www.frv.dk>, 28.05.2006
- [5] Duńskiej Morskiej Straży Narodowej - <http://www.mhv-hjv.dk>, 28.05.2006
- [6] Estońskiej Straży Granicznej - <http://www.pv.ee>, 28.05.2006
- [7] Fińskiej Straży Wybrzeża - <http://www.merivartio.fi>, 28.05.2006

¹⁵ Takiej konieczności nie byłoby w przypadku adaptacji systemu niemieckiego.

- [8] Litewskiej Straży Granicznej - <http://www.pasienis.lt>, 28.05.2006
- [9] Łotewskiej Marynarki Wojennej - <http://www.navy.mil.lv>, 28.05.2006
- [10] Morskiego Oddziału Straży Granicznej RP - <http://www.morski.strazgraniczna.pl>, 28.05.2006
- [11] Niemieckiej Policji Federalnej - <http://www.bundespolicieamt-see.de>, 28.05.2006
- [12] Niemieckiej Straży Wybrzeża - <http://www.kuestenwache.wsd-nord.de>, 28.05.2006
- [13] Szwedzkiej Straży Wybrzeża - <http://www.kustbevakningen.se>, 28.05.2006

Recenzja: kpt. ż.w. prof. dr Daniel Duda

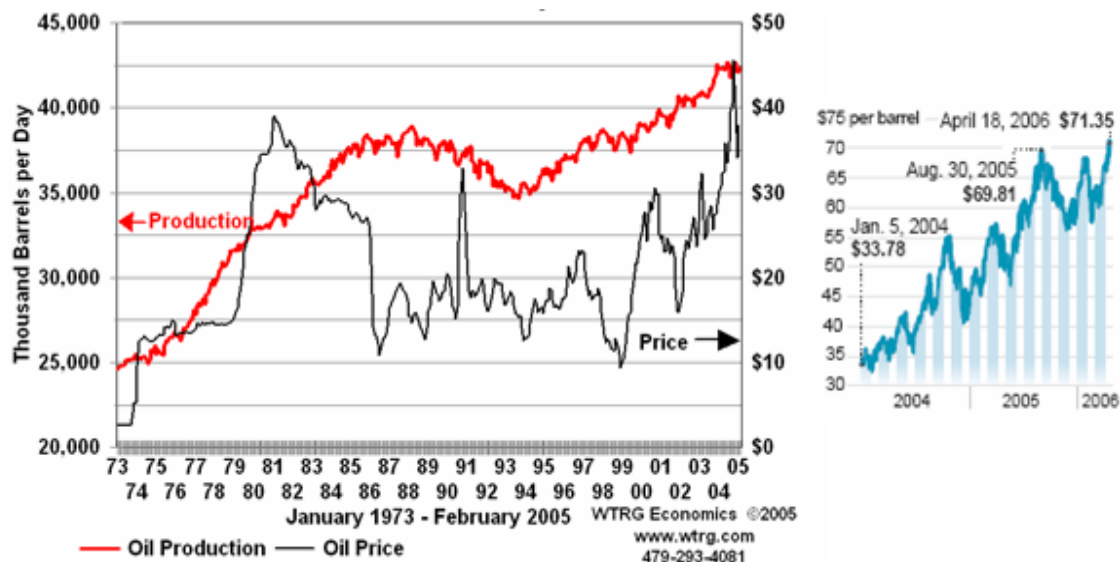
ROSYJSKIE PORTY MORZA BAŁTYCKIEGO W EKSPORCIE ROPY NAFTOWEJ

Prawie od czterdziestu lat w nauce o bezpieczeństwie pojawia się nowa kategoria, a mianowicie bezpieczeństwo ekonomiczne, które odnosi się zarówno do bezpieczeństwa narodowego, jak i międzynarodowego. Energetyczny aspekt bezpieczeństwa może być rozpatrywany różnorodnie. Warto więc wspomnieć tu także o jego aspekcie politycznym i gospodarczym. Generalizując możemy stwierdzić, że bezpieczeństwo energetyczne państwa sprowadzić można do następujących elementów:

- odporność władz na naciski polityczne dostawcy (dostawców) surowców energetycznych;
- minimalizacja kosztów uzyskania surowców energetycznych;
- zapewnienie pewności i ciągłości dostaw.

Należy pamiętać, iż zagadnienia bezpieczeństwa energetycznego mogą, a nawet powinny być rozpatrywane z dwu przeciwstawnych punktów widzenia, a mianowicie odbiorcy i dostawcy. Jedność i przeciwstawność interesów tych dwu podmiotów to oddzielny, ale także interesujący problem badawczy. W niniejszej publikacji, na przykładzie Rosji, poruszone zostaną wybrane aspekty tego problemu, a mianowicie minimalizacja kosztów i płynność dostarczania surowców energetycznych (a właściwie maksymalizacja zysków związanych ze sprzedażą surowców energetycznych).

Postępujący rozwój gospodarczy pociąga za sobą wzrastające zapotrzebowanie na surowce energetyczne. Zwiększające się zapotrzebowanie w połączeniu z niestabilnością polityczną oraz konfliktami militarnymi w państwach eksporterach, powoduje systematyczny wzrost cen tych surowców. Poniżej na rys. 1 przedstawiono wahania cen ropy naftowej na giełdach światowych w latach 1996 – 2006.



Rys.1. Ceny ropy naftowej na rynku światowym w latach 1973 – 2005 oraz 2004 - 2006

źródło: „Commodity price bulletin” www. Financial Time for values 18.01. 2003

Cena surowców energetycznych to wypadkowa bardzo wielu czynników, w tym kosztów dostarczenia do odbiorcy. Bardzo dobrym przykładem, jak wzrost kosztów transportu wpływa na końcową cenę baryłki ropy na giełdzie, mogą być losy tankowca *Limburg*. Po przeprowadzonym na tę jednostkę ataku terrorystycznym u wybrzeży Jemenu firmy ubezpieczeniowe podniosły stawkę ubezpieczenia ze 150 do 450 tysięcy USD. Spowodowało to wzrost cen baryłki ropy naftowej na giełdzie w Londynie o 15 centów. Poniżej w tabeli przedstawiono wybrane składowe ceny ropy naftowej podczas jej transportu z Kuwejtu do Rotterdamu.

Tabela 1. Najważniejsze składowe kosztów transportu ropy naftowej na trasie Kuwejt – Rotterdam w [USD]

Koszty paliwa na trasie Kuwejt -Rotterdam	500 tysięcy
Przejście przez Kanał Sueski tankowca Seuz - max	305 tysięcy
Czarter dzienny tankowca Suez- max (przejście na trasie Kuwejt - Rotterdam to 30 dni)	18 - 25 tysięcy (dziennie) 540 - 750 tysięcy
Opłata portowa w Rotterdamie	130 tysięcy
Koszty osobowe załogi statku	75 tysięcy
Łącznie	1. 55 - 1. 76 mln

źródło: opracowanie własne na podstawie Luyken R. „Wielka podróż jednego litra” Forum nr 37

Aktualnie coraz częściej wielkie koncerny naftowe nie tylko wydobywają, ale również przewożą, przetwarzają i sprzedają produkty naftowe. Dzięki temu maksymalizują swe zyski.

Wzrost cen ropy naftowej w ostatnim okresie sprawił, iż sprzedaż tego bogactwa naturalnego stała się bardzo ważnym elementem gospodarki Rosji. Państwo to jest, po Arabii Saudyjskiej, drugim producentem ropy naftowej (13.4 % światowego eksportu)¹, zaś w eksporcie gazu ziemnego dźwży pierwszeństwo na świecie (30 %). Dysponuje ponadto 26.7 % światowych rezerw tego surowca.

Przemysł wydobywania surowców energetycznych jest swoistym kręgosłupem gospodarki rosyjskiej. Udokumentowane zasoby rosyjskiej ropy naftowej wynoszą 20 – 50 lat, podczas gdy światowe zasoby szacowane są na 30 lat.

Mikołaj Chodorowski (były dyrektor YUKOS) szacuje, że udokumentowane zasoby rosyjskiej ropy naftowej to 150 mld baryłek. Przemysł wydobywania surowców energetycznych zapewnia Rosji 8 % PKB. Dostarcza 39 % wpływów z podatków federalnych oraz stanowi 37 % eksportu rosyjskiego. Głównymi odbiorcami rosyjskich surowców energetycznych jest Unia Europejska, kraje byłego ZSRR, Daleki Wschód oraz USA. Zasadnicze kierunki eksportu tych surowców przedstawiono na rysunku poniżej.



Rys. 2. Potencjalne kierunki eksportu rosyjskich surowców energetycznych

źródło: opracowanie własne

¹ Jak podają źródła specjalistyczne Rosja posiada 6.1 % światowych rezerw ropy naftowej [przyp. aut.]

Krótką charakterystyka hydrometeorologiczna tego akwenu pozwoli w pełni zrozumieć specyfikę eksportu ropy naftowej przez porty bałtyckie.

Morze Bałtyckie jest morzem śródlądowym o powierzchni 377 000 km² i objętości 21 000 km³. Średnia głębokość Bałtyku to 55 metrów, zaś maksymalna to 459 metrów w Głębi Gotlandzkiej. Akwen ten charakteryzuje się bardzo małym zasoleniem (średnie zasolenie to 0.78 ‰, zaś zasolenie warstwy głębinowej to 1.2 do 1.6 ‰). Wielkość zasolenia ma specyficzny rozkład zarówno geograficzny, jak i uzależnione jest od głębokości.

W warstwie powierzchniowej waha się od 0.1 ‰ w północnej części akwenu (Zatoka Botnicka), do 0.6 - 0.8 ‰ w rejonie Północnego Kattegatu.

Z Oceanem Atlantyckim połączone jest poprzez cieśniny Wielki i Mały Bełt, Sund oraz Kattegat i Skagerrak. Stąd obserwuje się stosunkowo małe wlewy wód oceanicznych do Bałtyku. Czas wymiany wód Morza Bałtyckiego, jak podaje Łomniewski w swojej książce „Morze Śródziemne” to 42 lata².

W zlewisku Morza Bałtyckiego mieszka około 85 milionów ludzi. W dziesięciokilometrowym pasie nadbrzeżnym Bałtyku zamieszkuje 15 milionów osób, zaś pas pięćdziesięciokilometrowy zamieszkuje 29 milionów. Około 22 miliony ludzi zamieszkuje 250 tysięczne miasta i aż 90 % tych miast zlokalizowanych jest w odległości dziesięciu kilometrów od linii brzegowej.

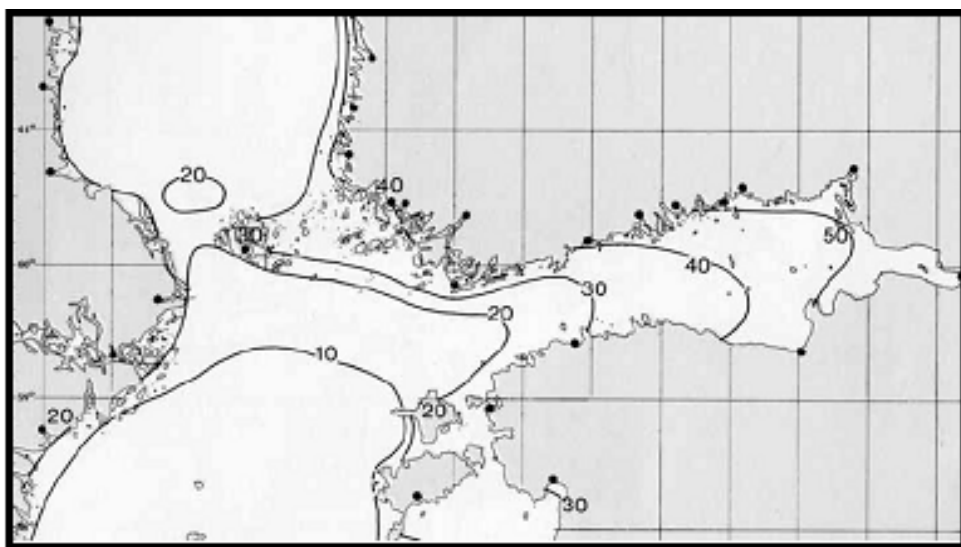
Nad Bałtykiem położonych jest 9 państw (Dania, Niemcy, Szwecja, Polska, Rosja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia), zaś do zlewisku tego morza zaliczanych jest 14 państw (Dania, Niemcy, Szwecja, Polska, Rosja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Norwegia, Czechy, Słowacja, Białoruś i Ukraina).

W przypadku Rosji Zatoka Fińska stanowi najważniejszy akwen. Jej zachodnią granicę stanowi linia łącząca cypel Pyysaspea (Estonia) z cyplem Hankoniemi (Finlandia). Posiada ona powierzchnię 29 498 km². Maksymalna głębokość zatoki to 132 metry, podczas gdy średnia głębokość to 37.2 metra. Jest ona mniejsza od średniej głębokości Bałtyku o 17.9 metra. Cechy charakterystyczne Zatoki, pod względem nawigacyjnym, to:

- anomalie magnetyczne i niepewności deklinacji (rejony wokół wyspy Vajndlo, na trasach Rodšer – Cogland – Sommers, następnie latarnia Porkkala do latarni Helsinki oraz latarnia Kalbå – Dagrund – Gogland N);

² Łomniewski K., Zalewski J., Żmudziński L., „Morze Śródziemne”, PWN, Warszawa 1974.s. 12

- w zatoce występują znaczne różnice, jeśli chodzi o czas trwania i intensywność zlodzenia. Najsilniejsze zlodzenie występuje we wschodniej części zatoki oraz wzdłuż południowego wybrzeża Finlandii. Na wodach zatoki zlodzenie występuje od końca listopada do końca kwietnia (w rejonie na wschód od wyspy Gogland³ nawet do końca maja);
- średni poziom wody ulega wahaniom jedynie w wyniku działania wiatru. Wiatry południowo-zachodnie powodują podniesienie średniego poziomu wody od 0.7 m do 1.5 metra w Zatoce Nevskaja. Zaś wiatry północno-wschodnie obniżają poziom wody od 0.6 do 1.0 metra;
- prądy występujące w Zatoce Fińskiej uzależnione są od kierunku wiatru. Ich średnia prędkość jest stosunkowo mała i wynosi od 0.1 do 0.5 węzła. Podczas silnych sztormów mogą one wzrosnąć do 1.0 – 1.5 węzła. Najsilniejszy prąd wiatrowy zaobserwowany w Zatoce Fińskiej to 4 węzły. W rejonach ścieśnionych mogą one stanowić dodatkowe utrudnienie żeglugi.



Rys. 3. Średnia grubość pokrywy lodowej w Zatoce Fińskiej w okresie listopad - kwiecień

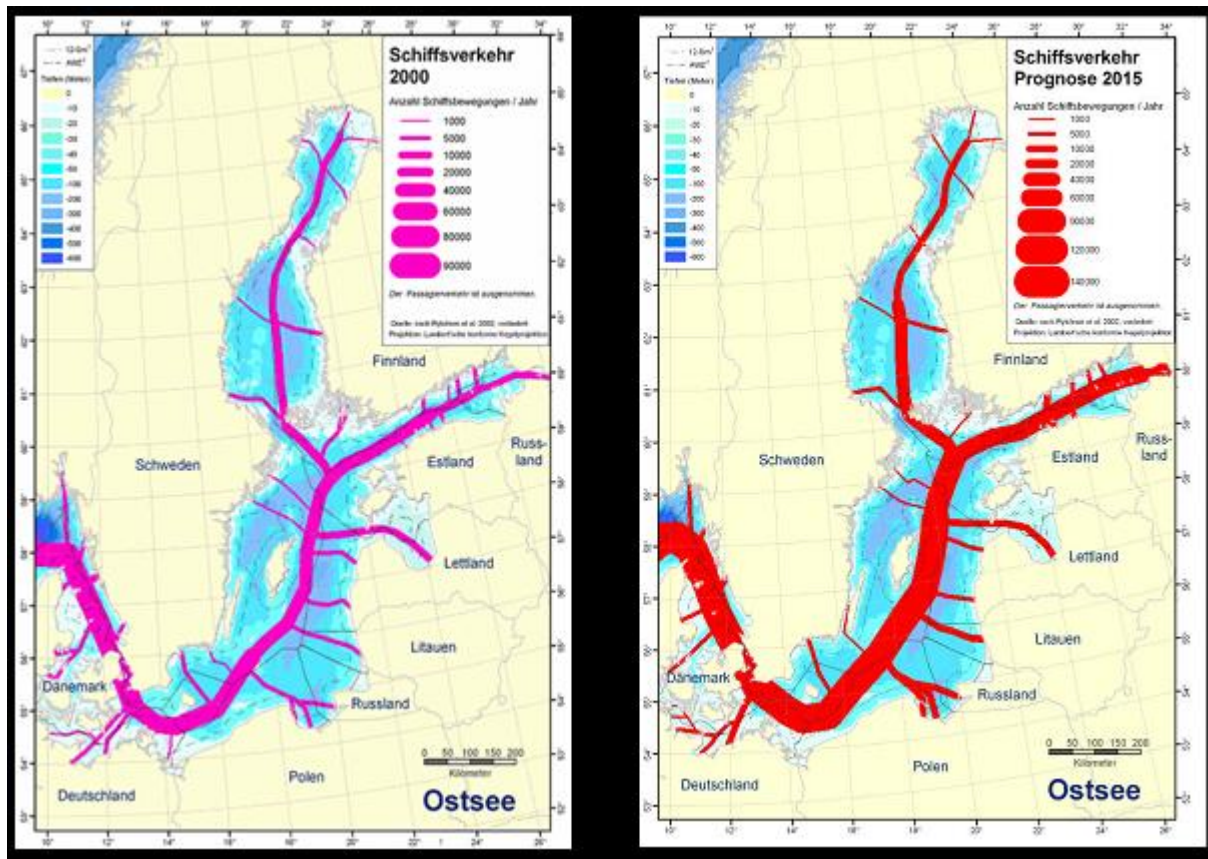
źródło: HELCOM

Wielu specjalistów twierdzi, że strumień żeglugowy na trasach żeglugowych i torach wodnych na Bałtyku jest jednym z najbardziej intensywnych na świecie. Codziennie po

³ Wyspa Gogland jest jedna z wysp znajdujących się w zatoce Fińskiej [przyp. aut.]

akwienie tym żeglugę prowadzi 2 000 statków. Do liczby tej należy doliczyć znaczny ruch małych i średnich jednostek rybackich oraz jednostek rekreacyjnych.

W 2004 roku po akwiecie tym przewieziono prawie 230 milionów ton ropy naftowej i produktów ropopochodnych (w 2002 roku było to 199.4 mln ton - daje to średni wzrost o 8 % rocznie). W tej liczbie 50 % (130 milionów ton) stanowił rosyjski eksport (jest to 2.6 miliona baryłek dziennie) ropy naftowej. Należy zauważyć, iż roczne wydobycie ropy naftowej w Rosji to 9.5 mld baryłek dziennie, z czego 6.8 mld baryłek jest eksportowanych (38 % jest przewożonych tzw. „drogą bałtycką”). W okresie najbliższych dziesięciu lat, jak podają niezależne prognozy eksportów, rosyjski eksport może wzrosnąć do 200 milionów ton rocznie. Poniżej na rys.4 przedstawiono główne trasy przewozu ropy naftowej na Bałtyku.

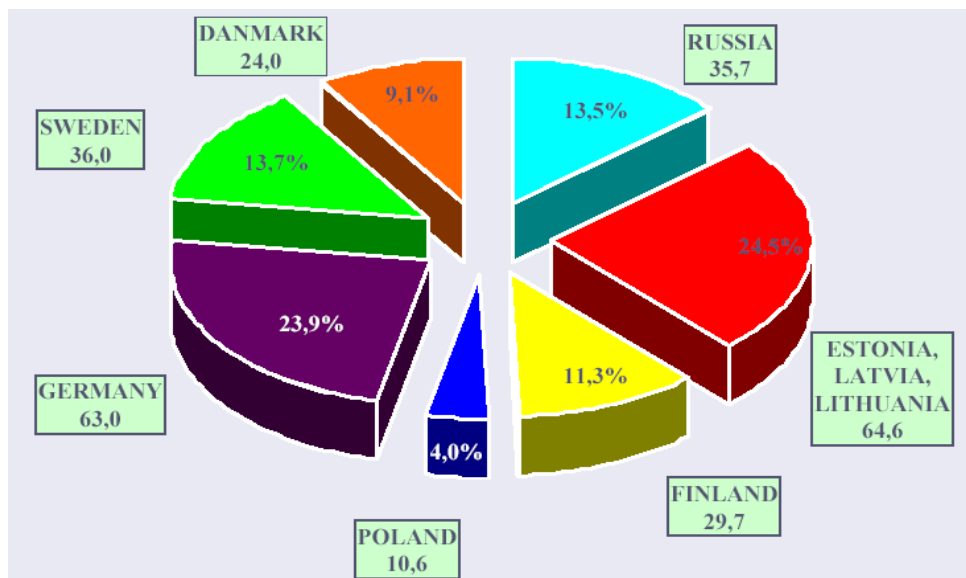


Rys. 4. Schemat tras żeglugowych i wielkości strumienia przewozów towarowych na Bałtyku w 2000 i prognoza na 2015 roku

źródło: „Meeresschutzgebiete für Nord-und Ostsee“, Eine Greenpeace-Kartensammlung Juli 2004, s.16

Rozpatrując problem przewozu (eksportu) surowców energetycznych po Morzu Bałtyckim należy pamiętać o bardzo ważnym aspekcie transportu morskiego, a mianowicie

energochłonności a tym samym kosztach transportu. Jak podaje European Community Shipowners Associations w raporcie „Future maritime policy for the Union” energochłonność podczas wykonania pracy przewozowej tonokilometra ⁴ przedstawia się następująco: transport samochodowy to 0.7 - 1.2 megadżula (MJ) ⁵, zaś tankowiec o nośności 3 000 DWT w żegludze kabotażowej przy prędkości 14 węzłów zużywa 0.3 MJ. Średniej wielkości (1226 TEU⁶) kontenerowiec, przy prędkości 18.5 węzła, zużywa natomiast jedynie 0.12 MJ⁷.



Rys. 5. Przeładunek ropy naftowej i substancji ropopochodnych w portach bałtyckich w 2003 roku [w mln ton]

źródło: Kutoeva N., „Ecological safety of oil transport and terminal in Baltic Sea – control and protection measures

Powyższe dane mają oczywiście bezpośrednie przełożenie na koszt przesyłu tony ropy. Tak więc, transport jednej tony ropy rurociągiem kosztuje 4 - 5 dolarów, koszt transportu statkiem to 5 - 6 dolarów za tonę, transport koleją to koszt dziesięciokrotnie większy (40 - 50 dolarów), zaś transport samochodowy to trzydziestokrotnie wyższe koszty⁸.

⁴ Tonokilometr to wielkość pracy przewozowej, jaka zostaje wykonana podczas przewozu tony ładunku na dystansie jednego kilometra [przyp. aut.]

⁵ Dżul (J) - w układzie SI jeden dżul to praca wykonana przez siłę jednego niutona przy przesunięciu punktu przyłożenia siły o 1 metr w kierunku równoległym do kierunku działania siły. Jeden megadżul to 10⁶ J [przyp. aut.].

⁶ Twenty feet Equivalent Unit (TEU) – jednostka pojemności odpowiadająca całkowitej pojemności kontenera 20 stopowego [przyp.aut.].

⁷ „Future maritime policy for the Union”, European Community Shipowners Associations, Brussel 2005 p.6

⁸ Luyken R. „Wielka podróż jednego litra” Forum nr 37 str. 20 – 26 za Die Zeit.

Po rozpadzie Związku Radzieckiego możliwości eksportu ropy naftowej i produktów ropopochodnych przez Rosję znacznie się obniżyły. W wyniku rozpadu Rosja, pozostająca jednym z najważniejszych światowych eksporterów surowców energetycznych, poniosła w dziedzinie możliwości eksportowych poważne straty. Związek Radziecki posiadał trzy zasadnicze terminale eksportowe przeładunkowe ropy naftowej i produktów ropopochodnych. Po rozpadzie ZSRR dwa z nich znalazły się na terytorium innych państw, a mianowicie Venspils (Łotwa) i Odessa (Ukraina). Tylko Noworosyjsk pozostał na terytorium Rosji. Należy pamiętać, iż Rosja utraciła również znaczną część floty tankowców oraz straciła kontrolę nad poważną częścią rurociągów i naftociągów. Ostatecznie więc eksport ropy naftowej i produktów ropopochodnych do krajów Europy Zachodniej drogą bałtycką realizowany był przez terminale paliwowe Litwy i Łotwy (Venspils i Butinge), port Gdański oraz w znacznie mniejszym wymiarze przez estońskie terminale paliwowe (gdzie ropa dostarczana była drogą kolejową).

Zaistniała sytuacja uzależniła rosyjski eksport surowców energetycznych od państw trzecich. Taka sytuacja była bardzo drażliwa dla Rosji nie tylko ze względów politycznych, ale również ekonomicznych. Tranzyt tych surowców sprawił, iż wykorzystanie obcych portów i systemów przeładunkowych oraz przesyłowych miał konkretny wymiar ekonomiczny.

Taka sytuacja skłoniła stronę rosyjską do intensywnych prac projektowych zmierzających do rozbudowy własnego potencjału w tym zakresie.

W okresie lat dziewięćdziesiątych w szczególności niestabilność polityczno-gospodarcza nie sprzyjała długoterminowym i kosztownym projektom inwestycyjnym lub modernizacyjnym zarówno inwestorów narodowych, jak i międzynarodowych. Prace nad tymi projektami zintensyfikowano pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Miało na to wpływ wiele czynników, jednak do najważniejszych zaliczyć możemy: systematyczny wzrost zapotrzebowania na te surowce, wzrost cen surowców energetycznych, konsolidację rosyjskiego sektora naftowego oraz politykę władz centralnych, która w oparciu o wydobycie i eksport surowców energetycznych chce odbudować swą mocarstwową pozycję.

Na początku lat dziewięćdziesiątych obecny prezydent Rosji Władimir Putin będąc studentem Petersburskiego Instytutu Górniczego napisał następującą pracę: „Rola surowców mineralnych w strategii rozwoju rosyjskiej gospodarki”. Dowodził w niej, że bogactwo surowcowe Rosji zapewni jej właściwą pozycję międzynarodową. Aktualnie to właśnie sektor energetyczny ma zastąpić dawny radziecki sektor wojskowo - przemysłowy

i być kołem napędowym gospodarki rosyjskiej. Dzięki systematycznej wyższej cenie ropy naftowej i gazu ziemnego, w ostatnim okresie, budżet rosyjski uzyskał dochody większe niż zakładano o 43 miliardy euro.

Prezydent Transsphera powiedział: „... *paradoksem jest, że podczas gdy koszty związane z eksportem towarów są w Rosji znacznie niższe, a podatki formalnie obowiązujące w naszym kraju są znacznie niższe niż w Finlandii, to jednak po uwzględnieniu efektywności, jakości obsługi oraz innych kosztów pośrednich jesteśmy drożsi niż Finlandia*”⁹.

Ostatnie lata pokazują jednak, jak zmianie ulega strategia podejścia do bałtyckiego transportu morskiego. Okazuje się, że w ostatnich kilku latach zaobserwować można jednoznaczny wysiłek władz centralnych, regionalnych i wielkich rosyjskich firm dla stworzenia właściwej infrastruktury i przepisów umożliwiających efektywne wykorzystanie portów rosyjskich¹⁰.

Władze centralne zmierzają do takiej rozbudowy potencjału przeładunkowego portów rosyjskich, by tranzyt ropy naftowej przez porty zagraniczne stał się tylko dodatkową (uzupełniającą) trasą przewozu. Pragną doprowadzić do sytuacji by przez porty zagraniczne przesyłać tylko tę ilość ropy, którą ze względu na okresowy wzrost zapotrzebowania na rynkach światowych nie są w stanie przesłać porty rosyjskie.

Władze lokalne wspierają idee rozbudowy bałtyckich terminali ropy naftowej jako szansę na rozwój ekonomiczny własnego regionu.

Rosyjskie koncerny naftowe zmierzają do stworzenia swoistej dywersyfikacji tras eksportu. Nie bez znaczenia jest czynnik ekonomiczny. Przewóz ropy naftowej w oparciu o porty rosyjskie jest tańszy oraz zgodny z polityką władz centralnych.

W perspektywie średnio- i długoterminowej porty bałtyckie mają się stać najważniejszym regionem eksportu rosyjskiej ropy naftowej.

⁹ Mantere H. „Suomenlahden öljykuljetukset vuosina 1990 – 2010”

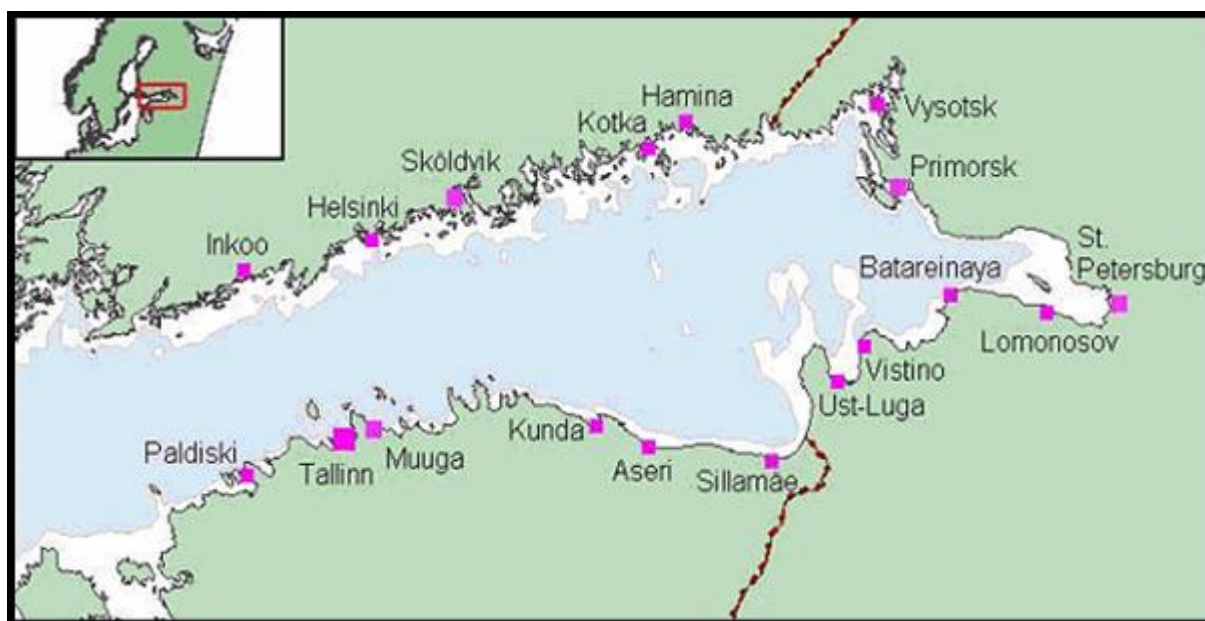
¹⁰ W 2002 roku Rosja posiadała 40 portów morskich [przyp. aut.]



Rys. 6. Rozbudowa terminali przeładunku ropy naftowej w rosyjskich portach Primorsk (2001) i Vysock (2003)

źródło: "Statistical analyses of the Baltic traffic", Research report VTT 2002

Na szczególną uwagę zasługuje fakt intensywności wzrostu przeładunków ropy naftowej i substancji ropopochodnych. Tylko w latach 2002 – 2003 wynosił on 29 % (wzrost z 27.8 mln ton w 2002 roku do 35.8 mln ton w 2003).



Rys. 7. Rosyjskie porty i terminale przeładunku ropy naftowej oraz substancji ropopochodnych

źródło: Mantere H. „Suomenlahden öljykuljetukset vuosina 1990 – 2010”

Na wybrzeżu bałtyckim federacji rosyjskiej zlokalizowane są następujące terminale przeładunkowe:

- St. Petersburg specjalizujący się w ropie naftowej, a w przyszłości również w substancjach ropopochodnych;
- Primorsk (aktualnie specjalizujący się w ropie naftowej w przyszłości również w substancjach ropopochodnych);
- w budowie znajdują się terminale przeładunkowe: Wysock, Batareynaya Bay (specjalizacja w substancjach ropopochodnych) oraz Ust – Luga (ropa naftowa).

Poniżej przedstawiono szczegółową charakterystykę powstającego portu Ust – Luga, który po zakończeniu budowy będzie posiadał następujące terminale: węglowy (4.5 mln ton), drzewny (1.1 mln ton), naftowy (5.0 mln ton), kontenerowy (1.0 mln TEU), nawozów mineralnych (5.5 mln ton), zbożowy (4 mln ton), terminal przeładunku aluminium (1.4 mln ton). Do tego należy doliczyć możliwość przeładunku na redzie (0.5 mln ton) oraz potencjał przeładunkowy portu przy ujściu rzeki Luga (0.6 mln ton) – daje to łączną zdolność przeładunkową w wysokości około 24 mln ton towarów rocznie.

Port w Vistimo będzie to terminal kontenerowy o możliwości przeładunku 1.5 mln TEU rocznie. Rozbudowywane i modernizowane porty będą miały możliwość przyjmowania tankowców o nośności od 70 do 100 tysięcy ton.

Poniżej w tabeli przedstawiono zestawienie istniejących i przyszłych zdolności przeładunkowych portów rosyjskich

Tabela 2. Zdolności przeładunkowe rosyjskich portów i terminali naftowych
[2002 rok]

Port	Istniejące otencjały przeładunkowe [mln ton]	Perspektywiczne potencjał przeładunkowe [mln ton]
St. Petersburg - Oil terminal	7.5	16.0
Ust – Luga	-	5.5
Primorsk	12.1	66.0 (80.0)
Wysock	-	10.75 (12.0)
Batareynaya Bay	-	7.5 - 15.0
Kaliningrad	5.0	14.0 – 18.0
Łączne możliwości	24.6	119.75 (146.5)

źródło: opracowanie własne na podstawie Shilina M. „Sustainable oil transportation in the Gulf of Finland (Baltic Sea)”, St. Petersburg State Polytechnical University.

Należy pamiętać, iż mimo rozbudowy terminali w portach rosyjskich nadal rosyjski eksport ropy naftowej wykorzystuje porty innych państw, poniżej w tabeli przedstawiono takie właśnie zestawienie.

Tabela 3. Porty zagraniczne wykorzystywane do tranzytu rosyjskiej ropy naftowej

Port	Wielkość przeladunku w [mln ton]
Tallinn (Estonia)	23.8
Ventspils	17.5
Ryga	5.0
Butinge	10.8
Gdańsk	8.0
Kłajpeda	3.2
Liepaja	0.9

źródło: opracowanie własne

Bardzo ważnym elementem szeroko pojętej infrastruktury eksportu takich ładunków jest dobrze rozbudowana sieć rurociągów dostarczających ropę naftową do terminali portowych. Na rysunku poniżej przedstawiono taki system rurociągów. Na szczególną uwagę zasługuje zainicjowana w 1999 roku budowa, długiego na 2 700 km, Ropociągu Bałtyckiego (Baltic Oil Pipe - lines). Bierze on swój początek w okolicach wioski Harjaga w Autonomicznym Okręgu Nenets, a następnie biegnie przez Republikę Komi do Zatoki Fińskiej (Primorska). Należy jednak zauważyć, iż mimo bardzo poważnych inwestycji istnieje jeszcze wiele słabych punktów systemu eksportu ropy naftowej drogą morską. Cztery rosyjskie terminale są połączone rurociągami z obszarami wydobywania (St. Petersburg, Primorsk, Noworosyjsk oraz Tuapse) trzy pozostałe (Odessa, Ventspils i Butinge) to porty zagraniczne.



Rys. 9. Połączenia portów i rejonów wydobywania systemem rurociągów

źródło: Goolsby G., „Russian Oil Export Changing Direction”, Baker Botts Moscow office.

Filozofia zmierzająca do stworzenia dominującej pozycji Bałtyku w eksporcie rosyjskich surowców energetycznych spotyka się jednak z krytyką tych, którzy uznają, iż to porty nad Morzem Barentsa powinny stać się głównym centrum morskiego eksportu rosyjskich surowców energetycznych. Podkreślają oni zalety takiej lokalizacji, jako głównego centrum eksportu. Są nimi między innymi:

- fakt, że wiele portów, w tym Murmańsk są portami niezamarzającymi przez cały rok;
- mniejsze zagrożenie ekologiczne;
- możliwość obsługiwaniania tankowców trzy razy większych niż te, które mogą zawinąć do największego portu bałtyckiego;
- do portów regionu Morza Barentsa ropa naftowa może być dostarczana różnymi środkami transportu (rurociągami, żeglugą śródlądową, kolejową);
- rozbudowa i modernizacja terminali przeładunku ropy naftowej jest znacznie tańsza niż w portach Morza Bałtyckiego.

Inicjatywą, która jest ściśle powiązana z eksportem rosyjskiej ropy naftowej w oparciu o porty bałtyckie jest nowoczesna flota tankowców dostosowana do specyficznych warunków żeglugi bałtyckiej.

Od lutego bieżącego roku firma Sovcomflot¹¹ oraz Stena Bulk planują wspólną budowę 12 - 15 tankowców z klasą lodową. Jednostki te umożliwiają przewóz 20 – 25 milionów ton rosyjskiej ropy naftowej rocznie na trasie porty rosyjskie Morze Bałtyckie – Morze Północne – Wielka Brytania – Europa Zachodnia. Będzie to równowartość około 1/3 możliwości przeładunkowych terminalu w Primorsku.

Bardzo interesującym i ambitnym celem obu firm przewozowych jest utworzenie standardu B – max tanker¹² (tankowca o maksymalnej wyporności, który może być wykorzystywany w żegludze bałtyckiej). Jednostka ta będzie charakteryzowała się małym zanurzeniem i dużą szerokością. Umożliwiać będzie przewóz do 250 000 ton ropy naftowej. Charakteryzować się będzie ponadto zdublowanymi systemami napędowymi, większą mocą siłowni (dzięki czemu będzie miał większe możliwości manewrowe), jak również wzmocnienia lodowe. Jednostki te posiadać będą pełną klasę lodową.

Ostatnią ważną inicjatywą jest stworzenie ścisłej współpracy w dziedzinie szkolenia załóg okrętowych w zakresie pływania po akwenach zlodzonych. Szkolenie takie jest realizowane w oparciu o centrum szkoleniowe w Instytucie Makarowa w St. Petersburgu. Rysunek poniżej jednoznacznie pokazuje, jak ważna jest klasa lodowa tankowców realizujących żeglugę w warunkach zlodzenia na Zatoce Fińskiej.



Rys 11. Żegluga tankowców w lodach Zatoki Fińskiej

źródło: Rolf P. Nilsson

¹¹ Sovcomflot to największa kompania żeglugowa w Rosji i jedna z 20 największych firm na świecie, które dysponują tankowcami. Jest ona zaangażowana do ścisłej współpracy z rosyjskim sektorem energetycznym. Posiada 47 tankowców o nośności 3.6 miliona DWT (średnia nośność jednostki to 76.5 tysiąca ton).

¹² Przykładem tankowca posiadającego najwyższą klasę lodową jest Stena Artica. Jednostka posiada nośność 117 100 DWT, długość 249.8 metrów, szerokość 44. 0 metrów, zanurzenie 15.4 metra. Posiada podwójne dno oraz siedem zbiorników ładunkowych.

Na zakończenie analizy znaczenia portów bałtyckich w rosyjskim eksporcie ropy naftowej koniecznym wydaje się wspomnienie o koncepcji wykorzystania portów bałtyckich do tranzytu chińskich towarów.

Zakończona w 2001 roku modernizacja Transsyberyjskiej Magistrali Kolejowej zwiększyła potencjał przewozowy tej linii z 150 000 do 300 000 TEU. Stwarza to ogromne możliwości przewozu towarów wyprodukowanych w północnych prowincjach Chin (aktualnie silnie industrializowanych) do portów bałtyckich. Takie twierdzenie, na pierwszy rzut oka, wydaje się mało prawdopodobne. Jednak realność takiego rozwiązania dostrzegają co najmniej trzy strony (Rosja, Chiny i Estonia). Aktualnie większość firm chińskich przewozi swoje towary drogą morską kontenerami. Towary te docierają do wielkich centrów logistycznych np. Rotterdamu czy LaValleta. Takie rozwiązanie transportowe wiąże się z 40 dniową drogą morską i przewożone są one przez cztery światowe żeglugowe punkty węzłowe (Cieśnina Mallaca, Bab el - Mandab, Kanał Sueski i Gibraltar).

Wykorzystanie magistrali transsyberyjskiej skraca ten czas do 14 dni. Realność i opłacalność takiego tranzytu zauważyły między innymi władze Estonii. Stało się to dzięki pozostałości linii kolejowych o szerokich torach do portu Sillamae (jest to najdalej na wschód wysunięty port Unii Europejskiej). Estoński premier twierdzi, iż: *„Nawet, jeśli mielibyśmy tylko odkurzać chińskie kontenery; będziemy szczęśliwi, bo napływ towarów z tego kraju jest ogromny”*¹³. Dlatego też w regionie portu Sillamae utworzono strefę wolnego handlu. Wyjaśnieniem, takiej swoistej ofensywy tranzytowej, są następujące dane statystyczne, a mianowicie fakt, że w okresie ostatnich trzydziestu pięciu lat wymiana handlowa między Unią Europejską a Chinami wzrosła prawie trzydziestokrotnie do 146 mld euro.

¹³ Bilefsky D., "Bałtycki Tygrys", Forum 2/2005 s. 14 – 15 za: International Herald Tribune z 21.12.2005.



Rys. 9. Transsyberyjska linia kolejowa

źródło: MINTC 2005 w: Pekkarinen O. „Norhtwest Russian transport logistic clusters. Finnish perspective”, Lappeenranta University of technology 2005, p. 35.

Rząd rosyjski jest również bardzo zainteresowany takim rozwiązaniem. Jest on jednak zwolennikiem rozwiązania kompleksowego, a mianowicie nie tylko przewozem towarów magistralą transsyberyjską, ale również ich tranzytem przez porty rosyjskie. Dlatego też władze rosyjskie ogłosiły, iż w najbliższym czasie (w okresie dwóch lat) towary, których tranzyt nie będzie odbywał się za pośrednictwem rosyjskich portów obłożone zostaną podwójnym cłem.

Zakończenie

Przedstawiona analiza wskazuje jednoznacznie na swoistą ofensywę Rosji w dziedzinie transportu surowców energetycznych drogą morską. Podjęte przez Rosję działania nie są chaotyczne, lecz stanowią element przemyślanej i konsekwentnie realizowanej polityki. Wszeczhonna rozbudowa i modernizacja infrastruktury przewozu oraz przesyłu surowców energetycznych świadczy jednoznacznie, iż mają one odgrywać priorytetową rolę nie tylko w gospodarce, ale również w polityce Rosji.

Władze Rosji postanowiły w pełni wykorzystywać pozycję mocarstwa surowcowego. Jednak, aby surowce były ważnym narzędziem politycznym i gospodarczym nie wystarczy je jedynie pozyskać, ale również dostarczyć do potencjalnych odbiorców. Tym samym ich transport jest równie ważny, jak ich wydobycie. Jak już wspomniano wcześniej transport

ropy naftowej drogą morską jest tani i odbywa się po akwenach o małym poziomie zagrożenia terrorystycznego (Morze Bałtyckie, Barentsa, Białe, Norweskie i Północne).

Aktualnie Morze Bałtyckiego to akwen, na którym realizowanych jest 38 % eksportu rosyjskiej ropy naftowej. Planowany wzrost wydobycia ropy naftowej oraz realizowane prace mające na celu zwiększenie potencjału przeładunkowego portów bałtyckich oraz uniezależnienie się w tym zakresie od portów zagranicznych sprawia, iż udział ten w najbliższych latach ulegnie zwiększeniu.

Konkludując, Morze Bałtyckie z punktu widzenia eksportu ropy naftowej posiada zarówno poważne wady, jak i zalety.

Zaletami eksportu przez rosyjskie porty bałtyckie są:

- niskie koszty przewozu ładunku z regionów wytworzenia (wydobycia);
- zainteresowanie podmiotów zagranicznych rozwojem eksportu;
- coraz efektywniejsza infrastruktura zabezpieczająca bezpieczeństwo żeglugi¹⁴.

Wadami jest:

- słabe zabezpieczenie logistyczne portów oraz niski standard obsługi;
- ryzyko związane ze środowiskiem naturalnym (płytkie wody, małe wysepki, srogie zimy, niebezpieczeństwa nawigacyjne);
- prawne i administracyjne bariery w portach;
- niesprzyjająca atmosfera do prowadzenia działalności biznesowej w Rosji;
- sytuacja demograficzna w regionie potencjalnych centrów eksportu;
- rywalizacja wewnątrzrosyjska.

Strategiczne znaczenie portów bałtyckich dostrzegają również poszczególne państwa oraz wielkie koncerny europejskie i amerykańskie. Jako konkluzja tych rozważań niech posłuży znane twierdzenie: „**Jeśli czegoś lub kogoś nie możesz zwyciężyć – przyłącz się do niego**”.

¹⁴ W czerwcu 2004 roku na akwencie Zatoki Fińskiej wprowadzono system meldunkowy, był to bardzo ważny krok zwiększający bezpieczeństwo żeglugi. Jak podają dane statystyczne po wprowadzeniu tego systemu o 80 % obniżyło się ryzyko kolizji między statkami. System ten jest wspólną inicjatywą Finlandii, Estonii i Rosji [przyp. aut.].

BIBLIOGRAFIA

- [1] Łomniewski K., Zalewski J., „Morze Śródziemne”, PWN, Warszawa 1974
- [2] „Future maritime policy for the Union”, European Community Shipowners Associations, Brussel 2005
- [3] Shilina M. „Sustainable oil transportation in the Gulf of Finland Baltic Sea)”, St. Petersburg State Polytechnical University
- [4] Pekkarinen O. „Norhtwest Russian transport logistic clusters. Finnish perspective”, Lappeenranta University of technology 2005
- [5] Kutoeva N., „Ecological safety of oil transport and terminal in Baltic Sea – control and protection measures”, St. Petersburg State Polytechnical University
- [6] Borodin A. „Baltic Sea Ports and Russian Foreign Trade”, Göteborg 2003

Recenzja: kpt. ż.w. prof. dr Daniel Duda

CZY MARYNARKA WOJENNA RP UTRZYMA SIĘ NA WODZIE ?

Na początku obecnego wieku mniejsze marynarki wojenne stanęły w obliczu szczególnych wyzwań, z zakresu polityki, zarządzania zasobami finansowymi oraz operacyjnego użycia, które odnoszą się w całości do utrzymania ich wiarygodnej zdolności do działania. Wzrost kosztów nowoczesnego wyposażenia przy jednoczesnym redukowaniu budżetów przeznaczonych na siły morskie, czyni zasadnym pytanie: czy rozpoczęliśmy już „podróż”, która zawiedzie nas do punktu, w którym staniemy się „gatunkiem zagrożonym”? Innymi słowy problem brzmi: **jak poradzić sobie z rosnącymi kosztami sił morskich?**

Codzienna praktyka pokazuje, że koszty utrzymania zdolności bojowej nieustannie rosną, zatem istnieje uzasadnione ryzyko, że mała MW może nie być w stanie utrzymać odpowiedniego poziomu technologicznego by współdziałać z siłami morskimi innych państw. Prowadzi to w konsekwencji do sytuacji, że nie będzie ona w stanie wnieść wkładu na rzecz stabilizacji regionalnej jak też nie będzie mogła brać udziału w operacjach pokojowych. Przy takim scenariuszu „międzynarodowa” rola mniejszej marynarki staje się zagrożona.

W zaistniałej sytuacji warto zadać pytania: czy przyszłość małych sił morskich rysuje się rzeczywiście tak ponuro i czy istnieją jakieś szanse wskazujące na możliwości ich wkładu na rzecz operacji morskich przyszłości?

Próby sklasyfikowania marynarek wojennych i usytuowania ich w hierarchicznym porządku prowadzą do konkluzji, że można je podzielić na małe, średnie i wielkie¹. Możemy również zauważyć, że marynarki o mniejszych środkach i aspiracjach mogą również rozwijać koncepcje prowadzenia działań wojennych na morzu (tabela 1). Ponadto praktyka wskazuje, że mniejsze marynarki powinny być „zrównoważone” na tyle, na ile pozwalają na to zasoby państwa lecz nie powinny być odwzorowaniem marynarek potęg

¹ Zob. A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2000, s. 294 – 317.

morskich. Zamiast tego powinny być „przykrojone” do lokalnego środowiska oraz uwzględniać aspiracje i interesy polityczne swojego państwa.

Tabela 1. Doktryna i koncepcje użycia sił morskich

Kategoria sił morskich	Zdolność do wykonywania zadań (misji)					
	Odstraszanie strategiczne i wymuszanie	Projekcja siły	Kontrola morza i odmowa korzystania z morza (Panowanie na morzu)	Dyplomacja morska	Działania policyjne	Pomoc humanitarna
Duże siły morskie	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
Średnie siły morskie	NIE	Głównie we współdziałaniu	W ograniczonym zakresie	TAK	TAK	TAK
Małe przybrzeżne marynarki	NIE	NIE	Na własnych wodach	NIE	TAK	Na własnych wodach

źródło: Opracowanie własne na podstawie G. Till, *Seapower, a Guide for the Twenty-First Century*, London 2004, s. 114.

Różnice konceptualne pomiędzy wielkimi i małymi marynarkami są dzisiaj bardziej sprawą wielkości niż jakości. Warto zauważyć, że w ramach strategii *From the Sea*, wielkie marynarki adoptują zasady walki typowe dla małych sił morskich, działając na lokalnych rzekach, estuariach i w rejonach przybrzeżnych. Współczesny nacisk na zdolności do operowania na wodach przybrzeżnych zachęca wręcz do takiej konwergencji. Oczywiście dla małych sił morskich *projekcja siły* jest zadaniem trudniejszym niż *obrona i ochrona stanu posiadania (obszarów morskich)*, natomiast spełnianie obu tych funkcji staje się jeszcze trudniejsze gdy rośnie obszar działania oraz zwiększa się skala przeciwdziałania.

Bazując na dotychczasowej praktyce możemy skonstatować, że skuteczność marynarki nie przekłada się bezpośrednio na jej wielkość. **Jest absolutną prawdą, że przy ograniczonych zasobach finansowych nie możemy zbudować marynarki, która byłaby w stanie pokonać silniejszego przeciwnika, jednakże zawsze możemy zbudować marynarkę, która uniemożliwi innym próby naruszenia żywotnych interesów państwa.** Natomiast współczesne wyzwania i problemy dotyczą: nowych technologii, rekrutacji personelu i jego zatrzymania w służbie, kontaktów z mediami

(odpowiedniego wizerunku oraz przekonania podatnika co do ponoszonych kosztów) oraz zmieniającej się dynamicznie sytuacji prawno – organizacyjnej.

Siły morskie, niezależnie od swojej wielkości, wymagały zawsze ogromnych środków finansowych, stąd znalezienie zasobów koniecznych do zbudowania i utrzymania marynarki, jest głównym problemem dnia dzisiejszego. Brak jest również podstaw do stwierdzenia, że postęp technologiczny uczynił budowę sił morskich mniej kosztowną. Trudności, jakie występują podczas realizacji projektów rozbudowy poszczególnych flot, pozwalają zauważyć, że w odniesieniu do mniejszych krajów, stawiają one poważne wymagania zasobom oraz rezerwom finansowym swoich rządów. Marynarki potrzebują **znaczącej infrastruktury przemysłowej i technologicznej** dla wsparcia swojej działalności, która w przypadku mniejszych flot może wydawać się nieproporcjonalna w stosunku do zdolności bojowej jaką generuje.

Dotychczasowe własne doświadczenia wskazują, że w przypadku budowy pojedynczych okrętów i małych serii okrętów o niewielkiej wyporności nie możemy oczekiwać dużych oszczędności. Dla małej marynarki nawet koszt jednej korwety jest „zbyt duży”, zwłaszcza gdy lokalna waluta jest słaba, a wydajność pracy niska. Można nawet stwierdzić, że budowa takiego okrętu jest swego rodzaju „manifestacją” szczególnego wysiłku państwa. Ponadto należy wziąć pod uwagę, że przy braku stabilności polityczno – gospodarczej, planowanie rozwoju marynarki staje się rzeczą wyjątkowo trudną, a długoterminowe finansowanie tego rozwoju – fikcją.

Uwzględniając aktualne tendencje związane z procesem globalizacji, należy przewidywać rosnące znaczenie handlu morskiego oraz eksploatacji i eksploracji zasobów morza, co gwarantuje istnienie oraz funkcjonowanie małych i średnich sił morskich. Obecnie są one jednak często postrzegane jako dodatkowe i „specjalne” obciążenie budżetu państw z tytułu kosztów, które generują.

Pora zatem odpowiedzieć na pytanie jakie istnieją teoretyczne drogi, by małe marynarki wojenne mogły się rozwijać.

Cel istnienia sił morskich. Jaka jest perspektywiczna wartość MW w zapewnieniu bezpieczeństwa i pomyślnego rozwoju państwa. Wbrew pozorom jest to trudne zagadnienie, szczególnie w odniesieniu do kraju, który stracił lub nigdy nie posiadał dużej świadomości znaczenia morza. **MW musi „wiedzieć” po co jest**, gdyż odpowiedź na to

pytanie określa jej doktrynę, kieruje polityką zakupów, motywuje personel i przekonuje rząd do ponoszonych wydatków².

Oszczędność (efektywność kosztów). Wykorzystanie w maksymalnym stopniu środków, które MW posiada, wymaga skutecznego zarządzania zasobami. Problemem wielu marynarek jest brak instytucjonalnych rozwiązań oraz odpowiedniego poziomu sprawności administracyjnej, która by w sposób właściwy „przekładała” strukturę zadań (misji) na kombinację platform, uzbrojenia i personelu. Doświadczenia międzywojenne krajów bałtyckich tworzących od podstaw swoje marynarki wojenne wskazują, że korupcja jest bardziej szkodliwa dla skutecznego zarządzania zasobami niż niekompetencja administracyjna. Transparentność i precyzyjne metody księgowości, choć niekiedy irytują, są tutaj najlepszą metodą w zwalczaniu powyższego zjawiska.

Elastyczność, wymaga instytucji adaptowalnych. Odnosi się ona do zakupu i adaptacji nowych technologii, systemu szkolenia wojskowego, poziomu wykształcenia kadry i marynarzy, swobody dyskusji (wymiana myśli i poglądów). Dobrze wykształcony personel jest gwarancją, że MW funkcjonuje lepiej, chociażby z uwagi na umiejętność analizy i odrzucania ułomnych pomysłów, bez względu na ich pochodzenie. Przykładem takiej postawy jest marynarka wojenna Izraela, która dzięki ofensywnemu spojrzeniu na przyszłość, lepszemu wyszkoleniu, odpowiedniej technologii i inicjatywie operacyjnej, przewyższała przez wiele lat swoich „adwersarzy”, pomimo że była mniejsza i ograniczona geograficznie.

Współpraca, jest standardową reakcją kraju, gdzie występuje luka pomiędzy zasobami, a niezbędnym zaangażowaniem sił morskich, która z oczywistych przyczyn jest nie do zlikwidowania (możliwości). Naturalną reakcją jest tutaj współpraca z lokalnymi sojusznikami lub potęgą morską. Stąd też przynależność MW RP do NATO była logiczną konsekwencją takiej sytuacji. Należy jednak zwrócić tutaj uwagę na dwa niebezpieczne elementy. Przynależność do silnego sojuszu może prowadzić do dalszego zmniejszania oczekiwań rządu względem własnej marynarki wojennej, po drugie występuje tutaj pewien paradoks. Jednym z głównych powodów posiadania marynarki jest demonstrowanie morskiej niezależności, natomiast ograniczenia w zasobach powodują poszukiwanie współpracy (koszt – efekt), która w istocie ją osłabia. Poza tym, dla wsparcia swoich zadań, marynarka wojenna musi skutecznie współpracować ze strażą graniczną, policją

² W tej sytuacji wszelkiego rodzaju zadania jak, zapewnienie wczesnego wykrycia symptomów zagrożenia, utrzymanie panowania na morzu przybrzeżnej strefie obrony... itp., należy uznać za typowe slogany.

morską i agencjami cywilnymi. Podobnie, militarna efektywność wykonywanych przez marynarkę zadań zależy od dobrej współpracy z innymi rodzajami sił zbrojnych.

Konkurencja między rodzajami sił niekoniecznie musi być złą rzeczą, może jednak tworzyć instytucjonalny opór, dublowanie niektórych działań oraz przerwy w dostawach – dotyczy to szczególnie krajów o niskim bezpieczeństwie, zdominowanych przez armie lądowe. Ponieważ możemy zaobserwować, że różnice funkcjonalne między rodzajami sił zacierają się coraz bardziej³, to działania (operacje) połączone (wspólne), będą coraz ważniejsze dla sprawności sił morskich.

Zarządzanie (administrowanie), odnosi się przede wszystkim do wprowadzania długofalowych koncepcji rozwojowych marynarki wojennej w życie⁴. Szczególnie istotne jest tutaj silne i ciągłe przywództwo w „walce” z redukcją programu rozwoju sił morskich przez rząd.

Innym istotnym elementem jest „zdrowy” system zaopatrywania, z uwagi na wciąż wzrastające znaczenie logistyki w operacjach militarnych i zmieniające się proporcje „zębów” (uzbrojenie bojowe) do „ogona” (wsparcie logistyczne), na korzyść tego ostatniego. Doświadczenia różnych krajów wskazują, że istnieje tendencja do inwestowania w bardziej „widowiskowe” aspekty siły morskiej, kosztem tak przyziemnych spraw jak zapasy amunicji, systemy łączności, itp., co w konsekwencji prowadzi do „wydrenowania” budżetu i powstania „pokazowej” marynarki wojennej o niskim potencjale bojowym.

Reasumując możemy stwierdzić, że **sprawne zarządzanie zasobami jest kluczowym składnikiem efektywności malej marynarki wojennej.**

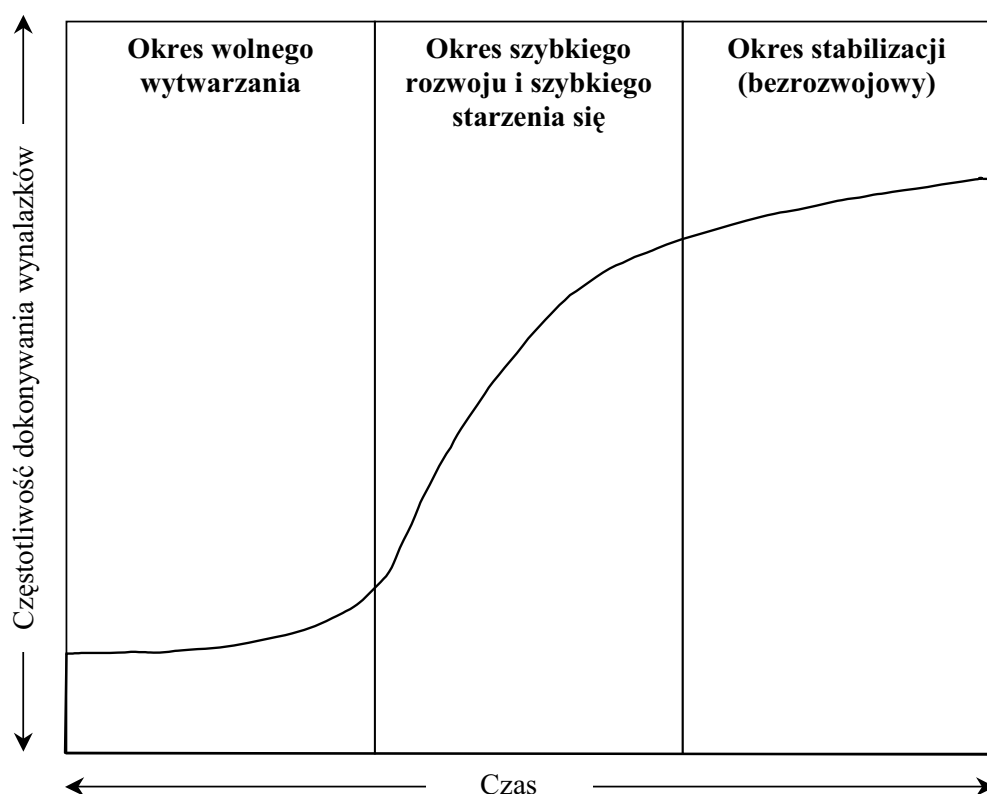
Ofensywne działanie, jest głównym zagadnieniem odnoszącym się do aktywnej polityki morskiej państwa, która jest nie tylko uwarunkowana wydarzeniami zewnętrznymi ale stara się utrzymywać inicjatywę w dynamicznie zmieniającym się świecie (czasami wręcz nieprzewidywalnie). Utrzymywanie takiego „manewrowego” podejścia wymaga jednak aby sztab marynarki wypracował jasne poglądy, jak będzie działał w przyszłych konfliktach i sytuacjach kryzysowych. Proces taki, formułowania doktryny i koncepcji, wymaga czasu i wysiłku, a ponieważ natura ludzka z reguły nie lubi zmian, to oficerowie sztabowi nie zawsze chętnie mogą zmieniać swoje poglądy w takim zakresie w jakim powinni. Jak można sądzić, nie ma tutaj łatwej i jednoznacznej recepty na rozwiązanie

³ Fakt powyższy jest następstwem zastosowania sieciocentryczności.

⁴ Godne uwagi są w tej mierze osiągnięcia takich admirałów jak H. D. Rickover (USN) czy Y. Gombei (Japońskie Morskie Siły Samoobrony).

tego problemu, poza wypracowaniem właściwego podejścia do posiadania i ciągłego „testowania” doktryny, poprzez stawianie pytań.

Nowości technologiczne, stanowią dla mniejszych marynarek wojennych szczególnie trudny problem, ponieważ mogą one sobie pozwolić na inwestowanie tylko w pewnych obszarach. Doświadczenia dużych potęg morskich pokazują, że marynarki które forsują nowe opracowania, nie zawsze odnoszą powodzenie. Przyczyna jest w zasadzie prosta i można ją wyprowadzić z „krzywej rozwoju technologii S” (rys. 1), na której po stromym okresie postępu technologicznego następuje spłaszczony okres stabilizacji, stąd też znaczące inwestowanie we wczesnych okresach rozwoju prowadzi do powstania wyposażenia, które szybko staje się przestarzałe. Zatem w przypadku mniejszych sił morskich lepiej jest „poczekać” aż ktoś inny podejmie ryzyko, zanim zdecydujemy się na zakup nowych technologii na dużą skalę (lepiej być tuż za prowadzącym).



Rys. 1. Krzywa „S” rozwoju technologii

źródło: G. Till, *Seapower, a Guide for the Twenty-First Century*, London, s. 143.

Oczywiście należy mieć zawczasu opracowaną strategię inwestowania w nowe platformy, sensory i uzbrojenie, uwzględniającą uważną analizę krzywej S w przypadku

poszczególnych technologii, jednakże trzeba pamiętać, że nadmierny entuzjazm dla nowej technologii może być tak samo szkodliwy jak nadmierny opór wobec niej.

Bezpieczeństwo technologiczne. Uzależnienie się od zagranicznych technologii może być źródłem strategicznej wrażliwości, jeśli nie słabości. Aby tego uniknąć istnieje naturalna tendencja, że poszczególne kraje chcą produkować swój sprzęt morski bez względu na to, jak może okazać się to trudne w kategoriach finansowych, projektowych i wytwórczych. Dziś wiodącym „advokatem” takiej filozofii są Indie, które stosują różnorodne rozwiązania, takie jak umowy o partnerstwie we wspólnych badaniach, o wspólnej produkcji i o lokalnym montażu. Wydaje się, że nie ma potrzeby aby małe marynarki spoglądały tutaj w przyszłość pesymistycznie. Interesujący w tym zakresie na „rynku europejskim” może być program *Leadership 2015*, w odniesieniu do stoczni produkujących na potrzeby marynarek wojennych państw Unii, istnieje ponadto wiele innych możliwości polegających chociażby na wypracowaniu i utrzymaniu bliskich związków produkcyjnych z rodzimym przemysłem oraz częstym i bezpośrednim zaangażowaniem naukowców i inżynierów w tworzenie polityki militarnej i jej realizację.

Problem polega jednak na tym, że dotrzymanie kroku rozwojowi technologicznemu może być bardzo drogie i prowadzić do powstania „floty próbek”, która nie jest w stanie działać jako spójna jednostka operacyjna. Do pewnego stopnia jest to jednak nie do uniknięcia w okresie szybkich zmian technologicznych i wydaje się lepsze niż pozostanie z tyłu na tyle, że wyrównanie do innych staje się po jakimś czasie niemożliwe.

Wybór sił. Jest to zasadniczy problem odnoszący się do decyzji w zakresie priorytetów, przede wszystkim w obszarze zakupów i technologii. Powinien on udzielić odpowiedzi na pytanie, na jakich rodzajach platform uzbrojenia i sensorów powinny koncentrować się mniejsze marynarki wojenne. Oczywiście każdy z priorytetów będzie miał swoich zwolenników (czy propagatorów), natomiast ich kombinacje stanowią wypadkową takich uwarunkowań jak: położenie geograficzne, ambicje polityczne, możliwości finansowe i ogólna sytuacja polityczno – wojskowa. Pamiętać należy przy tym, że realizacja planów modernizacji floty, rzadko kiedy zamyka się krótszym okresem niż 10 lat.

Okręty nawodne. Szybkie jednostki uderzeniowe stanowiły awangardę małych marynarek w okresie powojennym, z uwagi na skuteczność rażenia nowoczesnych rakiet przeciwokrętowych, zapewniały one „obronę wybrzeża” w relacji koszt – efekt. Pozwalały

także równoważyć brak większych okrętów, a także stanowiły realne zagrożenie dla dużych sił morskich.

Obecnie daje się zauważyć, że ich zadania „przechodzą” do nowej generacji oceanicznych korwet i lżej uzbrojonych jednostek patrolowych⁵. Powyższa zmiana odzwierciedla rosnące zapotrzebowanie na okręty zdolne do realizowania długich przybrzeżnych patroli (Konwencja o prawie morza z 1982 roku). Z uwagi na swoją dzielność morską i autonomiczność, jednostki te zapewniają większą uniwersalność i jakość wykonywanych zadań. Ponadto ich duży zapas wyporności i pojemności, pozwala na ich modernizację, poprzez doposażenie w bardziej ofensywne uzbrojenie (szczególnie w przypadku okrętów patrolowych).

Należy jednak zaznaczyć, że szybkie jednostki uderzeniowe pozostają nadal istotne dla **konkretnego** środowiska operacyjnego i związanej z nim koncepcji operacyjnej. Odnosi się to szczególnie do obrony wąskich cieśnin, kanałów, blokady przejść, gdzie są one w stanie wykorzystać dogodne warunki geograficzne wybrzeża, wykonać nagłe uderzenie i oderwać się od przeciwnika korzystając z dużej prędkości.

Zobowiązania sojusznicze, odpowiedzialność regionalna czy chęć uczestniczenia w wielonarodowych operacjach, powoduje konieczność posiadania fregat w składzie sił morskich. Jednakże powyższe „ambicje polityczne” muszą brać pod uwagę twardą rzeczywistość ekonomiczną, która w sposób naturalny wymusza rezygnację z innych planów rozwojowych czy modernizacyjnych.

Miny (nawet starszych typów) stanowią prawdziwy problem dla sił morskich zaangażowanych w operacje ekspedycyjne, szczególnie na akwenach przybrzeżnych o przedziałach głębokości 20 –60 m, podobne zagrożenie odnosi się również do własnych obszarów morskich. Podczas wojny w Zatoce Perskiej (1990 – 1991), na stosunkowo starych technologicznie minach poderwały się: fregata *USS Samuel B. Roberts* (typ *Oliver Hazard Perry*); krążownik *USS Princeton* (typ *Ticonderoga*) oraz desantowy okręt uderzeniowy *USS Tripoli* (typ *Iwo Jima*). Zniszczenia dokonane przez wybuchy min były nieproporcjonalne do ich kosztów wytwarzania, a dodatkowo znacznie skomplikowały działania sił sojuszniczych, również usuwanie irackich min po ustaniu działań wojennych było długotrwałą i poważną operacją. Jak można było oczekiwać, po takich

⁵ Zob. B. Clarke, J. Fielitz & M. Touchin, *Coastal Forces*, G. Till (red), London, New York 1994, s. 20 – 47; A. Nitka, Niemieckie korwety raketowe typu K130 (Braunschweig), w: *Morza Statki i Okręty 2005*, nr 3, s. 14 – 15; A. Śmigielski, Korwety typu ‘Baynunah’, w: *Morza Statki i Okręty 2005*, nr 5, s. 14; tegoż Autora: Włoskie okręty typów ‘Comandanti’ i ‘Costellazioni Due’, w: *Morza Statki i Okręty*, nr 6, s. 14 – 16.

doświadczeniach znaczenie broni minowej i środków jej zwalczania znacznie wzrosło w „rankingu” zadań wykonywanych przez siły morskie. Szacuje się, że obecnie około 50 marynarek wojennych używa min, 32 kraje je produkują, a 24 eksportują, jednocześnie trzeba zauważyć, że budowanie technologii zwalczania min jest przedsięwzięciem czasochłonnym i trudnym.

Specjalistyczne jednostki zwalczania min są bardzo skuteczne ale równocześnie bardzo drogie, stąd też bardziej kosztowo dostępną alternatywę mogą stanowić skonteneryzowane systemy wykrywania i niszczenia min ulokowane na innych platformach (jednostkach). Wstępnym warunkiem dla takiego rozwiązania jest wyszkolony personel w zakresie zwalczania min.

Oddzielnym problemem dla mniejszych sił morskich są okręty wsparcia logistycznego, należałoby przyjąć tutaj zasadę, że tylko siły które będą działały w wariancie ekspedycyjnym posiadają takie potrzeby. Ponadto należy zauważyć, że okręty wsparcia logistycznego są użyteczne w transporcie wojsk, pojazdów i wyposażenia, a także posiadają dodatkową użyteczność jako jednostki szkolne, transportowe i badawcze.

Okręty podwodne. Dla przedstawienia tego problemu warto zacytować wypowiedź wiceadmirała Roberta Simpsona – Andersona, byłego Dowódcę Marynarki Wojennej RPA, który w sposób następujący podsumował zalety okrętów podwodnych dla małych marynarek: *„Okręty podwodne i korwety są dwiema stronami tej samej monety, uzupełniając się wzajemnie w zadaniach mających na celu odstraszanie i obronę...Okręty podwodne czynią małe marynarki wiarygodnymi i pozwalają nam na to aby nasze siły nie były nadmiernie skomplikowane. Gdybym miał stracić zdolność bojową zapewnianą przez okręty podwodne, musiałbym dokonać całkowitej reorganizacji sił”*⁶.

Dokonując przeglądu współczesnych sił morskich możemy zauważyć, że w większości przypadków chodzi o względnie małe okręty podwodne z napędem diesel – elektrycznym lub w nowszych technologiach z dodatkowym napędem niezależnym od powietrza (Szwecja, Niemcy). Musimy jednak pamiętać, że użytkownicy okrętów podwodnych ponoszą kosztą wyszkolenia i wsparcia.

Lotnictwo morskie. Rozwiązania organizacyjne w tym zakresie, obserwowane na przestrzeni kilku ostatnich lat, zdają się świadczyć, że ten rodzaj sił morskich, w odniesieniu do małych marynarek zawęzi się do lotnictwa patrolowego, zwalczania okrętów podwodnych, śmigłowców SAR, śmigłowców bazujących na pokładach okrętów

⁶ G. Till, Can small navies stay afloat?, w: *Jane's Navy International 2003*, nr 4, vol. 108, s. 33.

(fregaty, korwety, okręty wsparcia logistycznego) oraz bezpilotowych środków latających. Nie należy natomiast oczekiwać reaktywowania lotnictwa myśliwsko – bombowego (myśliwsko – szturmowego). Można przy tym zauważyć wzrastającą rolę lotnictwa taktycznego sił powietrznych w działaniach na morzach zamkniętych i półzamkniętych.

Podejście systemowe. Jak można sądzić, główny akcent nie powinien być skierowany na platformy (nosicieli) lecz na **systemy, uzbrojenie i sensory**. W odniesieniu do okrętów nawodnych duńska koncepcja *Standard Flex* (jako idea) jest sposobem radzenia sobie z różnymi potrzebami morskimi w sposób systematyczny, polegający na tym, że rozdziela ona platformy od uzbrojenia i sensorów, przy czym te ostatnie determinują rolę i istotę tych pierwszych. **Zdolność operacyjna uzyskiwana poprzez sieć** odgrywa tutaj podstawową rolę.

Priorytety. Problem wyboru priorytetów prowadzi do zagadnienia, w jakim zakresie dowódcy małych marynarek mogą lub powinni, starać się tworzyć **flotę zrównoważoną**. Należy tutaj udzielić odpowiedzi na pytanie, czy lepiej być mistrzem w niektórych dziedzinach czy miernotą w wielu? Ujmując rzecz ogólnie, marynarka która utrzymuje tak dużą liczbę „umiejętności” na jaką pozwalają jej zasoby, ma lepsze możliwości radzenia sobie z różnorodnością oczekiwanych i nieoczekiwanych sytuacji operacyjnych. Z kolei budowa „specjalizacji niszowych” o szczególnie wysokich standardach w jednym obszarze, wyrównuje w skali kraju braki w innych obszarach ale wymaga współpracy międzynarodowej w działaniach na morzu. Wydaje się, że w tej sytuacji najlepszym wyjściem jest tworzenie **grup zadaniowych**, co daje małym i średniej wielkości marynarkom możliwość utrzymania szeregu zdolności, wraz z możliwością niezależnego dowodzenia i prowadzenia długotrwałych działań oraz zdolności do działania w składzie międzynarodowym, a także zapewnia własnym rządóm większy zakres opcji użycia niż byłoby to możliwe w innym przypadku ⁷.

Morale. Czynniki powyższy jest specjalnie umieszczony w tym miejscu, ponieważ w wielu przypadkach jest on wypadkową omawianych wcześniej zagadnień. Personel marynarki stanowi jej najważniejszą składową, stąd niezwykle istotne jest pozyskanie i utrzymanie w służbie odpowiednich ludzi (problem bezrobocia nie ułatwia, wbrew utartym opiniom, tego zagadnienia). Ludzie działają najlepiej gdy są odpowiednio

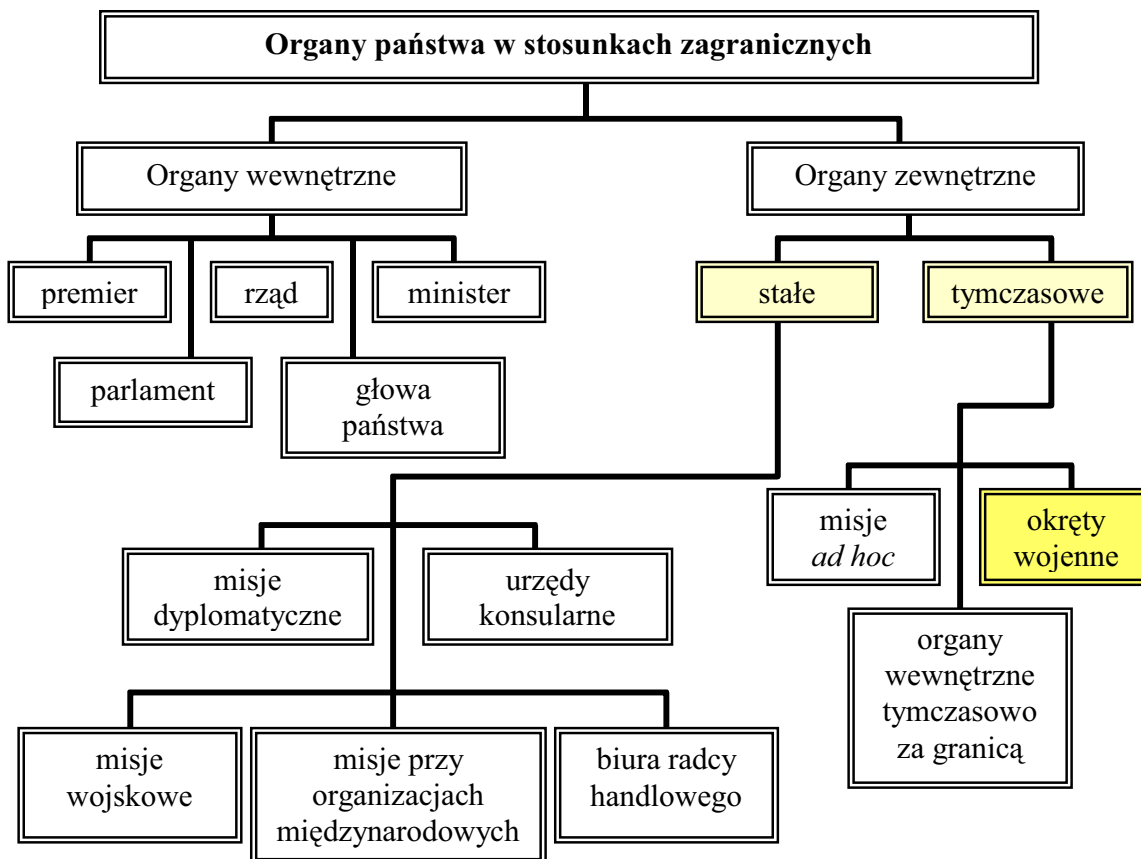
⁷ Problem ten rozpatruje szczegółowo M. Zieliński, Europejskie siły morskie w działaniach połączonych wielonarodowych zespołów zadaniowych; Rozprawa habilitacyjna, w: *Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej, dodatek*, Warszawa 2005, s. 111 – 152.

wyszkoleni, doceniani i gdy wiedzą, że ich służba jest skuteczna, a oni mają w tym do odegrania profesjonalną rolę.

Regionalne i przybrzeżne marynarki mają takie same problemy i perspektywy jak i większe floty i często muszą adoptować takie same rozwiązania, niemniej należy dostrzegać, że są one specyficzne pod wieloma względami. Ich znaczenie polega również na tym, że mają one również sporo do zaoferowania. Często posiadają one specjalne i szczególne obszary wiedzy i doświadczenia, zwłaszcza gdy operują na trudnych i złożonych wodach przybrzeżnych (płytkich). Są to obszary gdzie duże marynarki, bardziej przywykłe do operowania na pełnych morzach i na dużych odległościach od własnych baz, mają nadal dużo do „nauczenia się”. Mniejsze marynarki są bliżej zaznajomione z zadaniami związanymi z utrzymaniem porządku na morzu i dobrze radzą sobie z faktem, że koncepcja **bezpieczeństwa morskiego** najprawdopodobniej będzie ulegać rozszerzeniu i dywersyfikacji w XXI wieku⁸.

Pod względem dyplomatycznym okręty mniejszych marynarek mogą posiadać zaskakujące zalety i użyteczność. W określonych sytuacjach są one bardziej do zaakceptowania przez obce rządy i narody niż okręty dużych flot wojennych. Często mogą być bardzo skuteczne w wywieraniu wpływu na większe kraje (rys. 2).

⁸ Zob. Wojna bez końca, *Forum 2006*, nr 11, s. 12



Rys. 2. Okręt wojenny w realizacji polityki państwa

źródło: P. Filipek, B. Kuźniak, Repetytoria Becka, Prawo międzynarodowe publiczne, teksty, kazusy, tablice, Warszawa 2000, s. 183.

Ponadto wydaje się, że nie ma powodu dla którego mniejsze marynarki nie miałyby łączyć się aby budować wspólnie, znaczące umiejętności i zdolności bojowe o tradycyjnym charakterze. Przypadek połączenia duńskich, holenderskich i norweskich sił powietrznych w Afganistanie w jeden sprawny zespół operacyjny, wskazuje właściwy model w tym zakresie. Pokazuje on, że nawet w trudnych warunkach prowadzenia działań bojowych, partnerstwo mniejszych krajów zapewnia środki, dzięki którym mniejsze siły mogą pokonać ograniczenia wynikające z zasobów, dla skutecznego oddziaływania na arenie międzynarodowej.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Makowski A., *Siły morskie współczesnego państwa*, Bernardinum, Gdynia 2000,
- [2] Till G., *Seapower, a Guide for the Twenty-First Century*, London 2004
- [3] Till G., Can small navies stay afloat?, w: *Jane's Navy International 2003*, nr 4, vol. 108
- [4] Filipek P., Kuźniak B., Repetytoria Becka, Prawo międzynarodowe publiczne, teksty, kazusy, tablice, Warszawa 2000,
- [5] Zieliński M., Europejskie siły morskie w działaniach połączonych wielonarodowych zespołów zadaniowych; Rozprawa habilitacyjna, w: *Zeszyty Naukowe Akademii Obrony Narodowej, dodatek*, Warszawa 2005.

Recenzja: kpt. ż.w. prof. dr Daniel Duda

ROLA EUROPEJSKICH SIŁ MORSKICH W PROCESIE WALKI Z NIELEGALNĄ IMIGRACJĄ W REGIONIE ŚRÓDZIEMNOMORSKIM.

Europa wobec globalnych i regionalnych zagrożeń bezpieczeństwa

Zryw niepodległościowy państw Europy Środkowej w 1989 roku, określany jako „*Jesień Ludów*”, doprowadził do rozpadu świata bipolarnego i znaczących przeobrażeń ładu międzynarodowego. Będące konsekwencją rozpadu systemu komunistycznego zakończenie rywalizacji dwu bloków militarnych miało – w przekonaniu polityków i politologów – zapoczątkować erę stabilności w kontaktach międzynarodowych, określaną jako „*koniec historii*”. Jego immanentną cechą był zanik czynników konfliktogennych, prowadzących do wybuchu wojen o charakterze kontynentalnym lub globalnym. Jednakże nawet twórca tej tezy, amerykański politolog Francis Fukuyama, po kilku latach uznał ją za błędną. Ukształtowany na początku lat 90. ład międzynarodowy przyjął układ *policentryczny*. Jego podstawą stały się Stany Zjednoczone oraz mocarstwa regionalne, za które uznawano Rosję, Chiny, Japonię, Unię Europejską oraz tak zwany „*krag islamski*”¹. W ten sposób, niejako samoczynnie, zmniejszyło się znaczenie globalnego układu świata *Wschód – Zachód*, którego główną linią podziału była kwestia ideologii. Zdecydowanie większe znacznie zaczęły odgrywać czynniki społeczno-ekonomiczne, a zwłaszcza rozwarstwienie na linii *Północ – Południe*. Doprowadziło to do radykalnych przemian czynników kreujących ład międzynarodowy. Ich zasadniczą cechą jest intensyfikacja stosunków handlowych (wymiany towarowej), globalne konsekwencje o charakterze ekologicznym czy społecznym (rozwarstwienie społeczne, powstanie „stref biedy”) oraz powstanie „ekonomicznych kręgów” współczesnego świata.

Przedstawione procesy, a zwłaszcza asymetria poziomu rozwoju poszczególnych regionów globu, doprowadziły do powstania nowych czynników konfliktogennych. Obok

¹ Zob. prace takich analityków jak (w porządku alfabetycznym) Balcerowicz B., *Pokój i „nie-pokój*”, Warszawa 2004, Brzeziński Z., *Plan gry. USA vs ZSRR*, Warszawa 1990., S. Huington, *Zderzenie cywilizacji*, Warszawa 1998.

potencjału militarnego i gospodarczego, stały się nimi także kwestie religijne, demograficzne oraz społeczne (bezpieczeństwo socjalne). Najważniejszym problemem świata, kreującym w dużym stopniu kształt międzynarodowych stosunków politycznych, jest globalizacja systemów ekonomicznych. Będące jej podstawą, wzajemne powiązanie narodowych gospodarek, powoduje znaczenie przeobrażenia społeczne, ograniczenie znaczenia *wielkoprzemysłowej klasy robotniczej* oraz niewykwalifikowanej siły roboczej. Wewnątrz europejską konsekwencją załamania się modelu socjalnego „*Północy*” jest agresywne domaganie się utrzymania poziomu świadczeń przez upośledzone warstwy społeczne². Zaś w wymiarze globalnym doprowadziło do zmiany charakteru aktywności gospodarczej w rejonie „*Południa*”. Celem aktywności międzynarodowych koncernów państw „*Północy*”, stało się wykorzystanie „*taniej siły roboczej*”, co w konsekwencji spowodowało powstanie nowej formy kolonializmu³. Pomimo wzrostu nakładów inwestycyjnych w tym obszarze nie poprawia się status materialny i społeczny ludności.

Sytuacja ta wystąpiła w momencie „*wejścia*” w wiek produkcyjny pierwszej fali wyżu demograficznego świata Islamu. Gwałtowny przyrost naturalny w tych obszarach doprowadził do radykalnego przeobrażenia struktury demograficznej regionu. Według szacunków ONZ odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym wynosi około 11,5% całości populacji. Zaś młodzież poniżej 25 roku życia osiąga 45% ogólnej populacji.

Tabela 1. Konsekwencje procesów demograficznych w Afryce Północnej

Region	% ludności powyżej 60 lat	Państwo	Roczny przyrost	% ludności poniżej 15 lat	Poziom bezrobocia
Afryka Północna	19,9	Jordania	2,5	43	35%
Afryka Wschodnia	8,1	Liban	1,6	30	18%
Afryka Środkowa	6,7	Tunezja	1,4	32	30 %
Afryka Zachodnia	9,5	Algieria	2,2	38	30%
Afryka Południowa	13,2	Egipt	1,9	36	30%

źródło: opracowanie własne

W sposób naturalny konsekwencją tych procesów jest wzrost poziom ruchów migracyjnych. W dodatku zmienił się także docelowy obszar imigracji z obszaru biednych

² Rewolta przedmieść Paryża, strajk studentów w obronie socjalnego modelu systemu gwarancji praw pracowniczych we Francji, strajki i protesty pracowników w RFN itp.

³ Według szacunków ekonomistów największy wzrost wartości eksportu, aż o 15 %, ma miejsce w Meksyku i Chinach. Podobne wyniki w eksporcie usług zanotowały Rosja (o 18 %) i Indie (13 %). W konsekwencji tych procesów, nieunikniona rywalizacja pomiędzy państwami postindustrialnymi i późno zindustrializowanymi „*Północy*” powoduje powstanie rywalizacji. Jej zakres wykreślają nie tylko linie „*Północ-Południe*” czy „*Wschód-Zachód*”. Występuje ona z taką samą intensywnością również i pomiędzy poszczególnymi regionami. Obszarami tej rywalizacji stają się: Ameryka Łacińska, Europa wraz z Rosją i rejonem Azji kontynentalnej oraz Afryka Północna i Środkowa.

krajów „*Południa*”. Do roku 2003 naturalnym celem imigracji ludności muzułmańskiej z regionu Azji i Afryki były bogate kraje Bliskiego Wschodu. Dopiero w drugiej kolejności celem imigrantów stawała się Europa.

Tabela 2. Docelowe kraje imigrantów z regionu Azji Południowo-Wschodniej w roku 2002

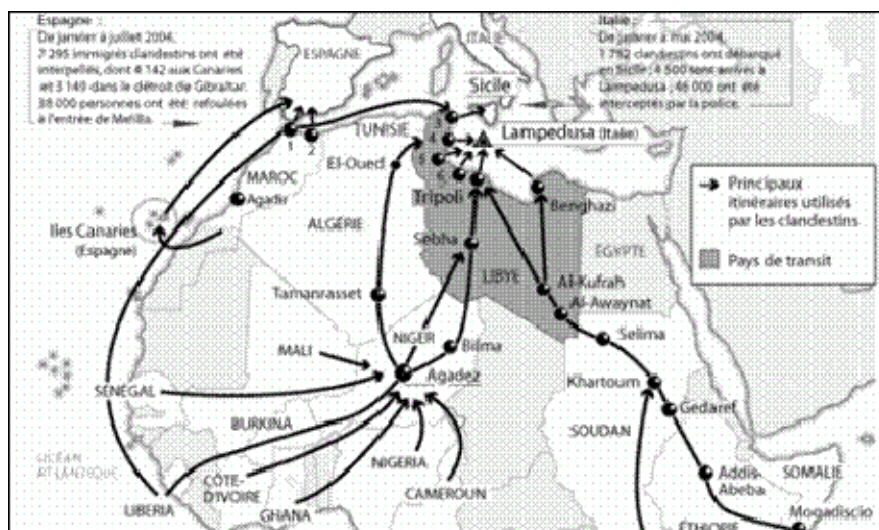
Miejsce imigracji	Bahrajn	Kuwejt	Oman	Katar	Arabia Saud.	ZEA
Indie	1 000 000	295 000	300 000	1 000 000	1 400 000	1 000 000
Pakistan	500 000	100 000	70 000	70 000	1 000 000	450 000
Bangladesz		160 000	110 000		450 000	100 000
Sri Lanka		160 000		35 000	350 000	160 000
Egipt		275 000	15 000	35 000	1 000 000	1 300 000
Jordania/ Palestyna			50 000	50 000	270 000	110 000
Sudan					250 000	

źródło: Kapiszewski A., Arab Labour Migration to the GCC States, IOM, 2004, s. 115-133.

Zaś od 2003 roku mamy do czynienia z tendencją odwrotną. Wzrasta „*atrakcyjność*” Europy. Zaś dotychczasowe państwa docelowe stają się etapem na „*drodze do Europy*”⁴. Celem imigrantów stają się: Włochy, Hiszpania, Grecja, Malta i Cypr⁵. Celem imigrantów przetrzucanych drogą morską z Afryki tradycyjnie jest Sycylia, Ceuta, Melilla oraz Malta. O skali nielegalnej imigracji świadczy fakt, że sam wzrost aktywności hiszpańskich służb migracyjnych w 2005 roku pozwolił na 35-procentowy wzrost liczby zatrzymań. Natomiast według włoskich szacunków nielegalne transporty ludzi z północnej Afryki wzrosły o prawie 67,9% (z 13 594 do 22 824) pomiędzy 2004 a 2005. Natomiast Malta w roku 2005 oficjalnie ogłosiła, iż nie jest w stanie samodzielnie poradzić sobie z problemem nielegalnej imigracji, którą szacuje obecnie na ponad 3 tysiące.

⁴ Takie tendencje podkreśla Departament Stanu USA. Zob. Trafficking in Persons, 4th Report, June 2004, Washington DC, Department of State.

⁵ Olbrzymia „*atrakcyjność*” Europy wynika z przesłanek ekonomiczno-społecznych. Potencjał ekonomiczny państw tego regionu, nawet przy uwzględnieniu boomu ekonomicznego, spowodowanego konfliktem irackim jest około 199-200% niższy niż w Unii Europejskiej, a średnie tempo rozwoju wynosi około 2% rocznie.



Rys. 1. Trasy przetrzutu nielegalnych imigrantów do Europy

źródło: Le Monde Archive

Jak zaznaczono, „Drzwi wjazdowe” dla nielegalnej migracji skierowanej na obszar Unii Europejskiej stanowią obecnie: Włochy, Malta oraz Hiszpania. Swoistym *centrum migracyjnym* w Afryce są Libia, Algieria, Tunezja i Maroko. Tylko w roku 2005 z terytorium Libii na Sycylię i Maltę przetrzucono 80 000 osób. Natomiast prawie co trzeci (32,4%) nielegalny imigrant, który dotarł do Włoch pochodził z Maroka⁶. Zaś oskarżana o jej organizacja Libia oficjalnie przyznaje, że na jej terytorium przebywa 2 mln nielegalnych uchodźców z całej Afryki, zamierzających przedostać się do Europy.

Tabela 3. Liczba zatrzymanych imigrantów i miejsce imigracji z Libii do Włoch i Malty w roku 2005

Region migracji	Szacowany poziom imigracji z regionu	Liczba zatrzymań w poszczególnych państwach UE				
		Cypr	Grecja	Hiszpania	Malta	Włochy
Sahara Zachodnia	30 000	4 700	4 000	11 000	1 700	14 000
Afryka Środkowa i Wschodnia	35 000					
Azja Płd-wsch	55 000					

źródło: Irregular Transit Migration in the Mediterranean some facts, figures, and insight, Vienna 2005.

⁶ Dla porównania liczba ta w 2005 wynosiła zaledwie 2.4 %.

Problem migracji w unijnej polityce śródziemnomorskiej

Jak wynika z powyższych analiz, dla Europy największym zagrożeniem bezpieczeństwa jest wzrastająca presja migracyjna oraz konsekwencje wzrostu liczby niewykształconych imigrantów na jej terytorium. Czynniki te wprost oddziałują na wewnętrzną sytuację państw europejskich oraz społeczność europejską. Rywalizacja o pracę, odpowiedni poziom bezpieczeństwa socjalnego czy tożsamość kulturową staje się priorytetowym zadaniem państwa. Przekłada się to na takie działania, jak restrykcyjna polityka azylowa, aprobata niektórych form ksenofobii w życiu społecznym, nieformalne ograniczanie praw obywatelskich i społecznych (choćby tworzenie enklaw postmigracyjnych). Działania te – niekiedy pozytywnie postrzegane przez społeczeństwo – nie rozwiązują problemów, a wręcz powodują eskalację procesów alienacji społecznej i narodowościowej. *Odrzuceni* ze społeczności imigranci w sposób naturalny radykalizują się tworząc ugrupowania skrajne, o charakterze przestępczym lub fundamentalistycznym. Celem oddziaływania staje się „państwo dobrobytu” i społeczność ograniczająca im dostęp do oczekiwanego poziomu konsumpcji. Zaś formą oddziaływania napady, gwałty czy działalność o charakterze terrorystycznym.

Zaprezentowane procesy powodują, że zakres działań, zmierzających do ograniczenia „presji migracyjnej” na obszar Europy nie jest możliwy do rozwiązania poprzez realizację programów o charakterze wyłącznie prewencyjno-kontrolnym. Niezbędne jest przeciwdziałanie źródłom i przyczynom migracji, co wymaga globalnego podejścia, przy uwzględnieniu także konieczności aprobaty legalnej migracji. Niezwykle istotnym problemem jest bowiem równoległe ograniczenia procesu „starzenia się społeczeństwa” w Europie. Z tego względu problem migracji jest istotnym elementem stosunków UE z krajami Basenu Morza Śródziemnego. Zakłada ona między innymi przeciwdziałanie tak zwanym „pierwotnym czynnikom migracji” poprzez „stworzenie możliwości zarobkowania i zlikwidowanie biedy w krajach i regionach pochodzenia, otwarcie rynków i propagowanie wzrostu gospodarczego, dobrych rządów i ochrony praw człowieka”⁷. Celem podejmowanych działań jest „stworzenie możliwości zarobkowania i zlikwidowanie biedy w krajach i regionach pochodzenia, otwarcie rynków i propagowanie wzrostu

⁷ „Podejście globalne do kwestii migracji: działania priorytetowe skoncentrowane na Afryce i basenie Morza Śródziemnego” – dok. 15744/05 ASIM 66 RELEX 761, 13.12.2005. Aneks do Konkluzji Prezydencji Wielkiej Brytanii przyjęta w trakcie posiedzenia Rady Europejskiej 15-16.12.2005 w Brukseli.

gospodarczego, dobrych rządów i ochrony praw człowieka”⁸. Proces realizacji tej formy aktywności obejmuje działania, które:

- ograniczą zarówno poziom nielegalnej migracji i liczbę śmiertelnych ofiar procesów migracyjnych;
- zapewnią bezpieczny powrót nielegalnych imigrantów;
- wzmocnią trwałe rozwiązania problemów uchodźców;
- zwiększą możliwości lepszego zarządzania migracją, również poprzez zwiększenie dla wszystkich partnerów korzyści z migracji legalnych, przy pełnym poszanowaniu praw człowieka i indywidualnego prawa do poszukiwania azylu.

Tabela 6. Działania ograniczające nielegalną imigrację na M. Śródziemnym, rekomendowany przez Radę Europejską – wybrane projekty realizowane do końca 2006 roku.

Przedsięwzięcie	Termin wprowadzenia
Wdrożenie w regionie Morza Śródziemnego środków zarządzania granicami, a zwłaszcza realizacja wspólnych operacji i projektów pilotażowych	2006
Przedstawienie sprawozdania w sprawie analizy ryzyka dotyczącego poziomu imigracji z rejonu Afryki.	Maj 2006
Wdrożenie zapisów <i>Studium Wykonalności</i> w sprawie zwiększenia monitorowania i kontroli południowej granicy morskiej UE oraz wprowadzenie tak zwanej Sieci Patroli Wybrzeża Morza Śródziemnego	2006
Zbadanie technicznej wykonalności ustanowienia systemu kontroli obejmującej południową granicę morską UE, wykorzystującego nowoczesne technologie w celu ochrony życia na morzu i przeciwdziałania nielegalnej imigracji	do końca 2006
Ustanowienie regionalnej sieci oficerów łącznikowych ds. migracji, obejmującej kraje lub regiony priorytetowe	w 2006
Przedstawianie sprawozdań o nielegalnej imigracji i handlu ludźmi	maj 2006
Przedstawienie propozycji utworzenia grup szybkiego reagowania złożonych z ekspertów krajowych, zdolnych do zapewniania szybkiej pomocy technicznej i operacyjnej w momentach znacznego napływu imigrantów	wiosna 2006
Przedstawienie analizy istniejących instrumentów międzynarodowych dotyczących prawa morza, w tym odpowiednich aspektów prawa dotyczącego uchodźców.	marzec 2006
Dialog i współpraca z Afryką	
Zbadanie wykonalności ewentualnej współpracy operacyjnej w kwestii określenia szlaków i ich kontroli .	2006
Wykorzystanie wszystkich dostępnych ram współpracy z partnerami z basenu Morza Śródziemnego w celu lepszego zarządzania migracją oraz budowy systemu współpracy na szczeblu lokalnym	2006
Rozpoczęcie priorytetowej współpracy z Algierią, Libią i Marokiem	2006

⁸ Komunikat Komisji Europejskiej z dnia 30 listopada 2005 r.: „Działania priorytetowe w odpowiedzi na wyzwania migracji”

Pomoc w zwiększaniu powiązań między krajami Afryki Północnej i Subsaharyjskiej w ramach inicjatywy możliwych szlaków migracyjnych	2006
Zorganizowanie w Wiedniu konferencji w sprawie roli bezpieczeństwa wewnętrznego w stosunkach UE z jej sąsiadami.	maj 2006 r.

źródło: „Podejście globalne do kwestii migracji: działania priorytetowe skoncentrowane na Afryce i basenie Morza Śródziemnego” – dok. 15744/05 ASIM 66 RELEX 761, 13.12.2005. Aneks do Konkluzji Prezydencji Wielkiej Brytanii przyjęta w trakcie posiedzenia Rady Europejskiej 15-16 Grudnia 2005 w Brukseli.

Warunkiem ograniczania oddziaływania przedstawionych zagrożeń bezpieczeństwa jest reakcja na ich źródła. Wymogiem jest więc zarzucenie – tak popularnej pośród europejskiego establishmentu politycznego – polityki „*samouspokojenia*”, zakładającej że zagrożenia same odejdą⁹. Znaczna część podejmowanych przedsięwzięć powinna być kierowana do regionów niestabilności polityczno-gospodarczej. Kształt sytuacji międzynarodowej powoduje, że obszarem eskalującym globalne procesy bezpieczeństwa na obszar Europy jest region Afryki i Azji Zachodniej. Jest to obszar niestabilności politycznej, społecznej i ekonomicznej, gdzie kumulują się wszystkie negatywne trendy globalizacji. Władzę sprawują autorytarne reżimy, dla których jedną z form utrzymania panowania jest blokowanie reform ekonomiczno-społecznych i utrwalania zacofania społecznego. Polityka ta prowadzi do wzrostu niezadowolenia społecznego i występowania wewnątrzpaństwowych konfliktów, których stroną reprezentującą społeczeństwo są radykalne ugrupowania islamskie. Region ten jest centralnym ośrodkiem migracyjnym, a jej wielkość determinuje przede wszystkim poziom eskalacji problemów gospodarczych oraz toczących się na tym obszarze konfliktów i napięć. Tworzy on ponadto swoisty „*pomost*”, pomiędzy wyalienowanymi ze społeczności europejskiej grupami emigrantów z Afryki i Azji Zachodniej. Zachodzi więc uzasadniona obawa, że na obszar Europy przeniesione zostaną „*źródła islamskiego i afrykańskiego gniewu*”, skierowanego przeciwko cywilizacji „*Północy*”¹⁰.

Podstawowym czynnikiem uzyskania minimalnego poziomu stabilności w regionie Afryki i Azji Zachodniej jest szybkie uzyskanie wzrostu gospodarczego i przekształceń sfery społecznej, obejmującej kwestie praw obywatelskich oraz poprawy poziomu egzystencji społeczeństwa. Wymierna poprawa poziomu życia może ograniczyć zarówno poziom migracji oraz ograniczyć wpływy fundamentalizmu islamskiego. Jak pokazał

⁹ J. Lindley-French, *In the shade of Locarno? Why European defence is failing*, „International Affairs” 2002, s. 789-811.

¹⁰ Należy przy tym pamiętać, że Morze Śródziemne jest dla Europy istotnym elementem systemu zaopatrzenia w surowce energetyczne. A kraje leżące w jego zlewisku odbiorcą około 10% unijnego eksportu.

przykład iracki, zmiana autorytarnego reżimu i wprowadzenie demokracji nie oznacza wzrostu poziomu bezpieczeństwa. Prawdopodobne uzyskanie wpływu na rządy fundamentalistów islamskich, jak *Hamas* w Palestynie, wręcz eskaluje napięcie. Zaś dostępne formy reakcji, sprowadzają się do ograniczenia poziomu pomocy finansowej. Tym samym ograniczają możliwości rozwoju, powodują wzrost presji migracyjnej i nastrojów radykalnych.

Unia Europejska podejmuje szereg inicjatyw, zmierzających do minimalizacji presji migracyjnej. Jedną z form jest kontynuacja *Procesów Barcelońskich*¹¹ oraz realizacja koncepcji *Europejskiej Polityki Sąsiedztwa*. Jej zasadniczym celem powinno pozostać doprowadzenie do trwałego wzrostu gospodarczego państw wschodniej i południowej części Morza Śródziemnego, ograniczanie ubóstwa oraz przeciwdziałanie radykalizmowi kulturowemu i religijnemu. W praktyce wyróżnić należy trzy sfery oddziaływania, określane jako „*Partnerstwo w dziedzinach*”:

- Partnerstwo gospodarczo-finansowe,
- Partnerstwo w sprawach społecznych, kulturalnych i humanitarnych,
- Partnerstwo w zakresie spraw politycznych i bezpieczeństwa.

Najważniejszą sferą jest bez wątpienia tak zwane *Partnerstwo gospodarczo-finansowe*, zakładające aktywizację gospodarczą państw regionu, która doprowadzi do zmniejszenia bezrobocia, poprawy warunków życia i aktywności społecznej. Sposobem realizacji tego celu jest regionalna współpraca gospodarcza oraz docelowa budowa strefy wolnego handlu¹². Wymaga to jednak znacznego zaangażowania się finansowego Unii Europejskiej, co nie jest możliwe bez otwarcia rynków, przeprowadzenia reform strukturalnych oraz wprowadzenia demokratyzacji życia politycznego. Zakres oraz formy „demokratyzacji” reżimów basenu śródziemnomorskiego określają zapisy *Partnerstwa w zakresie spraw politycznych i bezpieczeństwa*. Przewiduje ono wprowadzenie powszechne przestrzeganie praw człowieka oraz realizacji różnorodnych środków budowy zaufania. W sferze społecznej warunkiem powodzenia tej koncepcji budowa społeczeństwa obywatelskiego, które przywództwo radykalnych ugrupowań islamskich.

¹¹ Partnerstwo Eurośródziemnomorskie (proces barceloński) został zainicjowany w listopadzie 1995 r., w trakcie pierwszej Eurośródziemnomorskiej Konferencji Ministrów Spraw Zagranicznych 15 członków Unii Europejskiej i państw południowego i wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego. Zgodnie z deklaracją celem współpracy jest „przekształcenie basenu Morza Śródziemnego w obszar dialogu, współpracy i wymiany gwarantujących pokój, stabilność i pomyślność ekonomiczną”.

¹² Jej powstanie przewiduje się na rok 2010. Podstawą prawną będą umowy bilateralne Unii z każdym państwem partnerskim.

Rola i zadania europejskich sił morskich w przeciwdziałaniu nielegalnej imigracji

Poziom i zakres przedstawionych procesów powoduje, że nie można ich rozwiązać wyłącznie poprzez realizację środków politycznych i społecznych. Mają one bowiem charakter długofalowy. Za niezbędne uznać należy także realizację działań prewencyjnych, ograniczających zwłaszcza poziom nielegalnej imigracji i wszelkich form przemytu. Jak pokazują doświadczenia ostatnich lat, takie zadania mogą i powinny spełniać siły morskie. Praktyczne przedsięwzięcia to przede wszystkim wdrożenie (do końca 2006 r.), w regionie Morza Śródziemnego środków zarządzania granicami. Mają one umożliwić skuteczne monitorowanie i kontrolę południowej granicy morskiej UE poprzez wprowadzenie tak zwanej Sieci Patroli Wybrzeża Morza Śródziemnego.

Istotna jest jednak odpowiedź na pytanie, jaka powinna być forma tego zaangażowania i w jaki sposób wpływa to na kształt sił morskich państw europejskich. Możliwość dokonania takowej oceny daje, już pięcioletnia, obecność sił morskich NATO na Morzu Śródziemnym, w ramach operacji *Active Endeavour*. Zakres podejmowanych działań był jednak dostosowywany do poziomu zagrożenia bezpieczeństwa obszaru transatlantyckiego z rejonu zlewiska Morza Śródziemnego. Pierwszy etap (lata 2001-2003) to przede wszystkim kontrola akwenów i gotowość do przeciwdziałania aktom terroru. Druga część tej operacji, która była realizowana w latach 2003-2005, koncentrowała się przede wszystkim na dwu aspektach: konwojowaniu jednostek oraz działaniach kontrolno-inspekcyjnych. Za najważniejszą w tym etapie uznać należy operację eskortowania statków przez Cieśninę Gibraltarską, która trwała od lutego 2003 roku do maja 2004 r. Zaś od kwietnia 2003 r. zdecydowano się na realizację klasycznej operacji kontrolno-inspekcyjnej, zakładającej także akcje abordażu i kontroli na pokładach wybranych jednostek. Aktualnie działania sił morskich na Morzu Śródziemnym realizowane są w czterech zasadniczych formach. Podstawową oczywiście pozostaje przeciwdziałania możliwym aktom terroru na tym akwencie. Druga to kontrola „wąskich gardeł”, śródziemnomorskiego systemu transportowego. Obejmuje ona kontrolę przeciwminową oraz ewentualne eskortowanie wybranych jednostek. Zaś trzecia to ciągłe patrolowanie akwenu, monitorowanie i zbieranie informacji o sytuacji na jego akwencie.

Doświadczenia wyniesione z działań sił morskich NATO pozwalają jednak na rozważenie form aktywności w nowej sytuacji politycznej. Wielkość oraz zakres procederu nielegalnej imigracji powoduje, konieczność znacznej redefinicji zadań i form kontroli

akwenu. Ich zakres musi wynikać z zakresu działań politycznych w ramach Dialogu Śródziemnomorskiego. Sukces działań politycznych, polegający na włączeniu do przeciwdziałania nielegalnej imigracji i przemytowi państw śródziemnomorskich (Algierii, Maroka oraz Izraela) wymusza zmianę systemu kontroli żeglugi. Podejmowane działania powinny uwzględniać trzy aspekty:

- włączanie do tych działań państw regionu (zwłaszcza w kwestii patrolowania i monitorowania akwenu, zbierania informacji o sytuacji na jego akwencie oraz praktyczne przeciwdziałanie nielegalnej imigracji);
- zmiana charakteru kontroli akwenu, której pierwszoplanowym celem powinno być poszukiwanie i opanowywanie jednostek zajmujących się przewozem nielegalnych imigrantów;

Dopiero w trzeciej kolejności realizować należy zadania, podejmowane w chwili obecnej w ramach operacji *Active Endeavour* (kontrola ruchu jednostek transportowych, konwojowanie). Moim zdaniem, ta forma aktywności, zakładająca ograniczenie poziomu przemytu nie ma szans na powodzenie i należy ją postrzegać jako działania odstrasżające i propagandowe. Na tak dużym akwencie operacja kontrolno-inspekcyjna w zasadzie nie ma szans na jego efektywną kontrolę. Pokazały to jednoznacznie doświadczenia z operacji blokady Adriatyku w trakcie konfliktu Jugosłowiańskiego. Na o wiele mniejszym akwencie udało się skutecznie kontrolować zaledwie 4% jednostek pływających po jego wodach. Ponadto sposób kontroli i jej prawne uwarunkowania w zasadzie umożliwiają zastosowanie takowego rozwiązania w sytuacji, gdy mamy pewność co do przewozu kontrabandy. Nawet w okresie apogeum akcji kontrolno-inspekcyjnej (od kwietnia 2004 do 15 września 2005 roku), spośród 69 000 monitorowanych statków skontrolowano zaledwie 95.

Pierwszym symptomem nowego podejścia do ograniczania zagrożeń bezpieczeństwa na akwencie Morza Śródziemnego jest inicjatywa Republiki Federalnej Niemiec. Zgodnie z planem od czerwca 2006¹³ roku unijne siły morskie wraz z libijską strażą graniczną będą kontrolować akwen Morza Śródziemnego i zapobiegać fali nielegalnej imigracji. Jednakże, jak i w przypadku operacji *Active Endeavour*, wielkość akwenu oraz poziom nielegalnej imigracji w zasadzie uniemożliwiają skuteczne przeciwdziałanie temu zjawisku. Aktywność sił morskich może stanowić jeden z elementów kompleksowego systemu

¹³ Plan przygotowany przez niemieckiego Ministra Spraw Wewnętrznych, Otto Schily'ego przewiduje powstanie zespołu okrętów, którym pod auspicjami UE dowodzić będą Niemcy.

przeciwdziałania procesom migracyjnym do Europy. W tej sytuacji za zasadne wydaje się zarzucenie koncepcji stosowania częściowych programów i inicjatyw. Moim zdaniem za anachronizm uznać należy nie tylko plany wdrażania narodowych rozwiązań przez państwa śródziemnomorskie, ale także i unijne plany prewencyjnego użycia sił morskich. Charakter i poziom nielegalnej imigracji stwarza istotne zagrożenie bezpieczeństwa obszaru transatlantyckiego. Z tego względu za uzasadnione uznać należy podjęcie komplementarnych działań w ramach Unii Europejskiej i NATO.

Sytuacja ta wymaga dokonania oceny stopnia przygotowania polskich sił morskich do realizacji tych przedsięwzięć. Oceny tej nie powinien przesłaniać fakt uczestnictwa polskich okrętów w operacji *Active Endeavour*. Pierwszoplanowym zadaniem jawi się tu konieczność dostosowania całego procesu szkolenia personelu Marynarki Wojennej. Program kształcenia kadr Marynarki Wojennej powinien uwzględniać przede wszystkim ten aspekt działalności sił morskich. Tym bardziej, że wymagane formy przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa na akwenie bałtyckim mają podobny charakter. Największe zagrożenie w subregionie bałtyckim stanowi obecnie problem nielegalnej imigracji, przemytu broni czy środków psychotropowych, oraz prowadzenia działań o charakterze terroryzmu gospodarczego, ekologicznego i politycznego.¹⁴

W tym kontekście - moim zdaniem- niezwykle istotnym zadaniem jest maksymalne rozszerzenie programów nauczania o przedmioty związane z prawnymi aspektami wykorzystania akwenów morskich, zadaniami administracji morskiej państwa, systemami zarządzania gospodarką morską, przeciwdziałania pozamilitarnym zagrożeniom bezpieczeństwa, oraz skutecznego zwalczania przeciwnika, posługującego się metodami, określanymi jako asymetryczne. Ten zakres kształcenia powinien być kierowany do kadry oficerskiej w ramach kursów specjalistycznych i studiów podyplomowych. Niezbędne jest na także uwzględnienie problematyki związanej z praktycznym przeciwdziałaniem zagrożeniom żeglugi. Obejmować ona powinna kwestie:

- procedur nadzorowania (asystowania) statkom handlowym obcych bander,
- prawnych ograniczeń działań kontrolno-inspekcyjnych na akwenach morskich,
- wspierania i zabezpieczania działalności grup inspekcyjnych, w tym zasad ewentualnego użycia uzbrojenia,

¹⁴ P. Mickiewicz, Polska polityka morska w dobie członkostwa w NATO i integracji z UE, *Przegląd Morski*, 2003, nr 6, s. 6.

- zasad postępowania na pokładach kontrolowanych jednostek, a zwłaszcza sposobów przeprowadzania kontroli i znajomości dokumentacji statków handlowych¹⁵.

Ten zakres kształcenia powinien być kierowany do kadry oficerskiej w ramach kursów specjalistycznych i studiów podyplomowych. Pozwoli on na przygotowanie sił okrętowych Marynarki Wojennej do przeciwdziałania współczesnym zagrożeniom bezpieczeństwa na akwenach morskich. Bez względu czy działania te będą realizowane na polskich akwenach morskich, czy morzu otwartym, samodzielnie, czy w ramach międzynarodowych sił ekspedycyjnych. Nowym i równie istotnym elementem kształcenia powinna stać się kwestia zaznajamiania polskich struktur wchodzących w skład europejskiego systemu reagowania kryzysowego z problematyką bezpieczeństwa państwa na akwenach morskich, egzekwowania prawa w Strefie Wyłączności Ekonomicznej jak również uwzględniania problematyki bezpieczeństwa w polityce regionalnej. Akademia powinna dążyć do przejęcia roli głównego ośrodka kształcenia kadr administracji państwowej w sferze reagowania kryzysowego na akwenach morskich.

W ramach szkolenia morskiego znaczny nacisk należy również położyć na praktyczną realizację elementów, wynikających z koncepcji przeciwdziałania nielegalnej imigracji (i terroryzmowi). Amerykańskie doświadczenia z związane z ochroną zbiornikowców na Zatoce Perskiej wykazują przy tym, że największą skuteczność działań ochronnych osiąga się poprzez przydzielanie statkom bezpośredniej ochrony okrętowej złożonej z okrętów nawodnych klasy fregata / niszczyciel i trałowców¹⁶. W odniesieniu do sił trałowominowych, system szkolenia praktycznego powinien koncentrować się na dwu kwestiach. Po pierwsze - rozpoznawczym poszukiwaniu min na trasach morskich i torach podejściowych do portów, redach i kotwicowiskach. Zaś drugim elementem szkolenia praktycznego powinna stać się problematyka konwojowania (prowadzenia) statków handlowych za trałami od główek portów do izobaty 50 m. Ten sam element powinien być uwzględniany w procesie szkolenia okrętów wydzielanych do samodzielnego działania na akwenach morskich. Konieczne staje się przygotowanie ich załóg do eskortowania statków handlowych, szczególnie tych transportujących ładunki niebezpieczne (zbiornikowce).

¹⁵ P. Mickiewicz, *Wyższe szkolnictwo wojskowe i jego zadania w kontekście programu rozwoju sił zbrojnych 2003-2008* (w:) Rola i miejsce humanistyki w kształtowaniu kompetencji społecznych dowódcy w kontekście „Programu rozwoju sił zbrojnych 2003-2008”, Warszawa 2003, s. 90-95.

¹⁶ Kubiak K., Amerykańskie działania systematyczne w ochronie zbiornikowców na Zatoce Perskiej w latach 1987 - 88, *Przegląd Morski* 1986 nr 9, s. 27 - 32.

Kolejną kwestią jest przygotowanie załóg do realizacji funkcji kontrolno-inspekcyjnej. Inspekcja dokonywana na pokładach zarówno jednostek handlowych jak i statków rybackich lub jednostek turystyczno – sportowych powinna być ukierunkowana na poszukiwanie kontrabandy (przemytu) lub nielegalnych imigrantów. Wymaga to odpowiedniego przygotowania samej grupy inspekcyjno-kontrolnej jak i stanu osobowego okrętów. Każda inspekcja musi bowiem odbywać się pod potencjalną osłoną ogniową jednostki własnej. Zakres działań mających na celu przygotowanie okrętu do pełnienia funkcji zabezpieczenia działań grupy inspekcyjno – kontrolnej powinien uwzględniać następujące elementy:

- szkolenia dowódców okrętów i zastępców dowódców okrętów w zakresie podstaw prawnych działań inspekcyjno - kontrolnych, procedur nadzorowania (asystowania) statkom handlowym obcych bander, wysadzania, wspierania i zabezpieczania działalności grupy inspekcyjno – kontrolnej i zasad użycia uzbrojenia;
- szkolenia dowódców i zastępców dowódców grup inspekcyjno - kontrolnych w zakresie podstaw prawnych działań kontrolno - abordażowych, zasad postępowania na pokładach kontrolowanych jednostek, znajomości dokumentacji statków handlowych, sposobów przeprowadzania kontroli;
- szkolenia dla pozostałych członków grup inspekcyjno - kontrolnych. W zakresie zasad postępowania na pokładzie kontrolowanej jednostki i sposobów przeprowadzania kontroli.

Reasumując, w chwili obecnej radykalnemu przeobrażeniu ulegają wyzwania bezpieczeństwa europejskiego. W konsekwencji tego procesu znaczącej ewolucji ulegają zarówno zadania stawiane siłom zbrojnym i koncepcje ich wykorzystania. Przedstawiając tylko jeden aspekt z całego spectrum przeobrażeń form działania współczesnych sił morskich, chciałem zwrócić uwagę na konieczność ciągłego monitorowania tendencji kierunków przeobrażeń wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa oraz, będących ich konsekwencją, trendów rozwojowych sił morskich oraz koncepcji ich wykorzystania. Należy bowiem pamiętać, że zmiana charakteru zagrożeń wymusza zastosowanie nowych rozwiązań nie tylko w sferze techniki. Odnosi się ona przede wszystkim do form działania oraz sposobu szkolenia personelu.

Recenzja: prof. dr hab. Andrzej Makowski

RENESANS PIRACTWA NA WODACH SOMALIJSKICH

Rok 2005 i pierwsze miesiące roku 2006 przyniosły bezprecedensowy wzrost liczby ataków pirackich na wodach przylegających do wybrzeży południowej Somalii. O ile w latach 2000-2004 odnotowywano tam średnio 2-3 akty przemocy wymierzone w żeglugę handlową, o tyle tylko w okresie od 1 stycznia do 30 września 2005 roku na wodach somalijskich miało miejsce 19 pirackich napaści. Zasadniczym celem niniejszego artykułu jest odpowiedź na pytanie o przyczyny takiego stanu rzeczy oraz próba stworzenia scenariusza dalszego rozwoju sytuacji na akwenach położonych w rejonie „rogu Afryki”.

Rozpad somalijskiej państwowości

Podstawową przyczyną aktywności pirackiej na wodach oblewających Somalię jest fakt, iż kraj ten już kilkanaście lat temu przestał funkcjonować jako „normalne” państwo, które efektywnie kontroluje swoje terytorium i obszary morskie. Proces „upadku” Somalii był długotrwały i burzliwy.

Niepodległa Somalia powstała w 1960 roku z połączenia obszarów byłej kolonii brytyjskiej (Somali Brytyjskiego) i włoskiej (Somali Włoskiego, będącego od zakończenia II wojny światowej do 1950 roku mandatowym terytorium brytyjskim, następnie zaś terytorium powierniczym Włoch). Po dziewięciu latach niepodległego bytu w Somalii doszło do zamachu stanu zorganizowanego przez młodych oficerów prezentujących prokomunistyczne postawy. Władzę przejął Mohammed Siad Barre. Przekształcił on Somalię w monopartyjną dyktaturę marksistowską, nawiązał stosunki z ZSRR i ChRL, otworzył somalijskie porty dla radzieckich okrętów, przyjął liczną grupę doradców z bloku wschodniego. Postawa taka nie przyniosła mu jednak stabilnego wsparcia ze strony bloku komunistycznego. Po obaleniu cesarstwa w Etiopii ZSRR, nie mogąc wspierać jednocześnie dwóch, tradycyjnie skłóconych ze sobą państw, dokonał „odwrócenia sojuszy”, przenosząc poparcie na Etiopię. Przejawem tego był m.in. udział po stronie

etiopskiej około 10 000 żołnierzy kubańskich dowodzonych od szczebla batalionu wzwyz przez radzieckich oficerów w tak zwanej wojnie ogadeńskiej¹.

Barre zmuszony był wówczas zmienić prowadzoną politykę zagraniczną. Wytworzyła się wówczas niezwykła jak na warunki zimnej wojny sytuacja, w której Somalia, określająca się mianem „państwa socjalistycznego”, zantagonizowana była z całym blokiem radzieckim, a cieszyła się poparciem Stanów Zjednoczonych i zachowawczych monarchii naftowych basenu Zatoki Perskiej. Poprawa stosunków z USA szybko objęła sferę wojskową. Od 1980 roku, w zamian długofalową pomoc wojskową i gospodarczą, US Navy mogła korzystać z portu w Berberze.

Przegrana wojna o Ogaden zachwiała pozycję Barre. Partyzantka antyrządowa zaczęła się aktywizować na początku lat osiemdziesiątych, a w połowie dekady z dużym rozmachem rozpoczęła działania zbrojne. Pod koniec lat osiemdziesiątych władza Barre ograniczała się w praktyce do stolicy kraju, Mogadyszu, i najbliższej okolicy. Dodatkowo pozycję prezydenta osłabiło zerwanie pod koniec lat osiemdziesiątych stosunków między Mogadyszu a Waszyngtonem. Wraz z zakończeniem zimnej wojny pozycja w „rogu Afryki”, utrzymywana kosztem popierania komunistycznej dyktatury, stała się dla Amerykanów zbędna. W grudniu 1990 r. siły powstańcze przystąpiły do oblężenia stolicy,

¹ Konflikt o Ogaden rozpoczął się na początku lat sześćdziesiątych, po uzyskaniu niepodległości przez Somalię, kiedy zaczęła ona zgłaszać pretensje do zamieszkałych w większości przez Somalów obszarów sąsiedniej Etiopii. Na początku 1964 r. doszło do szeregu starć granicznych, zaś 7 lutego oddziały armii somalijskiej wkroczyły do Ogadenu. Mediacja podjęta przez Organizację Jedności Afrykańskiej (OJA) doprowadziła wówczas do zażegnania konfliktu. Somalia zmieniła wówczas taktykę. Na spornym terytorium powstał wspierany z zewnątrz Front Wyzwolenia Somalii Zachodniej. Do roku 1977 partyzanci nie przejawiali większej aktywności. Jednakże gdy głód wywołany klęską suszy w 1976 – 1977 r. spowodował narastanie oporu przeciwko etiopskiej dyktaturze Hajle Marjama Mengystu uaktywniły się również secesjonistyczne ugrupowania etiopskich Somalów. Wobec słabości przeciwnika Somalia postanowiła wyzyskać sytuację i anektować sporne terytorium. Do działań włączono oddziały regularnej armii. Działania sił somalijskich rozpoczęły się w lipcu 1977 r. W pierwszym etapie wojny wojska somalijskie zajęły około 90% terytorium Ogadenu, osiągając cele wojny. Zaistniała sytuacja zaniepokoiła rezydującą w Addis Abebie radziecką misję wojskową. Utrata Ogadenu mogła doprowadzić do kolejnego przewrotu w Etiopii i w konsekwencji do utraty zdobytych przez Moskwę wpływów w regionie. Zaistniała zatem konieczność udzielenia wsparcia reżymowi Mengystu. W Moskwie narodziła się koncepcja wprowadzenia do walki wojsk kubańskich. Plan zakładał przerzucenie radzieckim transportem lotniczym uzbrojonych jedynie w broń strzelecką żołnierzy kubańskich z Angoli i Mozambiku do Etiopii. Równoległe drogą morską i powietrzną zamierzano przerzucić ciężki sprzęt, głównie z ZSRR. Operację rozpoczęto w listopadzie 1977 r. Do końca grudnia w Etiopii znalazło się 17 tys. Kubańczyków oraz 800–1000 radzieckich wojskowych, którzy stanowili wyższą kadre dowódczą „sił internacjonalistycznych”. Kontyngent kubański zorganizowany został w 6 brygad piechoty zmotoryzowanej i brygadę pancerną. Prócz wojsk kubańskich w działaniach ofensywnych użyto 19 brygad etiopskich. 24 stycznia 1978 r. wojska kubańsko-etioipskie rozpoczęły natarcie w północnym Ogadenie. Zaskoczeni Somalijszczy stawali słaby opór. Do 2 lutego Somalijszczy odrzuceni zostali w północnym Ogadenie na 50–60 km ku swoim granicom, a do początku marca przeciwnik został wyparty ze spornego obszaru. W takiej sytuacji 9 marca rząd Somalii ogłosił, że wycofuje swoje wojska z Ogadenu. Pobitym wojskom towarzyszyło około 1.5 mln uchodźców – Somalów ogadeńskich obawiających się zemsty zwycięzców.

która po czterech tygodniach walk padła. Prezydent zbiegł, znajdując schronienie w swojej rodzinnej prowincji położonej na południu Somalii.

Pozbawienie władzy Mahmeda Siada Barre oznaczało początek rozpadu Somalii. Zjednoczona dotąd opozycja rozpoczęła walkę o władzę. Przybrała ona formę permanentnej wojny domowej prowadzonej przez ugrupowania klanowe, której nie zdołała przerwać nawet interwencja międzynarodowa (1992–1995).

Obecnie kraj podzielony jest na kilka stref. Na północy względnie stabilna sytuacja panuje w tak zwanym Somalilandzie (dawne Somali Brytyjskie), który w 1991 r. ogłosił niepodległość². Na północnym wschodzie, korzystając z wzorca Somalilandu, przywódcy plemienni ogłosili powstanie Pountlandu, zaś plemiona górskie wschodniego pogranicza utworzyły federację zwaną Hiraland. Należy podkreślić, że jednolity etnicznie Pountland (plemię Darodów) dąży do oderwania wschodniej części terytorium Somalilandu. Południowe rejony kraju, wzdłuż granicy z Kenią, kontrolowane są przez ugrupowania fundamentalistów islamskich. Najbardziej niestabilna sytuacja panuje w centrum byłej Somalii, gdzie frakcje klanu Hawije rywalizują o kontrolę nad stolicą (Mogadiszu) oraz w rejonie portu Kisimaju, będącego również obiektem rywalizacji rozmaitych ugrupowań zbrojnych. Obecnie wydaje się, że siły klanu, zjednoczone w szeregach radykalnej organizacji islamskiej Al-Ittihad al-Islami (AIAI), przeszły do ofensywy. Udało im się zająć Kisimaju i port Merka oraz wzmocnić swe wpływy i rejonach północno-zachodnich i północnych.

Sytuację dodatkowo komplikuje rywalizacja egipsko-etiopska o podział wód Nilu. Poprzez zdobycie silnej pozycji w Somalii Kair usiłuje zmusić Etiopię do zarzucenia projektów zagospodarowania rzeki. W odwecie Addis Abeba rozpoczęła w 1997 roku interwencję zbrojną w Somalii, by zniszczyć bazy partyzantów islamskich destabilizujących sytuację w przygranicznej prowincji Ogaden. W związku z powyższym po wybuchu wojny etiopsko-erytrejskiej islamiści somalijscy (dysponujący poparciem erytrejskim) wsparli ruch opozycyjny w etiopskim Oromo. W 1999 roku Etiopia przeprowadziła ekspedycję wojskową przeciwko kontrolującemu centrum kraju klanowi Hawije i wspierającym go islamistom, zadając im ciężkie straty i zdobywając miasto Al-Bajda, które przekazano sojuszniczemu ugrupowaniu somalijskiemu.

Obecnie na obszarze byłej Somalii panuje polityczny i wojskowy pat. Należy podkreślić, że somalijskie ugrupowania fundamentalistyczne są ściśle związane

² Por. Map of Republic of Somaliland, <http://www.somaliland.org/somaliland.asp>, 10.03.2006.

z Al-Kaidą, a kraj uważany jest za miejsce potencjalnego schronienia członków tej organizacji, którzy zdołali wydostać się z Afganistanu.

W sierpniu 2000 roku doszło wprawdzie do konferencji pokojowej w Dżibuti, na której starszyzna klanowa wyłoniła prezydenta – Salada Hasasna Abdikassima, jednak w ciągu trzech kolejnych lat nie wykazał się on żadnymi sukcesami w zakresie odbudowy i reintegracji kraju. Jesienią 2002 roku w Kenii rozpoczęła się kolejna, 14 już konferencja poświęcona przywróceniu pokoju w Somalii oraz odbudowie integralności terytorialnej tego kraju. Została ona zorganizowana pod auspicjami Międzyrządowego Forum do Spraw Rozwoju (IGAD– Intergovernmental Authority on Development) oraz prezydenta Kenii Mwai Kibaki. Zakończyły się one fiaskiem. W następstwie tego w kwietniu 2003 roku w Somalilandzie odbyły się pierwsze wybory prezydenckie. Kolejna tura rozmów pokojowych zainicjowana w Kenii, w styczniu 2004 roku, zakończyła się w sierpniu wyłonieniem tymczasowego parlamentu.

W tym samym miesiącu parlament wybrał Abdullaha Yusufa na urząd prezydenta, a w grudniu zaakceptował Ali Mohammeda Ghedi jako premiera. Próby przeniesienia struktur władzy na rodzimy grunt zakończyły się jednak niepowodzeniem. W maju 2005 roku premier uniknął zamachu zorganizowanego na niego w Mogadiszu, w związku z czym dopiero w czerwcu zaczęto przenosić z Kenii do stoicy Somalii pierwsze funkcjonujące na emigracji instytucje. W listopadzie premier przeżył kolejny zamach na swoje życie, a w styczniu 2006 roku prezydent i przewodniczący parlamentu Sharif Hassan Sheikh Adan porozumeli się, co do tego, iż legislatura powinna w końcu przenieść się z Kenii do ojczyzny. Droga do stabilizacji i budowy efektywnych struktur państwowych jest więc jeszcze bardzo długa. Wybrzeżem władają i władać będą nadal lokalni warlordowie szukający również łatwego zarobku na morzu. Zdają sobie z tego sprawę również nowi przywódcy, wzywając – jak na przykład prezydent Abdullahi Yusuf, wspólnotę międzynarodową do udzielenia Somalii wszechstronnego poparcia, z wydzieleniem sił do patrolowania akwenów przybrzeżnych włącznie. W styczniu 2006 r. w mieście Baidoa zebrał się po raz pierwszy w ojczyźnie tymczasowy parlament somalijski³.

³ Timeline: Somalia, http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/country_profiles/1072611.stm, 07.03.2006.

Czynnik tsunami

Po zaniku centralnego rządu Somalii władzę nad krajem przejęli lokalni *warlordowie* utrzymujący ją nieprzerwanie nawet w czasie międzynarodowej interwencji. Już wówczas część z nich zajęła się piractwem atakując statki nawigujące na przybrzeżnych wodach. Firmy armatorskie odpowiedziały na wzrost zagrożenia odsunięciem szlaków żeglugowych od wybrzeża. Statkom o prędkości mniejszej niż 20 węzłów zalecono utrzymywanie dystansu co najmniej 100 mil morskich od brzegu, a jednostkom szybszym minimum 60 mil. Ponieważ Somalia przestała prowadzić międzynarodową wymianę handlową rozwiązanie takie było możliwe do wdrożenia. Upraszczając sprawę – żadna z uznanych firm żeglugowych nie miała żadnego interesu w tym, by kierować swoje statki na tamtejsze wody. Na akwenach przybrzeżnych pozostały jedynie jednostki rybackie i uprawiające lokalny kabotaż, należące do przywódców klanowych, bądź płacące im haracz.

W grudniu 2004 roku południowo-zachodnia część Somali nawiedzona została przez katastrofalne tsunami. Zginęło wówczas około 300 osób, poważne były również straty materialne. W aspekcie piractwa fakt ten miał nader istotne następstwa. Po pierwsze zniszczeniu uległo około 2 400 rozbitych, zatopionych, bądź zniszczonych w inny sposób łodzi rybackich. Przyjmując, że załogę każdej z nich stanowiło przeciętnie pięciu obciążonych rodzinami rybaków, oznacza to, że podstawę utrzymania utraciło około 40 000 – 60 000 osób. Tsunami doprowadziło zatem do utraty przez społeczności rybackie podstaw egzystencji. Skokowa zwiększyła się liczba ludzi skazanych na nędzarską egzystencję, zdeterminowanych, a jednocześnie obeznanych z morzem i dysponujących sporym doświadczeniem żeglarskim. Trudno o skuteczniejszy *zaczyn* do powstawania nowych pirackich gangów i lepszych *rekrutów* dla grup już parających się rozbojem na morzu⁴.

Na marginesie wspomnieć można, że organizacje humanitarne przyjęły wobec społeczności rybackich dotkniętych katastrofą trudny do zrozumienia algorytm postępowania. Pomoc dedykowana jest mianowicie głównie osobom, które utraciły domy (!!), a społeczność międzynarodowa zadawała się z reguły dostarczaniem żywności. Leczy się więc objawy, podczas gdy rzeczywiste rozwiązanie problemów ofiar kataklizmu sprowadza się do odtworzenia lokalnego rybołówstwa przybrzeżnego.

⁴ Somalia's dangerous waters, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/4283396.stm>, 04.02.2006

Aktywność rozmaitych agend i organizacji humanitarnych usiłujących nieść pomoc ofiarom tsunami doprowadziła do zwiększenia intensywności ruchu statków u wybrzeży Somalii. Początkowo były to działania doraźne, ale obecnie wdrażane są programy długoterminowe wymagające stabilnego zasilania z zewnątrz. To zaś wymusza prowadzenie nawigacji na *pirackich wodach*. W pewnym uproszczeniu można stwierdzić, że przez ostatnie kilka lat akweny okalające somalijskie wybrzeża były z punktu widzenia żeglugi handlowej *pustynią*. Jednostki bezpośrednio lub pośrednio związane z działaniami pomocowymi sytuację tę zmieniły, co natychmiast wykorzystane zostało przez piratów⁵.

Napady na statki *Semlow* i *Seabourn Spirit*

Pierwszy dobrze udokumentowany przypadek napadu na statek wyczarterowany przez organizację humanitarną miał miejsce 27 czerwca 2005 roku. Piraci zajęli wówczas statek *Semlow*, idący z Mombassy w Kenii do Bosasso w Somalilandzie. Jednostka, należąca do kenijskiego armatora Motaku Shipping Agency, a podnosząca banderę St. Vincent i Grenadyn, obsadzona przez dziesięcioosobową załogę (kapitana ze Sri Lanki, mechanika z Tanzanii i ośmiu kenijskich marynarzy), przewoziła 937 ton ryżu, który stanowił pomoc Japonii i RFN dla ofiar tsunami. Jednostkę wyczarterowali pracownicy programu ONZ noszącego nazwę World Food Program⁶.

Semlow osiągnął bez przeszkód akwen leżący między Haradhere i Hoyo (około 300 km na północny wschód od Mogadiszu). Tam do jednostki podeszła uzbrojona, szybka łódź motorowa. Jej załoga, strzałami przed dziób groźbą ostrzelania jednostki, wymusiła na kapitanie zatrzymanie statku. Następnie piraci weszli na pokład *Semlowa* i skierowali statek ku wybrzeżu. Początkowo sprawcy uprowadzenia *Semlowa* domagali się 500 000 USD za uwolnienie załogi, ale ostatecznie zgodzili się zwolnić marynarzy poprzestając na zatrzymaniu ładunku ryżu. Zanim jednak do tego doszło piraci posłużyli się *przem* podczas ataku na egipski frachtowiec *Ibnu Batuta*, transportujący cement do El-Maan⁷.

W następnych miesiącach ofiarą somalijskich piratów padło kilkanaście innych statków, a w tej liczbie wspomniany już motorowiec egipski *Ibnu Batuta* (przetrzymywany między 26 września a 3 października), motorowiec *Miltzow* (12-14 października), frachtowiec *Toregelow* (zajęty 8 października)⁸. Prócz tego piraci zajęli co najmniej cztery

⁵ Pirates hijack ship off Somalia, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/4363344.stm>, 04.03.2006

⁶ Food Relief Ship to Somalia Hijacked. UN Suspends Aid, <http://www.ens-newswire.com/ens/jul2005/2005-07-07-02.asp>, 12.02.2006.

⁷ Chronology: Mv Semlow, http://www.coordmarenoire.net/article.php?id_article=2348, 10.02.2006.

⁸ Pirates hijack ship off Somalia, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/4363344.stm>, 10.02.2006.

statki rybackie bandery Republiki Chin (Tajwanu), z których pierwszy uwolniony został pod koniec stycznia 2006 roku⁹.

5 listopada 2005 roku piraci zaatakowali luksusowy statek wycieczkowy *Seabourn Spirit*¹⁰. Po raz pierwszy sprawcy podjęli próbę zajęcia jednostki tak dużej, potencjalnie tak – z ich punktu widzenia – wartościowej i manewrującej w znacznym oddaleniu od brzegu. Statek, który znalazł się w niebezpieczeństwie należy do Seabourn Cruise Line – jednego z niewielu przedsiębiorstw armatorskich eksploatujących tak zwane *megajachty* – wycieczkowe o bardzo wysokim standardzie. Sprawcy napadu liczyć więc mogli na bogaty łup na pokładzie i kolosalne okupy za pojmanych zakładników.

Zajście rozegrało się około 160 km od wybrzeża Somalii. *Seabourn Spirit* szedł wówczas z Aleksandrii w Egipcie do Mombassy w Kenii. Do wycieczkowca podeszły dwie szybkie łodzie motorowe obsadzone przez kilkunastu mężczyzn dysponujących bronią automatyczną i granatnikami przeciwpancernymi. Otworzywszy ogień do statku usiłowali oni zmusić załogę do zastopowania maszyn, co umożliwiłoby im wdarcie się na pokład. Norweski kapitan zdawał sobie jednak sprawę, że byłoby to najgorsze z możliwych rozwiązań. Miał zatrzymać jednostkę, zwiększył on prędkość do maksymalnej i położył swój statek na kurs kolizyjny z jedną z łodzi. Piraci nie spodziewali się takiego przebiegu wydarzeń i unikając staranowania przez stosunkowo szybką i zwrotną jednostkę oddalili się na kilkaset metrów od burt *Seabourn Spirit*. Dało to kapitanowi czas na kolejną zmianę kursu – wycieczkowiec z pełną prędkością ruszył na wschód. Jednocześnie pracownicy ochrony wchodzący w skład załogi (byli żołnierze regimentów Gurkhów armii brytyjskiej) obsadzili urządzenia obronne statku. Ochrona nie miała broni palnej lecz zaawansowane technologicznie środki akustyczne – tak zwane Long Range Acoustic Devices (LRAD)¹¹. Kiedy piraci ruszyli w pogoń za statkiem

⁹ Somali pirates release Taiwanese ship, <http://www.sciencedaily.com/upi/index.php?feed=TopNew&article=UPI-1-20060126-22390800-bc-somalia-pirates.xml>, 11.03.2006.

¹⁰ *Seabourn Spirit* zwodowany został 1 listopada 1989 roku w stoczni Schichau Seebeckwerft w Bremerhaven. Jego pojemność brutto wynosi 9 978 RT, długość 134.1 m, a szerokość 19.2 m, zanurzenie 5.2 m. Załoga liczy 160 osób. Na jednostce przygotowano zaledwie 200 miejsc pasażerskich. Cztery statki Seabourn Cruise Line (*Seabourn Sun*, *Seabourn Pride*, *Seabourn Spirit* i *Seabourn*) obsadzone są w większości, co w tej branży jest unikatem, przez europejskie załogi. Goście korzystać mogą między innymi z basenu, trzech jacuzzi, salonu piękności, fitness center, kasyna. Podczas głównego posiłku obowiązują stroje wieczorowe. Statek zarejestrowany jest na Wyspach Bahama. Seabourn Cruise Line, <http://www.seabourn.com/>, 11.03.2006.

¹¹ Użyte przez załogę zaatakowanego system obronny powstał w wyniku zainicjowania kilka lat temu panelu projektów ukierunkowanych na stworzenie broni *nieśmiertelności* (non lethal weapon). LRAD to dzieło American Technology Corporation z San Diego w Kalifornii. Początkowo opracowywano system umożliwiający rozpraszanie tłumy, nie wymagający bezpośredniej konfrontacji funkcjonariuszy z demonstrantami. Później znaleziono dla niego inne zastosowania. Emitery systemu ważą po około 20 kg i mają po 83 cm średnicy. Służą one do generowania w sektorze 15-30° dźwięku wysokiej częstotliwości

obezwładnieni zostali emitowanymi kierunkowo dźwiękami o wysokiej częstotliwości. Raną od odłamka granatu wystrzelonego z granatnika przeciwpancernego RPG 7 odniósł wówczas jeden z Gurkhów, obsługujący rufowy emiter¹².

Kapitan statku już na początku incydentu rozpoczął wzywanie pomocy. Jego sygnał alarmowy odebrał amerykański niszczyciel *Gonzales* i z pełną prędkością ruszył w rejon incydentu. Amerykanie przybyli jednak zbyt późno by przechwycić sprawców napadu. Pirotechnik z załogi okrętu rozbroił jednak niewybuch granatu wystrzelonego z granatnika przeciwpancernego, który znaleziono w jednej z kajut wycieczkowca¹³.

Reakcja amerykańska

Atak na wycieczkowiec przeprowadzony w znacznym oddaleniu od wybrzeża potwierdził w sposób całkowicie jednoznaczny pogłoski, że somalijscy piraci operują ze statków – baz, co pozwala im atakować statki oddalone nawet o setki kilometrów od wybrzeża. Takiej sytuacji nie można było tolerować, a decyzję o skierowaniu w zagrożony rejon okrętów podjęła marynarka amerykańska, dysponująca na Oceanie Indyjskim i w Zatoce Perskiej związkem operacyjno-strategicznym noszącym nazwę 5. Floty

o energii 1000 W/m². Takie natężenie może trwale uszkodzić słuch. Zasięg urządzenia wynosi maksymalnie 500 m, a w odległości 300 m od emitera natężenie dźwięku wynosi 105 dB. Jeżeli ludzie znajdują się w odległości mniejszej niż 90 m od emitera generowany przezeń dźwięk powoduje tak dotkliwy ból, że zdarzały się wypadki utraty przytomności. Sytuacja taka wyklucza jakiegokolwiek celowe działanie. Ocenia się, że podobny efekt osiągany jest jeszcze w odległości 270 m od emitera. Początkowo miał być to sprzęt o policyjnym generalnie zastosowaniu, ale po zamachu na USS *Cole* w Adenie zainteresowała się nim marynarka amerykańska. LRAD stosowany jest obecnie na jednostkach patrolowych typu Sirocco, na fregatach, niszczycielach i krążownikach, przede wszystkim operujących w rejonach, gdzie występuje zagrożenie samobójczym atakiem (przeprowadzonym głównie przy użyciu łodzi wybuchowych). Wojska lądowe używają urządzeń LRAD (oraz mniejszych zestawów MRAD – medium range acoustic device) instalowanych na samochodach terenowych. W praktyce opisywany sprzęt został zastosowany w Bagdadzie, Faludży i innych regionach Iraku. Ocenia się, że 3. pułk kawalerii (pancernej) oraz 3. Dywizja Piechoty otrzymały zestawy obu typów o łącznej wartości ponad 600 000 USD. Policja amerykańska posłużyła się podobnym sprzętem do rozproszenia demonstrantów usiłujących zakłócić przebieg Krajowej Konwencji Partii Republikańskiej w Nowym Jorku w roku 2004. LRAD dostępne jest już na rynku cywilnym, o czym świadczy użycie go przez załogę *Seabourn Spirit* Przypadek *Seabourn Spirit* jest jednym z pierwszych dobrze udokumentowanych przykładów zastosowania systemu LRAD do celów innych niż policyjne. Wcześniejsze przykłady użycia tych urządzeń w Iraku nie były – ze zrozumiałych przyczyn – upowszechniane. Wydaje się, że środki akustyczne dzięki umiarkowanej cenie i względnie prostej obsłudze mogą stworzyć interesującą możliwość wzmocnienia ochrony statków handlowych eksploatowanych na niebezpiecznych wodach. Stanowią one *trzecią drogę* między bronią palną, a takimi środkami jak obrona jednostek za pomocą wody pod ciśnieniem miotanej z węży przeciwpożarowych (co niekiedy zalecane jest załogom obecnie). Long Range Acoustic Device – LRAD, <http://www.defense-update.com/products/1/LRAD.htm>, 15.02.2006; LRAD Increasingly Utilized for Critical Infrastructure Force Protection and Military Operations Other Than War, http://www.atcsd.com/PressReleases/08_26_04.html, 15.02.2006.

¹² A. Blenford, Cruise lines turn to sonic weapon, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/4418748.stm>, 02.02.2006.

¹³ EODMU 8 Removes Inert RPG Remnant from Cruise Liner, http://www.news.navy.mil/search/display.asp?story_id=20930, 14.02.2006.

(dowództwo dyslokowane jest w Manamie, Bahrajn). Stosunkowo szybko przyniosło to zamierzony efekt¹⁴.

Kierując się informacjami przekazanymi przez monitorujące piractwo w skali globalnej International Maritime Bureau w Kuala Lumpur Amerykanie namierzili podejrzaną jednostkę. Pierwsze informacje o niej dostarczył kapitan motorowca bandery Wysp Bahama *Delta Ranger*, który zdołał umknąć atakującym go piratom. Wydarzyło się to około 300 km od wybrzeża. Była to tubylcza dhow holująca dwie mniejsze łodzie wyposażone w potężne silniki zaburtowe. Do jej przechwycenia wyznaczono niszczyciel rakietowy *Winston S. Churchill* typu Arleigh Burke. Okręt spoza horyzontu śledził podejrzaną jednostkę, a 21 stycznia w godzinach rannych otrzymał rozkaz zatrzymania go. O 0803 podjęto bezowocną próbę nawiązania z dhow łączności radiowej. Wobec powyższego niszczyciel rozpoczął agresywne manewrowanie wokół ściganej jednostki by zmusić ją do zastopowania maszyn. Nie przyniosło to rezultatu. W takiej sytuacji o 1121 Churchill oddał z armaty kalibru 127 mm strzał ostrzegawczy przed dziób. Dopiero wówczas dhow położył się w dryf. Statek nadal odmawiał jednak nawiązania łączności radiowej. Wymuszono to dopiero drugim strzałem ostrzegawczym¹⁵.

Dryfująca jednostka została następnie obsadzona przez grupę abordażową z niszczyciela. Amerykanie byli początkowo zaskoczeni liczebnością załogi. Miał kilku ludzi na pokładzie dhow przebywało 16 Hindusów (okazało się później, że to załoga wcześniej zajętego przez piratów statku) i 10 Somalijczyków. Wszystkich ich aresztowano, gdy na statku odkryto dużą liczbę broni automatycznej oraz granatniki przeciwpancerne. Zatrzymanych wyokrętowano w Kenii, gdzie staną przed sądem. Jedna w pirackich band przestała istnieć¹⁶.

Niestety już 22 stycznia piraci dali o sobie ponownie znać uprowadzając frachtowiec obsadzony przez 20 osobową załogę. Wydaje się więc, że dla zapewnienia bezpieczeństwa na wodach „rogu Afryki” niezbędna będzie stała obecność zachodnich flot.

Problemy związane ze zwalczaniem piractwa na wodach somalijskich

Analiza rozgrywających się u wybrzeży Somalii wydarzeń skłania do sformułowania kilku wniosków. Założyć można mianowicie, że na międzynarodowe siły morskie spadnie

¹⁴ US Navy captures pirates off Somali coast, http://news.monstersandcritics.com/africa/article_1078186.php
US_Navy_captures_pirates_off_Somali_coast, 02.03.2006.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem.

(powierzony im formalnie lub drogą ustaleń nieformalnych) obowiązek ochrony jednostek z pomocą humanitarną, zwłaszcza tych czarterowanych przez agendy ONZ. Działania te mogą przybrać formę zarówno bezpośredniego konwojowania wskazanych statków jak i prowadzenia działań patrolowych w pasie wód przybrzeżnych. Wysiłki takie przyczynią się zapewne do ograniczenia plagi piractwa, ale z pewnością jej nie zlikwidują. Poza tym w związku z ograniczonym zakresem działań pomocowych będą one miały zapewne charakter periodyczny, a nie systematyczny. *Żegluga wielka* nadal omija zaś somalijskie wody wyznaczając trasy przejścia minimum w odległości 50 mil morskich od wybrzeża.

Rozpatrując problem likwidacji piractwa w rejonie Rogu Afryki stwierdzić trzeba z całą stanowczością, że nie jest to możliwe bez zerwania z praktyką traktowania Somalii jako normalnego podmiotu stosunków międzynarodowych, z takimi atrybutami jak wody terytorialne i suwerenna przestrzeń powietrzna. Przeciwdziałanie rozbojowi wymaga prowadzenia ustawicznego patrolowania i konsekwentnego niszczenia pirackich jednostek nie tylko na morzu otwartym, ale przede wszystkim w obrębie zamkniętych dotąd dla sił międzynarodowych wód terytorialnych (będących dotąd dla przestępców swoistym sanktuarium). Kolejną kwestią jest niszczenie baz pirackich na wybrzeżu. Wejście na ląd oznaczałoby groźbę ponownego uwikłania się w przewlekły konflikt wewnętrzny, czego wszyscy uczestnicy gry międzynarodowej posiadający swoje interesy w „rogu Afryki” starają się uniknąć.

Wobec wstrzeźliwości wykazywanej przez mocarstwa morskie w kwestii włączenia się w walkę z piractwem na wodach somalijskich, w wynikającej z rozmaitych zagrożeń politycznych i wojskowych z tym związanym, sięgnięto po inne narzędzie niż siły państwowe. Prezydent Somalii Abdullahi Yusuf ogłosił mianowicie, że rząd centralny podpisał umowy (według nieoficjalnych danych opiewające na 50 mln USD) z amerykańskimi podmiotami *świadczącymi usługi w zakresie bezpieczeństwa*, a dotyczące zwalczania piractwa. Zadanie to spadło więc nie na floty państwowe, lecz na Private Military Contractors (PMC)¹⁷. Używając leksyki z przed lat kilkadziesiąt stwierdzić więc można, że z piratami walczyć mają amerykańscy korsarze, na somalijskim żołądzu. Co interesujące, czynniki rządowe stwierdziły, że środki na opłacenie *zagranicznych specjalistów* pochodzić będą z *zaprzyjaźnionych krajów*. Nie jest więc wykluczone, że państwa którym z przyczyn politycznych niezręcznie byłoby kierować na wody Somalii swoje okręty, lub podpisywać bezpośrednio kontrakty z PMC właśnie w ten sposób,

¹⁷ US firm to fight Somali pirates, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/4471536.stm>. 17.12.2005.

poprzez subsydiowanie władz w Mogadiszu dotacjami celowymi, rozwiązać chcą problem morskiej przemocy.

Środowiska armatorskie nastawione są jednak do całego przedsięwzięcia sceptycznie, twierdząc że skutecznie mogą przeciwdziałać piractwu jedynie patrole wydzielone przez US. Navy i floty państw zachodniej Europy.

Według ujawnionych informacji kontrakt zawarty między tymczasowym rządem somalijskim a firmą Toccat Marine Security Inc. Nie odnosi się w sposób prosty do zwalczania piractwa, lecz zakłada, iż amerykańscy instruktorzy szkolić będą straż wybrzeża i inne morskie formacje bezpieczeństwa. Zdaniem specjalistów pod formułą tą kryje się jednak również aktywne zwalczanie przemocy na morzu ¹⁸.

Fenomen piractwa somalijskiego jest głęboko osadzony w politycznych dziejach regionu oraz panujących tam realiach politycznych i społecznych. Nie jest to chwilowa aberracja czy *rakowa narośl*, lecz konsekwencja trwającego kilkadziesiąt lat bezrządu i katastrofalnych warunków życia ludności. Obecnie społeczność międzynarodowa zmuszona została do podjęcia pewnych działań ukierunkowanych na ograniczenie najbardziej palących następstw rozkwitu piractwa. Sądzić można, że okresowe patrole amerykańskich i europejskich flot ograniczą skalę zagrożenia, podobnie zresztą jak działania *contractosów* z Top Cat Marine Security. Tak długo jak nie rozwiązany zostanie problem pierwotnych przyczyn renesansu piractwa na wodach somalijskich, tak długo zjawisko to będzie się odnawiać. Nic zaś nie wskazuje na to by mocarstwa morskie przejawiały choćby cień woli ukierunkowanej na eliminację źródeł opisywanego zjawiska.

Bardzo poważne wątpliwości budzi też powierzanie zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na wodach somalijskich podmiotowi prywatnemu. Wszak zjawisko dynamicznego rozwoju prywatnych firm militarnych postrzegane jest na różne sposoby. Na ogół eksponuje się pozytywne aspekty ich działalności, mówiąc i pisząc o niższych niż w przypadku formacji państwowych kosztach ich działań, dużej dyspozycyjności, elastyczności i mobilności. Często podkreślane jest, wspomniane już wcześniej, niewielkie ryzyko polityczne zaangażowania w konflikt *civil contractors*. Najbardziej zagorzali orędownicy *prywatnych armii* domagają się wręcz by zastąpiły one

¹⁸ Top Cat Marine Security and President Abdullahi Yusuf of Somalia reach agreement to establish new Somalia Coast Guard and Security Forces, http://www.topcatmarinesecurity.com/tcms_pr6.html. 02.02.2006.

nie do końca wydolne siły międzynarodowe w operacjach humanitarnych oraz wymuszania i przywracania pokoju. W ten sposób owe współczesne najemne kompanie miałyby odegrać ważny, stabilizujący wpływ na sytuację międzynarodową.

Wśród negatywów wymieniane są na ogół wątpliwości natury prawnej oraz fakt, że działalność prezentowanych firm jest faktyczną rehabilitacją tak gromko potępianego najemnictwa.

Tymczasem na całe zagadnienie należy spojrzeć szerzej. Powstanie i rozwój *Private Military Companies* jest jednym z najpoważniejszych przejawów postępującego osłabiania państwa. Owa fundamentalna we współczesnych stosunkach międzynarodowych organizacja polityczna sukcesywnie traci swe atrybuty. Obecnie zjawisko to rozszerzyło się również na obszary morskie.

Recenzja: kpt. ż.w. prof. dr Daniel Duda

SPÓR O WYSPY SPRATLY JAKO WĘZŁOWY PROBLEM BEZPIECZEŃSTWA MIĘDZYNARODOWEGO W BASENIE MORZA POŁUDNIOWOCHIŃSKIEGO

Morze Południowochińskie jest obecnie obszarem rywalizacji między najważniejszymi (z wyjątkiem Indonezji) państwami regionu. Swoistą egzemplifikacją tego stanu rzeczy są spór dotyczący przynależności państwowej Wysp Spratly, do których roszczenia zgłaszają Chińska Republika Ludowa, Wietnam, a także Republika Chin (Tajwan), Maleszja, Filipiny i Brunei. Pokojowym rozwiązaniem sporu zainteresowane są w bardzo poważnym stopniu Japonia i Republika Korei oraz Australia, Indonezja, a także Stany Zjednoczone.

Przedmiot, przebieg i stan obecny sporu

Archipelag Spratly składa się z około 170 wysp, wysepek, raf koralowych i ławic rozrzuconych na powierzchni ponad 160 000 - 180 000 km kwadratowych. Ogólna powierzchnia lądów wynosi około 10 km kwadratowych¹. Roszczenie poszczególnych uczestników sporu mają różny zasięg. Obecnie można wyróżnić dwie grupy państw zgłaszających pretensje do obszarów Spratly:

- Chińska Republika Ludowa, Republika Chin i Wietnam roszcujące sobie prawa do **całego archipelagu,**
- Filipiny, Maleszja i Brunei domagają się **jedynie jego części (poszczególnych wysp, grup wysp bądź atoli).**

¹ J. Rowiński, Spory graniczne i konflikty terytorialne w Azji Wschodniej na przełomie XXI wieku, w: Azja Wschodnia na przełomie XX i XXI wieku. Stosunki międzynarodowe i gospodarcze, Warszawa 2004, s.148. Podkreślić przy tym trzeba, że w dostępnych publikacjach występują przy tym duże rozbieżności dotyczące zarówno ogólnej ilości wysp, lądowej powierzchni archipelagu oraz powierzchni akwenu, na jakim jest on rozrzucony. Na przykład serwis internetowy CIA World Factbook mówi o 100 wyspach i rafach, o łącznej powierzchni 5 km kwadratowych rozrzuconych na akwenie wielkości 410 000 km kwadratowych. Por. CIA World Faktbook, Spratly Ilands, <http://www.cia.gov/cia/publications/factbook/geos/pg.html>, 12.05.2006; z kolei w serwisie GlobalSecurity.org znaleźć można informację o ponad 200 wyspach, przy pozostałych danych jak w cytowanej pracy Rowińskiego. Por. GlobalSecurity.org, Spratly Islands, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly.htm>, 12.05.2006.

„Nowożytnie” dzieje Spratly zaczęły się stosunkowo późno. W 1933 roku archipelag uznany za „ziemię niczyją” (terra nullius) zaanektowała Francja. Podczas II wojny światowej archipelag został zajęty przez siły zbrojne Cesarstwa Japonii, a japońska marynarka wojenna zorganizowała na wyspie Itu Abu bazę okrętów podwodnych. Już wówczas ujawniło się wyjątkowo znaczenie geostrategiczne archipelagu – dla Japończyków stanowił on bazę etapową dla zbiornikowców transportujących ropę z ówczesnych Indii Holenderskich (obecna Indonezja) do metropolii.

Po zakończeniu II wojny światowej doszło do zasadniczej zmiany układu sił w regionie. Chińska wojna domowa zakończyła się porażką Kuomintangi i ewakuacją jego niedobitków na Tajwan, a zwycięscy komuniści proklamowali powstanie Chińskiej Republiki Ludowej. Francja zmuszona została do porzuceniu nadziei na odbudowę indochińskiego imperium i ostatecznie wycofała się z Azji Południowo-Wschodniej. Dwa państwa wietnamskie pozostawały jednak w stanie permanentnego konfliktu wpisującego się w oś zimnowojennej rywalizacji antagonistycznych bloków polityczno – wojskowych. Niepodległość uzyskały Filipiny, po długim okresie przejściowym od brytyjskiej kurateli uwolniła się Maleszja, w roku 1984 do grona suwerennych podmiotów stosunków międzynarodowych dołączył sułtanat Brunei. Wszystkie wymienione wydarzenia miały istotny wpływ na przebieg sporu.

Po kapitulacji Japonii wojska Republiki Chińskiej zajęły największą i najważniejszą w całym archipelagu wyspę Itu Abu, która mimo porażki Kuomintangu w wojnie domowej nadal pozostaje w ich rękach. Chińska Republika Ludowa włączyła się do sporu w 1950 roku, kiedy to jej siły zbrojne zajęły terytorium Specjalnego Obszaru Administracyjnego Hainan, którego częścią miały być wyspy Spratly. Dopiero jednak w latach osiemdziesiątych, po wzmocnieniu swych sił morskich, Pekin podjął aktywne działania w tym rejonie. Obecnie garnizony Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej znajdują się na 10 -12 większych wysepkach i rafach.

Podkreślić należy, że rządy obu państw chińskich (jest to jedna z niewielu sytuacji, w której Tajpei i Pekin mówią jednym głosem) opierają swoje roszczenia na argumentach historycznych. Zdaniem Chińczyków Spratly, podobnie jak Wyspy Paracelskie, zostały odkryte przez żeglarzy z Państwa Środka już w okresie rządów dynastii Han (lata 25-220 naszej ery). Nadano im wówczas chińską nazwę Nansha. W latach 1403-1433 archipelag wizytował siedmiokrotnie Cheng-Ho - urzędnik chiński służący dynastii Ming. W konwencji o delimitacji granicy między Chinami a Tonkinem z 26 czerwca 1887 roku Francja uznała, że Wyspy Paracelskie i Spratly należą do Chin. Wówczas to większą

uwagę poświęcono Wyspom Paracelskim. W latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku w spór o Spratly uwikłała się Francję i Japonia. Co ważne, aneksja francuska przedstawiana jest więc nie jako zajęcie „ziemi niczyjej”, lecz jako jeszcze jeden przejaw brutalnego pogwałcenia przez europejskie mocarstwo kolonialne suwerenności Chin. Japonia po przegraniu wojny zrzekła się wszelkich praw do wysp Spratly, zaś państwa przyjmujące jej kapitulację nie określiły ich przynależności. Chiny przyznając, że są one przeznaczone dla nich ogłosiły w 1946 roku, że Spratly przechodzą pod administrację prowincji Guangdong, a w 1949 wyspy te znalazły się pod zarządem Specjalnego Obszaru Administracyjnego Hainan zorganizowanego w 1950 roku przez ChRL. Prawo Chin do Wysp Spratly popiera zarówno ChRL jak i Republika Chin (Tajwan).

Do roku 1975 podmiotami sporu o wyspy Spratly były dwa państwa wietnamskie (Republika Wietnamu i Demokratyczna Republika Wietnamu). Wraz z podbojem Republiki Wietnamu przez sąsiada z północy oddziały komunistyczne zajęły większość wysp obsadzonych wcześniej przez siły sajgońskie². Obecnie większa część archipelagu (24 z ponad 40 ważniejszych raf i wysepek) pozostaje pod kontrolą Hanoi, jednak wciąż dochodzi do incydentów między okrętami marynarki wietnamskiej i innych państw - w szczególności Chin.

W 1992 roku parlament chiński przyjął Ustawę o morzu terytorialnym, stanowiącą, iż Państwo Środka sprawuje władzę nad cały Morzem Południowochińskim. Dokument ten,

² Chińska Republika Ludowa doskonale wykorzystała jednak konflikt między oboma państwami wietnamskimi i w 1974 zajęła część Wysp Paracelskich, które na podstawie umowy między Francją a Republiką Chin zawartej po zakończeniu II wojny światowej przypadły Francji, po której prawa do nich przejęła Republika Wietnamu. Próba odzyskania straconych pozycji podjęta przez Republikę Wietnamu doprowadziła do potyczki między marynarkami obu stron, która miała miejsce 19 stycznia 1974 roku. W trakcie chaotycznej wymiany ognia stracili eskortowiec *Nhut Ta*, a dwie fregaty odniosły poważne uszkodzenia. Chińczycy utracili ścigacz okrętów podwodnych, zaś trałowiec odniósł uszkodzenia na tyle poważne, że osadzono go na brzegu jednej z wysp. Wobec pojawienia się na horyzoncie chińskich ścigaczy rakietowych Wietnamczycy wycofali się. Siły morskie ChRL obroniły więc stan posiadania i nie zezwoliły Wietnamczykom na obsadzenie wysp garnizonami. Z uwagi na toczącą się wojnę i sojusz z ChRL rząd w Hanoi zbył całe wydarzenie milczeniem, mimo, iż miał świadomość zajęcia przez Chiny obszarów należących do Wietnamu. W roku 1976 siły chińskie zajęły cały archipelag. Kolejnym powodem zatargów chińsko – wietnamskich jest kwestia wytyczenia granicy morskiej w Zatoce Tonkińskiej, gdzie zalegają złoża ropy naftowej i gazu ziemnego. Dla Wietnamu przebieg granicy wiąże się ponadto z bezpieczeństwem Hajfongu – głównego portu kraju. Zamykająca od południowego-wschodu Zatokę Tonkińską chińska wyspa Hajnan ogranicza wszak dostęp do niego. Swoje stanowisko w sprawie przebiegu granicy Wietnam opiera odwołując się do francusko - chińskiej umowy z roku 1887, która wyznaczyła ją kilkadziesiąt kilometrów na zachód od 108° południka. Chiny nie uznają postanowień tego traktatu, uważając go za narzucony przez Francję siłą. Negocjacje na szczeblu rządowym rozpoczęte zostały w połowie lat siedemdziesiątych, jednak aż do początku lat dziewięćdziesiątych nie przyniosły one większych rezultatów. Dopiero w roku 1991 doszło do pewnego postępu w rozmowach i ostatecznie 24 grudnia 2000 roku podpisano pakiet porozumień w sprawie przebiegu granicy morskiej oraz współpracy w dziedzinie rybołówstwa. Jednak, mimo ratyfikowania tych układów przez oba państwa w czerwcu 2004 roku wprowadzanie ich postanowień w życie jest wciąż się opóźnia. Szerzej problematykę antagonizmu chińsko – wietnamskiego oraz krótkotrwałego konfliktu zbrojnego, który państwa te stoczyły omawia: Z. Czarnotta, Z. Morzumański, *Chiny – Wietnam*, Warszawa 1995.

stanowiącym prawdziwy majstersztyk niedopowiedzeń i pośrednich gróźb dopuszcza między innymi możliwość użycia siły w celu obrony chińskiej suwerenności nad spornym archipelagiem. W połączeniu z niezwykle dynamicznym rozwojem chińskiej gospodarki i potencjału militarnego nie są to deklaracje, które można lekceważyć.

Hanoi odrzuca historyczne argumenty Chin, odwołując się do dokumentów, z których wynika, że jako pierwsi wyspy odkryli żeglarze wietnamscy, a w XVII wieku zostały one podporządkowane administracji wietnamskiej, by formalnie stać się częścią Wietnamu w wieku XIX wieku. Hanoi pomija jednak skrupulatnie, że władcy z dynastii Nguyen, którzy umieszczali Spratly na mapach swojego królestwa płacili trybut chińskiej dynastii Qing.

Na potwierdzenie swoich roszczeń Wietnam odwołuje się ponadto do argumentu statusu wysp z okresu francuskiego panowania w Indochinach.

Filipiny włączyły się w spór w 1947 roku, kiedy to władze w Manili wysunęły roszczenia do tak zwanych „nowych południowych wysp”, czyli Spratly. Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych część z nich (nazwana Ziemią Wolności – „Kalayaan”) została zajęta przez filipińskiego przemysłowca Tomasa Colma w celu eksploatacji znajdujących się tam złóż minerałów. W roku 1974 scedował on swoje prawa do tych ziem na rząd Republiki Filipin. W 1979 roku filipińskie władze zdecydowały o włączeniu pięćdziesięciu siedmiu tworów (wysepek, raf, ławic i skał) archipelagu w skład prowincji Palawan, mimo, że znaczna ich część znajdowała się (i znajduje nadal) pod kontrolą Wietnamu oraz Tajwanu. Obecnie Filipiny zajmują około ośmiu ważniejszych wysepek i raf. Dotychczasowe próby zagospodarowania zajętych przez władzę w Manili wysp doprowadziły do zatargów z Hanoi, Tajpej i Pekinem.

W początku lat siedemdziesiątych w konflikt włączyła się również Malezja, która zgłosiła roszczenie w stosunku do kilku (siedmiu) wysepek położonych w południowej części archipelagu. Część z nich została zajęta przez siły zbrojne Malezji w 1983 roku, co wywołało ostre sprzeciwy Wietnamu i Chin. Obecnie władze w Kuala Lumpur zgłaszają pretensje tylko pod adresem Hanoi, które ich zdaniem okupuje terytoria będące integralną częścią Malezji.

Po uzyskaniu niepodległości w roku 1984 kolejną stroną konfliktu stało się Brunei. Sułtanat proklamując wytyczenie wyłącznej strefy ekonomicznej o szerokości 200 mil morskich wszedł w spór z Malezją, zajmującą Louisa Ref oraz Wietnamem, kontrolującym Riffelman Bank, gdyż znalazły się one wewnątrz obszarów morskich Brunei. Sułtanat nie podjął jednak prób dochodzenia swych roszczeń siłą.

Tabela 1. Wybrane incydenty w basenie Morza Południowochińskiego

Rok	Uczestniczące państwa	Opis incydentu
1976	Chińska Republika Ludowa, Demokratyczna Republika Wietnamu	Zajęcie Wysp Paracelskich przez oddziały chińskie
1988	Chińska Republika Ludowa, Demokratyczna Republika Wietnamu	Potyczka okrętów chińskich i wietnamskich w rejonie Johnson Reef należącej do Wysp Spratly. Kilka jednostek wietnamskich zatopiono, zginęło około 70 marynarzy. Poparcia ChRL udzielił Tajwan, deklarując pomoc w obronie chińskiego terytorium przeciwko Wietnamowi
1992	Chińska Republika Ludowa, Demokratyczna Republika Wietnamu	Wietnamskie oskarżenia Chin o rozpoczęcie robot wiertniczych w wietnamskich obszarach morskich na Zatoce Tonkińskiej, zajęcie przez Chiny Da Luc Reef oraz zatrzymanie w okresie czerwiec – wrzesień około 20 wietnamskich statków żeglujących do Hong Kongu
1994	Chińska Republika Ludowa, Demokratyczna Republika Wietnamu	Potyczki w rejonie działek koncesyjnych 133, 134 i 135 na Zatoce Tonkińskiej, uważanych przez oba państwa za część ich wyłącznych stref ekonomicznych
1995	Chińska Republika Ludowa, Republika Filipin	Zajęcie przez Chiny Mischief Reef będącej przedmiotem roszczeń filipińskich. Usunięcie przez siły filipińskie placówki chińskiej i zniszczenia chińskich znaków nawigacyjnych
1995	Tajwan (Republika Chin), Demokratyczna Republika Wietnamu	Ostrzelanie przez artylerię tajwańską wietnamskiego statku zaopatrującego placówki rozmieszczone na Wyspach Spratly
1996	Chińska Republika Ludowa, Republika Filipin	Styczeń – półtoragodzinną wymianą ognia między okrętami chińskimi a filipińskimi w rejonie Campones Island
1997	Chińska Republika Ludowa, Republika Filipin	Usunięcie przez filipińską marynarkę chińskich jednostek rybackich z rejonu Scarborough Shoah, zniszczenie przez filipińskich rybaków posadowionych tam przez Chińczyków znaków nawigacyjnych, wysłanie przez Pekin okrętów w rejon obsadzonych przez siły filipińskie wysp Panata i Kota
1998	Chińska Republika Ludowa, Republika Filipin	Zatrzymanie przez filipińską marynarkę chińskiego statku rybackiego w rejonie Scarborough Shoal.
1998	Republika Filipin, Demokratyczna Republika Wietnamu	Ostrzelanie przez wietnamskich żołnierzy filipińskiego statku rybackiego w rejonie Tennent (Pigeon) Reef.

źródło: Opracowanie własne według: Military Clashes in the South China Sea, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly-clash.htm>, 17.05.2006.

Ekonomiczne i geostrategiczne znaczenie Wysp Spratly

W basenie Morza Południowochińskiego zalegają znaczne zasoby ropy naftowej i gazu ziemnego. Nie są one co prawda tak wielkie, jak sądzono kilkanaście lat temu, gdy

z nie do końca wiarygodnych raportów wyłaniał się obraz tego regionu, niemal jako drugiej Zatoki Perskiej, ale ich przemysłowa eksploatacja jest w pełni uzasadniona.

Tabela 2. Rozpoznane zasoby ropy naftowej w wybranych regionach świata [mln ton]

Morze Południowochińskie	1077,43
Morze Północne	2400,0
Region kaspijski	4142,85
Zachodnia Afryka	3071,45
Zatoka Meksykańska	385,71
Zatoka Perska	96 285,71

źródło: Oil and Gas in the South China Sea Comparison with other Regions, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly-oil.htm>

Stosunkowo często spotkać się można z tezą, że głównym powodem sporu o oba wymienione archipelagi jest wyłącznie prawdopodobne zaleganie pod dnem Morza Południowochińskiego złóż ropy naftowej i gazu ziemnego (część zasobów jest już nawet rozpoznana, w ostatnich latach rozpoczęto eksploatację kilku złóż). W istocie problem kontroli nad złożami surowców energetycznych jest ważny. Przejęcie kontroli nad nimi, dałoby Chinom, drugiemu konsumentowi ropy na świecie, możliwość częściowego choćby uniezależnienia się od dostaw z niestabilnego Bliskiego Wschodu.

Obraz sporu o Spratly, jako konfliktu o surowce jest jednak daleko niepełny. Dążenie do kontroli nad zasobami naturalnymi jest niewątpliwie ważnym czynnikiem konfliktogennym, ale bynajmniej nie jedynym.

Tabela 3. Zasoby oraz wydobycie ropy naftowej i gazu ziemnego w basenie Morza Południowochińskiego

	Rozpoznane złoża ropy naftowej (mln ton)	Rozpoznane złoża gazu ziemnego (trillion m ³)	Wydobycie ropy naftowej (tony/dobę)	Wydobycie gazu (mld m ³)
Brunei	192	0,4	20 700	9,63
ChRL	140	0,1	41 500	3,99
Filipiny	29	0,08	150	0
Indonezja	29	0,84	6500	0
Malezja	557	2,26	92 000	36,81
Tajlandia	43	0,2	8500	13,65
Tajwan	1,43	0,08	150	0,85
Wietnam	86	0,17	26 000	0,85
Łącznie	1077,43	4,13	195 500	65,78

źródło: South China Sea Oil and Natural Gas, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly-oil.htm>

Elementem nader istotnym jest również fakt, że strona która rozciągnie swoją władzę na Spratly uzyska tym samym możliwość kontrolowania żeglugi na Morzu Południowochińskim. Znaczenie tego akwenu jako arterii komunikacyjnej jest zaś trudne do przecenienia. Przez cieśninę Malakka i dalej przez Morze Południowochińskie przepływa na pokładach zbiornikowców znakomita większość ropy naftowej konsumowanej w Japonii, Republice Korei, na Tajwanie oraz specjalnych strefach ekonomicznych Chin. Dość powiedzieć, że trasą tą dostarczane jest (dane z lat 2001-2003) od 74-78% ropy zużywanej w Japonii³. W ostatnich latach zwiększa się ponadto znaczenie gospodarcze transportowanego morzem skroplonego gazu naturalnego LNG. Paliwo to odgrywa coraz większą rolę w bilansie energetycznym najwyżej uprzemysłowionych państw regionu. LNG jest importowany z Malezji i Indonezji oraz basenu Zatoki Perskiej, a zbiornikowce LNG wykorzystują te same trasy żeglugowe co zbiornikowce ropy. Zauważyć ponadto należy, że w stronę przeciwną, na pokładach statków różnych klas, ale z przewagą kontenerowców, realizowany jest japoński, tajwański i południowokoreański eksport do Azji Południowej, na zwiększających z roku na rok swoją płynność rynek indyjski, do regionu Zatoki Perskiej i Afryki Wschodniej oraz do Europy.

Dla Japonii istotne znaczenie ma jeszcze jeden aspekt sprawy. Znajduje się ona mianowicie w sporze z ChRL o wyspy Senkaku. Poczynania Chińczyków w odniesieniu do Spratly są więc bardzo uważnie obserwowane z Tokio, które uważa, że mogą mieć one charakter precedensu.

Czynnik powyższy jest powodem zainteresowania zarówno Japonii, jak i Republiki Korei sporem o archipelagi na Morzu Południowochińskim. Oba państwa obawiają się przy tym, że obie grupy wysp mogłyby zostać opanowane przez Chińską Republikę Ludową, która w ten sposób uzyskałaby pełną kontrolę zarówno nad importem surowców energetycznych jak i eksportem dóbr wysoko przetworzonych. Pozycja polityczna i wojskowa Państwa Środka znacząco by wzrosła w następstwie spełnienia się powyższego scenariusza. Chiny zaś, w przypadku Wysp Paracelskich, pokazały, że nie wahają się przed użyciem czynnika militarnego dla wsparcia swych roszczeń.

Podkreślić przy tym należy, że jedyną alternatywą dla tras przez Morze Południowochińskie prowadzących na północ jest żegluga dookoła Australii, gdyż

³ Persian Gulf Oil and Gas Exports Fact Sheet, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/pgulf.html>, 10.05.2006

Cieśnina Torresa⁴ między Australią a Nową Gwineą uważana jest za zbyt niebezpieczną pod względem nawigacyjnym.

Żywotne zainteresowanie Stanów Zjednoczonych sytuacją na Morzu Południowochińskim wynika co najmniej z kilku przyczyn. W wymiarze najbardziej ogólnym USA zainteresowane są utrzymaniem stabilności w tym regionie, gdyż wszelkie turbulencje mogą zaowocować komplikacjami gospodarczymi prowadzącymi do regionalnego, a nawet globalnego kryzysu ekonomicznego. Sytuacja taka stanowiłaby poważne zagrożenie dla interesów amerykańskich, zwłaszcza że gospodarka USA podołać musi wyzwaniom związanym nie tylko z utrzymaniem globalnego prymatu wojskowego obecnie, ale również z utrwaleniem takiego stanu w nadchodzących dekadach. Upraszczając nieco zagadnienie stwierdzić można, że stabilność Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej jest jednym z warunków dalszego, dynamicznego rozwoju amerykańskiej gospodarki.

Schodząc na poziom regionalny zauważyć trzeba, że Stany Zjednoczone nie są zainteresowane realizacją scenariusza, w której kontrolę nad całym archipelagiem przejęłaby Chińska Republika Ludowa. Z jednej strony prowadziłyby to bowiem do nadmiernego wzrostu pozycji Chin w regionie, z drugiej zwiększyło podatność na chińską presję kluczowych sojuszników USA w Azji: Republiki Korei i Japonii.

Element trzeci to Tajwan (Republika Chin). Począwszy od początku lat pięćdziesiątych specjalne stosunki wojskowe z USA stanowią podstawowy filar bezpieczeństwa tego państwa. Stan taki utrzymuje się mimo, że w 1971 roku Stany Zjednoczone zaakceptowały przyjęcie do ONZ Chińskiej Republiki Ludowej (co oznaczało usunięcie z tej organizacji Republiki Chin), a w roku 1979 wypowiedziały sojusz wojskowy z Tajpej. Jednakże w tym samym roku Kongres przyjął tak zwany *Taiwan Relation Act*, (Public Law 96-8 96th Congress) w którym stwierdzano, że zagrożenie bezpieczeństwa Tajwanu będzie *podstawą do poważnych rozważań nad konsekwencjami wynikającymi z tego powodu*⁵.

⁴ Cieśnina Torresa łączy Morze Koralowe z Morzem Arafura. Na jej południowym krańcu znajduje się półwysep York (stan Queensland w Australii). Cieśnina jest płytka, z licznymi rafami koralowymi, co czyni ją wyjątkowo niebezpieczną. Ma ona około 150 km szerokości, głębokości nie przekraczają 25 m. Nazwa pochodzi od odkrywcy, Portugalczyka w służbie hiszpańskiej, Luisa Váeza de Torresy (1606). Południowa część nosi nazwę Cieśniny Endeavour, dla upamiętnienia nazwy okrętu Jamesa Cooka. W cieśninie leżą 274 wyspy, z których zaledwie 17 jest zamieszkanymi.

⁵ East Asia and the Pacific, Sen. Brownback addresses symposium on 25th anniversary of TRA, <http://usinfo.state.gov/eap/Archive/2004/Jun/30-877988.html>, 11.05.2006; Pełny tekst Taiwan Relation Act patrz: Taiwan Relations Act Public Law 96-8 96th Congress, <http://www.international.ucla.edu/asia/article.asp?parentid=18457>, 12.05.2006.

Podkreślić również należy, że częściowego porozumienia między Pekinem a Waszyngtonem dotyczącego Tajwanu (tak zwanego *wspólnego komunikatu amerykańsko – chińskiego*), na mocy którego w 1982 roku Stany Zjednoczone zobowiązały się do zaprzestania dostarczania nowoczesnej technologii militarnej na wyspę pozostającą martwą literą, z uwagi na to, że w dokumencie nie określono żadnych ram czasowych. (zastosowano zapis, iż winno to nastąpić *w najbliższym, ale bliżej nie sprecyzowanym okresie*)⁶.

Specjalne stosunki z Tajwanem stanowią dla Stanów Zjednoczonych coraz większy problem. Z jednej strony utrzymanie gwarancji bezpieczeństwa dla wyspy, wynikające z konieczności udowodnienia sojuszniczej wiarygodności jest istotnym elementem polityki amerykańskiej, z drugiej zaś stosunki ekonomiczne rozwijane z Chińską Republiką Ludową w coraz większym stopniu odciskają swe piętno na owej linii politycznej.

Zajmując Wyspy Spratly Chiny kontynentalne uzyskałyby możliwość skutecznego sparaliżowania strumienia surowców płynących na Tajwan. Stan taki wymusiłby jakąś reakcję Stanów Zjednoczonych. Te nie są zaś zainteresowane dokonywaniem wyboru między starym sojusznikiem wojskowym, a jednym z największych partnerów ekonomicznych. Jest to niewątpliwie jeszcze jeden z powodów, dla których z punktu widzenia Stanów Zjednoczonych utrzymanie obecnego status quo jest rozwiązaniem optymalnym. Co prawda Chińczycy twierdzą, że niezależnie od rozwoju sytuacji będą gwarantować wolność żeglugi i przelotu nad wodami Morza Południowochińskiego, ale przeczą temu demonstracje siły wobec Tajwanu podejmowane w ostatnich latach⁷.

Interesy Australii i Indonezji w tym regionie determinowane są zarówno czynnikami polityczno-wojskowymi, jak i ekonomicznymi. Oba kraje nie są zainteresowane nadmiernym wzrostem potęgi chińskiej, gdyż mogłoby to doprowadzić do majoryzacji regionu przez Państwo Środka. Stabilność polityczna przekłada się zaś na bezpieczeństwo szlaków komunikacyjnych, co istotne jest zwłaszcza dla Indonezji czerpiącej poważne zyski z eksportu ropy i gazu LNG. Również Australia ma swój udział w intratnym handlu surowcami energetycznymi.

⁶ W 2001 roku administracja prezydenta Busha zatwierdziła pakiet pomocy wojskowej dla Tajwanu. Republika Chin otrzymała zgodę na zakup w USA między innymi: czterech niszczycieli typu Kidd, raketowych pocisków przeciwlotniczych Standard SM-2 Block 3A (łącznie 148 sztuk), pocisków przeciwokrętowych Harpoon RGM-81L Block (32 sztuki). Por. Tajwan, *Morze, Statki i Okręty*, 2006 nr 2, s. 6-7.

⁷ L. Łukaszk, *Współczesne spory i konflikty międzynarodowe dotyczące obszarów morskich. Wybrane zagadnienia prawne i polityczne*, Gdynia 2004, s. 103-107.

Próba prognozy

W listopadzie 2002 roku w Phnom Penh państwa ASEAN podpisały wspólnie z Chinami, Japonią i Koreą Południową „Deklarację o postępowaniu stron na Morzu Południowochińskim”. Dokument ten, mimo że ogranicza się jedynie do archipelagu Spratly, jest pierwszym formalnym stwierdzeniem Pekinu, iż uznaje on roszczenia innych państw. Sytuacja taka zdaje się oddalać wizję poważniejszej konfrontacji. Z drugiej jednak strony nie można zapominać, że konflikt o wyspy Spratly jest tylko jednym z wątków prowadzonej przez Chiny „wielkiej gry”, której stawką jest – jak się wydaje – uzyskanie przez Państwo Środka statusu globalnego mocarstwa.

Nie należy przy tym sądzić, że podpisując deklarację z Phnom Penh Pekin w istocie wyrzekł się planów podporządkowania całego archipelagu. Należy raczej sądzić, że bieżąca ocena sytuacji skłoniła władze chińskie do czasowego ograniczenia roszczeń. Powrót do nich nastąpi w dogodnej dla Pekinu sytuacji.

Podsumowując: klucz do rozwoju sytuacji w basenie Morza Południowochińskiego dzierżą obecnie Chiny i to Państwo Środka zadecyduje ostatecznie o sposobie rozstrzygnięcia opisywanego sporu. Sądzić można, że w dłuższej perspektywie całość archipelagu, być może z wyjątkiem niewielkich obszarów peryferyjnych, znajdzie się pod władzą Pekinu. Chiny dokonają tego łącząc perswazję polityczną, z naciskami gospodarczymi i presją wojskową. Wpływ Stanów Zjednoczonych i innych państw na ostateczny przebieg rozgrywki o Spratly będzie z każdym rokiem malał, w stopniu proporcjonalnym do wzrostu potęgi Chin⁸.

⁸ W ocenie najnowszego, opublikowanego w sierpniu 2005 roku raportu Pentagonu zbrojenia chińskie ukierunkowane są na zbudowanie takiego potencjału, by Państwo Środka, w przypadku zaistnienia takiej potrzeby, było w stanie przeprowadzić skuteczną inwazję Tajwanu, a jednocześnie powstrzymać potęgę zewnętrzną (USA) przed czynnym zaangażowaniem się w konflikt. Mają one więc dwa wymiary: ofensywny – wymierzony w Tajwan i odstrasżający, ukierunkowany głównie na Stany Zjednoczone, w mniejszym stopniu na Japonię i Republikę Korei (czyli sojuszników USA w regionie). Równocześnie z raportem ukazało się, i znów nie był to zapewne przypadek, kilka analiz przygotowanych przez ośrodki pozarządowe, ale utrzymanych w tym samym tonie co publikacja Pentagonu. Na przykład Richard Fisher, uznany analityk International Assessment and Strategy Centre stwierdził przed członkami Komitetu Sił Zbrojnych Izby Reprezentantów, że do końca bieżącej dekady Chińska Republika Ludowa posiadać może od 50 do 60 nowoczesnych okrętów podwodnych, w tym dziesięć o napędzie atomowym – sześć wielozadaniowych i cztery uzbrojone w rakiety balistyczne. Wobec faktu, że w analogicznym okresie US Navy posiadać będzie około 50 atomowych wielozadaniowych okrętów podwodnych, a Japonia nie więcej niż 20 jednostek o napędzie klasycznym realna jest ewentualność uzyskania przez flotę chińską przewagi w tej grupie jednostek na wodach oblewających Tajwan. Z kolei John Tkacik reprezentujący Heritage Foundation stwierdził, że Pekin uznał supremację US Navy za jeden ze środków ciężkości w hipotetycznej rozgrywce militarnej USA, a planowany rozwój sił podwodnych jest niczym innym jak próbą odebrania Ameryce profitów wynikających z panowania na morzu.

Na marginesie zauważyć można, że niezdolność części uczestników sporu do sprawowania efektywnej kontroli nad obszarami, do których roszczą pretensje ułatwia zadanie Chinom. Przykładem takiej sytuacji mogą być wydarzenia, które rozegrały się 26 kwietnia 2006 w pobliżu jednego z atoli, do władztwa nad którymi aspirują Filipiny. Nieznani sprawcy ostrzelali wówczas chiński statek rybacki zabijając czterech członków jego załogi, a następnie wdarli się na pokład jednostki i ogołocili ją z wszystkich wartościowych przedmiotów. Władze filipińskie zmuszone były przyznać, że nie są w stanie uporać się z plagą piractwa, co dało asumpt twierdzeniom chińskim, że zwierzchnictwa Republiki Filipin na częścią archipelagu Spratly nie można uznać za „efektywne”⁹.

Tabela 4. Placówki wojskowe rozmieszczone na Wyspach Spratly

Państwo	Kontrolowane wyspy, atole i rafy
Brunei	Nie zgłasza roszczeń do wysp i raf, ale w obrębie jednostronnie wyznaczonej Wyłączonej Strefy Ekonomicznej znalazła się Louisa Reef
Chińska Republika Ludowa	Cuarteron Reef, Fiery Cross Reef, Gaven Reef , Hughes Reef, Johnson Reef, Mischief Reef, Subi Reef
Filipiny	Loaita Island (Kota), Nansham Island (Lawak), West York Island (Likas), Lamkian Cay (Panata), Thitu Island (Pag-asa), North East Cay (Parola), Flat Island (Patag), Commodore Reef (Rizal)
Malezja	Ardasier Reef (Terumbu Ubi), Mariveles Reef, (Terumbu Mantanani), Swallow Reef (Terumbu Layang)
Tajwan (Republika Chin)	Itu Aba (Taiping Do)
Wietnam	Alison Reef, Amboyan Reef, Barque Canada Reef, Central London Reef, Cornwallis South Reef, Da Gri-san, Da Hi Gen, East London Reef, Great Discovery Reef, Ladd Reef, Landsdowne Reef, Namyit Island, Pearson Reef, Petley Reef, Sand Cay, Sin Cowe Island, South Reef, South West Cay, Spratly Island, Tennent Reef, West London Reef

źródło: Territorial claims in the Spratly and Paracel Islands, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly-claims.htm>. 10.05.2006.

Recenzja: prof. dr hab. Andrzej Makowski

⁹ Joel Guinto, “Sea pirates could be behind Spratly attack on Chinese ship,” http://news.inq7.net/breaking/index.php?index=2&story_id=75097, 11.05.2006.