

ZEGLUGA MORSKA BEZPIECZENSTWO MORSKIE ROCZNIK	AMW pol.
<p>Zasadniczym celem niniejszej publikacji, która w intencji twórców ma stać się publikacją cykliczną, jest stworzenie możliwości szerokiego, interdyscyplinarnego forum dyskusyjnego wymiany doświadczeń i osiągnięć naukowych związanych z problematyką bezpieczeństwa morskiego zarówno środowiska naukowego jak również przedstawicieli podmiotów gospodarczych związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską.</p> <p>„Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” jest ponadto próbą zwiększenia zainteresowania szerokiego grona decydentów oraz opinii publicznej poruszonymi zagadnieniami jak również swoista promocją „Polski Morskiej. Mamy nadzieję, że spotka się on z przychylnym zainteresowaniem tych wszystkich, którym bliska jest problematyka morska.</p>	

**W skład Rady Naukowej „Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego” wchodzi:**

- kpt. ż.w. prof. dr Daniel DUDA (AMW)
- prof. dr hab. inż. Zygmunt KITOWSKI (AMW)
- prof. dr hab. Wojciech ŁEPKOWSKI (AON)
- prof. dr hab. Leonard ŁUKASZUK (UW)
- prof. dr hab. Andrzej MAKOWSKI (AMW)
- prof. dr hab. Jacek PAWŁOWSKI (AON)
- prof. dr Aleksander WALCZAK (AM w Szczecinie)
- dr hab. Piotr GAWLICZEK (AON)
- dr hab. Waldemar KITLER (AON)
- dr hab. Krzysztof KUBIAK (AMW)
- dr hab. Piotr MICKIEWICZ (DSEW)
- dr hab. Andrzej OSTROKÓLSKI (AM w Szczecinie)
- dr hab. Marian KOZUB (AON)
- dr hab. Bernard WIŚNIEWSKI (WSPol.)
- dr hab. Bogdan ZDRODOWSKI (WSPol.)
- dr hab. Mariusz ZIELIŃSKI (AMW)

**Redakcja naukowa**

Tomasz SZUBRYCHT  
 Krzysztof ROKIĆIŃSKI

**Redakcja techniczna**

Bartłomiej PAĆZEK  
 Katarzyna WARDIN

Powielono na prawach rękopisu

## SPIS TREŚCI

<b>WSTĘP</b> .....	7
<b>Bogdan PANEK</b>	
Wpływ uwarunkowań globalnych na współczesne i przyszłe postrzeganie bezpieczeństwa morskiego .....	9
<b>Mirosław JANIKOWSKI, Stanisław ZARYCHTA</b>	
Piractwo morskie – ogólnoświatowy problem .....	29
<b>Tomasz SZUBRYCHT</b>	
Wybrane problemy bezpieczeństwa żeglugi bałtyckiej .....	47
<b>Marian KOPCZEWSKI</b>	
Stosunki między Unią Europejską i Rosją, a poziom bezpieczeństwa w rejonie Bałtyku .....	63
<b>Dawid PEŁKA</b>	
Wyzwania dla systemu ochrony przeciwpożarowej w świetle rozwoju polskich portów .....	81
<b>Krzysztof ROKICIŃSKI</b>	
Budowa gazoportu w Świnoujściu w świetle bezpieczeństwa energetycznego Polski .....	93

**Justyna PRZYJEMSKA**

Rola hiszpańskiej Guardia Civil w walce z nielegalną imigracją  
drogą morską ..... 107

**Krzysztof KUBIAK**

Morskie złoża surowców i nowe szlaki żeglugowe.  
Chińska Republika Ludowa wobec problemów Arktyki ..... 121

**Andrzej MAKOWSKI**

Marynarka Wojenna RP – co dalej ? ..... 137

**Kazimierz PULKOWSKI**

Marynarka Wojenna RP na równi pochyłej ..... 145

**Mariusz ZIELIŃSKI**

Propozycje modułowych rozwiązań funkcjonalnych  
dla Marynarki Wojennej RP ..... 155

**Michał DZIUGAN**

Mine jamming jako metoda redukcji ryzyka  
w działaniach przeciwwminowych MW ..... 185

**Andrzej BURSZTYŃSKI**

Zabezpieczenie medyczne działań sił morskich ..... 205

**Andrzej MAKOWSKI**

Regulacje Konwencji o Prawie Morza z 1982 roku  
we współczesnym prawie konfliktów zbrojnych na morzu ..... 223

---

**Jerzy BĘDŹMIROWSKI**

Wpływ doradców wojskowych na działalność i organizację sił morskich  
na przykładzie polskiej Marynarki Wojennej ..... 241

**Waldemar MIRONIUK**

Stanowisko do badań stateczności i niezatapialności  
modelu okrętu podwodnego ..... 263

**Daniel DUDA, Mirosław JANIKOWSKI**

AMOS M&P – zintegrowany system napraw, konserwacji  
oraz zaopatrzenia statków w części zamienne ..... 273



## SŁOWO WSTĘPNE

Do rąk czytelników oddajemy kolejny zeszyt Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego. To już trzeci rok istnienia tej publikacji i warto dokonać wstępnej próby oceny, w jakim stopniu udało się zrealizować przyjęte na wstępie działalności założenia wydawnicze.

Bezpieczeństwo morskie to bardzo pojemne pojęcie, przez co jego zakres tematyczny obejmuje szerokie spektrum zagadnień. Staramy się jednak tak dobierać problematykę prezentowanych materiałów, aby w jak największym stopniu odzwierciedlały one interdyscyplinarność szeroko pojmowanego bezpieczeństwa morskiego. Dotychczas opublikowane artykuły obejmowały zarówno zagadnienia bezpośrednio powiązane z bezpieczeństwem morskim państwa, bezpieczeństwem morskim czy polityką morską, a więc obszarem najbliższym temu pojęciu. Równolegle w kolejnych edycjach Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego można także odnaleźć publikacje tylko pozoru znajdujące się na obrzeżach zasadniczego nurtu podejmowanych zagadnień. Zdaniem Rady Naukowej Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego w kolejnych edycjach powinny znaleźć się publikacje, które ukazałyby, że wiele istotnych dla morza i bezpieczeństwa morskiego procesów przebiega w głębi lądu.

Staramy się dobierać artykuły do publikacji w dwojakim celu. Przede wszystkim preferujemy materiały eksperckie, co jest kwintesencją tego wydawnictwa. Jednak dużą wagę przykładamy także do popularyzacji problemów związanych z prezentowaną tematyką, stąd część zagadnień można określić jako popularno-naukowe. Przyjęcie takiej dualistycznej polityki wydawniczej ma na celu oddanie zasadniczej idei, która przyświecała powstaniu tego wydawnictwa czyli stworzenie interdyscyplinarnego forum dyskusyjnego wymiany doświadczeń i osiągnięć naukowych związanych z problematyką bezpieczeństwa morskiego, a tym samym próbą zwiększenia zainteresowania szerokiego grona decydentów oraz opinii publicznej poruszonymi zagadnieniami. Jest to bez wątpienia przyczynek do tworzenia „Polski Morskiej” oraz rozbudzania świadomości morskiej w naszym państwie.

Znaczny nacisk kładziemy na aspekt narodowy i postrzeganie tej problematyki właśnie przez ten pryzmat. Z satysfakcją stwierdzamy, że w poszczególnych edycjach Rocznika znalazły się artykuły poruszające większości kwestii określanych w *Założeniu polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej* jako priorytety. Prezent-

wane publikacje, tylko w tej edycji wpisują się w pięć z dziewięciu priorytetowych kierunków tam zawartych.

Nie bez zadowolenia stwierdzamy, że *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego* staje się coraz szerszym forum wymiany myśli i postulatów. Jakość i trafność zawartych przemyśleń potwierdza zamieszczona na łamach rocznika problematyka, która dopiero po pewnym czasie zagościła na pierwszych stronach gazet. W zupełności potwierdziły się przypuszczenia i wnioski autorów prezentowane w Roczniku. Wspomnieć należy chociażby materiały dotyczące piractwa na wodach somalijskich, budowy Rurociągu Nord Stream, transportu surowców energetycznych drogą morską, polityki morskiej państwa czy kondycji Marynarki Wojennej RP.

Systematycznie poszukujemy również tych obszarów, które mimo swej wagi nie zdołały się przebić do świadomości zarówno polityków jak i społeczeństwa. Dlatego też kolejny zeszyt *Rocznika Bezpieczeństwa Morskiego* zamierzamy poświęcić bezpieczeństwu wewnętrznemu w aspekcie zagadnień związanych z morzem. Nie jest to *terra incognita* współczesnego czasopiśmiennictwa, ale są jeszcze obszary i zagadnienia, które należy wyspecyfikować, usystematyzować i ocenić, szczególnie w aspekcie narodowym.

Krzysztof Rokiciński

Tomasz Szubrycht

**Bogdan PANEK**

**WPLYW UWARUNKOWAŃ GLOBALNYCH  
NA WSPÓŁCZESNE I PRZYSZŁE  
POSTRZEGANIE BEZPIECZEŃSTWA  
MORSKIEGO**

**STRESZCZENIE**

Analiza zmian zachodzących w środowisku bezpieczeństwa wskazuje, iż cechuje się ono dużą dynamiką, niestabilnością i kompleksowością. Wśród analityków panuje zgodna opinia, że współcześnie najważniejszymi zagrożeniami i wyzwaniem są międzynarodowy terroryzm i proliferacja Broni Masowego Rażenia (BMR), nie wolno jednak zapominać o innych, a mianowicie zmianach o charakterze demograficznym, klimatycznym, gospodarczym, czy też tych związanych ze wzrostem zapotrzebowania na surowce energetyczne. Wszystkie powyższe wyzwania i zagrożenia odnoszą się również do obszarów morskich. W prezentowanym artykule autor podejmuje się oceny w jakim stopniu w najbliższych dekadach powyższe wyzwania i zagrożenia kształtować będą środowisko bezpieczeństwa w odniesieniu do akwenów morskich.

\*\*\*

Bezpieczeństwo w dziejach ludzkości zawsze postrzegane było, jest i zapewne w dalszym ciągu będzie, jako największe dobro człowieka. Podejmując się próby dokonania prognoz w odniesieniu do przyszłych dynamicznie zachodzących zmian bardzo często spotykamy się z różnego rodzaju zagrożeniami i wyzwaniami. Pomimo, iż najważniejszymi z nich współcześnie są międzynarodowy terroryzm i proliferacja Broni Masowego Rażenia (BMR), to pojawiło się wiele innych będących konsekwencją m.in. zmian o charakterze demograficznym, klimatycznym, gospodarczym, czy też związanych ze wzrostem zapotrzebowania na su-



rowce energetyczne. Powyższa sytuacja doprowadziła do znacznego zaostrzenia rywalizacji pomiędzy globalnymi potęgami.

## **DETERMINANTY ROZWOJU PRZYSZŁEGO ŚRODOWISKA BEZPIECZEŃSTWA**

Mając na uwadze rozwój globalnych trendów, odzwierciedlających narastającą niestabilność poszczególnych regionów należy przypuszczać, że przyszłe środowisko bezpieczeństwa międzynarodowego będzie charakteryzowało się niespotykaną dotąd kompleksowością. Ma to szczególne znaczenie, gdyż zdaniem wielu ekspertów obecny system bezpieczeństwa międzynarodowego nie jest przygotowany do sprostania przyszłym zagrożeniom i wyzwaniom związanym ze zmianami demograficznymi, klimatycznymi, bezpieczeństwem energetycznym oraz proliferacją BMR<sup>1</sup>.

## **ZMIANY DEMOGRAFICZNE**

Z przeprowadzonych analiz wynika, że obecne trendy demograficzne determinowane są przez dwa charakterystyczne, a zarazem całkowicie odmienne zjawiska, a mianowicie gwałtowny wzrost i stagnację liczby ludności. Pomimo, iż powyższe tendencje występują jednocześnie, powodując zmiany środowiska bezpieczeństwa, to odnoszą się do różnych regionów świata.

Z danych opublikowanych przez Wydział ds. Gospodarki i Spraw Społecznych ONZ wynika, że do 2050 roku, liczba ludności na świecie prawdopodobnie wzrośnie do 9 miliardów<sup>2</sup>. Wynika z tego, że w ciągu najbliższych czterdziestu lat liczba ludności na świecie wzrośnie o kilkadziesiąt procent. Dynamikę wzrostu pozwalają lepiej zrozumieć pewne proste porównania: jeśli, w latach 1950-55 przybywało rocznie ok. 47 mln ludzi, to w latach 1985-90 liczba ta wzrosła już do 88 mln, a w latach 1995-2000 wyniosła znacznie ponad 100 mln rocznie<sup>3</sup>. Przedstawione

---

<sup>1</sup> *Global Trends 2025. A Transformed World, Joint Operating Environment – Trends and Challenges for the Future Joint Force Through 2030*, US Department of Defence, December 2007.

<sup>2</sup> Wszystkie liczby przedstawione w powyższym podrozdziale bazują na danych Wydziału Gospodarki i Spraw Społecznych ONZ. [www.un.org/esa/population/unpop](http://www.un.org/esa/population/unpop).

<sup>3</sup> B. Balcerowicz, *Pokój i niepokój*, Bellona, Warszawa 2002, s.103.

liczby wskazują na wielkość problemu szczególnie, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że współcześnie stajemy w obliczu eksplozji demograficznej w dotkniętych biedą regionach Afryki, Ameryki Środkowej, Bliskiego Wschodu, a także Indii i Chin. Liczba ludności zamieszkującej Afrykę pomimo problemów z AIDS, ludobójstwem, głodem i wojnami prawdopodobnie wzrośnie z ok. 920 milionów obecnie do 1,4 mld w 2025 a w 2050 do ok. 2 miliardów. Na Bliskim Wschodzie liczba ludności w wieku produkcyjnym w tym samym przedziale czasu wzrośnie o ok. 50%. Z kolei, w Indiach liczba ludności będzie nadal wzrastała i w 2050 roku przekroczy liczbę 1,6 mld. Co istotne, to ludność Indii będzie statystycznie starsza to utrzyma średnią wieku 38 lat.

Natomiast w odniesieniu do Chin, pomimo restrykcyjnego przestrzegania polityki „jednego dziecka”, przyrost demograficzny będzie nadal wzrastał (obecnie 1.3 mld 1,45 mld – 2025 i 1,4 mld w 2050 roku). Dane te nie uwzględniają szybkiego przyrostu chińskiej mniejszości narodowej w Rosji, gdzie na Syberii przebywa obecnie wiele milionów nielegalnych obywateli, nie objętych polityką „jednego dziecka”. Ponadto, zauważalna jest duża dysproporcja pomiędzy narastaniem ludności, a dobrobytem gospodarczym na granicy rosyjsko-chińskiej, co w konsekwencji może doprowadzić do sporu starych rywali o obszary rosyjskie.

Ponadto, realizacja polityki „jednego dziecka” będzie miała bardzo wiele negatywnych konsekwencji związanych m.in. ze starzeniem się społeczeństwa, urbanizacją, wzrostem przestępczości zorganizowanej oraz socjalnymi skutkami pogorszenia sytuacji (m.in. przez selektywne rozdzielanie dziewczyń<sup>4</sup>). W tym samym czasie Chińczykom także bardzo ciężko będzie wypełnić „lukę” pomiędzy 200 mln mieszkańców miast, którzy czerpią korzyści z globalizacji a miliardem, który nie ma z tym nic wspólnego.

Równoległe z gwałtownym wzrostem demograficznym w przedstawionych powyżej regionach występuje proces odwrotny związany z regresem demograficznym. Obecność Europejczyków w składzie populacji światowej spadnie prawdopodobnie z obecnych ok. 11% do 7% w 2050 roku. Dodatkowo niepokojącym jest fakt, że zarówno w krajach rozwiniętych<sup>5</sup>, jak i niemal całej Europie zauważalny jest

---

<sup>4</sup> K. Nauman, *NATO, Quo vadis? Ansätze einer Grand Strategy für eine unsichere Welt*, Vortrag am 31.05.2008 in Bonn.

<sup>5</sup> Wśród krajów rozwiniętych tylko USA utrzyma zadowalający przedział wieku z obecnego wynoszącego 36 lat do 41 w 2050. Natomiast jej ludność w powyższym przedziale czasowym wzrośnie z 300 mln obecnie do 400 mln.

proces postępującego starzenia się ludności. Obecnie średni wiek Europejczyków<sup>6</sup> wynosi ok. 38,9 lat, a zgodnie z prognozami w 2050 roku będzie oscylował w granicach 47,7 lat. Według danych ONZ należy oczekiwać, że w 2050 roku liczba ludzi starych w Europie przekroczy podwójną liczbę w porównaniu z dziećmi. Wskazuje to więc, że spadek przyrostu naturalnego spowoduje znaczne dysproporcje pomiędzy starą i młodą populacją społeczeństw a ich konsekwencją będzie konieczność przekształcanie budżetów w celu utrzymania aktualnego poziomu życia.

Kolejnym ważnym zagrożeniem w aspekcie bezpieczeństwa społecznego jest także gwałtowny napływ niewykształconej ludności z regionów Azji Zachodniej i Afryki do Europy, który wynika czysto z przesłanek ekonomiczno-społecznych. Znaczący jej napływ w zestawieniu z brakiem wykształcenia i ich niewielką „użytecznością gospodarczą” powoduje powstanie kolejnych wyzwań bezpieczeństwa. Widocznym przejawem powyższej sytuacji jest postępujące rozwarstwienie kulturowe i konflikty występujące na tym tle. Ta sytuacja spowoduje bardzo duże obciążenie opieki socjalnej większości państw Europy, ponieważ koszty przewidziane na nich z wzrosną z 15% do 25-30% PKB w 2040 roku. Alarmującym jest także, że do 2045 roku liczba ludności w wieku powyżej 60 lat po raz pierwszy przewyższy liczbę dzieci w wieku 14 lat i młodszych

Przemianom demograficznym, a w szczególności zaś wzrostowi demograficznemu towarzyszy postępująca urbanizacja, która w krajach biednych, o najwyższym przyroście naturalnym, przybiera charakter żywiołowy – ucieczki do miast<sup>7</sup>. Gwałtowny wzrost ludności zamieszkującej miasta<sup>8</sup> może doprowadzić do jej znacznego zubożenia, wzrostu przestępczości, czy też spowodować problemy środowiska naturalnego.

Powyższe przesłanki sprawiają, że świat Zachodu będzie odczuwał nacisk zmian demograficznych, poprzez co równowaga społeczna zostanie zachwiana. Spowoduje to powstanie ryzyka, że kontynent europejski wycofa się, podczas gdy nacisk migracyjny z zewnątrz będzie narastał i wywierał coraz to większy wpływ<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Włącznie z Rosją, gdzie liczba ludności zmniejsza się ze względu na niski przyrost naturalny, wysoką umieralność oraz emigrację. Jeżeli gdy dotychczasowa liczba 143 mln ludności spadnie do poziomu 110 mln w roku 2050, Rosja stanie przed problemem kontroli wielkiego państwa.

<sup>7</sup> B. Balcerowicz, *Pokój i niepokój*, Bellona, Warszawa 2002, s.103.

<sup>8</sup> Granica 50% została już przekroczona. Z kolei, do 2050 roku liczba ludności zamieszkującej miasta powinna osiągnąć liczbę 5 mld.

<sup>9</sup> K. Nauman, *NATO, Quo vadis? Ansätze einer Grand Strategy für eine unsichere Welt*, Vortrag am 31.05.2008 in Bonn.

## ZMIANY KLIMATYCZNE

Zagrożenia, jakie stwarzają zmiany klimatu są bardzo realne, a ich skutki są już obecnie odczuwalne. Wg danych i ocen ONZ tylko w samym 2007 roku wszystkie apele o pomoc humanitarną w sytuacjach nadzwyczajnych, z wyjątkiem jednego, związane były z klimatem. Pierwsza debata dotycząca zmian klimatu i ich wpływ na bezpieczeństwo międzynarodowe została przeprowadzona przez Radę Bezpieczeństwa ONZ w 2007 roku. W następnej kolejności Rada Europejska zwróciła uwagę na skutki zmian klimatu dla bezpieczeństwa międzynarodowego, a w czerwcu 2007 roku zwróciła się do Wysokiego Przedstawiciela i Komisji Europejskiej o przedstawienie Radzie Europejskiej wspólnego sprawozdania.

Z materiałów źródłowych wynika, iż pomimo współcześnie mechanizmy zmian klimatu są lepiej poznane naukowo, to drastyczny wzrost temperatur jest globalnym trendem, którego nie można kontrolować. Wyniki przedstawione przez międzynarodowy zespół do spraw zmian klimatu wykazują, że nawet gdyby do 2050 roku wysokość emisji zmalała do poziomu o ponad połowę niższego niż w 1990 roku, trudno będzie uniknąć wzrostu temperatury o 2 st. C powyżej poziomu z epoki przedindustrialnej. Złagodzenie zmiany klimatu związane ze wzrostem temperatury powyżej 2 st. C wywołają bezprecedensowe sytuacje w obszarze bezpieczeństwa, gdyż prawdopodobnie doprowadzą do przekroczenia pewnych punktów krytycznych, co spowoduje dalsze przyśpieszenie zmiany klimatu o charakterze nieodwracalnym i w dużym stopniu nieprzewidywalnym<sup>10</sup>.

Przeprowadzone analizy i oceny wskazują, że zmiany klimatu należy postrzegać, jako czynnik zwielokrotniający zagrożenia, który prowadzi do zaostrzenia istniejących tendencji, napięć oraz destabilizacji sytuacji. W szczególności stają się one poważnym problemem i zagrożeniem dla regionów i państw, podatnych na wybuch i eskalację konfliktów. Podkreślenia przy tym wymaga fakt, że wpływ zmian klimatu na bezpieczeństwo międzynarodowe nie jest problemem, który wystąpi dopiero w przyszłości, ponieważ jego skutki są już widoczne obecnie. Znajdując odzwierciedlenie m.in. zarówno w znacznym wzroście temperatur, coraz częstszym występowaniu ekstremalnych zjawisk pogodowych, czy też topnieniu pokryw lodowych i lodowców. Zaistniała sytuacja wymusiła wręcz zintensyfikowanie debat

---

<sup>10</sup> Dokument Wysokiego Przedstawiciela i Komisji Europejskiej skierowany do Rady Europejskiej. [http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms\\_Data/docs/pressData/PL/reports/99405\\_\(09.10.2009\).](http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/PL/reports/99405_(09.10.2009).)

i prac społeczności międzynarodowej, poświęconych problematyce rodzajów i przyczyn zmian klimatycznych oraz ich wpływu na ludzkość.

Z danych opublikowanych w Sprawozdaniu Wysokiego Przedstawiciela i Komisji Europejskiej wynika, że strategiczne konsekwencje zmian klimatycznych mogą być olbrzymie i spowodować cały szereg różnego rodzaju zagrożeń, których dalsza eskalacja może doprowadzić do wystąpienia następujących form konfliktu:

- konflikt z powodu zasobów;
- szkody gospodarcze oraz zagrożenie miast przybrzeżnych infrastruktury krytycznej;
- utrata terytoriów i spory graniczne;
- migracja związana ze zmianami środowiska;
- niestabilność i radykalizacja;
- napięcia związane z zaopatrzeniem w energię<sup>11</sup>.

Z pierwszym z wymienionych - **konfliktem z powodu zasobów** mamy już praktycznie do czynienia w wielu częściach świata<sup>12</sup>. Główną jego przyczyną jest przede wszystkim niedobór wody, zmniejszenie powierzchni uprawnych, zmniejszające się zasoby żywnościowe i rybne, częste powodzie oraz przedłużające się susze. Z opinii ekspertów wynika, że zmiany klimatu spowodują w jeszcze większym stopniu zmianę opadów, w wyniku, czego zasoby wody pitnej w niektórych regionach zmniejszą się o ok. 20-30%. W konsekwencji powyższa sytuacja wywoła niepokoje społeczne i może doprowadzić do powstania konfliktów o wyczerpujące się zasoby, zwłaszcza w regionach, gdzie jest on uwarunkowany politycznie.

Druga z wymienionych form - **szkody gospodarcze oraz zagrożenie miast przybrzeżnych i infrastruktury krytycznej** stanowi poważne zagrożenie głównie dla regionów przybrzeżnych, którego przyczyną jest podnoszeniem się poziomu morza oraz wzrost częstotliwości i natężenia klęsk żywiołowych. Według danych ONZ strefy przybrzeżne zamieszkuje ok. 1/5 ludności świata, a w nadchodzących latach liczba ta ulegnie zwiększeniu. Z opinii ekspertów wynika, że scenariusz nieprzewidujący przeciwdziałania zmianom klimatu mógłby kosztować gospodarkę światową rocznie do 20% światowego PKB. Natomiast koszt skutecznych działań zbiorowych można ograniczyć do 1%.

Trzecia forma konfliktu, dotycząca **utrąty terytoriów i sporów granicznych** jest zdaniem naukowców konsekwencją mogących nastąpić w przyszłości

---

<sup>11</sup> Tamże.

<sup>12</sup> Afryka, Bliski Wschód, Azja Południowa,, Azja Środkowa, Ameryka Łacińska i Karaiby.

poważnych zmian obszarów lądowych, będących skutkiem cofania się linii brzo-owej. Zalanie dużych obszarów może doprowadzić do utraty całych terytoriów, a w szczególności małych państw wyspiarskich, co będzie skutkowało powstaniem licznych sporów dotyczących granic lądowych i morskich. Kolejnym wymiarem rywalizacji o surowce energetyczne jest potencjalny konflikt o zasoby znajdujące się w regionach polarnych, których złoża będzie można eksploatować w wyniku globalnego ocieplenia klimatu.

Przykładem mogą być niewielkie do tej pory spory pomiędzy Norwegią a Rosją, które formalnie dotyczą prawa do połowu. W rzeczywistości prawdziwym powodem sporu jest dostęp do największej norweskiej wyspy Spitsbergen, położonej na Morzu Arktycznym, gdzie pod lodowcem znajdują się bogate złoża ropy naftowej i gazu. W wyniku globalnego ocieplenia klimatu może dojść do otwarcia ich zasobów i w konsekwencji doprowadzić do konfliktu pomiędzy Rosją a Norwegią, ponieważ przebieg granicy będzie budził w tej sytuacji wiele kontrowersji. Podkreślenia wymaga, że konflikt o podobnym charakterze może objąć swoim zasięgiem dużo większy obszar Antarktydy i włączyć do rywalizacji o strefę wpływów takie państwa jak: USA, Rosję, Danię i Kanadę.

Czwarta forma konfliktu, związana jest bezpośrednio z problemami, jakie może wywołać **masowa migracja (uchodźstwo)**. Według danych ONZ do 2020 roku, na świecie mogą pojawić się miliony uchodźców, migrujących wewnątrz danego kraju lub pomiędzy krajami na skutek złych warunków zdrowotnych, bezrobocia lub wykluczenia ze społeczeństwa, co może doprowadzić do powstania konfliktów zarówno na terytoriach tranzytowych, a także w miejscach docelowej migracji. Jednym z głównych czynników potęgujących powyższe zjawisko będą właśnie zmiany klimatyczne.

Piąta forma konfliktu może być konsekwencją **niestabilności i radykalizacji**. Powyższy problem dotyczy w szczególności słabych i niestabilnych państw, gdzie zmiany klimatu mogą doprowadzić do znacznego obciążenia już i tak ograniczonej zdolności rządu i zaspakajania potrzeb społeczeństwa oraz zapewnienia mu odpowiedniej ochrony przed powstałymi trudnościami. W konsekwencji prowadzi to do powstania napięć pomiędzy różnymi grupami etnicznymi i religijnymi wewnątrz danego kraju oraz radykalizacji postaw politycznych, których negatywnym skutkiem może być destabilizacja niektórych krajów, a nawet całych regionów.

Ostatni a zarazem jeden z najważniejszych potencjalnych konfliktów, związany jest z **zasobami energetycznymi** i wynika bezpośrednio z rywalizacji o dostęp, a następnie sprawowanie nad nimi kontroli.

Z materiałów źródłowych wynika, że rywalizacja jest i pozostanie główną przyczyną niestabilności. Prawdopodobnie będzie ona coraz większa, ponieważ z jednej strony – duża ilość światowych rezerw węgłowodorów położona jest w regionach narażonych na skutki zmian klimatycznych. Z drugiej – wiele państw produkujących ropę naftową i gaz ziemny już obecnie stoi przed poważnymi wyzwaniami gospodarczymi oraz demograficznymi. Można zatem wnioskować, że spośród wszystkich globalnych trendów to właśnie zmiany klimatyczne będą wywierały decydujący wpływ na charakter i przebieg prac, związanych z przyszłym bezpieczeństwem. Nie budzi także wątpliwości fakt, iż zmiany klimatyczne oraz przedstawione problemy środowiska naturalnego są negatywnym skutkiem wzrostu gospodarczego, który będzie miał duży wpływ na dalszy wzrost znaczenia Chin i Indii, a także na pojawiające się tam kryzysy.

Przeprowadzone studia środowiska bezpieczeństwa międzynarodowego wskazują, że współcześnie możliwe jest wyodrębnienie całej gamy różnego rodzaju czynników wywierających wpływ na narodową suwerenność. Należą do nich zarówno trendy o charakterze środowiskowym i demograficznym, zagrożenia ze strony niepaństwowych „aktorów”, a także rewolucja informacyjna i swoboda przepływu kapitału.

Podkreślenia wymaga, że spośród całego spektrum można wyodrębnić jeden bardzo ważny trend, wywierający bardzo duży wpływ na suwerenność narodową – a mianowicie regionalizm. Bardzo interesującym przykładem integracji jest Unia Europejska, której największym sukcesem było uniemożliwienie wybuchu wojny pomiędzy jej państwami członkowskimi. Ponadto, jej połączone obszary gospodarcze rozrosły się do nigdy niewyobrażalnego dobrobytu dla 495 mln obywateli, stwarzając przy tym największy światowy rynek. Z kolei, inne z organizacji regionalnych, pomimo iż nie przyjęły identycznego modelu mogły zaadoptować wybrane jego elementy. Szczególnie dotyczy to Azji, gdzie zdaniem ekspertów amerykańskich w przyszłości nastąpi jeszcze silniejszy regionalizm. Przejawem panazjatyckich tendencji jest Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN), będący obecnie azjatyckim odpowiednikiem Unii Europejskiej, który po kryzysie finansowym w 1997 roku, znacznie przyspieszył integrację polityczną, gospodarczą oraz finansową i kulturową.

Pogłębione analizy wykazały, że powszechny trend regionalizacji i jej dynamiczny rozwój w Unii Europejskiej nie doprowadził jednak – jak można było przypuszczać do rozpadu narodów, lecz w pewnym stopniu przyczynił się do osłabienia ich świadomości narodowej, szacunku dla praworządności, języka oraz niektórych wartości kultury obywatelskiej. Jest to o tyle istotny aspekt, gdyż osłabienie

świadomości narodowej i zmarginalizowanie znaczenia obywatelstwa może stanowić podatny grunt dla rozwoju i wzmocnienia innych źródeł tożsamości zbiorowej (np. religijnej). Przy czym, sama religia nie jest w tym przypadku problemem, ponieważ bardzo często jest ona ważną częścią składową zdrowej kultury obywatelskiej. Wiele zastrzeżeń budzi natomiast sposób, w jaki może zostać utracony „zdrowy rozsądek”, doprowadzając do wzmocnienia niepewności, pozwalającej na rozszerzenie się politycznego fanatyzmu, a czasami radykalnego islamizmu. W konsekwencji może to doprowadzić do pojawienia się problemu kulturowego i społecznego, dotyczącego sfery świadomości, narodowości i bezpieczeństwa. Także w sytuacji, jeśli „brak rozsądku” społecznego ulega rozszerzeniu i przekształceniu w polityczny – prowadzi to do tzw. krótkowzroczności politycznej, podatnej na manipulację, która pozbawiona jest jakiegokolwiek strategii.

Współcześnie bezpośrednim skutkiem globalizacji w sferze technologii informacyjnej są wszystkie możliwe formy nieracjonalnej wiarygodności lub polityczny fanatyzm w obszarze publicznym. Zdaniem ekspertów powyższe symptomy mogą zwiększać polityczną lekkomyślność dużej części państw przemysłowych i w konsekwencji doprowadzić do ich „kalectwa” umysłowego, kulturowego i politycznego<sup>13</sup>. Utrata wartości obywateli danego państwa oraz zwiększający się „brak zdrowego rozsądku” tworzą wspólnie obszar, w którym racjonalne myślenie zdominowane jest przez emocje, sprawiając tym samym trudności w zakresie wdrożenia nowej, kompleksowej polityki i strategii.

Reasumując należy stwierdzić, że „utrata zdrowego rozsądku” może spowodować wykluczenie bardzo ważnej części pewności umysłowej i moralnej, która w ekstremalnych przypadkach może doprowadzić do fanatyzmu (np. radykalny islamizm). Jego oddziaływanie można porównać do psychologicznej siły przyciągania przez inny świat (totalitarne ideologie XX wieku), w którym każde wątpliwanie ulega rozproszeniu.

## RZĄD WIELKOŚCI I KOMPLEKSOWOŚĆ

Z przedstawionych analiz i ocen wynika, że obecnie musimy sprostać zarówno bardzo trudnym, jak i zróżnicowanym wyzwaniom w aspekcie bezpieczeń-

---

<sup>13</sup> K. Naumann, J. Shalikashvili, J. Lanxade, H. van den Breemen, *Zur einer Gesamtstrategie in einer ungewissen Welt - Die transatlantische Partnerschaft erneuern*. [http://nonatohb.blogspot.de/images/nato\\_aggressive\\_strategy\\_\(10.05.2009\)](http://nonatohb.blogspot.de/images/nato_aggressive_strategy_(10.05.2009)).



stwa – począwszy od znanych już z przeszłości (faszyzm lub komunizm) do nowych, będących konsekwencją wydarzeń z 11 września 2001 roku. Zamach na symbole amerykańskiej potęgi w sposób jednoznaczny udowodnił, że: „[...] *dzisiejsze zagrożenia posiadają inną naturę i skalę niż dotychczas, a współczesna odpowiedź na te zagrożenia jest nieadekwatna. Nowe często o asymetrycznym charakterze zagrożenia dla bezpieczeństwa globalnego wymagają nowego myślenia*<sup>14</sup>”. Pentagon w kwartalnym sprawozdaniu z 2006 roku, działania rozpoczęte po zamachach terrorystycznych określił mianem „długotrwałej wojny”, skierowanej przeciw rozdzielnym, sieciom niepaństwowym. Pomimo, iż powyższe pojęcie w pełni odzwierciedla skalę konfliktów, to nie określa ich kompleksowości, instrumentów oraz środków adekwatnych do przeciwdziałania im.

Nowym stosunkowo zjawiskiem współczesnej tzw. „globalnej epoki” jest sposób, w jakim związku występują, łączą się i wzajemnie przeplatają zagrożenia i wyzwania XXI wieku. Wyrażają się one m.in. w: bezpieczeństwie energetycznym; zmianach klimatycznych; technologii informacyjnej; strumieniach usług finansowych; konfliktach zbrojnych; radykalnym i islamskim terroryzmie; zorganizowanej przestępczości; proliferacji BMR; małych zasobach oraz problemach związanych z uchodźctwem. Wszystkie z wymienionych powyżej problemów, jak nigdy dotąd pozostają we wzajemnym związku, będąc ściśle ze sobą powiązane. Nie można także pominąć wpływu innych trendów, które dodatkowo wzmacniają siłę określonych zagrożeń. Przykładem mogą być trendy natury demograficznej, które dotyczą urbanizacji, przestępczości zorganizowanej oraz terroryzmu; trendy zmian klimatycznych – związane z problemami migracji i interesów gospodarczych; trendy ideologiczne i nacjonalistyczne – wywierające wpływ na terroryzm, zorganizowaną przestępczość oraz stabilność społeczną. Ponadto zmiany technologiczne, swoboda poruszania się oraz połączone regiony gospodarcze mogą przyczynić się do nasilenia i wzmocnienia problemów o charakterze lokalnym, a w konsekwencji prowadzić do kryzysów w wymiarze regionalnym i globalnym.

Z analiz przeprowadzonych przez specjalistów wynika, że w obecnie nie jesteśmy zaangażowani wyłącznie w wspomnianą wcześniej „długotrwałą wojnę” z siecią terrorystyczną, czy też niepaństwowymi aktorami<sup>15</sup>.

Powyższy problem musi być postrzegany w charakterze kompleksowej, zmieniającej się i niestabilnej kombinacji działań wobec specyficznych zagrożeń

---

<sup>14</sup> R. Hall, C. Fox, *Ponownie przemyśleć bezpieczeństwo*, NATO Review, Zima 2001/02, s. 8.

<sup>15</sup> *Zur einer Gesamtstrategie in einer ungewissen Welt – Die transatlantische Partnerschaft erneuern*, s.22. [http://nonatohb.blogspot.de/images/nato\\_aggressive\\_strategy](http://nonatohb.blogspot.de/images/nato_aggressive_strategy). (10.05.2009).

widzianych przez pryzmat globalnych trendów. W związku z tym trudno jest obecnie mówić o jakiegokolwiek wojnie szczególnie, jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, iż duża ilość współczesnych wyzwań stanowi integralną część generalnych trendów, a specyficzne zagrożenia mogą zostać wywołane przy użyciu środków pozamilitarnych i nieregularnych (ataki w cyberprzestrzeni).

W celu sprostania im konieczne jest posiadanie zarówno szerokiego wachlarza efektywnych instrumentów militarnych, jak i pozamilitarnych, które zapewnią skuteczną ochronę i obronę państw Sojuszu. Zdaniem ekspertów zachodni sojusznicy są zgodni w zakresie konieczności prowadzenia długotrwałej i prewencyjnej obrony swoich społeczeństw oraz przyjętego stylu życia. Wymaga to posiadania zdolności reagowania na pojawiające się zagrożenia i ryzyka w różnych regionach świata (utrzymując je z dala od własnych terytoriów), przy zachowaniu zdolności do ochrony swoich państw.

Podkreślenia jednak wymaga, że wspomniana długotrwała obrona dotyczy zarówno zapewnienia fizycznego bezpieczeństwa obywateli, terytoriów, interesów, a także struktur prawnych i wolności. Znajduje ona zastosowanie na różnych arenach i dotyczy wielu płaszczyzn politycznych, które wcześniej były tradycyjnie oddzielone od siebie. Stanowi to pierwszy bardzo ważny krok w kierunku właściwego zrozumienia istoty i efektywności działań, prowadzonych przy wykorzystaniu różnego rodzaju instrumentów.

Z materiałów źródłowych wynika, że w pierwszym etapie najważniejsze znaczenie ma właściwa ocena kompleksowości problemów pozostających ze sobą w ścisłym związku i ich wymiarów regionalnych, która pozwoli na określenie najbardziej pożądanych środków. Przykładem są obecne wyzwania w Afganistanie, gdzie przy powszechnie panującym radykalizmie mamy do czynienia z kombinacjami terroryzmu i zorganizowanej przestępczości; handlu narkotykowego i nielegalnego handlu bronią już w szerszym wymiarze regionalnym.

Z dotychczasowej oceny działań prowadzonych w Iraku i Afganistanie wynika, że obecne struktury władzy państw zachodnich nie mogą w pełni sprostać współczesnym wyzwaniom wojskowym.

Najczęściej brany pod uwagę przyczynami są:

- inwestowanie poszczególnych państw członkowskich NATO głównie w rozwój nowych środków, zwiększających zdolności w ramach obrony kolektywnej;
- brak gotowości do inwestowania w środki, które są współcześnie niezbędne do działań w odległych regionach (np. transport strategiczny, rozpoznanie i wywiad wojskowy);

- nie przewidywanie wydatków na pokrycie nowych priorytetów w budżetach obronnych poszczególnych państw członkowskich NATO.

Z opinii ekspertów wynika, że europejskie państwa członkowskie NATO nie są jeszcze gotowe do skutecznego przeciwdziałania współczesnym zagrożeniom. Potwierdzeniem powyższego stwierdzenia jest w dalszym ciągu brak gotowości do wspólnego finansowania Sił Odpowiedzi NATO, określonych mianem głównego katalizatora transformacji Sojuszu. Kolejnym przykładem były wydarzenia z 2007 roku, kiedy byliśmy świadkami cyberataku wymierzonego w Estonię przy wykorzystaniu instrumentów państwowych i osób anonimowych. Wiele kontrowersji wzbudził wówczas fakt, że w czasie, kiedy prawnicy próbowali znaleźć odpowiedź na pytanie: Czy powyższy atak podlega art. 5? zarówno NATO, jak i Unia Europejska odmówiła przystąpienia do obrony Estonii. Dopiero wówczas w kręgach NATO podjęto dyskusje związane z problemem „cyberbezpieczeństw”. Powyższe przykłady odzwierciedlają nową formę kierowania wojną<sup>16</sup> dla potrzeb, której zostaje wykorzystana „dźwignia” finansowa, polityczna, energetyczna, technologiczna i informacyjna.

Zagrożenia, których jesteśmy obecnie świadkami stanowią swoistą kombinację przedstawionych poniżej działań:

- terroryzmu (wymierzonego przeciw ludności cywilnej i instytucjom);
- wojen prowadzonych pośrednio przez państwa, finansujących terroryzm;
- zorganizowanej przestępczości i koordynacji wrogich działań przy wykorzystaniu środków pozamilitarnych.

Pogłębiona analiza rozmiaru i charakteru powyższych zagrożeń wykazała, że nie mogą być one zwalczane wyłącznie przy wykorzystaniu środków wojskowych. Pojawia się, więc konieczność wypracowania kompleksowej strategii, określającej sposób użycia wszystkich będących do dyspozycji instrumentów i zdolności w odniesieniu do wyzwań o charakterze globalnym i regionalnym.

---

<sup>16</sup> Współcześnie można prowadzić wojnę, podczas której de facto nie zostanie wystrzelony żaden pocisk.

## GLOBALNE WYZWANIA ŚRODOWISKA BEZPIECZEŃSTWA: BRONŃ MASOWEGO RAŻENIA

Zdaniem specjalistów rozprzestrzenianie broni masowego rażenia jest obecnie największym zagrożeniem dla naszego bezpieczeństwa<sup>17</sup>. Ciągły wzrost zapotrzebowania na surowce energetyczne powoduje większe niż dotychczas wykorzystanie energii atomowej dla celów cywilnych. Znaczny wzrost jej atrakcyjności wynika z problemów związanych z globalnym ociepleniem, emisją dwutlenku węgla oraz malejącą ilością paliw pochodzenia mineralnego. Oczywiście jest to jak najbardziej uzasadnione ze względów politycznych, ekonomicznych i środowiskowych, lecz wzrost obrotu paliwem atomowym i technologią atomową spotęguje zwiększenie liczby państw dysponujących bronią atomową, stanowiąc tym samym bardzo duże ryzyko w aspekcie bezpieczeństwa światowego<sup>18</sup>. Według ekspertów amerykańskich jej proliferacja doprowadzi do powstania nowych przymierzy, regionalnych strategii asekuracji oraz zbrojeń. Sukces programu irańskiego z całą pewnością spowoduje reakcję Izraela oraz dążenia innych państw regionu (Turcja, Arabia Saudyjska) do uzyskania stanu równowagi poprzez rozwój własnych programów atomowych<sup>19</sup>. Podkreślenia przy tym wymaga, że Iran, w którego posiadaniu znajduje się BMR współcześnie stanowi strategiczne zagrożenie nie tylko dla Izraela, lecz także całego regionu Europy i USA. Powyższe wskazuje więc, że obecnie wkraczamy w bardzo niebezpieczny okres, który otwiera szerokie możliwości wyścigu zbrojeń w dziedzinie broni masowego rażenia. W związku z tym, jeżeli społeczność międzynarodowa nie znajdzie rozwiązania, które powstrzyma nuklearne ambicje Iranu to dojdzie do nieodwracalnych zmian, które przyczynią się do podważenia traktatu o zakazie proliferacji broni masowego rażenia i pozwolą na jej dalsze rozprzestrzenianie. Także, potencjał nuklearny Indii i Pakistanu, który w dużym stopniu przyczynił się do zapewnienia stabilizacji w regionie, spowodował powsta-

---

<sup>17</sup> [www.ukie.gov.pl/HLP/mointintgr.nsf/0/122ECE1168BF95B1C1256E7500562E67/\\$file/ME7012](http://www.ukie.gov.pl/HLP/mointintgr.nsf/0/122ECE1168BF95B1C1256E7500562E67/$file/ME7012). (24.10.2009).

<sup>18</sup> Z całą pewnością będzie wzrastała nadal próba wykorzystania uranu dla potrzeb cywilnych odłączając jego produkt uboczny (pluton) - co w konsekwencji może doprowadzić do marginalizacji umowy o zakazie rozprzestrzeniania BMR (*ang. Nuclear Non-Proliferation Treaty*). Dlatego też, dalej jest konieczny system nadzoru i kontroli w postaci międzynarodowej agencji energii atomowej (*International Atomic Energy Agency – IAEA*) oraz doraźnie tworzone instytucje. Por. [www.ukie.gov.pl/HLP/mointintgr.nsf/0/122ECE1168BF95B1C1256E7500562E67/\\$file/ME7012](http://www.ukie.gov.pl/HLP/mointintgr.nsf/0/122ECE1168BF95B1C1256E7500562E67/$file/ME7012). (24.10.2009).

<sup>19</sup> S. Moćkun, *Świat 2025. Globalne trendy Według amerykańskiego wywiadu*. <http://www.bbn.gov.pl/download.php?s=1&id=3182> [www.bbn.gov.pl/download.php](http://www.bbn.gov.pl/download.php). (24.10.2009).

nie nowego rodzaju ryzyk i niepewności. „Prywatna” sieć proliferacji broni masowego rażenia A.Q.Khan, która odgrywała kluczową rolę w rozwoju zdolności atomowych Pakistanu sprzedała swoje projekty Iranowi, Korei Północnej i Libii. Bez wątpienia dużym osiągnięciem była przeprowadzona w 2003 roku likwidacja sieci A.Q.Khan oraz libijskich programów dotyczących broni nuklearnej, chemicznej i biologicznej. Powyższe działania nie przyniosły jednak 100% skutku, ponieważ duża ilość wyszkolonego personelu sieci A.Q.Khan, pozostając na wolności stwarza nadal realne zagrożenia wynikające z handlu technologią nuklearną na „czarnym rynku”. Pomimo, iż obecnie broń nuklearna znajduje się w głównym centrum uwagi, to nie zostały jeszcze wykluczone zagrożenia ze strony broni chemicznej, biologicznej i radiologicznej, a także wynikające z rozwoju technologii raketowej. Z materiałów źródłowych wynika, że współcześnie na świecie 25 państw posiada broń masowego rażenia, spośród których 17 dysponuje zdolnościami, które pozwalają na wykonanie uderzeń z użyciem broni chemicznej, a 12 z wykorzystaniem broni biologicznej. Ponadto, 70 państw posiada rakiety o zasięgu 1500 km, a około 12 państw eksportuje tego rodzaju broń.

Z przeprowadzonych analiz i ocen wynika, że sprostanie zagrożeniom wynikającym z proliferacji BMR wymaga skoordynowanego użycia wszystkich będących do dyspozycji instrumentów. Mając na uwadze współczesne uwarunkowania najlepszym rozwiązaniem wydaje się zastosowanie kombinacji istniejących traktatów - dotyczących broni biologicznej (1972) i broni chemicznej (1993), w połączeniu z doraźnymi porozumieniami np. kontrola reżimu technologii raketowej (*ang. Missile Technology Control Regime*).

Zdaniem ekspertów najbardziej efektywnym instrumentem w odniesieniu do powyższych wyzwań i zagrożeń jest stworzenie formalnych podstaw prawnych dla międzynarodowej inicjatywy przeciw proliferacji BMR (*ang. Proliferation Security Initiative – PSI*), która próbuje stworzyć skuteczny system przeciw zbrojeniom w regionach, gdzie reżimy odmawiają kontroli lub nie jest ona wystarczająca (m.in. przez wprowadzanie zakazu lotów dla statków powietrznych oraz zakaz korzystania ze szlaków morskich dla okrętów)<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Zur einer Gesamtstrategie in einer ungewissen Welt - Die transatlantische Partnerschaft erneuern, s.25. [http://nonatohb.blogspot.de/images/nato\\_aggressive\\_strategy](http://nonatohb.blogspot.de/images/nato_aggressive_strategy). (10.05.2009).

## AKTORZY NIEPAŃSTWOWI I WOJNA ASYMETRYCZNA

Zdaniem specjalistów stosunkowo nowym wyzwaniem w aspekcie zapewnienia stabilności świata w wymiarze globalnym będzie destrukcyjne i destabilizacyjne działanie różnych aktorów (podmiotów) niepaństwowych o zasięgu ponadnarodowym. W globalnym świecie każdy z aktorów, który nie jest ściśle związany z państwem lub tylko działa w jego imieniu przyczynia się do niestabilności świata, mając często silne religijne i przestępcze korzenie. Z reguły dysponując dużymi zasobami finansowymi aktorzy niepaństwowi mają obecnie dostęp do źródeł informacji, które pozwalają im wpływać destrukcyjnie na systemy funkcjonowania wybranych państw. Współcześnie zagrożenia asymetryczne obejmują swoim zasięgiem przedsięwzięcia począwszy od bezpośrednich działań militarnych (w kraju, jak i poza jego terytorium), aż do międzynarodowego terroryzmu planującego mordy w różnych regionach świata. Jak wspomniano już wcześniej w niektórych przypadkach sprawcy zagrożeń asymetrycznych mają silne powiązania z bardzo dobrze zorganizowanymi międzynarodowymi grupami przestępczymi. W związku z tym, bardzo ważne znaczenie ma trafne rozpoznanie źródeł zagrożeń oraz określenie wynikających z nich powiązań zarówno o charakterze gospodarczym i militarnym, a także terrorystycznym i kryminalnym. Związane z powyższym zjawiskiem wyzwania są znacznie większe, ponieważ państwa demokratyczne muszą przestrzegać praw i konwencji międzynarodowych, podczas gdy druga strona takich skrupułów nie ma, co w konsekwencji prowadzi do powstania dużych dysproporcji w prawie wojennym.

Jako przykład można w tym miejscu przytoczyć wojnę Izraela z Hezbollahem, która była klasycznym konfliktem zbrojnym pomiędzy państwem a podmiotem niepaństwowym, działającym w interesie innych państw (Iranu, Syrii, Libanu). W powyższym konflikcie Izrael, działający, jako podmiot państwowy musiał przestrzegać prawa międzynarodowego - poprzez co był traktowany niesprawiedliwie. Z kolei, Hezbollah działający, jako aktor niepaństwowy nie powstrzymał się przed łamaniem prawa wojennego. Przykładem jest rozśrodkowywanie swoich sił pomiędzy ludnością cywilną i wystrzeliwanie rakiet z obszarów mieszkalnych, prowadząc przy tym nieprzerwanie kontrolowaną kampanię propagandową.

Przeprowadzone analizy wskazują, że dążenie do rozwiązania wojny pomiędzy ludźmi nie jest czymś nowym, tak samo jak zacieranie i fałszowanie granicy pomiędzy żołnierzami a ludnością cywilną, ponieważ należało to już do taktyki działania partyzantki hiszpańskiej w wojnie przeciw Napoleonowi oraz podczas wojny Irlandzkiej Armii Republikańskiej (*Irish Republican Army IRA*) przeciw Bry-

tyjczykom. Także współcześnie powyższa taktyka jest stosowana w działaniach ugrupowań terrorystycznych, dysponujących nowoczesną bronią, jednak z tą różnicą, że obecnie jej zastosowanie prowadzi do bardzo dużej liczby przypadków śmiertelnych wśród niewinnej ludności cywilnej. Aktualnym przykładem pośredniego zaangażowania w wojnę asymetryczną jest zauważalne wsparcie Iranu udzielane dla sił szyickich w Iraku oraz zaopatrywanie i szkolenie Hezbollahu. Wsparcie udzielane przez Iran (możliwie, że także Syrię) i obecnie Al-Qaida stanowią współcześnie bardzo ważne wyzwanie, które wymaga zsynchronizowanej kampanii skierowanej przeciw zagrożeniom asymetrycznym. Ma to szczególne znaczenie ze względu na fakt, że międzynarodowy terroryzm oraz zagrożenia związane z wojną asymetryczną mogą pozostać jeszcze przez długi okres czasu. Podkreślenia przy tym wymaga, że jest to całkowicie inne wyzwanie niż terroryzm ze strony baskijskiej organizacji separatystycznej ETA (*bask. Euskadi Ta Askatasuna*) lub IRA (*Irish Republican Army*). Współcześnie celem międzynarodowego terroryzmu jest zniszczenie naszych społeczeństw, systemów gospodarczych oraz przyjętego stylu życia. Zdumiewającym „kreatywnym” działaniem ze strony terrorystów było wykorzystanie (tuż przed wyborami) samolotów, jako raket do wykonania uderzeń bombowych, które odpowiednio wykorzystane w mediach pozwoliły na uzyskanie najlepszego z możliwych efektów. Dodatkowym utrudnieniem jest fakt, iż obecnie zanika linia rozgraniczenia pomiędzy międzynarodową przestępczością zorganizowaną a terroryzmem. Zapewne jest pomiędzy nimi zasadnicza różnica wrażliwa się w tym, że terroryści realizują zamiary polityczne. Z kolei, działania grup przestępczych zorientowane są na pieniądze. Pomimo widocznych różnic nie można ich działalności rozpatrywać oddzielnie, ponieważ niektóre z organizacji terrorystycznych są często uwikłane w handel bronią i narkotykami a zorganizowani przestępcy mogą dążyć do przejęcia władzy politycznej. Przykładem tego jest pewnego rodzaju symbioza zachodząca pomiędzy handlem narkotykami, bronią i wojną asymetryczną w Afganistanie. W przypadku, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że niepaństwowi lub działający w interesie danego państwa aktorzy świadomie łamią wszystkie zasady obowiązujące podczas wojny i celowo doprowadzają do zaniku granicy pomiędzy cywilami a wojskowymi to reakcja na powyższe zagrożenia nieuchronnie ulega diametralnej zmianie.

## NADUŻYCIE WPŁYWÓW FINANSOWYCH

Pogłębione analizy wykazały, że globalizacja bezsprzecznie z jednej strony stworzyła i przyniosła wiele szans w wyniku, których dynamiczny wzrost gospodarczy w krajach rozwijających się wyzwolił miliony ludzi z ubóstwa.

Z drugiej zaś, spowodowała, iż zagrożenia stały się bardziej złożone i wzajemnie ze sobą powiązane. W konsekwencji główne arterie naszego społeczeństwa, takie jak: systemy informatyczne, czy też dostawy energii stały się bardziej narażone na uszkodzenia<sup>21</sup>. Jednym z niebezpiecznych jej skutków jest znaczne wzmocnienie finansowego wpływu niestabilności politycznej. Jako przykład można przytoczyć działania ze strony Chin, które dążąc do osiągnięcia dostępu do surowców naturalnych Afryki przekupują reżim sprawujący władzę chcąc w ten sposób uzyskać gwarancje. Przykładowo bank światowy oferuje Nigerii 5 mln dolarów na renowację (unowocześnienie) systemu transportu kolejowego – Chiny przebijają powyższą ofertę kwotą 8.3 mld. Kolejnym ich krokiem, związanym z ochroną własnych interesów (ropa naftowa) w Nigerii, Sudanie i Angoli było dokonanie uzgodnień badawczych z Czadem, Nigerią, Mali, Mauretanią i Algierią oraz uruchomienie linii produkcyjnej w Tunezji<sup>22</sup>.

Z przeprowadzonych ocen wynika, że aktualnie pomimo, iż Stany Zjednoczone pozostają nadal największym partnerem handlowym Afryki z obrotami około 100 mld USD, to chiński zakup ropy naftowej na tym kontynencie od 2000 roku, uległ znacznemu wzrostowi i w 2006 roku osiągnął poziom 55.5 mld dolarów. Powyższe wskazuje, więc że jeśli Chiny będą chciały wykorzystać potężną „broń finansową” w Afryce mogą wywrzeć wpływ geopolityczny w regionie i zdobyć zdolności pozwalające im na oddziaływanie w skali globalnej.

Można też przytoczyć przykłady „pozornej pomocy” np. przez wenezuelską pomoc rozwojową dla reżimu na Kubie aż do Rosji, która wykupywała stacje kolejowe w Szwajcarii. Wywieranie wpływu i odstraszenie przy wykorzystaniu środków poza wojskowych może przedstawiać sobą duże zagrożenie, które będzie miało ten-

---

<sup>21</sup> *Sprawozdanie na temat europejskiej strategii bezpieczeństwa*, Bruksela, 11 grudnia 2008, s. 1.

<sup>22</sup> Obecnie Chińczycy poszukują surowców mineralnych m.in. platyny, miedzi, rud żelaza, uranu oraz diamentów. Ponadto, inwestują w projekty infrastrukturalne przebijając zarówno oferty Zachodu, jak i banków rozwoju. Ponadto, Chiny budują zapory wodne pozyskujące energię elektryczną w Sudanie, Etiopii, Samarze, Mozambiku, Ghanie, Nigerii i Kongo; linie kolejowe w Angoli, Samarze, Kongo i Sudanie; sieć telefoniczną w Maroko, Algierii, Mali, Nigerii, Kenii oraz Angoli Zimbabwe.



dencje narastające i w konsekwencji doprowadzi do wzmocnienia despotyzmu i korupcji.

W odniesieniu do nadużycia wpływów finansowych można przytoczyć też inne przykłady, które obrazują mniejszą, co prawda skalę tzw. „fałszywej pomocy” - od wenezuelskich programów rozwoju pomocy dla reżimu na Kubie, aż do Rosji wykupującej stacje kolejowe w Szwajcarii. Powyższe przykłady ukazują nam jak poważnym instrumentem staje się „broń finansowa”. Z tego też względu, w przyszłości przejęcie wpływów i zastraszenie przy wykorzystaniu środków pozamilitarnych może stanowić poważne zagrożenie dla szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Należy zawsze pamiętać, że wojna nigdy nie była wyłącznie zastosowaniem siły militarnej a w wielu przypadkach główną rolę odgrywały instrumenty pozamilitarne. Tak jest również współcześnie, ponieważ zarówno państwa, jak i podmioty niepaństwowe posiadają zdolności pośredniego wpływania na konflikt poprzez wszczęcie sporów na tle nadużyć zasobów finansowych lub sięgnięcie po „broń finansową”.

Współcześnie pojawiło się bardzo duże i trudne do wcześniejszego rozpoznania zagrożenie związane ze zdolnościami różnych aktorów (podmiotów) do prowadzenia wojny przeciw najwyższym wartościom Zachodu, w której mogą zostać równocześnie użyte różnego rodzaju instrumenty pozamilitarne. W konsekwencji możemy być świadkami bardzo niebezpiecznego „fenomenu” stanowiącego bardzo duże zagrożenie w skali strategicznej – będziemy mogli widzieć wojnę, podczas której nie zostanie wystrzelony żaden pocisk. Dlatego też, jedynym a zarazem najlepszym rozwiązaniem jest wygenerowanie kompleksowej strategii działania, która pozwoli na pełną integrację wszystkich instrumentów, będących do dyspozycji danego państwa (Sojuszu), gdyż żadne państwo obecnie nie posiada wystarczających zdolności do przewyciężenia obecnych wyzwań konieczne jest wspólne działanie.

## ZAKOŃCZENIE

Reasumując rozważania należy stwierdzić, iż współcześnie bezpieczeństwo morskie należy postrzegać, jako system wzajemnie zintegrowanych efektywnych instrumentów, zdolnych do sprostania bardzo trudnym i zróżnicowanym wyzwaniom nowej „globalnej epoki”. Przedstawione w artykule analizy i oceny obecnych i przyszłych uwarunkowań bezpieczeństwa morskiego wskazują na bardzo niebezpieczne związki, w jakich występują, łączą się i wzajemnie przeplatają zagrożenia i wyzwania XXI wieku. W odniesieniu do powyższego problemu w kontekście bezpieczeństwa morskiego szczególne znaczenie mają zagadnienia związane ze zmia-

nami demograficznymi (uchodźctwo), klimatycznymi (spory na tle granic morskich oraz rywalizacja o dostęp do surowców energetycznych położonych w regionach polarnych). Podkreślenia przy tym wymaga, że wszystkie z wymienionych powyżej problemów, jak nigdy wcześniej pozostają we wzajemnym związku, będąc ściśle ze sobą powiązane.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Balcerowicz B., *Pokój i niepokój*, Bellona, Warszawa 2002
- [2] Dokument Wysokiego Przedstawiciela i Komisji Europejskiej skierowany do Rady Europejskiej. [http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms\\_Data/docs/pressData/PL/reports/99405](http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/PL/reports/99405)
- [3] Global Trends 2025. *A Transformed World, Joint Operating Environment – Trends and Challenges for the Future Joint Force Through 2030*, US Department of Defence, December 2007
- [4] Hall R., Fox C., *Ponownie przemyśleć bezpieczeństwo*, NATO Review, Zima 2001/02
- [5] Lanxade J., Naumann K., Shalikhvili J., van den Breemen H., *Zur einer Gesamtstrategie in einer ungewissen Welt - Die transatlantische Partnerschaft erneuern*. [http://nonatohb.blogspot.de/images/nato\\_aggressive\\_strategy\\_](http://nonatohb.blogspot.de/images/nato_aggressive_strategy_).
- [6] Moćkun S., Świat 2025. *Globalne trendy Według amerykańskiego wywiadu*. <http://www.bbn.gov.pl/download.php?s=1&id=3182>
- [7] Nauman K., *NATO, Quo vadis? Ansätze einer Grand Strategy für eine unsichere Welt*, Vortrag am 31.05.2008 in Bonn
- [8] *Zur einer Gesamtstrategie in einer ungewissen Welt – Die transatlantische Partnerschaft erneuern*, [http://nonatohb.blogspot.de/images/nato\\_aggressive\\_strategy\\_](http://nonatohb.blogspot.de/images/nato_aggressive_strategy_)

*Recenzent dr hab. Krzysztof Rokiciński, prof. nadzw. AMW*

**ABSTRACT**

**THE INFLUENCE OF GLOBAL CONDITIONS  
ON PRESENT AND FUTURE PERCEPTION OF  
MARITIME SECURITY**

The analysis of developments in the security environment indicates that it has a large dynamic, instability and is very complex. Among analysts there is a consistent opinion that many major threats and challenges are connected with international terrorism and the proliferation of weapons of mass destruction (WMD) but it cannot be forgotten that there are others, namely demographic, climatic, economic changes, or those connected with the increase in demand for energy. All these challenges and threats refer also to the maritime areas. Presented article tries to assess far in the coming decades these challenges and risks connected with the security environment in relation to maritime.

**Mirosław JANIKOWSKI**  
**Stanisław ZARYCHTA**

## **PIRACTWO MORSKIE - OGÓLNOŚWIATOWY PROBLEM**

### **STRESZCZENIE**

Wzrastająca liczba aktów piractwa w rejonie Zatoki Adeńskiej, wodach wokół Nigerii i Somalii sprawia, że koszty generowane przez te pozaprawne formy działalności na morzu systematycznie wzrastają. Jednak proceder ten obecny jest również w innych regionach świata. Autorzy zaprezentowali charakterystykę działań piratów w różnych regionach świata. Każdy z tych regionów cechują odmienne sposoby i metody działań piratów. W artykule zawarto również ogólną charakterystykę działań podjętych przez społeczność międzynarodową dla minimalizacji tego zagrożenia.

\*\*\*

Renesans współczesnego piractwa morskiego jest wynikiem rozwoju sytuacji politycznej w świecie, a przede wszystkim rozwoju sytuacji w rejonach wojen domowych, narastającej biedy, a także chęci szybkiego wzbogacenia się. Możliwość łatwego zysku uzyskanego z wysokiego okupu za załogi i ładunek powoduje, że liczba aktów przemocy na morzu ciągle rośnie. Bieda i ubóstwo zmusza kolejne populacje „współczesnych piratów” do szukania łatwego zysku na morzu. Ryzyko utraty życia w relacji z ogromnymi zyskami dla ludzi parających się piractwem nie stanowi żadnej przeszkody. Pytanie tylko kto, kiedy, gdzie i w jakich powiązaniach ze światem lokalnego biznesu kieruje tymi poczynaniami.

Dzisiejsi piraci nie mają przecież przepaski na oku, nie podnoszą czarnej flagi „Jolly Rogera” i nie są tak romantyczni jak piraci opisywani w literaturze pięknej. Wyposażeni są za to w nowoczesne, szybkie łodzie motorowe, sprzęt nawigacji satelitarnej, nowoczesną broń, wyrzutnie rakiet, a ich celami są jednostki handlowe,

których zdolność odparcia ataku jest ograniczona. Wielkim zagrożeniem dla statków, korzystających z bardzo ruchliwego szlaku morskiego, łączącego Europę z Azją i Bliskim Wschodem stali się somalijscy piraci. Wymuszają milionowe okupy od armatorów oraz zagrażają dostawom pomocy humanitarnej. Tylko w 2008 roku somalijscy piraci porwali ponad 40 statków (prób przejęcia było trzy razy więcej) oraz zaatakowali ponad 130 jednostek handlowych (o 200% więcej niż w 2007 roku).

Według danych przytaczanych przez "Newsweek", w latach 2000-2006 na całym świecie zanotowano 2,4 tys. aktów piractwa morskiego. Z kolei z informacji Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB) wynika, iż między styczniem a marcem 2008 roku liczba tego typu przestępstw była o 20% większa niż w taki samym okresie rok wcześniej, natomiast w pierwszych sześciu miesiącach 2009 roku na całym świecie zanotowano dwa razy tyle ataków pirackich niż w roku ubiegłym. Co gorsze, eksperci twierdzą, że przytaczane liczby są zaniżane, gdyż część armatorów nie zgłasza ataków, aby uniknąć obciążenia wyższymi stawkami ubezpieczeniowymi. Tymczasem flota handlowa przewozi aż 95% towarów, które trzeba dostarczyć do zagranicznych odbiorców. W ładowniach wielu statków znajdują się ładunki o wartości milionów dolarów.

Można śmiało założyć, że działalność piratów na akwenach morskich jest organizowana i kontrolowana przez wielkie międzynarodowe gangi powiązane z wielkim biznesem i skorumpowaną administracją państwową oraz czasami z działalnością nieuczciwych armatorów. Pieniądze z okupów nie znikają przecież w kieszeni zwykłych uzbrojonych porywaczy, którzy są jakby ostatnim czy też jednym z ogniw całego procederu. Ktoś przecież musi kontrolować trasy żeglugowe, znać: co, kiedy, gdzie i przez kogo jest przewożone aby uzyskać maksymalny okup. Następny „ktoś” musi zorganizować środki transportu, szybkie łodzie, broń czy też środki łączności do porozumiewania się, a ktoś inny musi mieć wiedzę z kim i kiedy rozmawiać na temat wysokości okupu. Wreszcie ktoś inny musi zabezpieczać całą logistyczną infrastrukturę brzegową. Przecież do dyspozycji piratów są przystanie i porty, a także małe stocznie remontowe oraz cała infrastruktura legislacyjna. Oczywiście w tym wszystkim mamy także zleceniodawców, organizatorów i odbiorców, którzy kupują zrabowany ładunek lub czerpią korzyści z okupu.

## DEFINICJA PIRACTWA MORSKIEGO

Pierwsze wzmianki o piratach można spotkać w dokumentach pochodzących z VI wieku p.n.e. Najpotężniejszy wtedy z piratów – Polikrates posiadał ponad sto okrętów i uprawiał swój proceder na Morzu Egejskim ograbiając statki greckie i fenickie. Dzięki rozbójom w krótkim czasie dorobił się ogromnego majątku, a wybudowany przez niego pałac na wyspie Samos uważano wówczas za jeden z cudów świata. Ponieważ życie pirata bywa zazwyczaj bogate ale krótkie, w niedługim czasie będąc jeszcze w młodym wieku stracił życie.

Słowo „*pirat*” pochodzi od łacińskiego słowa *pirata*, i oznacza próbować szczęścia na morzu. Według Wielkiego Słownika Języka Polskiego, pirat to członek załogi okrętu lub samolotu uprawiający piractwo. To także rozbójnik morski, napadający na inne statki w celach rabunkowych i zagrażającym swoim postępowaniem zdrowiu i życiu innych. Wreszcie zgodnie z definicją słownikową piractwo definiowane jest jako: „rozbój, akt gwałtu, zatrzymania, grabieży, dokonany przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, na osobach i mieniu na pokładzie, popełniony na morzu otwartym lub w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa”. Natomiast w międzynarodowym prawie publicznym (Konwencji o prawie morza) za piractwo uznawane jest:

- a) każdy bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży, popełniony dla celów osobistych przez załogę prywatnego statku lub samolotu i skierowany:
  - na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu znajdującemu się na pokładzie takiego statku morskiego, bądź powietrznego;
  - przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- b) każdy akt dobrowolnego uczestnictwa w działaniu statku morskiego lub powietrznego z wiedzą o faktach, które nadają mu charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- c) każdy akt podżegania lub umyślnego ułatwiania czynu określonego w punktach a i b.

Oprócz piractwa o charakterze typowo bandyckim, w poprzednich wiekach rozwinęła się również forma piractwa, dotowana i chroniona przez władców państw, a także przez konkretne miasta zwane *kaperstwem*. Korsarz, bądź kaper to osobnik

uprawiający piractwo w majestacie prawa swojego kraju. Podczas wojen państwa europejskie wydawały dokumenty (glejt kaperski), uprawniające kapitana statku do atakowania wrogich statków w zamian za procent zysku od zdobytych łupów. Listy kaperskie (*letter of marquee* bądź *comission*) uznawane zazwyczaj były jedynie przez tych, którzy je wydawali i tych, którzy się nimi posługiwali. Podczas gdy piraci byli morskimi rozbójnikami i działali zarówno w czasie wojny, jaki i pokoju, to korsarze byli żeglarzami działającymi wyłącznie w czasie wojny.

Istotą korsarstwa było działanie na własne ryzyko i odpowiedzialność. W zależności od umowy otrzymywali część mienia zdobytego na nieprzyjacielu. Po skończonych działaniach wojennych załogi okrętów kaperskich zwykle demobilizowano i odsyłano do domów. W dawnych wiekach korsarstwo było prawnie dozwolonym sposobem walki w wojnie morskiej. Obecnie jest pojęciem historycznym, a państwa wyrzekły się tego środka prowadzenia walki zbrojnej na morzu.

Korsarstwo zostało zakazane w Deklaracji Paryskiej z 1856 roku. Zakaz ten uzyskał rangę normy powszechnego prawa międzynarodowego. Mimo braku przystąpienia do deklaracji Stanów Zjednoczonych, Hiszpanii, Meksyku i Chile, żadne państwo nie wydawało już listów kaperskich i korsarstwo zanikło. W dzisiejszych czasach istnieje zwyczaj przemiany (wycarterowania) statków handlowych w okręty wojenne na wypadek wojny, nie stanowi to jednak kontynuacji korsarstwa.

W praktyce trudno było rozróżnić kto był piratem a kto korsarzem. Listy kaperskie uznawane były jedynie przez państwa, które je wystawiły i posługujących się nimi kapitanów, a zazwyczaj (co jest bardzo logiczne) nie był uznawany przez państwa, których statki były napadane. W efekcie korsarze traktowani byli najczęściej jako zwykli piraci i tak też sądzeni.

Wracając do piractwa, dzisiejsi piraci to przede wszystkim wykonawcy zleceń świetnie zorganizowanych grup przestępczych mających wielki wpływ na życie gospodarcze obszarów objętych ubóstwem i również generujących zagrożenie terroryzmem morskim. Współczesne piractwo morskie, występujące w określonych rejonach świata, stało się obecnie podobnie jak: terroryzm, nielegalna imigracja, zorganizowana przestępczość, proliferacja broni masowego rażenia, formą zagrożeń asymetrycznych.

## OCENA SYTUACJI GEOPOLITYCZNEJ I EKONOMICZNEJ REJONÓW OBJĘTYCH ATAKAMI PIRACKIMI

Największe zagęszczenie incydentów klasyfikowanych jako akty piractwa występują w rejonach wybrzeży państw upadłych, czyli tam, gdzie prawo w tym prawo morskie nie jest egzekwowane przez władze lokalne. Podatny grunt, do tej działalności, tworzy brak politycznej i ekonomicznej stabilności. Południowo-wschodnia Azja, Afryka, Południowa i Środkowa Ameryka, to regiony, w których działalność morskich gangów jest współcześnie największa.

Na podstawie analizy przypadków atakowania jednostek pływających można wyodrębnić następujące rejony, gdzie występuje największe zagrożenie aktami piractwa, należą do nich:

- wybrzeża Morza Czerwonego oraz Zatoka Adeńska (Afryka);
- wybrzeża Afryki Wschodniej (wybrzeża Somalii);
- środkowa część zachodniego wybrzeża Afryki ze szczególnym uwzględnieniem akwenów morskich oblewających takie państwa jak: Nigeria, Kamerun i Demokratyczna Republika Konga;
- wybrzeża Azji Południowo-wschodniej (Cieśnina Malakka, wybrzeża Indonezji i Morze Południowochińskie);
- północne wybrzeża Oceanu Indyjskiego (akweny podejściowe do portów Bangladeszu, Cejlonu i Birmy (Mijamar);
- wybrzeża Ameryki Południowej (wybrzeża Brazylii – rejon podejściowy do portów Santos i Rio Grande oraz podejście do portu Callao w Peru (Ameryka Południowa).

Poniżej przedstawiono charakterystykę działalności pirackiej w wybranych regionach świata.

### **Cieśnina Malakka (*Strait of Malacca*)**

Za rejon szczególnie niebezpieczny uważana jest najdłuższa na świecie cieśnina – Cieśnina Malakka, oddzielająca Półwysep Malajski od Sumatry. Jest to obszar morski, łączący Morze Adamańskie z Morzem Południowochińskim, o długości 937 km i szerokości 36 km i minimalnej głębokości 25 m. W północnej części cieśnina rozszerza się do około 402 km szerokości, natomiast przy krańcu południowym zwęża się do 16 km. W cieśninie znajdują się setki niezamieszkałych, porośniętych namorzynami wysepek, które tworzą naturalne kryjówki dla piratów. Wody cieśniny w najwęższej części, na całej szerokości stanowią morze terytorialne



trzech państw - Indonezji, Malezji i Singapuru. Żegluga po tym szlaku wodnym odbywa się na zasadach przejścia tranzytowego.



Rys. 1. Położenie Cieśniny Malakka

Źródło: <http://maps.google.pl>

Rocznie tym wąskim przejściem przepływa około 70 tysięcy statków, przewożących jedną piątą światowych przewozów towarowych i jedną trzecią ropy naftowej przewożonej drogą morską.

Piractwo na tych wodach pojawiło się na skutek kryzysu ekonomicznego, który w 1998 roku dotknął gospodarkę azjatyckich tygrysów. Tysiące ludzi straciło wtedy oszczędności życia, wielu z tych zdesperowanych ludzi rozpoczęło działalność piracką. W 1998 roku w cieśninie Malakka zarejestrowano tylko jeden akt piracki, w 2000 było ich już 75, a na sąsiadujących wodach indonezyjskich aż 119. Nawet gdy sytuacja ekonomiczna w tym rejonie uległa poprawie, wielu ludzi zajmujących się piractwem nie zrezygnowało z łatwego zarobku.

Generalnie bardzo trudno jest zapewnić bezpieczeństwo na całej długości tego szlaku wodnego. Występujące mielizny, wraki inne przeszkody nawigacyjne powodują, że statki muszą poruszać się ze stosunkowo małą prędkością. Także napięta sytuacja polityczna pomiędzy zwaśnionymi krajami: Malezją i Indonezją, nie ułatwia pełnego monitoringu żeglugi. Ataki na jednostki handlowe są wyjątkowo

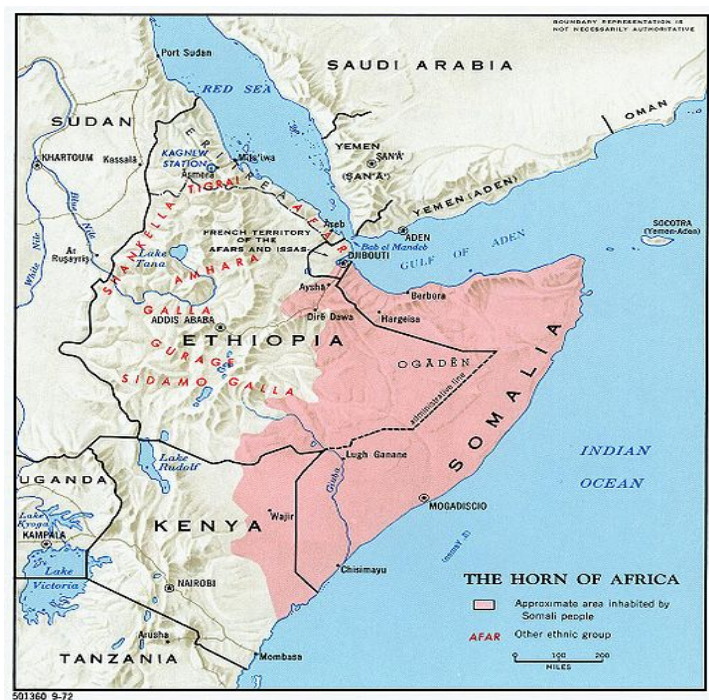
brutalne i często kończą się zaborem całego mienia łącznie ze statkiem, porwaniem całej lub części załogi, za którą porywacze żądają milionowych okupów. Ładunek zostaje sprzedany, jednostka przemalowana, zarejestrowana pod nowym armatorem, a następnie tanio wyczarterowana. Pościg policji i okrętów marynarki wojennej w większości przypadków kończy się niepowodzeniem. Jednak w ostatnim okresie liczba pirackich ataków na tym akwenie zmniejszyła się. Jest to związane przede wszystkim ze zwiększeniem patroli w rejonie cieśniny wysyłanych przez Indonezję, Singapur i Malezję oraz poprawą stanu gospodarki państw w tym regionie. Częściowo piraci przesunęli swoją aktywność na Morze Południowochińskie.

Regionalny Projekt Współpracy ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) z siedzibą w Singapurze podał, że w roku 2009 nastąpił znaczny wzrost napadów pirackich na Morzu Południowochińskim, najwyższy notowany od ostatnich pięciu lat.

### **Wybrzeża Somalii**

Somalia jest państwem, położonym w północno-wschodniej części Afryki, na Półwyspie Somalijskim, zwanym również Rogiem Afryki. Kraj ten posiada strategiczne położenie, gdyż można z jego terytorium kontrolować szlaki żeglugowe prowadzące z Morza Czerwonego, poprzez Zatokę Adeńską na Ocean Indyjski.

Linia brzegowa Somalii rozciąga się na długości 3 025 km., natomiast granica lądowa Somalii wynosi 2 340 km. Somalia graniczy z Djibouti (58 km), z Etiopią (1 600 km) oraz z Kenią na długości 682 km. Głównymi miastami kraju są: Mogadisz (stolica kraju), Hargeisa, Kisimaju i Merka. Somalia zaliczana jest do „państw upadłych”. Sytuacja polityczna w Somalii jest bardzo niestabilna, funkcjonuje tam kilka organizmów państwowych, a rząd tymczasowy kontroluje jedynie centralną część kraju. Pozostała część kraju pogrążona jest w walkach pomiędzy poszczególnymi rodami lub stanowi arenę walk z bojownikami islamskimi.



Rys. 2. Wybrzeże Somalii wraz z Zatoką Adeńską.

Źródło: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/26/Somali\\_map.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/26/Somali_map.jpg)

To właśnie wody okalające Róg Afryki stały się polem działania somalijskich piratów. Jednakże piractwo w Somalii sięga genezą lat 90-tych, kiedy wspólnoty rybackie na wybrzeżu Puntlandu (region w północno-wschodniej części kraju) zaczęły organizować patrole, aby zapobiec rabunkowym i nielegalnym połowom ryb i zrzucaniu toksycznych odpadów. Z czasem okazało się, że zajęcia jednostek rybackich dokonujących nielegalnych połowów przynosi sowity okup, wielokrotnie przewyższający dochody z legalnej działalności rybackiej. Rozwojowi piractwa sprzyjał ponadto brak realnej władzy centralnej w Somalii oraz ciągłe wojny, które spowodowały przystępowanie młodych rybaków do grup atakujących statki. Somalijskie piractwo więc, narodziło się jako próba ochrony wybrzeża kraju przed nielegalnymi połowami ze strony dużych korporacji rybackich. Jednakże z biegiem czasu

wymknęło się z pod kontroli i przekształciło się w dochodowy interes. Średnio za uwolnienie porwanego statku i jego załogi piraci zarabiają około dwóch milionów dolarów. Szacuje się, że obecnie piractwem zajmuje się ponad 1500 ludzi.

W 2005 roku Somalia była już uznawana za jedno z najbardziej zagrożonych piractwem miejsc na świecie – zanotowano wówczas 45 przypadków piractwa, liczba ta podwoiła się w 2008 roku. Piraci w szczególności upodobili sobie Zatokę Adeńską, która liczy 885 kilometrów długości i oddziela wybrzeża Somalii i Jemenu. Zatoka Adeńska uznawana jest za bardzo ważną międzynarodową drogę morską, stanowiącą najkrótsze połączenie Dalekiego Wschodu i Europy. Dziennie drogę tę przemierza 55 statków, natomiast rocznie ponad 20 tysięcy. Główny ładunek stanowi ropa naftowa przewożona do portów Europy i Ameryki Północnej. Ogromny obszar morski okalający wody somalijskie sprawia, że walka ze zorganizowaną przestępczością na morzu prowadzona dotychczas przez sprzymierzone siły morskie, mimo spektakularnych sukcesów, nie przyniosła jak dotąd spodziewanych efektów, czyli wyeliminowania tego zagrożenia dla żeglugi.

### **Morze Południowochińskie i wybrzeża Indonezji**

Wzrasta również liczba aktów piractwa na Morzu Południowochińskim i u wybrzeży Indonezji. Tylko od początku 2009 roku zanotowano kilkadziesiąt przypadków zaatakowania jednostek handlowych. Jest to najwyższa liczba aktów piractwa od pięciu lat. Najbardziej na takie ataki narażone są tankowce i duże kontenerowce, które z powodu swoich rozmiarów, ograniczonych prędkości i zdolności manewrowych stanowią stosunkowo łatwy łup. Jedną z ostatnio zarejestrowanych napaści, miała miejsce 19 września, a obiektem ataku był tankowiec przewożący ropę naftową z Singapuru.

Trzeba zaznaczyć, że znaczenie polityczno-strategiczne Morza Południowochińskiego jest ogromne. Na akwenie tym przebiegają główne trasy żeglugowe łączące kraje Azji Północno-wschodniej i Azji Wschodniej z Oceanem Indyjskim i Bliskim Wschodem. Dla takich państw, jak Japonia czy Chiny, morskie linie zaopatrzenia mają znaczenie strategiczne. Na przykład na akwenie tym realizowane jest około 39% japońskiego oraz 27% chińskiego handlu zagranicznego. Ocenia się, że około 41 tys. statków handlowych przepływa rocznie trasami żeglugowymi po tym morzu. Jest to dwukrotnie więcej niż w przypadku Kanału Sueskiego i trzykrotnie więcej niż jednostek przepływających przez Kanał Panamski. W sumie szacuje się, że około 15% światowego handlu (w tym aż 50% transportu kontenerowego) odbywa się na morskich szlakach komunikacyjnych Morza Południowochińskiego.

Wzrasta także znaczenie Morze Południowochińskiego w transporcie ropy naftowej. Szybki wzrost gospodarczy takich państw jak: Japonii, Republiki Korei, Tajwanu i Singapuru powoduje duże zapotrzebowanie na surowce energetyczne.



Rys. 3. Morze Południowochińskie i wybrzeże Indonezji.

Źródło: [www.blizejslonca.pl/przewodniki/kraje/malezja\\_mapa1.gif](http://www.blizejslonca.pl/przewodniki/kraje/malezja_mapa1.gif)

### **Podejście do portu Callao w Peru**

Peru to największy producent kokainy, który zaspokaja 35% światowego zapotrzebowania na ten narkotyk. Sytuacja polityczno-gospodarcza, powszechnie panująca korupcja i skomplikowane, sprzyjające przemytowi ukształtowanie terenu uczyniło z Peru jeden z najważniejszych szlaków przetrzutu narkotyków w Ameryce Południowej. Oprócz przemytu narkotyków również akty pirackie stały się realnym zagrożeniem w tym rejonie. Plaga piractwa dotknęła zwłaszcza port w Callao, gdzie ma miejsce najwięcej pirackich napadów w całej Ameryce Południowej i Północnej. Callao to największy port morski Peru, a jednocześnie przedmieście stolicy kraju - Limy i główna baza Marynarki Wojennej Peru.

Napady na statki stojące na redzie odbywają się głównie nocą, w godzinach pomiędzy 0100 a 0400. Napastnicy poruszają się łodziami pontonowymi z dołączonym silnikiem o dużej mocy. Załoga składa się z 5-7 napastników uzbrojonych w broń krótką i maczety. Po dostaniu się na statek, terroryzują oni załogę wachtową

i dokonują rabunku pieniędzy z kasy kapitańskiej, rzeczy osobistych załogi i wyposażenia statku. Są brutalni, w wielu przypadkach zanotowano postrzelenie i pobicie członków załogi. Reakcje władz portowych są zawsze spóźnione, pomoc przybywa już po dokonaniu aktu zbrojnego napadu na statek. Dotychczas nie odnotowano ani jednego przypadku ujęcia sprawców napadów.

### **Wybrzeża Brazylii – rejon podejściowy do portów Santos i Rio Grande**

Brazylia to największe pod względem powierzchni i liczby mieszkańców państwo Ameryki Południowej. Liczy około 196 mln mieszkańców i jest jednym z najszybciej rozwijających się krajów świata. Jednakże rozwój gospodarczy pociąga za sobą wiele niekorzystnych zjawisk (przemyt i wzrost spożycia narkotyków czy wzrost liczby przestępstw). Większość Brazylijczyków (53%) uważa, że sytuacja bezpieczeństwa publicznego w ich kraju jest zła lub bardzo zła, a jedynie 18% uważa ją za dobrą lub bardzo dobrą. Natomiast prawie połowa Brazylijczyków twierdzi, że w ostatnich dziesięciu latach bezpieczeństwo wewnętrzne w ich kraju się pogorszyła. Według danych Brazylia jest trzecim po USA i krajach Unii Europejskiej rynkiem zbytu narkotyków na świecie. Powoduje to duże zapotrzebowanie na ten towar na rynku wewnętrznym, co prowadzi do walk pomiędzy gangami narkotyków, które dążą do przejęcia dominacji w określonych rejonach kraju. Walki te są na porządku dziennym.

W ciągu ostatnich 30 lat w Brazylii zostało zabitych około miliona osób, w większości były to ofiary brutalnych walk pomiędzy gangami narkotyków. Gangi narkotykowe, jak np. Comando Vermelho aktywnie uczestniczą także w napadach na statki handlowe, głównie na redach portów Santos i Rio Grande.

Od lat władze brazylijskie walczą z plagą okradania statków w portach i na kotwiczowiskach. Napastnicy to członkowie grup przestępczych mających silne powiązania z pracownikami portów i towarzystw transportowych. Posiadają pełną wiedzę na temat rodzaju ładunku, miejsca jego rozłożenia i lokalizacji. Pomimo dość dobrze zorganizowanego „systemu powiadamiania w niebezpieczeństwie”, nadzoru i monitoringu w portach i na podejściach do stref rozgraniczenia ruchu, ilość napadów na statki nie maleje. Podobnie jak w innych regionach piraci stosują tą samą metodę. Na kotwiczowiskach piraci dostają się na pokład przeważnie od strony zaciemnionej części dziobowej statku za pomocą rzutek zakończonych kotwiczkami. W większości przypadków napady odbywają się nocą z małych łodzi. Determinacja szybkiego zysku i wzbogacenia się jest tak wielka, że często dochodzi do bezpośredniego ataku na członków załogi. Tylko w latach 2007-2008 odnotowano tutaj 7 przypadków zabicia oficerów, w tym jednego kapitana.

Celem ograniczenia zagrożenia aktami piractwa, ochrony tras żeglugowych na wodach południowo-wschodniego Atlantyku w lipcu 2008 USA reaktywowała działania morskie IV Floty.

## METODY ATAKÓW PIRACKICH

Metody ataków pirackich są bardzo zróżnicowane i zależą głównie od rejonu geograficznego, możliwości technicznych piratów, akwenu i celu napadnięcia. Uwzględniając specyfikę poszczególnych rejonów jednostki (statki, jachty) napadane są w portach, podczas postoju na kotwicy lub w czasie przejścia wzdłuż wybrzeży. Większość ataków przeprowadzana jest prostymi metodami i ukierunkowana jest na łatwo dostępne cele.

Podczas postoju na kotwicy, grupa atakujących piratów składa się przeważnie z kilku lub kilkunastu osób, które do statku podpływają skrycie przeważnie nocą lub przed świtem na łodziach wiosłowych i wchodzą na pokład po łańcuchu kotwicznym. Napastnicy atakują najczęściej kontenerowce, często dokładnie znając wcześniej zawartość poszczególnych kontenerów. W portach atakowane są przeważnie statki, które nie są wystarczająco chronione i oświetlone. Metody ataku są bardzo podobne. Rozboju dokonują grupy składające się z 6-8 napastników podpływając nocą na łodziach wiosłowych (dla uzyskania zaskoczenia, gdyż nie wywołują hałasu) do nie oświetlonej burty (od strony wody) i dostają się na pokład po łańcuchu kotwicznym lub za pomocą lin z kotwicznymi.

Podczas przejścia morzem wzdłuż wybrzeża, w cieśninach napastnicy wykorzystują szybkie łodzie motorowe, z których dostają się na pokład statku w ruchu przy pomocy lin z kotwicznymi.

Podobnie w tym przypadku, większość napadów odbywa się w godzinach nocnych lub we wczesnych godzinach porannych. W atakach biorą udział grupy kilkunastoosobowe uzbrojone w pistolety, broń automatyczną, granatniki i nowoczesny sprzęt łączności.

Piraci są odważni, zdesperowani i zdecydowani na wszystko. Są także bardzo dobrze przygotowani pod względem znajomości budowy statku i znajomości przewożonego ładunku. Gdy już znajdą się na pokładzie doskonale wiedzą: co, gdzie i jakie wartościowe rzeczy znajdują się na statku. Czasami piraci atakują z nie budzących podejrzeń statków rybackich. Są to tzw. statki matki, które służą w oddalonych rejonach jako statki bazy dla szybkich łodzi motorowych. To właśnie na nich dokonuje się uzupełniania paliwa, drobnych napraw i przygotowania łodzi

do kolejnych ataków. Służą one także jako bazy do zwiększenia zasięgu działania szybkich łodzi pirackich. W rejonach ścięśnionych znane są przypadki stosowania taktyki przez piratów polegającej na podążaniu kursami równoległymi do przyszłego celu, w odległości około 5 kabli, a następnie szybkie przejście za rufę atakowanego statku, i szybkie wdrapanie się na pokład, celem uzyskania maksymalnego zaskoczenia i niedopuszczenie do stawiania oporu przez załogę statku.

## **FORMY I METODY OCHRONY I OBRONY TRAS ŻEGLUGOWYCH**

Gwałtownie rosnąca liczba ataków na międzynarodowe jednostki sprawiła, że w działania przeciwko piratom zaangażowało się wiele organizacji, w tym ONZ, NATO i Unia Europejska.

W czerwcu 2008 roku Rada Bezpieczeństwa ONZ uchwaliła rezolucję, na mocy, której okręty wojenne państw, współpracującym z przejściowym rządem Somalii, otrzymały prawo wpływania na wody terytorialne kraju w celu zwalczania piractwa za pomocą wszelkich niezbędnych środków. Państwowom zezwolono tym samym nie tylko na ściganie piractwa, ale również na dokonywanie aresztowań i sporządzanie aktów oskarżenia wobec podejrzanych o piractwo na wodach terytorialnych Somalii. By zwiększyć szanse międzynarodowej koalicji w walce z piratami, w grudniu uchwalono dodatkowo rezolucję, zezwalającą na podejmowanie podobnych działań również na lądzie (za zgodą somalijskiego rządu).

W październiku 2008 roku do walki z piractwem na wodach wokół Somalii dołączył Sojusz Północnoatlantycki. NATO skierowało do Somalii grupę okrętów wojennych, których zadaniem było zwalczanie działalności piratów oraz ochrona transportów pomocy humanitarnej dla najbardziej potrzebujących mieszkańców tego kraju. Sojusz Północnoatlantycki wysłał w rejon Somalii stałą grupę okrętów Sił Odpowiedzi NATO - SNMG2, operującą zwykle na Morzu Śródziemnym. W jej skład wchodziły okręty klasy niszczyciel, fregata, ich zadaniem polega na wsparciu i ochronie statków transportujących żywność w ramach Światowego Programu Żywnościowego.

Sojusz Północnoatlantycki rozpoczął operację pod kryptonimem „Ocean Shield”, której celem jest walka z piractwem na wodach w wybrzeży Rogu Afryki. Nowa misja przejmuje zadania operacji pod kryptonimem „Allied Protector”, prowadzonej u wybrzeży Rogu Afryki od wiosny tego roku. Nowa misja jest zorientowana głównie na działania wymierzone w piratów oraz pomoc państwom regionu,



w rozwijaniu ich zdolności do walki z piratami. Jest to druga misja NATO przeciwko piratom. Pierwsza zakończyła się w grudniu 2008 roku.

Państwa NATO w tym: Portugalia, Kanada, Hiszpania, Holandia, Niemcy i USA na obecną misję wydzieliły okręty do patrolowania wód i ochrony żeglugi. Do nadzorowania akwenu i ochrony statków wykorzystywane są dodatkowo siły specjalne i śmigłowce. Okręty sił międzynarodowych podjęły się patrolowania obszaru o powierzchni około trzech milionów kilometrów kwadratowych. Według ekspertów do powstrzymania piratów potrzeba około pięciuset okrętów i jednostek patrolowych.

W grudniu zawiązała się natomiast antypiracka koalicja państw Unii Europejskiej. Obecnie walka z piratami u wybrzeży Somalii prowadzona jest w ramach unijnej misji pod kryptonimem „Atalanta”, która rozpoczęła się 8 grudnia 2008 roku. Głównym zadaniem operacji jest ochrona statków Światowego Programu Żywnościowego dostarczających pomoc żywnościową zgodnie z mandatem określonym w rezolucji ONZ, ochrona innych statków pływających u somalijskich wybrzeży, a także zapobieganie i zwalczanie aktów piractwa i rozboju, zgodnie z normami prawa międzynarodowego.

Jest to pierwsza operacja Unii Europejskiej na morzu. W skład misji wchodzi okręty wojenne oraz samoloty, z ośmiu krajów Unii Europejskiej. Rozmieszczone siły działają do 500 mil morskich od wybrzeży Somalii i krajów sąsiadujących. W ramach misji „Atalanta” siły UE mogą ująć, przetrzymywać i przekazywać innym podmiotom osoby, które popełniły lub są podejrzane o popełnienie aktów piractwa lub rozboju oraz zajmować statki pirackie ujęte na „gorącym uczynku”. Europejskie siły morskie współpracują z innymi państwami i organizacjami działającymi w regionie, w szczególności z siłami morskimi USA, w tym z zespołami: CTF-150 oraz CTF-151, które operują z Bahrainu. Teoretycznie okręty powinny bez trudu zniszczyć kutry rybackie lub łodzie motorowe piratów. W praktyce jednak wykrycie niewielkich obiektów na rozległych przestrzeniach Zatoki Adeńskiej i obszarach morskich na wschód oraz południe od Somalii jest bardzo trudne. Obecnie wybrzeża Somalii patroluje około 30 okrętów. Aby zapewnić bezpieczeństwo obszarowi trzech milionów kilometrów kwadratowych, potrzebne jest ich o wiele więcej.

Również Państwo Środka wysłało swoje 2 niszczyciele oraz statek wsparcia logistycznego. Trzeba zwrócić uwagę, że Chiny wysyłają swoją grupę okrętów po raz pierwszy od 600 lat. Podstawowym celem jest ochrona i zabezpieczenie statków pod chińską banderą, które również są atakowane przez gangi piratów, współpraca

z głównymi siłami wojskowymi w tym regionie, a także reprezentowanie swojej obecności w Afryce.

W chwili obecnej oprócz jednostek Unii Europejskiej, NATO i Chin, patrole prowadzą również okręty Rosji, Indii i Malezji, a nawet Iranu. Mimo pozytywnego wrażenia jakie może budzić ta wielostronna akcja skierowaną przeciwko piratom, fakty dalej raczej świadczą o tym, że jak dotąd podejmowane działania są niewystarczające. Według szacunków ekspertów wojskowych do pełnego monitoringu tras żeglugowych np. w rejonie wybrzeży Somalii potrzeba około 500 jednostek wyposażonych nie tylko w nowoczesne systemy wykrywania i identyfikacji, ale także w śmigłowce.

## PODSUMOWANIE

Transport morski stanowi obecnie ponad 70% ogółu transportu światowego i 98% całej wymiany międzykontynentalnej. Rozwój floty handlowej pociągnął za sobą jednak wzrost zagrożeń związanych zarówno z zagadnieniami czysto technicznymi, jak i kwestiami bezpieczeństwa osób i przewożonego ładunku oraz ochrony środowiska. Patrząc na kraje Europy Zachodniej import drogą morską pokrywa około połowy ich zapotrzebowania na surowce energetyczne (w większości ropę naftową). Ataki wymierzone w system zaopatrzenia morskiego tych krajów wywołać mogą dalekosiężne reperkusje o światowym zasięgu.

Piractwo powoduje więc zagrożenie dla międzynarodowego handlu i nie jest problemem poszczególnych krajów, lecz międzynarodowym. Wzrost piractwa w dowolnym obszarze powoduje wzrost cen ubezpieczenia statków, ale również ubezpieczeń dla zwykłych ludzi podróżujących drogą morską, gdyż armatorzy w celu zabezpieczenia swojego statku przed zaborem wykupują droższe polisy ubezpieczeniowe. Podnoszenie kosztów ubezpieczenia statków oraz premii dla załogi powoduje wzrost ceny samego czarteru statku. Wynik po tych wszystkich operacjach jest jednoznaczny, przeciętny człowiek będzie zmuszony więcej zapłacić za dany towar.

Według Międzynarodowego Biura Morskiego (IMB) aktywność piratów będzie systematycznie wzrastać. W tym roku liczba aktów piractwa już przekroczyła liczbę ataków z całego zeszłego roku. Najczęstszym celem ataków są kontenerowce, chemikaliowce i tankowce gdyż są one najwolniejsze, a załogi zbyt małe by móc odeprzeć atak. Zagrożone są jednak wszystkie jednostki pływające pod banderą cywilną, nawet małe kutry rybackie. Według szacunków piraci powodują rocznie od

13 do 16 miliardów dolarów strat. W sumie tej zawarty jest zarówno zrabowany ładunek, koszty zapewnienia bezpieczeństwa, jak również straty spowodowane opóźnieniami w dostarczeniu towaru. Piraci stanowią również śmiertelne zagrożenie dla żeglarzy i stają się przy tym coraz bardziej brutalni. O 30% wzrosła liczba ataków z użyciem broni palnej, której piraci coraz częściej używają. Rocznie w korsarskich atakach ginie kilkudziesięciu marynarzy, wielu pozostało uznanych za zaginionych a ponad 100 zostało rannych..

Szczególne zaniepokojenie budzą kontakty pirackiego świata przestępczego z ugrupowaniami separatystycznymi i terrorystycznymi w regionach niestabilnych politycznie. Przykładem mogą być powiązania piratów azjatyckich z takimi ruchami w Indonezji i na Filipinach. W 2000 roku piraci na zlecenie rebeliantów z muzułmańskiego ugrupowania Abu Sajef uprowadzili u wybrzeży Malezji 21 cudzoziemców.

W związku z zapotrzebowaniem na materiały radioaktywne ze strony terrorystów, w tym Al-Kaidy może dojść do pirackich napadów na statki przewożące materiały szczególnie pożądane przez terrorystów w tym: uran lub pluton. Innym poważnym zagrożeniem są tankowce z paliwem, na które liczba ataków wzrosła ostatnio o ponad 20%. Zniszczenie lub uszkodzenie tankowca może spowodować katastrofę ekologiczną na dużym obszarze. Wywoła to skażenie olbrzymich połaci wybrzeża i zniszczenia w ekosystemie.

Położenie kresu piractwu wymaga działań tam, gdzie jest jego źródło, czyli na lądzie. Opcja selektywnych uderzeń na bazy pirackie może przynieść efekty na krótki okres, jednakże może spowodować eskalację działań piratów na szerszą skalę i z większym użyciem uzbrojenia, co niewątpliwie doprowadzi do zwiększenia ofiar zarówno po stronie piratów jak i koalicji oraz marynarzy statków handlowych. Taktyka agresywnego przeciwdziałania aktom piractwa wywołuje także duże obawy, gdyż częste atakowanie piratów może skłonić ich do działań odwetowych. Jak dotąd piraci, zainteresowani tylko i wyłącznie uzyskaniem okupu, troszczyli się o zakładników. Z analizy wyposażenia jednostek pływających wynika, że załogi statków nie mają żadnych szans w samotnej walce z piratami. Do czynnej obrony na wyposażeniu statku mają tylko sprzęt przeciwawaryjny, węże ppoż i środki pirotechniczne. W zasadzie tylko czujna obserwacja radarowa i wzrokowa może uchronić załogi przed atakami piratów. Tylko wczesne wykrycie podejrzanych małych, szybkich jednostek i sprawny manewr na oddalenie może przynieść sukces, jednakże w przypadku ataku na statek z użyciem granatników, dział małokalibrowych lub przenośnych rakiet pozostaje Kapitanowi tylko decyzja o zatrzymaniu i poddaniu statku napastnikom. Również ewentualny manewr taranowania jednostki pirackiej w przy-

padku ataku, daje bardzo małe szanse powodzenia z uwagi na ograniczone właściwości manewrowe dużych morskich jednostek.

Obecnie żadne państwo w pojedynkę nie jest w stanie objąć swej floty cywilnej zwiększoną ochroną w oddalonych i niebezpiecznych rejonach, i nie jest w stanie zapewnić pełnego bezpieczeństwa nawet własnej komunikacji morskiej na najważniejszych trasach żeglugowych. Wydaje się, że działania militarne nie są wystarczające do przeciwdziałaniu piractwu. Potrzebne są również działania samych przewoźników mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa jednostek. Jaka dotychczas współpraca międzynarodowa nie przynosi wystarczających efektów ani w zwalczaniu piractwa, ani ustrzeżeniu się przed zagrożeniem terrorystycznym.

Powstaje pytanie, kto ma zapewnić bezpieczeństwo na wodach międzynarodowych. Na obecną chwilę, jedyną skuteczną metodą aktywnego zwalczania piractwa na morzach i oceanach jest ścisła współpraca szeroko pojętej światowej Marynarki Handlowej z działaniami zjednoczonych sił morskich, aktywna międzynarodowa współpraca wszystkich zainteresowanych stron, począwszy od ONZ, UNESCO, NATO, UE i USA, a skończywszy na zdecydowanych działaniach władz państwowych krajów w rejonach, których odnotowuje się najwięcej aktów terroru i piractwa morskiego. Im szybciej to nastąpi, tym większa jest szansa na skuteczne działania. Aby jednak mogło to nastąpić niezbędna jest stabilizacja polityczno-gospodarcza, gwarantująca ludności zamieszkującej regiony objęte plagą piractwa stałe dochody pozwalające na utrzymanie się przy życiu.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Bartoszek B., *Piractwo morskie – problem nierozwiązany*, 2009
- [2] Gelfand L., *NATO flotilla heads for Somalia to tackle piracy*, Jane's Defence Weekly, 2008
- [3] Kubiak K., *Piractwo i terrorizm morski. Nowe wyzwania dla bezpieczeństwa międzynarodowego*
- [4] Kubiak K., *Fenomen piractwa somalijskiego*, MSiO 1/2009
- [5] Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terrorizm morski*, 2009;
- [6] Fleischer P., *Piractwo Somalijskie*, 2009
- [7] Middleton R., *Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars*, 2008

- [8] Pilas P., *Piractwo i terroryzm morski u progu XXI wieku*, 2009
- [9] [pl.wikipedia.org/wiki/Piraci\\_somalijscy](http://pl.wikipedia.org/wiki/Piraci_somalijscy)
- [10] <http://kriegzone.wordpress.com/2008/12/02/miedzynarodowy-wymiar-piractwa-morskiego/>
- [11] [http://wiadomosci.onet.pl/1517956,2678,1,piraci\\_naszycz\\_czasow,kioskart.html](http://wiadomosci.onet.pl/1517956,2678,1,piraci_naszycz_czasow,kioskart.html)
- [12] <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm>
- [13] <http://www.gulfnews.com/business/Shipping/10258307.html>

*Recenzent dr hab. Tomasz Szubrycht*

#### **ABSTRACT**

### **MARITIME PIRACY THE WORLD'S PROBLEM**

The growing number of acts of piracy in the Gulf of Aden, the waters around Nigeria and Somalia, cause that costs generated by these non-legislative activities at sea systematically rises. However, the problem is also present in other regions of the world. Authors presented characteristics of pirates' activities in different regions of the world. Each of these regions have different ways and methods of action of pirates. In the article there are also general characteristics of the actions undertaken by the international community to minimize this risk.

**Tomasz SZUBRYCHT**

## **WYBRANE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI BAŁTYCKIEJ**

### **STRESZCZENIE**

Mimo peryferyjnego położenia Morze Bałtyckie jest jednym z akwenów, na którym w ostatnich latach zaobserwować można bardzo dynamiczny wzrost przewozów drogą morską. Uwzględniając uwarunkowania geograficzne Bałtyku należy stwierdzić, że w zgodnej opinii wszystkich państw nadbałtyckich problem bezpieczeństwa żeglugi, a szczególności bezpieczeństwa przewozów surowców energetycznych stanowi jedno z najpoważniejszych zagrożeń dla tego akwenu. Artykuł jest próbą analizy szeroko pojętej problematyki bezpieczeństwa żeglugi na Morzu Bałtyckim oraz oceny dostępnych danych statystycznych odnoszących się do powyższej problematyki.

\*\*\*

Systematycznie postępujący wzrost przewozów morskich sprawia, że zwiększenie poziomu bezpieczeństwa żeglugi morskiej staje się istotnym wyzwaniem o charakterze tak teoretycznym, jak i praktycznym. Okazuje się jednak, że mimo powszechnej zgody co do konieczności podjęcia działań dla minimalizacji liczby wypadków w żegludze morskiej, praktyczne działania nie są już tak jednoznaczne. Z jednej strony w żegludze morskiej znajdują praktyczne zastosowanie najnowsze osiągnięcia techniczne, które stają się standardowym wyposażeniem jednostek pływających (urządzenia antykolizyjne, systemy nawigacji satelitarnej, systemy ostrzeżeń nawigacyjnych, systemy AIS). Doskonalone jest także zarządzanie ruchem statków oraz systemy monitoringu żeglugi. Prowadzone są równoległe intensywne działania zmierzające do skutecznego egzekwowania właściwego reżimu eksploatacyjnego statków oraz ich stanu technicznego. Intensyfikuje się również działania zmierzające do zwiększenia poziomu wyszkolenia załóg statków.

Z drugiej strony presja wyniku finansowego sprawia, że zmniejszaniu ulega liczebność załogi. Jeszcze kilkanaście lat temu nie do pomyślenia byłby system dwuwachtowy, a dzisiaj staje się to coraz częściej regułą. W efekcie zmęczenia i przepracowania, mimo wsparcia nowoczesnym wyposażeniem technicznym, to człowiek nadal pozostaje najsłabszym ogniwem w żegludze morskiej. W efekcie, mimo niewątpliwych osiągnięć w dziedzinie poprawy bezpieczeństwa, liczba wypadków w żegludze światowej nie tylko nie ulega zmniejszeniu, ale wręcz zwiększa się. Wymiernym jednak sukcesem jest fakt, iż liczba wypadków nie zwiększa się proporcjonalnie do wzrostu intensywności żeglugi.

Ze względu na specyfikę Morza Bałtyckiego, problem bezpieczeństwa żeglugi na tym akwenie szczególnie w odniesieniu do zmniejszenia liczby wypadków morskich stał się jednym z priorytetowych obszarów aktywności zarówno państw nadbałtyckich, jak i rządowych oraz pozarządowych międzynarodowych organizacji morskich.

Celem niniejszego artykułu jest identyfikacja tych aspektów, które są niezbędne dla obiektywnej i wiarygodnej oceny skali, charakteru i tendencji zagrożeń generowanych przez wypadki morskie na Bałtyku oraz weryfikacja dostępnych danych odnoszących się do tego zagrożenia.

Bałtyk jest peryferyjnym akwenem, położonym w pewnym oddaleniu od głównych światowych szlaków żeglugowych. W basenie Morza Bałtyckiego brak jest wielkich portów morskich. Nie oznacza to jednak, iż ma on również peryferyjne znaczenie dla światowej żeglugi morskiej. Mimo, iż powierzchnia Bałtyku to jedynie 0,11% światowych obszarów morskich, to akwen ten ma prawie 15% udział w światowych przewozach morskich. Systematycznie wzrastające przewozy morskie w połączeniu ze specyficznymi warunkami geograficznymi i hydrometeorologicznymi sprawiają, iż szeroko pojmowana problematyka wypadków morskich zajmuje szczególne miejsce, na tym śródlądowym akwenie morskim.

Warunkiem koniecznym, dla właściwej oceny bezpieczeństwa żeglugi w kontekście wypadków morskich, jest uwzględnienie w analizie: intensywności żeglugi na danym akwenie, rodzaju przewożonych ładunków (szczególnie ładunków klasyfikowanych przez IMO jako niebezpieczne), liczby i rodzaju wypadków morskich oraz ich geografii. Okazuje się, że pozyskanie tych danych nie jest wcale łatwe, a dostępne dane są niekompletne i niejednoznaczne, tym samym wzbudzają uzasadnione wątpliwości. Nie pozostaje to bez wpływu na poprawność przeprowadzonej analizy.

W przypadku Morza Bałtyckiego od roku 2005 corocznie publikowane są przez HELCOM „Raporty o wypadkach morskich na Bałtyku”. Raporty te zawierają dane o intensywności ruchu statków na Bałtyku. Dane te pozyskiwane są z HELCOM AIS network. Ich zbiorcze zestawienie przedstawione zostało w tabeli 1.

Tabela 1. Intensywność ruchu statków na Bałtyku

Rok	Pasażerskie	Tankowce	Towarowce	Inne	Łącznie
<b>2005</b>	43 130	67 932	232 734	36 926	<b>380 722</b>
<b>2006</b>	42 731	67 458	228 855	39 627	<b>376 671</b>
<b>2007</b>	43 215	69 335	237 342	63 882	<b>413 774</b>
<b>2008</b>	49 355	61 996	210 021	132 326	<b>453 698</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie “Report on shipping accidents in the Baltic Sea area” za lata 2005-2008

Do przedstawionych w tabeli 1 danych należy podchodzić krytycznie. Otóż, obrazują one jedynie liczbę statków przechodzących przez umownie ustanowione linie kontrolne na Bałtyku<sup>1</sup>. Tym samym nie są one tożsame z jednostkami prowadzącymi żeglugę na tym akwenie. Dla przykładu, jednostka w czasie przejścia z Morza Północnego przez Kattogat na Zatokę Fińską jest uwzględniana sześciokrotnie w zaprezentowanej tabeli, zaś przechodząca przez Kanał Kiloński na Zatokę Botnicką - pięciokrotnie.

Przybliżoną liczbę statków prowadzących żeglugę na Bałtyku można określić w oparciu o dane o ruchu statków z linii kontrolnej Drogden (A) oraz Kadet Fairway (B). Analiza tras żeglugowych pozwala określić przybliżoną liczbę statków wpływających i wypływających z Bałtyku w oparciu o następujący wzór: (A+B). Takie założenie pozwala przyjąć, że w 2008 było to 144 186 statków (31,8% łącznej liczby statków zawartych w tabeli 1).

Dane te jednak, jak już wspomniano wcześniej, są tylko szacunkowe, co więcej nie obejmują między innymi bałtyckiej żeglugi kabotażowej, ruchu okrętów i jednostek w służbie państwowej oraz jednostek rybackich i rekreacyjnych.

Według innych danych publikowanych przez HELCOM w każdym miesiącu żeglugę po Bałtyku realizuje od 3500-5000 statków (42 000-60 000 statków rocznie). W wielu innych publikacjach HELCOM zawarto informację, że codziennie

<sup>1</sup> Na Bałtyku ustanowiono 13 takich linii kontrolnych. Są to: Skaw, The Great Belt East Bridge, Drogden, Langeland East, Kadet Fairway, North of Bornholm, South of Bornholm, West of Gotland, East of Gotland, Irbe Strait, Gulf of Finland, Aland West i Aland East.



żeglugę na Bałtyku prowadzi ponad 2 000 jednostek pływających<sup>2</sup>. Niejednoznaczność i szacunkowy charakter tych danych sprawia, iż tylko z pewnym przybliżeniem możemy określić prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku morskiego statku prowadzącego żeglugę na Morzu Bałtyckim.

W przypadku liczby wypadków morskich dane publikowane przez HELCOM nie są również kompletne. Wynika to z faktu, iż od roku 2000 publikowane dane uwzględniają jedynie wypadki jednostek pływających o pojemności powyżej 400 GT oraz tankowców o pojemności powyżej 150 GT<sup>3</sup>. Nie uwzględniają one zatem wypadków małych jednostek oraz okrętów i jednostek w służbie państwowej. Tym samym nie dają w pełni wiarygodnego obrazu problemu wypadków morskich na Bałtyku.

Tak więc dokonując analizy tej problematyki możemy opierać się jedynie na przybliżonych lub szacunkowych danych liczbowych.

W statystykach publikowanych zarówno przez EMSA jak i HELCOM, uwzględnia się następującą systematykę wypadków morskich: wejście na mieliznę<sup>4</sup>, pożary, awaria napędu głównego, zatonięcia, awaria techniczna kolizja<sup>5</sup>, zanieczyszczenia środowiska<sup>6</sup>, uszkodzenie kadłuba jednostki pływającej<sup>7</sup> oraz inne (np. uszkodzenia kadłuba spowodowane przez lód)<sup>8</sup>.

---

<sup>2</sup> Zob. *BRISK – Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea*.

<sup>3</sup> Do roku 1989 w statystykach uwzględniano wszystkie jednostki pływające, w tym małe jednostki pływające i jachty o nośności od 4 DWT. W latach 1989-1999 jednostki, które od roku 2000 nie są uwzględniane w statystykach stanowiły 13,5% odnotowanych wypadków.

<sup>4</sup> Za wejście na mieliznę uznaje się każdy kontakt podwodnej części kadłuba z dnem.

<sup>5</sup> Pojęcie kolizji obejmuje zarówno zderzenie dwóch jednostek pływających jak również kontakt statku z innym obiektem pływającym lub budowlą hydrotechniczną.

<sup>6</sup> Inne niż te, które powstają w wyniku kolizji, zatonięcia, pożaru, wejście na mieliznę, awaria napędu głównego, awarii technicznej lub uszkodzenie kadłuba.

<sup>7</sup> Powstałe z innych przyczyn niż kolizja lub wejście na mieliznę.

<sup>8</sup> Zgodnie z zapisami zawartymi w Ustawie z dnia 5 marca 2004 r. o zmianie ustawy o izbach morskich z dnia 5 marca 2004 r., Dz. U. z dnia 14 kwietnia 2004 r., nr 62 poz. 575, w Polsce za wypadek morski uznaje się zdarzenie na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, polegający na:

- 1) zatonięciu, zaginięciu lub utraceniu statku w inny sposób;
- 2) opuszczeniu statku;
- 3) zderzeniu statków;
- 4) zetknięciu statku z dnem, podwodną lub nawodną przeszkodą;
- 5) uderzeniu statku w budowlę, urządzenie lub instalację, w następstwie którego statek spowodował ich uszkodzenie lub doznał uszkodzenia;
- 6) powstaniu pożaru lub wybuchu na statku;
- 7) zanieczyszczeniu środowiska w następstwie utraty lub uszkodzenia statku;

Przedstawiona systematyka nie jest jednoznaczna, ponieważ często wypadek morski jest wypadkową kilku nakładających się na siebie przyczyn (np. błędu ludzkiego, trudnych warunków hydrometeorologicznych, awarii technicznej, awarii napędu głównego itp.). Tym samym jednoznaczne zakwalifikowanie danego wypadku uzależnione jest od interpretacji organu zgłaszającego.

Przeprowadzona kwerenda materiałów źródłowych publikowanych przez HELCOM pozwoliła na opracowanie zbiorczych danych liczbowych odnoszących się do liczby wypadków w żegludze bałtyckiej w latach 1989-2008.

Tabela 2. Statystyka wypadków morskich na Bałtyku

Rok	Liczba wypadków	Rok	Liczba wypadków	Rok	Liczba wypadków
1979	223	1989	11 (5) <sup>2</sup>	2000	62 (4)
1980	144	1990	18 (9)	2001	57 (5)
1981	104 <sup>1</sup>	1991	15 (8)	2002	63 (0)
		1992	14 (7)	2003	71 (11)
		1993	14 (9)	2004	145 (9)
		1994	18 (13)	2005	151 (13)
		1995	31 (20)	2006	117 (5)
		1996	40 (25)	2007	120 (4)
		1997	17 (9)	2008	135 (9)
		1998	38 (26)		
		1999	35 (23)		

<sup>1</sup> - brak wiarygodnych danych o liczbie wypadków morskich na Bałtyku w latach 1982-1988

<sup>2</sup> - w nawiasach podano liczbę wypadków morskich połączonych z zanieczyszczeniem środowiska morskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Compilation on ship accidents in the Baltic Sea area 1989-1999. Final Report, Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2000-2008* oraz *Baltic Sea environment proceedings no. 11, Studies on ship casualties in the Baltic Sea 1979-1981*

- 8) zagrożeniu albo ograniczeniu bezpieczeństwa statku lub znajdujących się na nim osób, na skutek:
  - a. uszkodzenia lub niesprawności konstrukcji, urządzeń albo innych elementów wyposażenia statku;
  - b. zmian w zakresie stateczności statku;
- 9) zaginięciu człowieka przebywającego na statku;
- 10) śmierci lub uszczerbku na zdrowiu człowieka w związku z pracą lub pobytem na statku, zachowaniem się statku, działaniem lub stanem jego urządzeń albo innych jego elementów lub właściwościami ładunku statku.

Największą bazę danych o wypadkach morskich na Bałtyku zgromadził HELCOM. Ta regionalna międzynarodowa organizacja morska podjęła działania zmierzające do analizy tej problematyki już w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Zgromadzone jednak i udostępnione dane mogą budzić pewną nieufność. Taka opinia wynika z faktu, iż w opublikowanym raporcie *“Compilation on ship accidents in the Baltic Sea area 1989-1999. Final Report”*, zamieszczono dane, iż w latach 1989-1999 miało łącznie miejsce 251 wypadków, co daje średnią roczną wynoszącą prawie 23 wypadki. Tymczasem ta sama organizacja udostępnia dane z których wynika, że w latach 2000-2008 na Bałtyku miało miejsce 910 wypadków (średnia ponad 101 wypadków rocznie). Jest to więc ponad czterokrotny wzrost, który nie wynika z proporcjonalnego wzrostu intensywności ruchu statków na Bałtyku<sup>9</sup>.

Z danych opublikowanych przez HELCOM wynika, że w latach 1979-1981 miało miejsce 471 wypadków (średnia roczna 153), zaś w latach 1971- 1975 wydarzyło się 707 wypadków (średnia roczna to ponad 141). W tym kontekście dane statystyczne z lat 1989-1999 muszą budzić pewną nieufność<sup>10</sup>.

Należy podkreślić, iż liczba wypadków morskich nie jest równoważna z liczbą jednostek uczestniczących w tych wypadkach. Wynika to między innymi z faktu, iż kolizja dwóch jednostek pływających to jeden wypadek, w którym uczestniczą dwie jednostki pływające. Dla przykładu w latach 1979-1981 w 471 wypadkach uczestniczyło 529 jednostek pływających. Podczas gdy w latach 1989-1999 było to 251 wypadków, w którym uczestniczyło 258 jednostek pływających, a w 2007 roku w 120 wypadkach uczestniczyło 135 jednostek pływających. Jest to istotny element przy analizie finansowych skutków wypadków morskich.

*Może rodzić się, pytanie czy liczba wypadków morskich na Bałtyku jest porównywalna z innymi, które mają miejsce na innych akwenach morskich?*

---

<sup>9</sup> 6 maja 2008 roku Komisja Europejska wniosła sprawę przeciwko Polsce do Trybunału Sprawiedliwości w związku z transpozycją do prawa krajowego unijnych przepisów dotyczących systemu monitorowania i informacji o ruchu statków na wodach europejskich. Komisja stwierdziła, że polskie przepisy krajowe w sposób niedostateczny uwzględniają przepisy dyrektywy dotyczące zgłaszania wypadków lub kolizji na morzu, informowania o ładunkach niebezpiecznych i zanieczyszczających oraz wyłączeniu z zakresu dyrektywy wszelkich łodzi rekreacyjnych.

<sup>10</sup> Na podstawie statystyk publikowanych przez HELCOM, w latach 1989-2005 polskie jednostki pływające uczestniczyły w 43 wypadkach, co stanowi 5,5% wszystkich wypadków, które wydarzyły się w tym okresie na Bałtyku. Od roku 2006 w publikacjach HELCOMU nie jest podawana przynależność państwową jednostek biorących udział w wypadku.

Otóż, w 2008 na wodach oblewających Unię Europejską wydarzyło się 670 wypadków morskich, w 2007 było to 715, zaś w roku 2006 - 505<sup>11</sup>. Tym same wypadki na Bałtyku miały odpowiednio 23,2% (2006), 16,8% (2007) oraz 20,1% (2008) udział w wypadkach na wodach oblewających UE.

Jeśli porównany liczbę bałtyckich wypadków morskich z wypadkami, które miały miejsce na wodach oblewających Europę oraz uwzględnimy intensywność żeglugi na tych akwenach, to wówczas okazuje się, że liczba wypadków na Bałtyku jest o około 5% mniejsza niż na innych akwenach oblewających Unię Europejską<sup>12</sup>.

Analiza wypadków morskich na Bałtyku pozwala stwierdzić, że w roku 2000 przewozy bałtyckie wynosiły ponad 400 mln ton, natomiast w 2007 roku 926,4 mln ton<sup>13</sup>, co stanowi to więc wzrost o ponad 230% (średnioroczny wzrost przewozów za lata 2000-2007 to ponad 30%). Intensyfikacja przewozów bałtyckich skorelowana jest ze zwiększoną liczbą wypadków morskich. W analizowanych latach nastąpił 230% wzrost przewozów morskich i 217% wzrost liczby wypadków.

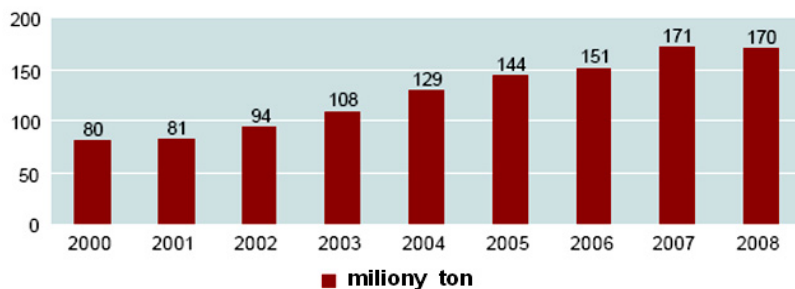
Z punktu widzenia bezpieczeństwa ekologicznego na Bałtyku najbardziej istotna jest liczba wypadków połączonych z zanieczyszczeniem środowiska morskiego oraz wielkość substancji niebezpiecznych, które przedostały się do morza. Przedstawione w tabeli 2 dane wskazują, iż znacznemu zmniejszeniu uległa liczba wypadków morskich połączonych z zanieczyszczeniem środowiska pomimo wzrostu liczby wypadków morskich. Jest to szczególnie ważne w przypadku akwenu półzamkniętego, który charakteryzuje się małą wymianą wody z otwartym oceanem oraz który charakteryzuje się dużymi przewozami ropy naftowej i substancji ropopochodnych. Intensywność przewozów ropy naftowej na Bałtyku przedstawiono na rys. 1, zaś na rys. 2 liczbę tankowców wpływających i wypływających z Bałtyku.

---

<sup>11</sup> Zob. *EU Maritime Accidents Review 2008*. W odniesieniu do wypadków w żegludze światowej brak jest wiarygodnych danych. Nie ma światowej bazy danych o wypadkach morskich.

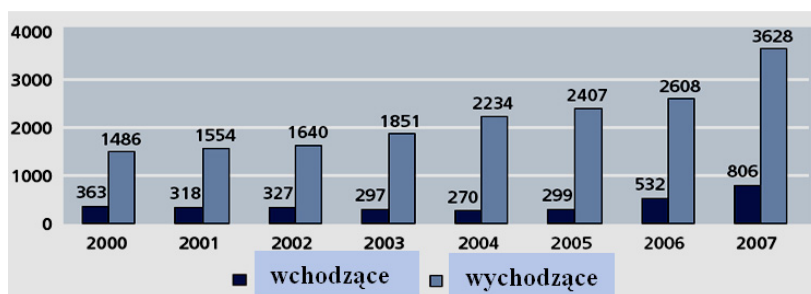
<sup>12</sup> Ze względu na brak wiarygodnych danych o intensywności ruchu statków zarówno na Bałtyku, jak i na wodach oblewających Europę, jako pewne przybliżenie tej wielkości przyjęto pochodną intensywności żeglugi, którą może stanowić wielkość przeładunku w portach europejskich i bałtyckich.

<sup>13</sup> E. Efimova, *Ports as gateways and hubs of Baltic Sea Region*, *Baltic Rim Economies* 3/2008



Rys. 1. Przewozy ropy naftowej i substancji ropopochodnych przez Cieśninę Wielki Bełt w latach 2000-2008

Źródło: BRISK – Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea



Rys. 2. Liczba tankowców wpływających i wypływających z Bałtyku

Źródło: BRISK – Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea

W ostatnich kilkunastu latach nie odnotowano bardzo dużych rozlewów substancji niebezpiecznych. Wypadki, w których nastąpiło zanieczyszczenie środowiska morskiego stanowiły w latach 2000-2008 jedynie 7,3%. Należy równocześnie podkreślić, iż rozlewy ropy i substancji ropopochodnych na Bałtyku zaliczyć należy do małych lub średnich, a sporadycznie na tym akwenie dochodzi do rozlewów powyżej 100 m<sup>3</sup>. W latach 1989-2008 było to jedynie dziesięć rozlewów, które zakwalifikować możemy jako duże (średnio jeden co dwa lata). Stanowi to 0,9% wszystkich wypadków morskich, które wydarzyły się w tym okresie. Dane dotyczą-

ce zanieczyszczenia Bałtyku substancjami niebezpiecznymi przedstawia tabela poniżej.

Tabela 3. Największe rozlewy ropy naftowej i substancji ropopochodnych na Bałtyku i akwenach morskich oblewających Europę<sup>14</sup>

rok	Nazwa jednostki	Wielkość rozlewu	Lokalizacja
<b>Morze Bałtyckie</b>			
2001	Baltic Carrier i Tern	3 125 t	rejon Zatoki Meklemburskiej
2003	Fu Shan Hai	625 t (1 200 t)	<b>Bornholmigate</b>
2000	Alambra	320 t	rejon wejścia do Zatoki Fińskiej
1995	Hual Trooper	320 t (180 t)	południowa część cieśniny Sund
1990	Volganefit	160 t (1000 t)	na południe od wyspy Gotland
<b>Inne akweny morskie oblewające Europę</b>			
1991	Haven	144 000 t	Włochy, Genua
1993	Braer	85 000 t	W. Brytania rejon Szetlandów
1992	Aegean Sea	74 000 t	Hiszpania rejon La Coruny
1996	Sea Empress	72 000 t	W. Brytania rejon Milford Haven
2002	Prestige	63 000 t	Hiszpania u wybrzeży Galicji

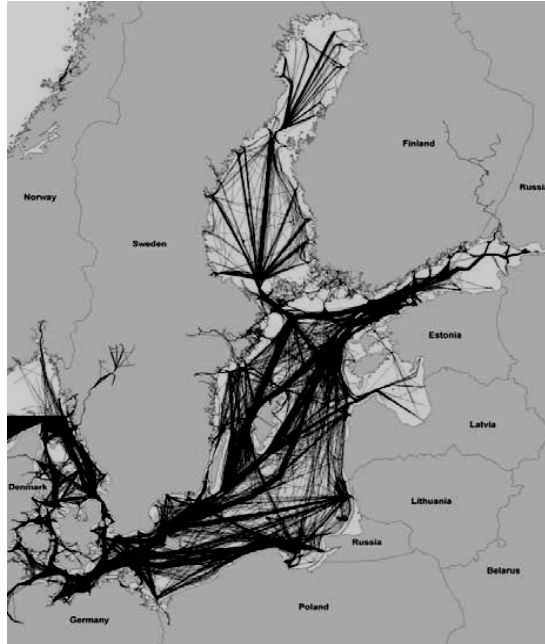
*Zródło:* Opracowanie własne na podstawie danych HELCOM oraz International Tankers Owners Pollution Federation

Bałtyckie wypadki morskie powodują również zanieczyszczenie środowiska morskiego innymi substancjami lub przedmiotami. Przykładem może być zanieczyszczenie spowodowane przez 1 703 m<sup>3</sup> fosforanu amonowego czy zmycie za burtę ponad 700 m<sup>3</sup> przewożonego drewna, które stanowiło istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi w rejonie Wysp Alandzkich.

Innym istotnym wymiarem przeprowadzanej analizy jest identyfikacja tych rejonów Morza Bałtyckiego, na których najczęściej dochodzi do wypadków morskich. Analiza wieloletnich danych pozwala potwierdzić, że są to: Cieśniny Bałtyckie, Bałtyk Środkowy, Zatoka Fińska, rejon wysp Alandzkich oraz podejścia do portów oraz porty morskie. W rejonach tych w latach 1989-2008 odnotowanych około 90% wszystkich wypadków morskich, które miały miejsce na wodach bałtyckich. Wynika to przede wszystkim z faktu zagęszczenia strumieni żeglugowych w tych rejonach (rys. 3) oraz z faktu, iż są to miejsca trudne dla żeglugi ze wzglę-

<sup>14</sup> Istnieją, rozbieżności jeśli chodzi o wielkość rozlewów substancji ropopochodnych i ropy naftowej na Bałtyku prezentowanych w różnych publikacjach HELCOM-u. Dotyczą one rozlewów z następujących jednostek pływających: Fu Shan Hai, Hual Trooper, Volganefit oraz Stena Antarctica. Wielkości te podano w nawiasach.

dów nawigacyjnych (małe głębokości, wąskie przejścia duże nasycenia przeszkodami nawigacyjnymi, manewry i operacje załadunkowe i wyładunkowe czy żegluga w lodach).



Rys. 3. Strumienie żeglugowe na Bałtyku

Źródło: BRISK - Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea

Identyfikacja tych rejonów Morza Bałtyckiego, na których istnieje największe prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków morskich powinna ukierunkować wysiłki zmierzające do zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi bałtyckiej.

Wieloletnia analiza podjętej problematyki wskazuje, że na Morzu Bałtyckim najczęstszymi powodami wypadków morskich są: wejście na mieliznę oraz kolizje. Dla przykładu w latach 2000-2008 stanowiły one łącznie 77,1% wszystkich wypad-

ków na Bałtyku<sup>15</sup>. Było to: 415 wejść na mieliznę oraz 288 kolizji na ogólną liczbę 921 wypadków.

Z ogólnej liczby wejść na mieliznę aż 239 miało miejsce w rejonie Cieśnin Bałtyckich i południowo-zachodniego Bałtyku, a 71 wejść w Zatoce Fińskiej. Podobne proporcje zachowują również kolizje (Cieśniny Bałtyckie i południowo-zachodni Bałtyk - 85, Zatoła Fińska - 67).

W tabeli 4. przedstawiono procentowy udział poszczególnych rodzajów wypadków morskich, które miały miejsce na Bałtyku w latach 1989-2008.

Tabela 4. Udział poszczególnych rodzajów wypadków morskich na Bałtyku

Rodzaj wypadku morskiego	Udział w [%]
wejście na mieliznę	46
kolizja	32
inne	7
pożar	5
uszkodzenie napędu	3
zanieczyszczenie środowiska	3
awaria techniczna	2
uszkodzenie kadłuba	1
zatonięcie jednostki	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Compilation on ship accidents in the Baltic Sea area 1989-1999. Final Report, Report on shipping accidents in the Baltic Sea area z lat 2000-2008

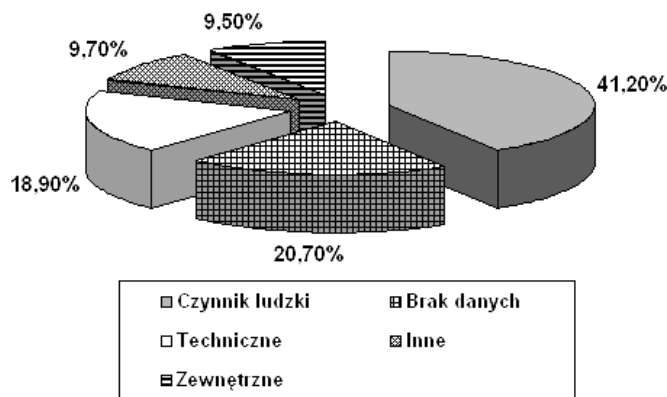
Należy założyć (z dużą dozą prawdopodobieństwa), że te dwa rodzaje wypadków morskich (wejście na mieliznę i kolizja) w większości są efektem błędu ludzkiego. Jakkolwiek przyczyny wypadków morskich mają często złożony charakter nakładają się zarówno trudne warunki hydrometeorologiczne, błędy ludzkie oraz awarie techniczne. Przykładem może być wejście na mieliznę u wybrzeży Łotwy statku Golden Sky pływającego pod banderą cypryjską. Spowodowane było ono błędem ludzkim, który wystąpił w trudnych warunkach pogodowych przy jednoczesnym pojawieniu się awarii technicznej. Innym zaś, kolizja statku Maersk Vienna, która wynikała z błędu ludzkiego, który wystąpił w warunkach zlodzenia i przy silnym wietrze.

Jak wynika jednak danych publikowanych przez HELCOM, w latach 2000-2008 „jedynie” 41,2% wypadków morskich jest spowodowanych przez czynnik

<sup>15</sup> W przypadku wód oblewających państwa Unii Europejskiej w 2008 roku kolizje stanowiły 40%, a wejścia na mieliznę 29%, co daje łącznie 69% wszystkich wypadków morskich.



ludzki (rys. 4), podczas gdy kolizje i wejścia na mieliznę stanowią 78% wypadków na Bałtyku.



Rys. 4. Przyczyny wypadków morskich na Bałtyku w latach 2004 - 2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Report on shipping accidents in the Baltic Sea area* z lat 2000-2008

Tym samym uzasadnione wątpliwości mogą budzić dane publikowane przez HELCOM, a odnoszące się do przyczyn wypadków morskich.

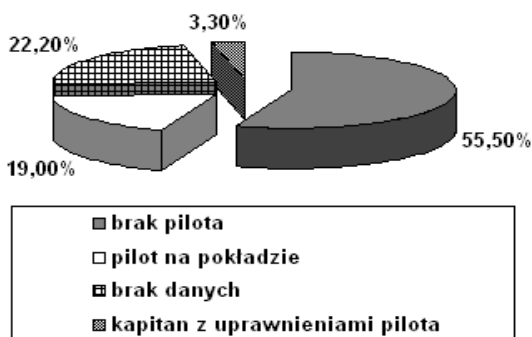
Na zakończenie rozważań odnoszących się do wypadków morskich na Bałtyku celowym wydaje się poruszenie jeszcze dwóch kwestii, a mianowicie żeglugi w lodach oraz pilotażu.

Okazuje się, iż znaczny procent kolizji ma miejsce podczas żeglugi w lodach. Jest to szczególnie ważna kontestacja w odniesieniu do problemu bezpieczeństwa żeglugi na Zatoce Fińskiej i Botnickiej. Stosując analogię do danych przedstawionych w latach 1971-1975 odnoszących się do kolizji podczas żeglugi w lodach aż 11 z 22 kolizji na Zatoce Botnickiej miało miejsce podczas żeglugi w konwojach w trakcie przejścia przez pola lodowe, na Zatoce Fińskiej było to 5 kolizji na 11. Jak wynika z powyższych danych połowa kolizji na tym akwenie miała miejsce podczas żeglugi w lodach. Należy założyć, iż zbliżone proporcje odnoszą się również do lat 2000-2008.

Ostatnią kwestią, która powinna być rozwinięta jest problem pilotażu. Wydaje się, że regułą powinna być obecność pilota podczas przejścia przez Cieśninę

Bałtyckie oraz podczas wchodzenia i wychodzenia z portu. Tymczasem okazuje się, że w ponad połowie wypadków morskich (wejść na mieliznę) na jednostkach tych brak było pilota. Niepokojący jest jednak fakt, iż na co piątą jednostkę, która weszła na mieliznę obecny był pilot.

Na rys. 5 przedstawiono wyniki analizy obecności pilota na jednostce podczas wejścia na mieliznę.



Rys. 5. Obecność pilota na jednostce podczas wejścia na mieliznę

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Report on shipping accidents in the Baltic Sea area* z lat 2004-2008

Przeprowadzona analiza dostępnych danych odnoszących się do wypadków morskich na Bałtyku pozwala sformułować następujące uogólnione wnioski, które w wielu przypadkach potwierdzają powszechnie wypowiedane opinie odnoszące się do tej problematyki.

#### Wniosek 1

Brak jednoznacznych, pełnych i wiarygodnych danych o intensywności ruchu statków na Bałtyku oraz danych o wypadkach morskich na tym akwenie uniemożliwia w pełni wiarygodnie ocenić ryzyka wystąpienia wypadku morskiego na Morzu Bałtyckim. Brak tych danych utrudnia również w pełni wiarygodnie określić przyczyny oraz określić regiony, w których występuje największe zagrożenie dościa do wypadku morskiego.

### **Wniosek 2**

Analiza potwierdza, że najsłabszym ogniwem żeglugi nadal pozostaje człowiek. To błędy ludzkie stanowią główną przyczynę wypadków morskich na Bałtyku.

### **Wniosek 3**

Racjonalnym, z punktu widzenia zmniejszenia liczby wypadków (szczególnie wejść na mieliznę), byłoby wprowadzenie obowiązkowego pilotażu podczas przejścia statków handlowych przez Cieśniny Bałtyckie oraz rozwój i doskonalenie systemów monitoringu i zarządzania ruchem statków.

### **Wniosek 4**

Ze względu na wzrost intensywności żeglugi bałtyckiej należy przyjąć, iż systematycznie wzrastać będzie również liczba wypadków morskich na Bałtyku. Realność tego zagrożenia sprawia, iż zarówno państwa nadbałtyckie, jak i międzynarodowe organizacje morskie podjęły liczne inicjatywy, których celem jest maksymalizacja bezpieczeństwa żeglugi bałtyckiej.

### **Wniosek 5**

Naturalną konsekwencją wzrostu przewozów ropy naftowej i substancji ropopochodnych jest intensyfikacja ruchu tankowców, co więcej ich wyporność staje się coraz większa. Tym samym teoretycznie rośnie ryzyko zwiększenia się liczby wypadków morskich połączonych z wyciekami substancji niebezpiecznych. Dostępne statystyki ukazują jednak odwrotną tendencję. W latach 2000-2008 liczba wypadków morskich połączonych z wyciekami substancji niebezpiecznych, w porównaniu do lat 1991-1999 zmniejszyła się ponad dwukrotnie. Jednym z powodów tej tendencji może być systematycznie zmniejszająca się liczba **tankowców jednokadłubowych** prowadzących żeglugę na Morzu Bałtyckim. Niepokojący może być jednak fakt, iż w ostatnich latach odnotowano wzrost liczby rozlewów, które klasyfikowane są jako rozlewy średniej wielkości (powyżej 100 m<sup>3</sup>).

## **BIBLIOGRAFIA**

- [1] *Baltic Sea environment proceedings no. 11*, Studies on ship casualties in the Baltic Sea 1979-1981

- [2] BRISK - Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea
- [3] Compilation on ship accidents in the Baltic Sea area 1989-1999. Final Report.
- [4] Efimova E. G, Ports as gateways and hubs of Baltic Sea Region, Baltic Rim Economies 3/2008
- [5] EU Maritime Accidents Review 2008
- [6] International Tankers Owners Pollution Federation
- [7] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2000-2001
- [8] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2002
- [9] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2003
- [10] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2004
- [11] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2005
- [12] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2006
- [13] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2007
- [14] Report on shipping accidents in the Baltic Sea area 2008
- [15] Ustawie z dnia 5 marca 2004 r. o zmianie ustawy o izbach morskich z dnia 5 marca 2004 r., Dz. U. z dnia 14 kwietnia 2004 r., nr 62 poz. 575

*Recenzent dr hab. Piotr Mickiewicz, prof. nadzw. DSW*

#### **ABSTRACT**

### **CHOSEN PROBLEMS OF THE BALTIC MARITIME TRANSPORT SECURITY**

Although of a distant location of the Baltic Sea, it is one of the areas, at which in recent years can be observed a very dynamic growth in transport by sea. Paying regards to the geography of the Baltic, it should be said that all Baltic countries notice the problem of extensive shipping, particularly in safety aspects of energy resources transported this way, which are one of the most serious threats to this area. The article is a sample of analysis of the broader issues of safety of navigation at the Baltic Sea and the available statistical data relating to the above issues.



**Marian KOPCZEWSKI**

## **STOSUNKI MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ I ROSJĄ, A POZIOM BEZPIECZEŃSTWA W REJONIE BAŁTYKU**

### **STRESZCZENIE**

Rejon Morza Bałtyckiego stał się od niedawna newralgicznym obszarem dla Unii Europejskiej. Pod względem dynamiki rozwoju gospodarczego pozostaje w ścisłej unijnej czołówce. W artykule przedstawiono szanse i zagrożenia, jakie niesie ze sobą coraz bliższa współpraca państw nadbałtyckich w ramach Unii Europejskiej i NATO na tle nieuniknionej konieczności budowania tej współpracy z interesami narodowymi Federacji Rosyjskiej w tle.

\*\*\*

Przez stulecia Bałtyk był obszarem porozumienia i współdziałania wielu kultur i wielu nacji. Zamieszkujące nad Bałtykiem narody wiele dzięki niemu zyskały, lecz też wiele przez niego straciły. Bałtyk łączy, lecz jednocześnie dzieli położone nad nim państwa i narody. Dzisiaj znaczenie cywilizacyjne tego regionu wzrosło jeszcze bardziej. Kraje o różnych doświadczeniach i różnym stopniu zaawansowania w dzieło integracji europejskiej budują tutaj gęstą sieć współpracy gospodarczej, kulturalnej, naukowej, ekologicznej, transportowej i w wielu innych jeszcze wymiarach, a współpraca bałtycka staje się jednym z najistotniejszych segmentów współpracy międzynarodowej w Europie.

Po upadku żelaznej kurtyny w 1989 roku region Morza Bałtyckiego przeżył swoisty boom aktywności. Tłumione dotąd z przyczyn politycznych inicjatywy rozwinęły się z niezwykłą siłą. Bałtyk zaczął szukać, czy też odbudowywać swoją tożsamość. Liczba działających tu organizacji o charakterze regionalnym jest z pewnością niespotykana w skali europejskiej. Dotyczy to wszystkich poziomów,

od działalności Rady Państw Morza Bałtyckiego poczynając, poprzez ciała parlamentarne, jak Zgromadzenie Bałtyckie czy Konferencja Parlamentarna Morza Bałtyckiego, po liczne organizacje regionalne, np. Związek Miast Bałtyckich i inne, zajmujące się turystyką, handlem, ochroną środowiska, współpracą młodzieży, rozwojem demokracji i całym spektrum ważnych dla regionu zagadnień.

Po przedostatnim rozszerzeniu w 2004 roku, Bałtyk stał się prawie morzem wewnętrznym Unii Europejskiej (UE), drugim mare nostrum w historii Europy. Region bałtycki ma ogromny potencjał ekonomiczny. Należy do niego dziewięć państw, w tym osiem państw członkowskich UE, zamieszkałych przez jedną trzecią populacji UE i wytwarzających jedną trzecią unijnego PKB, rosyjska enklawa - Obwód Kaliningradzki oraz rosyjski region Sankt Petersburga. Region Morza Bałtyckiego ma największy wskaźnik konkurencyjności w porównaniu do trzech innych regionów o mniej więcej tej samej powierzchni: regionu Europy Centralnej, Wysp Brytyjskich i Półwyspu Iberyjskiego.

Bezpieczeństwo w regionie Morza Bałtyckiego znacznie się poprawiło. Za sługę za to przypisać można rozszerzeniu zarówno UE, jak i NATO, a także relatywnej stabilizacji polityki wewnętrznej Rosji oraz jej rozwijającej się gospodarce. Niemniej zauważyć można napięcia pomiędzy Rosją, a państwami nadbałtyckimi, które są bezpośrednim następstwem pięćdziesięcioletniej okupacji radzieckiej. Podczas gdy w regionie tym konwencjonalne zagrożenia w dziedzinie bezpieczeństwa zmniejszyły się, największym zagrożeniem dla bezpieczeństwa są obecnie tzw. „miękkie” zagrożenia (soft security risks). Najpoważniejsze problemy dotyczące bezpieczeństwa związane są z zagadnieniami środowiskowymi, gospodarczymi i społecznymi, a także z przestępczością zorganizowaną.

Region Morza Bałtyckiego jest ważnym historycznie korytarzem łączącym Zachód ze Wschodem i jako taki powinien stanowić główną oś nowej polityki Unii Europejskiej wobec Rosji, szczególnie w dziedzinie bezpieczeństwa międzynarodowego.

## KONCEPCJE BEZPIECZEŃSTWA W REJONIE BAŁTYKU

Cechą wspólną koncepcji bezpieczeństwa państw regionu jest postrzeganie systemu bezpieczeństwa europejskiego jako systemu interlocking institutions<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Interlocking institutions - szereg komplementarnych względem siebie, wzajemnie się uzupełniających instytucji.

W takiej ogólnej koncepcji miejsce uprzywilejowane - *primus inter pares* - przypada Sojuszowi Północnoatlantyckiemu, a w mniejszym stopniu - Unii Europejskiej. Czyli najważniejszą instytucją bezpieczeństwa jest NATO, a pozostałe – czyli Unia Europejska, OBWE, Rada Europy, ugrupowania subregionalne – pełnią rolę uzupełniającą i mają wspomagać środkami politycznymi, ekonomicznymi i innymi umacnianie bezpieczeństwa na naszym regionie. Należy dodać, że problem bezpieczeństwa w Regionie Bałtyku trzeba rozpatrywać przez pryzmat polityki zagranicznej Federacji Rosyjskiej.

Już w pierwszej połowie lat 90. dały o sobie znać wyraźne spory w łonie NATO na temat jego transformacji wewnętrznej i o koncepcję Europejskiej Tożsamości Bezpieczeństwa i Obrony (ESDI), a także powtarzające się napięcia między Unią Europejską a USA w sprawach ekonomicznych i innych wynikające z ambicji i rywalizacji obu tych podmiotów międzynarodowych. Tymczasem Unia realizuje najbardziej szeroki program integracji obejmującej nie tylko kwestie ekonomiczne i społeczne, ale również stworzyła własne mechanizmy grupowego bezpieczeństwa, w ramach Wspólnej Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa (WPZiB)<sup>2</sup>, uzupełniane od 1999 r. o Europejską Politykę Bezpieczeństwa i Obrony (EPBiO). W przyjętych dokumentach zapowiedziano uzyskanie autonomicznej zdolności do działań opartych na wiarygodnym potencjale wojskowym, a także powołanie stosownych instytucji, tzn. organów i procedur umożliwiających prowadzenie europejskiej polityki bezpieczeństwa i obrony. Raport niemieckiej prezydencji sprecyzował podstawy prawno-międzynarodowe (głównie Karta NZ, dokumenty OBWE oraz Traktat o UE) operacji wojskowych, które będą mogły być prowadzone w ramach tej polityki; chodzi przede wszystkim o operacje petersberskie. Przewidziano tam również utworzenie rozległej podstawy organizacyjno-technicznej: od ośrodków analiz, wywiadu, planowania strategicznego, aż po centrum satelitarne i instytut studiów bezpieczeństwa. Kształt instytucjonalny EPBiO po ostatecznych modyfikacjach w 2004 roku wygląda następująco:

- a) Komitet Polityczny i Bezpieczeństwa - tworzą go dyrektorzy polityczni z resortów spraw zagranicznych państw członkowskich;
- b) Komitet Wojskowy - w jego skład wchodzi przedstawiciele, szefowie resortów obrony;
- c) Sztab Wojskowy UE - eksperci wojskowi, pochodzący głównie ze sztabów generalnych państw członkowskich.



Po pewnych wahaniach dotyczących umiejscowienia EPBiO w strukturze Unii (myślano o niej jako jej IV filarze) postanowiono związać ją z WPZiB. Tworzeniu Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obrony towarzyszyły od samego początku głębokie wątpliwości, sceptycyzm i spory. Stawiały one i stale będą stawiać pod znakiem zapytania wiarygodność UE w tej dziedzinie. Najtrudniejsze przeszkody pochodzą zresztą z samego wnętrza Unii Europejskiej, z różnorodności stanowisk wobec problemu bezpieczeństwa i statusu jej państw członkowskich w tym kontekście. Te problemy wiązały się zarówno z brakiem zgody na sfinalizowanie projektu wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony, jak i niechęcią większości państw Unii do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, umożliwiających uzyskanie odpowiedniego potencjału i zdolności wojskowych.

Ponadto wśród członków UE mamy takie państwa, które:

- a) wchodzi w skład Sojuszu Atlantyckiego i które pozostają poza nim;
- b) całkowicie zdają się na Sojusz w sprawach swego bezpieczeństwa i które wołałyby się oprzeć na obronie europejskiej;
- c) mamy kraje neutralne i związane sojuszniczymi zobowiązaniami;
- d) mamy członków Rady Bezpieczeństwa, którzy często różnią się między sobą i kraje pozostające poza nią lub uważające, iż UE jako całość powinna posiadać stałe członkostwo w Radzie Bezpieczeństwa NZ.

Poważną przeszkodą i ograniczeniem zewnętrznym są oczywiście Stany Zjednoczone i istnienie NATO. Jest to oczywiste, ponieważ każdy nowy byt polityczny (zwłaszcza na taką skalę i w tej dziedzinie) natrafia na bariery w postaci już istniejącej rzeczywistości oraz rozkładu sił i interesów. Waszyngton od samego początku mniej lub bardziej otwarcie sprzeciwiał się tworzeniu EPBiO, a kiedy jej powstanie stało się faktem, starał się poddać ten proces ścisłej kontroli, poprzez przede wszystkim polityczne i materialne uzależnienie europejskich zdolności wojskowych od NATO. UE była zmuszona od początku prowadzić trudne negocjacje dotyczące jej dostępu do zasobów NATO na wypadek operacji, którymi nie byłyby zainteresowane USA, a które Unia chciałaby prowadzić w ramach EPBiO. Zachodziło realne niebezpieczeństwo, że USA, chcąc zapobiec powstaniu wiarygodnej EPBiO, będą zgłaszać chęć brania udziału w każdej operacji, natomiast gdyby Europejczycy chcieli ją przeprowadzić samodzielnie, będą blokować ich dostęp do wspólnych zasobów Sojuszu. Naturalnymi sojusznikami Stanów Zjednoczonych

---

<sup>2</sup> R. Zięba, *Wspólna Polityka Zagraniczna i Bezpieczeństwa*, Warszawa 2005 oraz R. Zięba,

byli i w pewnym zakresie nadal pozostają nowi członkowie NATO oraz ci członkowie Unii, którzy z wielu uzasadnionych powodów nie chcą, aby nowy twór o dyskusyjnej wiarygodności podważył dotychczasowy fundament stabilności i bezpieczeństwa w strefie transatlantyckiej, jakim jest NATO, lub prowadził do jego erozji. Pewne kraje, w tym Polska i kraje bałtyckie, nie chciałyby także, aby uniezależnienie się UE w sferze bezpieczeństwa od USA zmniejszyło polityczną i wojskową obecność Ameryki w Europie, co ma dla nich żywotne znaczenie z punktu widzenia geopolitycznej stabilności na kontynencie (obawy o rolę Niemiec, a zwłaszcza Rosji).

Wspólna Polityka Zagraniczna i Bezpieczeństwa, a także Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony to instrumenty tak zwanego „miękkiego bezpieczeństwa” gwarantowanego przez UE. Fiasko tej polityki wobec kryzysu jugosłowiańskiego ujawniło słabość polityczną UE i postawiło pod znakiem zapytania sens prowadzenia takiej polityki.

W polityce UE istnieje także inna oferta „miękkich” gwarancji bezpieczeństwa. Jest to koncepcja regionalizacji bezpieczeństwa, traktowana jako mocne wsparcie polityczne udzielane przez Unię Europejską tym inicjatywom regionalnym, które ukierunkowane są na nowych sąsiadów UE i których głównym celem może być budowanie na unijnym pograniczu systemów wielopoziomowych więzi, stanowiących wstępny etap procesów integracyjnych. Ideą przewodnią tej koncepcji jest zminimalizowanie albo wręcz uniknięcie konieczności stosowania instrumentów „twardego” bezpieczeństwa. Zgodnie z założeniami unijnej polityki regionalizacji, Region Bałtyku mógłby osiągnąć co najmniej trzy poziomy:

- region jako system współpracy opartej na fundamencie wspólnych organizacji;
- region jako całość geograficzna i ekologiczna;
- region jako system społeczny, oparty na wspólnych interesach, np. właśnie związanych z celami polityki bezpieczeństwa<sup>3</sup>.

Jednak, podobnie jak w przypadku Wspólnej Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa i Obronności, w unijnych koncepcjach regionalizacji bezpieczeństwa kluczowym czynnikiem pozostaje nieodmiennie Rosja. Postrzeganie Rosji jako współaktora w regionie, angażowanie Rosji we wspólne działania na rzecz regionu, osvajanie jej z procedurami i instytucjami Unii Europejskiej, czy wreszcie zapra-

---

*Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony*, Warszawa 2005.

<sup>3</sup> P. Kozakiewicz, *Polityka bezpieczeństwa państw bałtyckich*, Kraków 2003, s. 77.

szanie Rosji do współodpowiedzialności za region - to priorytety UE, stanowiące ós polityki bezpieczeństwa w regionie.

Pierwszymi instytucjami regionalnymi, których istotą działania była realizacja koncepcji regionalizacji bezpieczeństwa były działające od 1992 roku Rada Państw Morza Bałtyckiego. Jednak dopiero pojawienie się długiej wspólnej granicy Unii Europejskiej z Rosją w wyniku przystąpienia Szwecji i Finlandii do UE w 1995 roku dało silny impuls do intensyfikacji działań w regionie północnym. Przygotowana w drugiej połowie 1997 roku przez fińskiego premiera Paavo Lipponena koncepcja polityki regionalnej została wkrótce przekształcona w jeden z głównych projektów unijnej WPZiB - Wymiar Północny polityki Unii Europejskiej. Główną intencją było przekazanie politycznej społeczności Zachodu poprzez fińską klasę polityczną jej unikatowych, specyficznych doświadczeń wynikających z historycznych kontaktów z Rosją, a wcześniej ZSRR i wykorzystanie ich zarówno w polityce regionu, jak i w relacjach Unia Europejska - Rosja. Czynnikiem bezpieczeństwa jest wyraźnie obecny w Wymiarze Północnym, zaś podstawową zmienną w sytuacji regionalnego bezpieczeństwa jest - oczywiście - Rosja. Integrowanie Rosji ze strukturami światowymi i europejskimi za pomocą współpracy regionalnej ma więc przynieść różnorodne polityczne korzyści. Wymiar Północny, traktowany przez Unię Europejską jako trwały element jej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa, może także stać się potrzebnym poligonem realizowania koncepcji regionalizmu i ważnym ogniwem w stosunkach dwustronnych Unia Europejska - Rosja. Państwa skandynawskie postrzegane są w Wymiarze Północnym jako czynnik ekspercki w dziedzinie polityki UE wobec Rosji. Proces wciągania Rosji do działań i procesów integracyjnych rozumiany jest w kategoriach wspólnego interesu, którego wspólnym - choć odległym - celem ma być zlikwidowanie wszystkich postzimnowojennych podziałów. Podstawowym zaś wkładem w bezpieczeństwo i stabilność Europy Północnej ma być konstrukcja pozytywnej współzależności pomiędzy Unią Europejską, Rosją i państwami regionu, postrzegana jako mocny czynnik stabilizujący.

Niezdolność regionalnych instytucji, takich jak np. Rada Państw Morza Bałtyckiego do przekroczenia bardzo niskiego progu „miękkiego” bezpieczeństwa, a szczególnie fiasko polityki europejskiego bezpieczeństwa, a także nasilająca się od połowy lat dziewięćdziesiątych presją Rosji na utrwalenie takiej sytuacji m.in. poprzez regionalizację bezpieczeństwa europejskiego, spowodowało, że jedyną alternatywą zapewniającą „twarde” gwarancje bezpieczeństwa stało się NATO. Poza zobowiązaniami sojuszniczymi wynikającymi z art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego, podobnie mocne, twarde gwarancje bezpieczeństwa stanowi dla państw członkowskich zasada obrony zbiorowej wobec pojawiających się zagrożeń, a także

pośrednie gospodarcze skutki członkostwa NATO, jak np. inwestycje kapitału zachodnioeuropejskiego, szczególnie ważnego dla państw regionu.

Według Rosji nowy ład geopolityczny w basenie Morza Bałtyckiego regulowany jest przez Federację Rosyjską i Stany Zjednoczone/NATO. Założenie to określa w sposób oczywisty sposób budowania przez Rosję koncepcji własnych interesów w regionie. Odnoszą się one w przeważającej mierze do poziomu relacji Rosji z Sojuszem Północnoatlantyckim i NATO. Interesy narodowe Rosji w regionie bałtyckim można przedstawić następująco:

1. powstrzymanie ekspansji NATO przed przekroczeniem linii Wełtawa - Wisła po to, aby utrzymać znacznie dla geostrategicznych interesów Rosji ważniejszą rubież Niemen – Narwa;
2. uniknięcie konfrontacji z Zachodem (Europą/Stanami Zjednoczonymi/NATO) z powodu państw bałtyckich, których aspiracje i polityczna aktywność stanowiły, jak sądzono w Moskwie, poważne potencjalne zagrożenie zwłaszcza dla stosunków rosyjsko-amerykańskich i rosyjsko – niemieckich.
3. polityczna stabilizacja w regionie, niezbędna dla realizowania przez Rosję skutecznej strategii politycznej wobec europejskich państw postsowieckich.
4. zapobieżenie planom odizolowania Rosji od Europy za pomocą utworzenia na południowych i zachodnich rubieżach Federacji Rosyjskiej pasa niestabilności, rozciągającego się od Afganistanu, poprzez Czechenię, Gruzję, Krym, Zadniestrze, aż do Morza Bałtyckiego. Państwa bałtyckie miałyby stanowić północny kraniec antyrosyjskiego łuku bałtycko - czarnomorskiego<sup>4</sup>.

Rosja realizuje własny projekt polityki w Regionie Bałtyku. Jest on jest oparty na założeniu: UE zamiast NATO, a gwarancje bezpieczeństwa daje członkostwo w UE.

Szczególne miejsce w polityce bezpieczeństwa regionu zajmuje Obwód Kaliningradzki, który stanowi jedno z najbardziej realnych zagrożeń. Trzeba podkreślić, że nie był on i nigdy nie będzie autonomicznym podmiotem polityki bezpieczeństwa, a wszelkie związane z nim zagrożenia mogą być neutralizowane jedynie w relacjach z Federacją Rosyjską.

---

<sup>4</sup> Tamże, s. 56.

## SZANSE I ZAGROŻENIA

Rejon Morza Bałtyckiego stał się od niedawna newralgicznym obszarem dla Unii Europejskiej. Pod względem dynamiki rozwoju gospodarczego pozostaje w ścisłej unijnej czołówce. Tutaj też krzyżują się szlaki łączące północ, wschód i zachód. Dzięki polskiej i litewskiej granicy, Unia ma nad Bałtykiem bezpośredni kontakt z Rosją. W sąsiedztwie z Obwodem Kaliningradzkim drzemią ogromne, lecz wciąż niewykorzystane możliwości gospodarcze i polityczne.

Dlatego Unia Europejska potrzebowała odrębnej strategii bałtyckiej. W tej sprawie w ubiegłym roku, podczas listopadowej sesji plenarnej Parlament Europejski przyjął sprawozdanie z inicjatywy fińskiego posła Alexandra Stubba z grupy Europejskiej Partii Ludowej/Chrześcijańskich demokratów. Deputowani chcieli, by Komisja Europejska sporządziła plan działania uwzględniający szanse i zagrożenia wynikające ze wzmocnionej współpracy ponadgranicznej regionów leżących nad Bałtykiem. Nowe inicjatywy powinny stanowić integralną część tzw. **północnego wymiaru UE**, a więc formy współpracy w basenie Morza Bałtyckiego, która od 1997 roku, po przystąpieniu do UE krajów skandynawskich stała się jednym z najważniejszych kierunków unijnej polityki, wzmocnionym dodatkowo po wstąpieniu do Unii państw bałtyckich.

Koncepcja wymiaru północnego powstała z inicjatywy Finlandii i była jednym z głównych punktów fińskiej prezydencji UE w drugiej połowie roku 1999<sup>5</sup>. Strategia ta została również uznana za priorytetową przez prezydentkę duńską w 2002 r., lecz później straciła swoje znaczenie w trakcie kolejnych prezydencji, które kładły większy nacisk na region Morza Śródziemnego, niż na Północ.

Cele wymiaru północnego są określane w planach działania w ramach wymiaru północnego. Pierwszy plan działania został przyjęty podczas Rady Europejskiej w Feirze w czerwcu 2000 r. na okres 2000-2003. Koncentrował się on na zagadnieniach środowiska, bezpieczeństwa jądrowego, walki z przestępczością zorganizowaną oraz kwestii Kaliningradu<sup>6</sup>.

Drugi plan działania w ramach wymiaru północnego na lata 2004-2006 został przyjęty w październiku 2003 r. Obejmuje on pięć głównych tematów o znaczeniu priorytetowym: gospodarkę, zasoby ludzkie, ochronę środowiska; współpracę transgraniczną oraz zagadnienia sprawiedliwości i spraw wewnętrznych. Kaliningrad i obszar arktyczny zostały określone jako regiony o szczególnych potrzebach.

<sup>5</sup> *Wymiar Północny Unii Europejskiej* [w:] Raporty i Analizy 1/02, Warszawa 2002, s. 4.

<sup>6</sup> Tamże, s. 5.

W drugiej połowie 2006 r. polityka wymiaru północnego po raz kolejny zajęła ważne miejsce w kalendarzu prac UE i była głównym priorytetem programu fińskiej prezydencji w zakresie stosunków zewnętrznych. Ponadto polityka wymagała również przystosowania w świetle czterech wspólnych obszarów przyjętych na szczycie UE - Rosja w maju 2005 r. w Moskwie:

- a) wspólna przestrzeń gospodarcza: współpraca w dziedzinie środowiska, rozszerzenia współpracy w zakresie telekomunikacji, transportu i energii, w dziedzinie konkurencji, poprawienie warunków inwestycji poprzez większą przewidywalność i pewność prawa;
- b) wspólna przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości: podkreśla, że postęp w tej przestrzeni nie może ograniczać się do readmisji i ułatwień wizowych, ale musi obejmować działania wzmacniające demokrację, praworządność i niezależność mediów; podkreśla, że konsultacje w zakresie praw człowieka muszą stać się stałym elementem partnerstwa pomiędzy UE a Rosją;
- c) wspólna przestrzeń bezpieczeństwa zewnętrznego: oczekuje konkretnych działań w następstwie na nowo potwierdzonych zobowiązań dotyczących rozwiązania zamrożonych konfliktów na Kaukazie i w Naddniestrzu oraz intensywniejszego dialogu w sprawie zarządzania kryzysowego i w sprawie bezpieczeństwa;
- d) wspólna przestrzeń badań naukowych, edukacji i kultury: z zadowoleniem przyjmuje decyzję o ustanowieniu Instytutu Europejskiego w Moskwie w 2006 r. jako konkretny krok w kierunku zwiększonej współpracy w tej dziedzinie<sup>7</sup>.

Aby w pełni wykorzystać niewątpliwe atuty basenu Morza Bałtyckiego trzeba sobie jednak wcześniej poradzić z pewnymi niedogodnościami tego obszaru. Największym problemem, z którym muszą zmierzyć się państwa nadbałtyckie jest zanieczyszczenie wspólnego morza. Na zły stan wód Bałtyku składają się zarówno czynniki naturalne jak i działanie człowieka. Niewielka średnia głębokość (58 m) i bardzo utrudniona wymiana wód z otwartym oceanem poprzez Cieśniny Skandynawskie sprawiają, iż nasze morze oczyszcza się bardzo powoli. Choć obecnie wszystkie kraje unijne leżące nad Bałtykiem stosują surowe normy ekologiczne, błędy przeszłości niełatwo jest naprawić. Dodatkowe zagrożenie stanowią spoczy-

---

<sup>7</sup> [http://www.mpp.org.pl/12/12\\_6.html](http://www.mpp.org.pl/12/12_6.html), 28.04.2007.

wająca na dnie Bałtyku broń chemiczna z II wojny światowej oraz atomowe okręty rosyjskiej floty bałtyckiej.

W związku z tym określono trzy najważniejsze cele<sup>8</sup>:

- a) wspierać wymiar północny;
- b) doprowadzić do uznania basenu Morza Bałtyckiego za priorytetowy obszar wymiaru północnego;
- c) upowszechnić świadomość kluczowego znaczenia Morza Bałtyckiego jako takiego.

Aby zrealizować te cele sformułowano najważniejsze z punktu widzenia Parlamentu Europejskiego zadania do wykonania. Najważniejsze z nich to<sup>9</sup>:

- a) utworzenie specyficznej linii budżetowej obejmującej działania wchodzące w skład strategii Morza Bałtyckiego;
- b) przyspieszenie realizacji istniejących projektów dotyczących wody, powietrza i infrastruktury drogowej (Via Baltica, Rail Baltica);
- c) usprawnienie przekraczania granicy, pełne wdrożenie czterech podstawowych swobód unijnych, skuteczniejsze kontrole granicach wschodnich;
- d) wyeliminowanie zagrożenia katastrofy ekologicznej;
- e) sprzyjać takiemu rozwojowi Obwodu Kaliningradzkiego, który przyczyni się do wyeliminowania plagi alkoholizmu, rozprzestrzeniania wirusa HIV, zagrożenia dla środowiska naturalnego oraz uczyni ten region mniej zmilitaryzowanym i bardziej otwartym;
- f) intensyfikacja wymiany kulturalnej i szkolnej.

Ponadto zwrócono też uwagę na konieczność zwiększenia niezależności Unii Europejskiej od rosyjskiej ropy i gazu, rozwoju „czystych” technologii energetycznych, rozważenie możliwości stworzenia wspólnego unijnego rynku energii. Podkreślono też konieczność uzgadniania strategicznych decyzji ze wszystkimi partnerami, w tym również z Rosją.

W tym półroczu przeprowadzona została również rewizja struktur politycznych i instytucjonalnych polityki, ponieważ drugi plan działania w zakresie wymiaru północnego upłynął pod koniec 2006 r. i wszedł w życie dokument ramowy określający nową politykę wymiaru północnego na okres po roku 2006.

<sup>8</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A6-2006-0367+0+DOC+X ML+V0//PL>, 28.04.2007.

<sup>9</sup> Tamże, 28.04.2007.

Porozumienie w sprawie nowej politycznej deklaracji dotyczącej wymiaru północnego przyjęte zostało na szczycie UE - Rosja, który odbył się 24 listopada 2006 r. w Helsinkach, natomiast weszło w życie z dniem 1 stycznia 2007 r. i uzyskało status wspólnej polityki UE.

Polityka wymiaru północnego może przyczynić się do promowania strategicznej współpracy regionalnej i wzrostu gospodarczego w poszerzonej przestrzeni wymiaru północnego. Jak dotychczas polityka ta koncentrowała się głównie na obszarach leżących poza Unią Europejską, w szczególności na Rosji i partnerstwie na rzecz środowiska.

Jednak w stosunkach Unii Europejskiej z Rosją pojawiają się także pewne zagrożenia.

Na szczycie w Helsinkach nie doszło do planowanego wcześniej rozpoczęcia formalnych negocjacji dotyczących podpisania nowego porozumienia ramowego w sprawie współpracy UE i Rosji, czyli nowej Umowy o Partnerstwie i Współpracy. Przyjęciu mandatu negocjacyjnego sprzeciwiła się Polska do czasu rozstrzygnięcia sporu dotyczącego eksportu polskiego mięsa na rynek rosyjski.

Do najważniejszych kwestii spornych pomiędzy Rosją i Unią Europejską należały podczas obrad zagadnienia polityki energetycznej, handlu produktami rolnymi oraz sytuacji wewnętrznej w Rosji. Nieoficjalnie poinformowano prezydenta Putina o szczegółach przygotowywanej liberalizacji rynku gazowego UE, która m.in. zabrania dostawcom gazu zakupu sieci dystrybucyjnych, co bezpośrednio uderza m.in. w plany Gazpromu. Prezydent Putin w odpowiedzi na sugestie podziału tej spółki zadeklarował, że Rosja będzie chronić jedność Gazpromu. Wcześniej, na konferencji Karty Energetycznej 21-go listopada, szef Gazpromeksportu, Aleksandr Miedwiediew, miał zagrozić wstrzymaniem dostaw gazu dla państw europejskich w przypadku zakazu zakupu sieci dystrybucyjnych. Usztywnianie postawy w kwestii polityki energetycznej ma przekonać Unię o niezmiennym stanowisku Rosji i niecelowości podejmowania tego tematu w przyszłych rozmowach o nowym traktacie. Prezydent Rosji Władimir Putin potwierdził, że Rosja nie zamierza ratyfikować Traktatu Karty Energetycznej w obecnym kształcie, ale zapewnił o gotowości poszukiwania porozumienia, które uszanuje interesy wszystkich stron.

Poruszając kwestię rosyjskiego zakazu wwozu mięsa z Polski prezydent Putin przekonywał, że ma on charakter techniczny, a nie polityczny, a wina leży po stronie polskiej. Dodatkowo Putin sugerował możliwość rozszerzenia zakazu importu mięsa na całą Unię Europejską pod pretekstem braku uzgodnień ze stroną rosyjską warunków wstąpienia do UE Bułgarii i Rumunii, z którymi Rosja ma problemy fitosanitarne.



Ostatnią sporną kwestią był stan przestrzegania praw człowieka w Rosji. Podczas rozmów strona unijna podniosła kwestię śledztwa w sprawie zabójstwa Anny Politkowskiej oraz pojawiły się pytania o śmierć Aleksandra Litwinienki. Prezydent Putin ostrzegł przed wywoływaniem skandalu przez władze brytyjskie w tej sprawie<sup>10</sup>.

Komentując szczyt w Helsinkach polscy europarlamentarzyści zarzucali Federacji Rosyjskiej stosowanie wobec państw UE podwójnych standardów, dzieląc je na lepsze i gorsze. Dobre nagradzane są normalnymi stosunkami, a złe karane sankcjami. Znana od stuleci zasada *divide et impera* świadczy o odrodzeniu myślenia imperialnego na Kremlu.

Według nich relacje z Rosją powinny się opierać na zdrowych i stabilnych fundamentach i powinny być pozbawione podziału na zwycięzców i zwyciężonych, lepszych i gorszych oraz musi nastąpić koniec z bilateralnym dogadywaniem się Rosji, zamiast rzetelnej rozmowy z całą Unią. Jednym z zarzutów wobec Komisji Europejskiej było to, iż powinna była ona interweniować wcześniej w sprawie embargo na polską żywność, tak samo jak poważniej należało traktować zastrzeżenia Polski wobec budowy gazociągu północnego. Choć Rosja to ważny partner dla Unii, to należy domagać się respektowania w Rosji wolności słowa, stowarzyszeń, przestrzegania praw człowieka i swobody działalności opozycji. Zarzucono też UE, tak wrażliwej na kwestie przestrzegania praw człowieka, na przykład w kontekście walki z terroryzmem, przykładanie innej miary do Rosji. Zdaniem posłów unijni politycy świadomie unikają kłopotliwych pytań, albo bez zastrzeżeń przyjmują wymijające odpowiedzi. Podkreślono, że współpraca z Rosją jest pożądana, ale "nierozumiała uległość" wobec Rosji do niej nie doprowadzi<sup>11</sup>.

Innym zagrożeniem w stosunkach z Rosją jest wstrzymanie podpisania porozumień granicznych z Łotwą i Estonią. Wynika z tego wniosek, że Rosja nie chce w pełni zaakceptować konsekwencji rozszerzenia Unii Europejskiej z roku 2004.

Zaostrza się spór między Estonią a Rosją z powodu demontażu i przeniesienia pomnika żołnierzy radzieckich z centrum Tallina na cmentarz wojskowy. W Tallinie na początku maja doszło do zamieszek wywołanych głównie przez ludność rosyjskojęzyczną. Estońska placówka od kilku dni jest oblegana przez aktywistów organizacji "Nasi" i innych prokremlowskich ugrupowań młodzieżowych. Pierwszego maja wtargnęli oni na teren ambasady i zerwali z masztu przed budynkiem estońską flagę. Natomiast 2-go maja bojówka "Naszych" zaatakowała ambasada-

<sup>10</sup> <http://osw.waw.pl/pub/koment/2006/11/061130a.htm>, 30.04.2007.

<sup>11</sup> [http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress\\_page/030-732-333-11-48-903-20061129IPR00710-29-11-2006-2006-false/default\\_pl.htm](http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/030-732-333-11-48-903-20061129IPR00710-29-11-2006-2006-false/default_pl.htm), 02.05.2007.

dor Estonii w Rosji Marinę Kaljurand na konferencji prasowej w redakcji tygodnika "Argumenty i Fakty". Społeczność międzynarodowa uważa za niedopuszczalne zagrożenie fizycznemu bezpieczeństwu pracowników dyplomatycznych Estonii w Moskwie i apeluje o natychmiastowe położenie kresu konfliktowi. Napięcie wywołane przeniesieniem pomnika żołnierzy radzieckich z centrum Tallina na cmentarz wojskowy w tym mieście powinno zostać rozładowane przez oba kraje na drodze dyplomatycznej.

Szef rosyjskiego MSZ Siergiej Ławrow w rozmowie telefonicznej ze swym niemieckim odpowiednikiem Frankiem-Walterem Steinmeierem wyraził - jak poinformowali Rosjanie - "zdumienie z powodu braku należytej reakcji UE na postępowanie Tallina, które jest sprzeczne z europejskimi wartościami i kulturą". Podobne zarzuty usłyszeli 3-go maja w Moskwie ambasadorzy Niemiec i Portugalii (krajów przewodzących UE w 2007 r.) oraz przedstawiciel UE w Rosji. Moskwa oskarża Estończyków o "brutalne tłumienie" protestów estońskich Rosjan po demontażu Brązowego Żołnierza, choć ani razu nie zająknęła się, że przerodziły się one w burdy rosyjskich oraz estońskich nacjonalistów wybijających okna, włamujących się do sklepów oraz przewracających samochody<sup>12</sup>.

Na szczęście szantaż energetyczny, który jest ulubionym narzędziem polityki międzynarodowej Kremla, jest niegroźny dla Estonii, bowiem czerpie energię głównie z własnych złóż łupków bitumicznych. Zatem wstrzymanie tranzytu ropy przez Estonię uderzyłoby przede wszystkim w Rosję.

## PODSUMOWANIE

Wraz z rozszerzeniem Unii Europejskiej zmianie uległ polityczny krajobraz Europy. Unia Europejska zbliżyła się geograficznie, politycznie i historycznie do Rosji. Od czasu ostatnich integracji, w maju 2004 r. i styczniu 2007 r., nowi członkowie Wspólnoty aktywnie wpływają na politykę Unii w odniesieniu do państw sąsiednich. Tym samym polityka Unii Europejskiej wobec Rosji ulega zmianom, a jednocześnie stosunek Rosji do zachodnich sąsiadów kształtuje się obecnie inaczej.

Rosja jest największym państwem sąsiadującym z Unią Europejską i pozostanie sąsiadem wyjątkowym. Trudno ją tak „po prostu” włączyć w ramy Europejskiej Polityki Sąsiedztwa. Rosja jest krajem zbyt dużym, a jej historyczna

---

<sup>12</sup> <http://serwisy.gazeta.pl/swiat/1,34180,4105117.html>, 02.05.2007.

świadomość bycia regionalnym mocarstwem także przemawia przeciwko temu. W przeciwieństwie do innych sąsiadów Unii trudno dziś mówić o możliwości – choćby w długiej perspektywie czasowej – przystąpienia Rosji do UE. Stanowisko takie przeważa obecnie zarówno wśród politycznych elit Unii Europejskiej, jak i wśród politycznych elit w Rosji. Dlatego też rozwijanie dobrosąsiedzkich, opartych na wzajemnych korzyściach stosunków między UE i Federacją Rosyjską stanowi ważne wyzwanie, szczególnie dla kwestii bezpieczeństwa w rejonie Morza Bałtyckiego.

Postępom w sferze współpracy gospodarczej oraz przy punktualnym rozwiązywaniu praktycznych kwestii nie towarzyszy, jak dotąd, zbliżenie w dziedzinie ważnych dla Unii wartości, jak demokracja, prawa człowieka i swobody obywatelskie. Nowe państwa członkowskie z Europy Środkowo-Wschodniej, szczególnie Polska i kraje nadbałtyckie, są zaś w oczywisty sposób wyczulone na wszelkie przejawy działań zagrażających wolnościom obywatelskim w Rosji.

Wyraźne różnice w interesach wobec Rosji widać także między „starymi” i „nowymi” członkami UE. Napięcia i irytacje w stosunkach polsko-niemieckich, wywołane niemiecko-rosyjskim porozumieniem o budowie rurociągu na dnie Bałtyku, z pominięciem Polski i trzech krajów nadbałtyckich, stanowią tu tylko przykład. Rzeczywista wspólna polityka Unii Europejskiej wobec Rosji możliwa będzie jedynie wtedy, gdy wspólne interesy „starych” i „nowych” członków EU postrzegane będą jako ważniejsze niż pojedyncze interesy poszczególnych państw. Dobrosąsiedzkie stosunki w Europie zależą także od postawy Rosji, która będzie musiała się wkrótce zdecydować, który z kierunków: europejsko-zachodni czy imperialno-euroazjatycki, określać będzie jej politykę europejską.

Z kolei to wszystko, co dzieć się będzie w przyszłości w polityce Unii i Rosji będzie mieszkanką polityki konfliktu i współpracy. Niezwykle trudno obecnie ocenić, jak rozkładać się będzie ilościowo stosunek konfliktu do potencjalnej współpracy, jest jednak chyba oczywiste, że oba te elementy będą wzajemnie współistniały. Ponadto, co warto podkreślić, Rosja jest i będzie najważniejszym przyszłym partnerem Unii Europejskiej.

Ważnym zagadnieniem w stosunkach UE z Rosją jest kwestia surowców energetycznych. Ponad jedna czwarta ropy i gazu zużywanych w UE pochodzi z Rosji. Rosja jest dla UE jednocześnie jednym z głównych źródeł produktów energetycznych i jednym z głównych rynków zbytu dóbr i usług. Słuszne wydaje się stwierdzenie, że Rosja zależy od UE w nie mniejszym stopniu niż UE od Rosji. Na ostatnim szczycie UE - Rosja nie udało się zawrzeć porozumienia w sprawie energii,

a brak reguł handlowych w tej dziedzinie osłabia Unię, zwłaszcza, jeśli wziąć pod uwagę fakt, że Rosja wciąż nie ratyfikowała traktatu na temat Karty energetycznej.

Nierozpoczęcie rozmów nad nowymi ramami prawnymi relacji Rosja - UE jest prestiżową porażką Moskwy, tym bardziej, że deklaracje przedstawicieli strony rosyjskiej wygłaszane przed szczytem wskazywały wyraźnie, że Rosja liczy na nakłonienie Warszawy przez inne państwa do wycofania weta. Niemniej tak oficjalni przedstawiciele Federacji Rosyjskiej, jak i media, publicznie bagatelizowali tę kwestię. Rosji zależy na przyjęciu nowego porozumienia jeszcze przed wyborami prezydenckimi wiosną 2008 r. Miałoby to wymiar prestiżowy, wskazujący ważną rolę Federacji Rosyjskiej na arenie międzynarodowej. Kreml zdaje się nadal liczyć, że polskie weto zostanie wycofane pod naciskiem innych państw UE. Jednocześnie Moskwa coraz wyraźniej usiłuje narzucić Unii Europejskiej swoje stanowisko w odniesieniu do kształtu nowego traktatu. Rosji zależy na dokumencie o charakterze ogólnym, który nie poruszałby kwestii drażliwych, jak m.in. energetyka czy prawa człowieka, podkreślał równoprawny charakter relacji z Unią Europejską i był zarazem ukoronowaniem powrotu do statusu mocarstwowego.

Jeśli strona unijna będzie konsekwentnie nalegać na włączenie do nowego traktatu takich zagadnień, jak zasady współpracy energetycznej czy konkretne zobowiązania rosyjskie w sferze praw człowieka, wówczas dla Moskwy bardziej korzystne będzie utrzymywanie istniejącego stanu rzeczy i coroczne przedłużanie istniejącego Porozumienia o partnerstwie i współpracy.<sup>13</sup>

Wydaje się, że z całej gamy współczesnych wyzwań cywilizacyjnych za przysze zagrożenie bezpieczeństwa w Regionie Bałtyku, w wyniku stosunków Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską, uznać należy:

1. Problem niezależności dostaw surowców energetycznych – dotyczy to przede wszystkim ropy naftowej i substancji ropopochodnych oraz gazu ziemnego. Mogą one stać się instrumentem nacisku w stosunkach między państwowych. Z tego powodu dywersyfikacja ich dostaw ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia odporności na naciski ekonomiczne poprzez groźbę ograniczenia lub wstrzymanie dostaw tych surowców.
2. Współczesny terroryzm – przede wszystkim dotyczy to widma przeprowadzenia ataku na strukturę teleinformatyczną państw regionu, czyli cyberterroryzm o podłożu polityczno-ideologicznym. Nie należy zapominać także, w kontekście udziału państw regionu w walkach w Iraku i Afganistanie, o klasycznym terroryzmie związanym z przekraczaniem

---

<sup>13</sup> <http://osw.waw.pl/pub/koment/2006/11/061130a.htm>, 04.05.2007.

przez grupy terrorystyczne słabo chronionych granic Rosji i zagrożeniem dla tankowców, infrastruktury portowej, itp. oraz braku płynnej i aktualnej wymiany informacji między odpowiednimi służbami.

3. Bezpieczeństwo ekologiczne - jakie niesie ze sobą budowa Gazociągu Północnego na dnie Bałtyku, który jest morzem niemal zamkniętym, a więc bardziej niż otwarte akweny, narażonym na katastrofy ekologiczne. Gazociąg będzie miał wpływ na zmiany dna morskiego, zmiany prądów oraz może pęknąć z uwagi na ograniczoną elastyczność rur stalowych. Brak jest koncepcji w sprawie postępowania z zatopioną bronią i niebezpiecznymi substancjami spoczywającymi na dnie Bałtyku. Należy też wziąć pod uwagę, że rurociąg może stać się celem ataków terrorystycznych.
4. Kwestię nielegalnej migracji połączonej z zorganizowaną przestępczością – powiązanej także w tym przypadku z poziomem ochrony rosyjskich granic i brakiem przepływu odpowiedniej informacji.
5. Mniejszości narodowe w państwach bałtyckich – szczególnie w Estonii i na Łotwie, gdzie ok. 25-30 % ludności jest pochodzenia rosyjskiego.

Rozwiązania problemu bezpieczeństwa na Bałtyku należy szukać przede wszystkim w bliskiej współpracy rozszerzonej Unii Europejskiej i NATO z Federacją Rosyjską.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Balcerowicz B., *Bezpieczeństwo polityczne Rzeczypospolitej Polskiej*, AON, Warszawa 2004
- [2] Bendyk E., *Wojna wirtualna*, [w:] „*Res Publica Nowa*” nr 4/2002, Polityka Spółdzielnia Pracy, Warszawa 2002
- [3] Carlo J., *Geopolityka*, Ossolineum, Wrocław - Warszawa - Kraków 2003
- [4] Dworecki S., *Zagrożenia bezpieczeństwa państwa*, AON, Warszawa 1994
- [5] Fries F., *Spór o Europę*, PWN, Warszawa 1998
- [6] Kołodziejki M., Szmigiel K., *Międzynarodowa współpraca transgraniczna i między-regionalna w kontekście polityki regionalnej państwa na lata 2007-2013*, Centrum rozwoju lokalnego, Warszawa 2004.

- [7] Kozakiewicz P., *Polityka bezpieczeństwa państw bałtyckich*, Instytut Studiów Strategicznych, Kraków 2003.
- [8] Kustra W., *Potencjalne formy i sposoby organizowania przerzutu nielegalnych imigrantów w basenie Morza Bałtyckiego*, [w:] Współczesne wyzwania bezpieczeństwa europejskiego – wybrane aspekty, Bernardinum, 2004
- [9] Lach Z., Łaszczuk A., *Geografia bezpieczeństwa*, AON, Warszawa 2004
- [10] Łastawski K., *Powstanie Unii Europejskiej*, [w:] Integracja europejska, Wojsko i Wychowanie – dodatek specjalny, Warszawa 2002
- [11] Olszewski R., *Bezpieczeństwo współczesnego świata*, Adam Marszałek, Toruń 2005
- [12] Makowski A., *Sily morskie współczesnego państwa*, Impuls, Gdynia 2000
- [13] Mickiewicz P., *Rola państw Bałtyckich w kształtowaniu systemu bezpieczeństwa europejskiego w koncepcjach Krzysztofa Skubiszewskiego*, [w:] Polityczne i militarne aspekty bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego, AMW, Gdynia 2002
- [14] Rokiciński K., *Zagrożenia asymetryczne w Regionie Bałtyckim*, BEL Studio, Warszawa 2006
- [15] Solarz J., *Czynniki rażenia broni jądrowej*, [w:] Zeszyty Naukowe AON, nr 3-4, Warszawa 2002
- [16] Stachowiak Z., *Bezpieczeństwo ekonomiczne*, AON, Warszawa 1994
- [17] Studzińska M., *Problem nielegalnej imigracji w aspekcie traktatu z Schengen*, [w:] Współczesne wyzwania bezpieczeństwa europejskiego – wybrane aspekty, Bernardinum, 2004.
- [18] *Unia Europejska a Rosja – strategiczne partnerstwo? Wyzwania dla polskiej polityki zagranicznej*, [w:] Raporty i Analizy 2/01, Centrum Stosunków Międzynarodowych, Warszawa 2001
- [19] Wiaderny-Bidzińska K., *Polityczna integracja Europy Zachodniej*, Adam Marszałek, Toruń 2002
- [20] Wiśniewska I., *Aktualny stan stosunków Federacji Rosyjskiej z Unią Europejską*, [w:] Polityka zagraniczna Rosji, Zeszyt 48, Instytut Studiów Strategicznych, Kraków 2002
- [21] *Wymiar Północny Unii Europejskiej*, [w:] Raporty i Analizy 1/02, Centrum Stosunków Międzynarodowych, Warszawa 2002
- [22] Zięba R., *Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2005

- [23] Zięba R., *Wspólna Polityka Zagraniczna i Bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2005
- [24] Zyglerewicz A., *Związek Miast Bałtyckich*, [w:] Biuro studiów i analiz nr 1117, Kancelaria Sejmu, Warszawa 2005

*Recenzent dr hab. Krzysztof Kubiak, prof. nadzw. DSW*

**ABSTRACT**

**RELATIONS BETWEEN EUROPEAN UNION  
AND RASSIA AND SECURITY LEVEL  
IN THE BALTIC SEA REGION**

The Baltic Sea has recently become a very important area for the European Union. In terms of dynamic economic development it remains in close EU ahead. The article provides opportunities and risks, that are connected with the Baltic states closer cooperation within the European Union and NATO in connection with building this unavoidable cooperation with the national interests of the Russian Federation.

Dawid PEŁKA

## WYZWANIA DLA SYSTEMU OCHRONY PRZECIWPÓŻAROWEJ W ŚWIETLE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW

### STRESZCZENIE

W artykule scharakteryzowano system ochrony przeciwpożarowej w portach polskich. Kolejno określone zostały zagrożenia w tym zakresie, podstawy prawne działania systemu oraz wykorzystywane procedury. Omówiono i scharakteryzowano stan obecny systemu oraz przedstawiono postulaty mające na celu zwiększenie jego efektywności.

### WSTĘP

Obserwowany w skali globalnej intensywny rozwój portów jednoznacznie wskazuje na wzrost znaczenia transportu morskiego, który ze względów ekonomicznych okazuje się atrakcyjną alternatywą wobec innych jego rodzajów, zwłaszcza w zakresie masowego przewozu towarów. Obiekty portowe stanowią istotny element gospodarki każdego z państw. Nie jest to niczym nowym, gdyż już Arystoteles w jednym ze swoich traktatów zachwycał się możliwościami jakie dają porty: „[...] *Widzimy to i obecnie, że wiele krajów i miast posiada miejsca postoju okrętów i porty, które są tak korzystnie dla miasta położone, że ani do właściwego miasta nie należą, ani też nie są zbytnio od niego oddalone, przeciwnie, dzięki, murom i innym tego rodzaju obwarowaniom włączone są w jego sferę władania; widoczne jest tedy, że owe korzyści, które daje ewentualne połączenie lądu i morza, miasto ma zapewnione dzięki prawom, które podają i określają, komu nie wolno, a komu wolno wchodzić w stosunki wzajemne.*”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Arystoteles, *Polityka*, 1327a., Warszawa 2006, s. 192.



Obecnie jednak, ze względu na rozwój technologiczny, skala procesów logistycznych w portach jest nieporównywalnie większa od tych, jakie funkcjonowały w starożytności. Proporcjonalnie zwielokrotnieniu uległa też liczba zagrożeń powstających podczas pracy portów. Stale wzrastający ruch towarowy oraz intensywność wszystkich typów transportu w otoczeniu portowym, naturalnie generują potrzebę holistycznego podejścia do problemów bezpieczeństwa w tym złożonym środowisku. Mając na uwadze rozwiązania systemowe, które funkcjonują w tym względzie na terenie naszego kraju, szczególnie na znaczeniu zyskuje szeroko rozumiana ochrona przeciwpożarowa, w ramach której organizuje się cały system reagowania i przeciwdziałania wszelkim kryzysom. Należałoby się zatem pokusić o zapewnienie stabilnego i spójnego systemu rozpoznawania i niwelowania zagrożeń w portach i ich otoczeniu w ramach systemu ochrony przeciwpożarowej – krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. Wydaje się, że w tym zakresie, celowym byłoby również skorzystanie z doświadczeń innych państw.

### ZAGROŻENIA W OTOCZENIU PORTOWYM

Różnorodność i złożoność zagrożeń występujących w porcie i jego otoczeniu stanowi wyzwanie dla administratorów oraz specjalistów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w tych obiektach. W ogólnym ujęciu można wśród nich wyróżnić zagrożenia: techniczno-technologiczne, przyrodniczo-klimatyczne oraz cywilizacyjno-społeczne<sup>2</sup>. Jest to zatem suma wszelkich możliwych niebezpieczeństw cywilizacyjnych jakie powstają w obrębie dużych ośrodków przemysłowych wszelkiego typu. W miarę uszczegółowienia można dokonywać kolejnych podziałów zagrożeń, jakie każda z tych grup w sobie zawiera. Jednak już z tego poziomu widoczna jest skala i rozległość zagadnień jakie muszą być przedmiotem działań ze strony zarządzających bezpieczeństwem.

Okazuje się, że zapewnienie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa w portach musi obejmować swym spektrum wszelkie zagrożenia związane z charakterystyką każdego z nich. Wszystkie mieszczą się w zakresie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa z których przeważająca większość ujęta została w uregulowaniach z zakresu ochrony przeciwpożarowej. Jednym z podstawowych jej

---

<sup>2</sup> W.R Sulęta, G. Krasnodębski, *Zagrożenia portu morskiego – istotnego elementu infrastruktury krytycznej państwa*, Materiały z Konferencji Naukowej Logistyka morska, Gdynia 2009, s. 6.

celów jest tworzenie warunków organizacyjnych i formalnoprawnych zapewniających ochronę ludzi oraz mienia, a także przeciwdziałających powstawaniu lub pozwalające na minimalizowanie skutków pożaru, klęsk żywiołowych lub innego miejscowego zagrożenia<sup>3</sup>. Zostało to funkcjonalnie uszczegółowione poprzez organizację krajowego systemu ratowniczo gaśniczego.

Niektóre grupy zagrożeń są wspólne wszystkim rodzajom portów np. zagrożenie pożarowe, techniczne, ekologiczne itp. to jednak należałoby rozgraniczyć skalę i skutki ich oddziaływania w zależności od tego czy dotyczą portów handlowych, pasażerskich czy też wojennych.

Śród portów cywilnych szczególną uwagę należy poświęcić zwłaszcza tym, które zostały usytuowane w aglomeracjach Gdańsk-Gdynia czy też Szczecin-Świnoujście. Stanowią one elementy infrastruktury krytycznej naszego kraju i jednocześnie gospodarki narodowej.

Osobną kategorię, a zarazem przedmiot szczególnej uwagi ze względu na skalę zagrożeń oraz zasięg ewentualnych skutków katastrof, stanowią porty paliwowe. Przykładem może być tu Port Północny w Gdańsku, w którym z racji dużych obrotów, głównie materiałami niebezpiecznymi, musi być zabezpieczony poprzez dedykowane i najbardziej zaawansowane technologicznie systemy wczesnego wykrywania i zwalczania niebezpieczeństw.

Wielkie masy towarowe poddawane w portach procesom przeładunku, manipulacji i magazynowania, jak również związane z nimi technologicznie grupy budynków i urządzeń wraz z obsługującymi je ludźmi, stanowią poważne wyzwanie na polu organizacji bezpieczeństwa portu. Rozróżniając czynniki generujące typy zagrożeń w portach zgodnie z podziałem jaki dokonano w Kodeksie ISPS, gdzie rozgraniczono ocenę stanu ochrony podmiotów na obiekty portowe oraz statki<sup>4</sup>, wskazano na różnice oraz wzajemne zależności na płaszczyźnie bezpieczeństwa tych dwóch oddziaływujących na siebie obszarów. Przykładowo dla obiektów lądowych pod względem zachowania zasad bezpieczeństwa pożarowego mają zastosowanie akty prawne regulujące prawidłowe projektowanie i wykonanie, a następnie użytkowanie budynków<sup>5</sup>. W przypadku budynków portowych przeznaczonych do ruchu pasażerskiego, stawia się zdecydowanie większe wymagania. Dotyczą one

---

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 24 sierpnia 1994r. o ochronie przeciwpożarowej, Dziennik Ustaw z 2009 r. Nr 178 poz.1380 art.2.

<sup>4</sup> *International Ship and Port Facility Security Code*, PRS 2005, pkt 8.9, 11, 15.

<sup>5</sup> *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*, Dziennik Ustaw. Z 2002 r. Nr 75, poz. 690 ze zm.. dział VI.

wyposażanie ich w systemy sygnalizacji pożaru, obejmujące urządzenia sygnalizacyjno- alarmowe służące do samoczynnego wykrywania i przekazywania informacji o pożarze oraz dźwiękowych systemów ostrzegawczych uruchamianych automatycznie po otrzymaniu sygnału z systemu sygnalizacji pożarowej<sup>6</sup>.

Jednak jest to tylko fragment działań prewencyjnych ze strony ustawodawcy, podczas gdy funkcjonowanie tych specyficznych konglomeratów, przejawia się wzmożonym ruchem sprzętu i obsługujących go ludzi, związanych z eksploatacją zaplecza portowego. Wymaga to od administratorów portów wypracowania optymalnych procedur bezpieczeństwa i ciągłego nadzoru nad przebiegiem tych złożonych procesów. Nie bez wpływu na poziom szeroko ujętego bezpieczeństwa w otoczeniu portowym, pozostają obiekty przemysłowe oraz technologie w nich stosowane, gdzie na małym obszarze funkcjonuje wiele podmiotów gospodarczych. Część z nich ze względu na rodzaj i ilości przetwarzanych materiałów niebezpiecznych, została zaliczona do Zakładów o Zwiększonym Ryzyku lub Dużym Ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej.

Dla nich opracowuje się i wdraża odpowiednio:

- Programy zapobiegania awariom;
- Raporty bezpieczeństwa;
- Plany operacyjno-ratownicze na wypadek wystąpienia nadzwyczajnego zagrożenia.

Każdy z powyższych dokumentów, stanowiących swoiste instrukcję postępowania w sytuacjach ekstremalnych, powstaje w wyniku wielu analiz i konsultacji poszczególnych służb oraz podlega zatwierdzeniu przez Państwową Straż Pożarną<sup>7</sup>.

Obiekty pływające będące głównym przedmiotem pracy portów, stanowią szczególną grupę obiektów ze względu na generowane zagrożenia. Pod względem konstrukcyjnym wymagają sporej wiedzy i doświadczenia w przypadku wykonywania profesjonalnych analiz w zakresie występujących w ich otoczeniu zagrożeń. Biorąc pod uwagę znaczne zagęszczenie przy nabrzeżach wymaga to specjalnych procedur bezpieczeństwa. O ile zapewnienie odpowiednich warunków składowania w magazynach portowych nie stanowi większego problemu przy zachowaniu wy-

---

<sup>6</sup> *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów*, Dziennik Ustaw. z 2006r. Nr 80, poz. 563.

<sup>7</sup> *Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*, Dziennik Ustaw z 2008 r. Nr 25 poz. 150 ze zm., rozdz. IV.

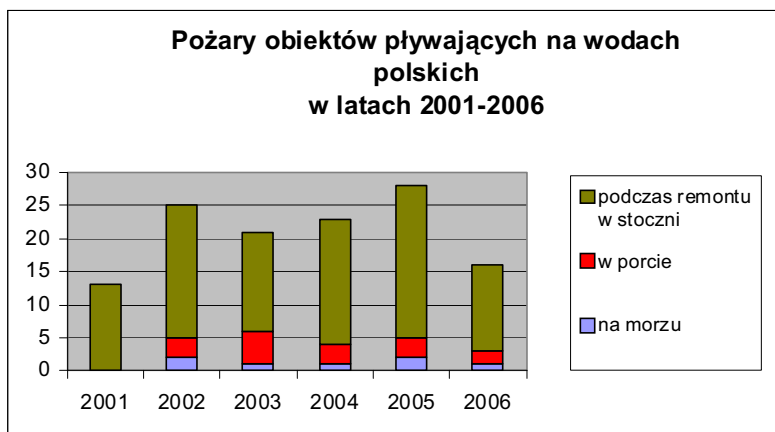
magań techniczno-budowlanych, to charakteryzujący się dużą mobilnością, ruch transportowanych mas w zmiennym środowisku na statkach, wymaga swoistego podejścia i doświadczenia.

Problem mogą stanowić tutaj dwa czynniki:

- transportowane duże masy towarowe;
- przestrzeganie standardów bezpieczeństwa przez użytkowników portów.

Biorąc pod uwagę dane statystyczne z obszaru Europy<sup>8</sup>, dla statków w obrębie portów największym z zagrożeń okazuje się zagrożenie dotyczące pożarów i eksplozji, których liczba pozostaje na relatywnie stałym poziomie (np. 91 w 2007 i 89 w 2008 roku), stanowiąc 12% wszystkich wypadków dotyczących statków na wodach państw Unii Europejskiej.

Dane jednoznacznie wskazują, że w odniesieniu do obiektów pływających podczas pobytu na morzu, do zdarzeń pożarowych dochodzi rzadko. Wynika to z faktu, iż wówczas funkcjonuje dobrze przeszkolona załoga, która realizuje swoje zadania z reguły efektywnie zgodnie z przyjętym sposobem postępowania. Odzwierciedlają to dane dotyczące pożarów na statkach na polskich wodach przedstawione na rysunku 1.



Rys. 1. Pożary obiektów pływających na wodach polskich w latach 2001-2006

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Instytutu Morskiego w Gdańsku.

<sup>8</sup> *European Maritime Safety Agency, Maritime Accident Review 2008, s.19.*

Szczególnym wyzwaniem dla zarządzających bezpieczeństwem jest coraz powszechniejszy zwyczaj organizowania imprez masowych na dużą skalę w obrębie aglomeracji miejskich – głównych polskich portów, które z racji atrakcyjnej lokalizacji zwłaszcza w sezonie urlopowym, odbywają się w pobliżu nabrzeży portowych. Zapewnienie bezpieczeństwa dużej liczby osób na tej ograniczonej przestrzeni wymaga specyficznych rozwiązań organizacyjnych i stosownego zaplecza sprzętowego. Pomimo, że za bezpieczeństwo imprezy masowej w miejscu i w czasie jej trwania odpowiada jej organizator<sup>9</sup>, to zapewnienie zaplecza pozwalającego na adekwatne reagowanie, pozostaje w gestii krajowych służb ratowniczych.

### OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA W PORTACH

Służbą realizującą zadania z zakresu ochrony przeciwpożarowej na terenach portowych pozostają portowe straże pożarne, funkcjonujące w kompleksach Gdańsk-Gdynia oraz Szczecin-Świnoujście. Wchodzą one w skład portowych służb ratowniczych i posiadają w Polsce dosyć bogatą tradycję. Do roku 1991, w świetle ówczesnych przepisów<sup>10</sup>, jako zakładowe straże pożarne podlegały one pod względem operacyjnym terenowym komendantom straży pożarnej, a portowi strażacy byli funkcjonariuszami pożarnictwa posiadając odpowiednie do stanowisk stopnie, co stanowiło systemową całość. Niestety, w momencie uchwalenia nowej ustawy o ochronie przeciwpożarowej w 1991 r., zaistniał pewien brak spójności ze względu na wyłączenie portowych straży pożarnych ze struktur nowo utworzonej Państwowej Straży Pożarnej. Pozostały one zakładowymi służbami ratowniczymi, bez prawnego określenia konkretnych standardów, w odniesieniu do wymogów w kwestiach ich organizacji i funkcjonowania, a co za tym idzie - kwalifikacji i wymaganego wyposażenia, niezbędnych do zabezpieczenia rejonów ich działania. Dla porównania, można przytoczyć przykład portów lotniczych, gdzie zgodnie ze szczegółowo

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych, Dziennik Ustaw z 2009 r. Nr 62 poz. 504, art. 5.

<sup>10</sup> Ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 12 czerwca 1975 r., Dziennik Ustaw z 1975 r. Nr 20 poz. 106; Zarządzenie nr 1 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 2 stycznia 1976r. w sprawie zasad organizacji ochrony przeciwpożarowej i określenia obowiązków oraz odpowiedzialności za stan zabezpieczenia przeciwpożarowego w resorcie handlu zagranicznego i gospodarki morskiej, Dziennik Urzędowy MHiZiGM Nr 1 poz.1.)

określonymi wymogami<sup>11</sup> wyposaża się je we właściwy sprzęt o określonym standardzie. W związku z powyższym, na terenie portów morskich podstawową regulacją w zakresie reagowania na powstające zagrożenia pozostaje krajowy system ratowniczo-gaśniczy<sup>12</sup> w oparciu na ustawie o ochronie przeciwpożarowej, co w dalszej perspektywie nie wydaje się wystarczające. W odniesieniu do zdarzeń zaistniałych na obiektach pływających oraz infrastrukturze portowej, taktyka i metody działań ratowniczo-gaśniczych wymagają specjalnych umiejętności z racji specyficznych warunków. Należy podkreślić, że równolegle jednostki portowych straży pożarnych działają również poza portami, stanowiąc wsparcie dla jednostek ratowniczo-gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej.

Ze względu na brak spójności systemowej służb ratowniczych, należałoby określić jednoznacznie zakres kompetencyjny, tym bardziej, że zarządy portów nie są zobligowane prawnie, tak jak w przypadku portów lotniczych, do posiadania straży pożarnych. W ujęciu systemowym największy zakres obowiązków i odpowiedzialności w zakresie ochrony przeciwpożarowej dotyczy jednostek ochrony przeciwpożarowej z Państwową Strażą Pożarną na czele. Ona to z racji zasobów sprzętowych, a przede wszystkim odpowiednio przygotowanej kadry, mogłaby w pewnym zakresie zapewnić (w ramach obecnego systemu) odpowiedni poziom zabezpieczenia terenów portowych. Wymagałoby to jednak, stosownych działań organizacyjno-prawnych oraz wykorzystania doświadczeń portowych straży pożarnych.

Wydaje się, że mogłoby to być dokonane z zastosowaniem sprawdzonych za granicą rozwiązań, jak np. przedstawiony na rysunku 2 system podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w obrębie portu w Dublinie.

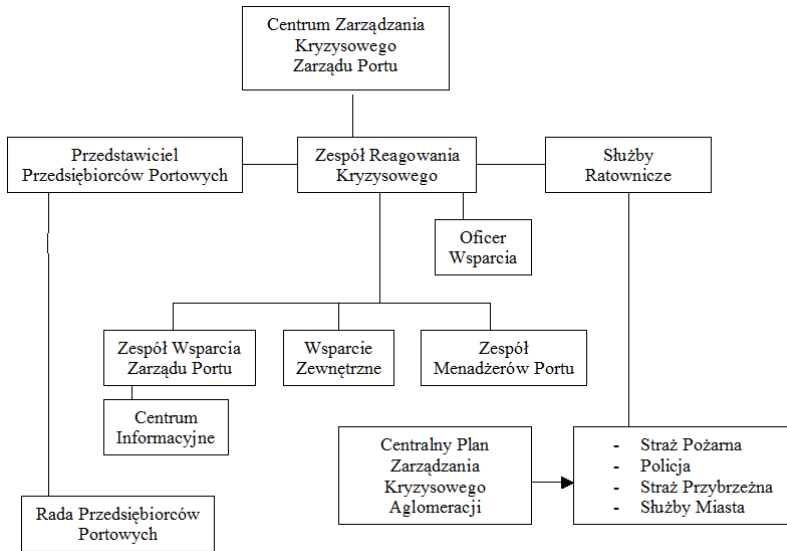
Należy również mieć na uwadze problem właściwego współdziałania między poszczególnymi służbami MSWiA i ratownictwa, jak również z Urzędami Morskimi, które poprzez kapitanaty i bosmanaty portów pełnią kluczową rolę w zakresie nadzoru i zachowanie odpowiednich standardów w zakresie bezpieczeństwa obiektów portowych<sup>13</sup>. Natomiast w odniesieniu do portów wojennych, należałoby skoordynować współpracę z Wojskową Ochroną Przeciwpożarową.

---

<sup>11</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, Dziennik Ustaw. z 2005 Nr 197 poz. 1634 ze zm.

<sup>12</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 1999 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, Dziennik Ustaw z 1999 r. Nr. 111 poz. 1311 ze zm.

<sup>13</sup> Ustawa z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Dziennik Ustaw z 2003 r. Nr 153 poz.1502, ze zm.



Rys. 2. Miejsce bezpieczeństwa pożarowego w systemie bezpieczeństwa portu w Dublinie

Źródło: *Dublin Port, Emergency Management Plan 2008*, s. 4.

## POSTULATY ZMIAN

W celu zapewnienia profesjonalnej realizacji wymagań, stawianych przez krajowy system ratowniczo-gaśniczy na terenach portowych, wobec mogących zaistnieć tam zagrożeń, konieczna jest potrzeba przygotowania stosownego zaplecza w tym zakresie. Podstawą jest odpowiednia baza sprzętowa oraz specjalistyczne wyszkolenie służb ratowniczych.

Portowe straże pożarne z racji specyfiki terenu działań zarówno na lądzie, jak i na wodzie, oprócz typowych pojazdów pożarniczych dysponują **statkami pożarniczymi**. Są one nieodzowne dla zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa pożarowego portu, a ich rutynowe wykorzystanie polega przede wszystkim na zabezpieczeniu transportowanych materiałów niebezpiecznych w obrębie portu oraz

jego sąsiedztwie. Dotyczy to zarówno możliwości powstania pożaru, wybuchu, jak i zanieczyszczenia wód portowych przez substancje ropopochodne. Kluczowa okazuje się również możliwość dotarcia ich do zagrożonych przestrzeni i obiektów np. podczas imprez masowych przy nabrzeżach lub objętych pożarem obiektów, dostępnych wyłącznie od strony kanałów portowych.

Parametry statków pożarniczych wydają się imponujące np. systemy pompowe są na nich zdublowane, a wydajność pomp wodnych na statku *Strażak* wynosi 10 ton na minutę, dodatkowo 4 działka wodno-pianowe o wydajności 1200 l/min oraz system tryskaczowy, pozwalają wchodzić w strefę oddziaływania ognia w pełnej osłonie i prowadzić skuteczne działania ratowniczo-gaśnicze. Niestety z racji ich wieku powodującego koszty częstych badań oraz napraw eksploatacyjnych są coraz większe. Ponadto biorąc pod uwagę postęp techniczny oraz zwiększającą się skalę zagrożeń w polskich portach, bezwzględnie konieczna jest wymiana polskich, blisko czterdziestoletnich jednostek.

O istocie posiadania tych zasobów ratowniczych w swym zapleczu na wypadek sytuacji kryzysowych niech posłuży przykład statków pożarniczych: Fire Fighter, McKean oraz John J. Harvey, które podczas akcji ratowniczo-gaśniczej po ataku na World Trade Center w Nowym Jorku, kiedy to nie funkcjonowały żadne z miejskich sieci wodociągowych na skutek destrukcji lub poważnego ich uszkodzenia, okazały się „ostatnią deską ratunku” pod względem zaopatrzenia wodnego dostarczając wodę z rzeki Hudson do samochodów pożarniczych. Ponadto służyły do ewakuacji poszkodowanych co dowodzi również uniwersalności ich zastosowań<sup>14</sup>.

W odniesieniu do Polski ze względów kompetencyjnych, brakuje obecnie chętnych do przejęcia obowiązków gestora tych podstawowych pod względem zabezpieczenia jednostek portowych<sup>15</sup>.

Kolejnym, istotnym problemem pozostaje zagadnienie właściwego **przygotowania służb ratowniczych działających w otoczeniu portowym**, w oparciu o właściwy proces szkolenia. W przypadku prowadzenia samych tylko działań ratowniczo-gaśniczych na obiektach pływających, niezbędna jest wiedza z zakresu ich budowy oraz reakcji danych konstrukcji na przeciążenia, związane z oddziaływaniem środowiska pożarowego oraz dużych ilości środków gaśniczych mogących niekorzystnie wpływać na stabilność gaszonych obiektów.

Mimo bogatej pod tym względem tradycji, obecnie w szkolnictwie pożarniczym naszego kraju, pomija się problematykę z zakresu prowadzenia działań na obiektach pływających i portowych. Może to okazać się krótkowzroczne, biorąc pod

---

<sup>14</sup> Justin Rocket Silverman, *Race to keep 9/11 fireboat afloat*, AMNew York 21.03.2001 r.



uwagę długość polskiej linii brzegowej wraz z portami i przystaniami i otaczającą je infrastrukturą. Korzystnym wydaje się uzupełnienie tej luki oraz wykorzystanie umiejętności i doświadczeń funkcjonujących obecnie portowych straży pożarnych. Interesujące wydają się również nowoczesne rozwiązania zagraniczne np. irlandzkiej straży pożarnej, organizującej cyklicznie kompleksowe kursy z zakresu działań ratowniczo-gaśniczych na statkach i obiektach portowych. Skorzystano tam z doświadczeń ośrodków Wielkiej Brytanii oraz Szwecji, tworząc spójny program szkoleniowy, pozwalający w krótkim czasie wyposażyć przyszłych uczestników działań na terenach morskich w odpowiednią wiedzę oraz nabyć praktyczne umiejętności<sup>16</sup>.

### PODSUMOWANIE

Znaczenie portów jako elementów infrastruktury krytycznej państwa oraz kluczowego zaplecza dla rozwoju gospodarczego ludzkich społeczności jest niewątpliwa, co wymaga zapewnienia im odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, w tym pożarowego.

Przedstawiona w artykule analiza wskazuje, iż zagrożenia z zakresu ochrony przeciwpożarowej okazują się częścią z sumy niebezpieczeństw występujących w specyficznych obiektach jakim są porty, a optymalne ich zabezpieczenie wymaga holistycznego podejścia popartego wiedzą i doświadczeniem, przede wszystkim jednak oparcia na właściwych rozwiązaniach systemowych. Dobitnie ujawnia się potrzeba zapewnienia spójności organizacyjnej, jasno określonych obowiązków i kompetencji z zakresu utrzymania zaplecza sprzętowego oraz szkolenia osób nadzorujących oraz prowadzących działania ratowniczo-gaśnicze na terenach portów i w ich obrębie. Wydaje się, że uzyskanie wysokich standardów w tym zakresie można uzyskać wyłącznie poprzez wypracowanie właściwych rozwiązań formalno-prawnych, pozwalających również na wdrażanie skutecznej, wielopodmiotowej współpracy w celu zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa dla portów i terenów im przyległych.

---

<sup>15</sup> T. Białik, *Statki pożarnicze do suchego doku?*, Przegląd Pożarniczy 2002, nr 4, s.49.

<sup>16</sup> D. Pełka, *System Bezpieczeństwa pożarowego w portach Irlandii*, Przegląd Morski 2009, nr 11, s.45.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Arystoteles, *Polityka*, 1327a., Warszawa 2006
- [2] Bialik T., *Statki pożarnicze do suchego doku?*, Przegląd Pożarniczy 2002, nr 4
- [3] European Maritime Safety Agency, *Maritime Accident Review 2008*
- [4] *International Ship and Port Facility Security Code*, PRS 2005
- [5] Justin Rocket Silverman, *Race to keep 9/11 fireboat afloat*, AMNew York 21.03.2001 r.
- [6] Pełka D., *System Bezpieczeństwa pożarowego w portach Irlandii*, Przegląd Morski 2009, nr 11
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw. z 2002 r. Nr 75, poz. 690 ze zm.
- [8] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, Dziennik Ustaw. z 2005 Nr 197 poz. 1634
- [9] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów , Dziennik Ustaw. z 2006r. Nr 80, poz. 563
- [10] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 1999 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, Dziennik Ustaw z 1999 r. Nr. 111 poz. 1311 ze zm.
- [11] Sulęta W.R, Krasnodębski G., *Zagrożenia portu morskiego – istotnego elementu infrastruktury krytycznej państwa*, Materiały z Konferencji Naukowej Logistyka morska, Gdynia 2009
- [12] Ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 12 czerwca 1975 r, Dziennik Ustaw z 1975 r. Nr 20 poz. 106; Zarządzenie nr 1 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 2 stycznia 1976r. w sprawie zasad organizacji ochrony przeciwpożarowej i określenia obowiązków oraz odpowiedzialności za stan zabezpieczenia przeciwpożarowego w resorcie handlu zagranicznego i gospodarki morskiej, Dziennik Urzędowy. MHZiGM Nr 1 poz.1
- [13] Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych, Dziennik Ustaw z 2009 r. Nr 62 poz. 504
- [14] Ustawa z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Dziennik Ustaw z 2003 r. Nr 153 poz.1502, ze zm.

- [15] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, Dziennik Ustaw z 2008 r. Nr 25 poz. 150 ze zm.
- [16] Ustawa z dnia 24 sierpnia 1994r. o ochronie przeciwpożarowej, Dziennik Ustaw z 2009 r. Nr 178 poz.1380

*Recenzent dr hab. Krzysztof Rokiciński, prof. nadzw. AMW*

#### **ABSTRACT**

### **CHALLENGES FOR FIREFIGHTING SYSTEM IN THE LIGHT OF POLISH PORTS DEVELOPMENT**

In the article there was characterized the fire protection system in Polish ports. There was specified, in turns, risk in this respect, legal bases of the system and procedures used. There was also discusses the current state of the system and were presented some demands leading to increase its effectiveness.

Krzysztof ROKICIŃSKI

## BUDOWA GAZOPORTU W ŚWINOUJŚCIU W ŚWIETLE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO POLSKI

### STRESZCZENIE

W artykule przedstawione zostały rozważania dotyczące budowy terminala LNG w Świnoujściu w aspekcie dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego do Polski. Omówiono i scharakteryzowano inne polskie przedsięwzięcia zmierzające do pozyskiwania gazu spoza kierunku wschodniego w świetle rosyjskiej „ofensywy gazowej”, a przede wszystkim budowy gazociągu Nord Stream. Na tym tle dokonano analizy politycznej oraz ekonomicznej tego przedsięwzięcia w świetle interesów Polski, Unii Europejskiej oraz Federacji Rosyjskiej.

### WSTĘP

Od chwili powstania III RP podnoszony był problem dywersyfikacji źródeł dostaw gazu ziemnego. To pragmatyczne podejście, gdyż racjonalnym jest pozyskiwanie surowców energetycznych z kilku źródeł, co zapewnia działanie gospodarki nawet w najbardziej niesprzyjającej sytuacji politycznej czy ekonomicznej. Było to i jest uzasadnione faktem, że całość dostaw gazu ziemnego do Polski pochodzi z gazociągów, które nadal dostarczają ten surowiec z Rosji. Zmiana układu geopolitycznego spowodowała, że powstały uzasadnione obawy, że Federacja Rosyjska będzie dążyła do odzyskania wpływu na politykę Polski między innymi przez „szantaż ekonomiczny”.

Pierwsza dekada XXI wieku przyniosła dla Polski kilka zasadniczych przedsięwzięć w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego. W niniejszym artykule przedstawione zostaną rozważania dotyczące jednego z nich jakim jest budowa terminalu LNG (określanego jako gazoport) w Świnoujściu. Znajduje

się on w fazie projektowej, a więc jeszcze można podjąć dyskusję dotyczącą istoty jego budowy.

### **FEDERACJA ROSYJSKA W POLITYCE ENERGETYCZNEJ POLSKI I UNII EUROPEJSKIEJ**

Koniecznym wstępem do kolejnych rozważań jest określenie roli Federacji Rosyjskiej jako dostarczyciela gazu ziemnego do Unii Europejskiej i Polski. Należy podkreślić, że w Europie na tle innych dostarczycieli surowców energetycznych przez większość krajów Unii Europejskiej jest ona postrzegana jako kraj relatywnie stabilny politycznie i ekonomicznie, przez co uważa się, że gwarantuje to ciągłość dostaw. Na tle państw arabskich (szczególnie leżących nad zatoką Perską) i byłych krajów ZSRR, Rosja jawi się więc jako jeden z najstabilniejszych partnerów.

Warto również spojrzeć na problem dostaw gazu do Europy (a więc i Polski) z Federacji Rosyjskiej z punktu widzenia samych Rosjan, co pozwoli dokonać pragmatycznej analizy ich przedsięwzięć w tym zakresie.

Naturalnym procesem handlowym jest dążenie Rosji do jak najkorzystniejszej sprzedaży gazu w aspekcie nie tylko ceny, ale i utrzymania rynków zbytu. W tym celu dążą między innymi do ograniczenia ingerencji państw trzecich w relacji dostawcy – odbiorcy. Państwa tranzytowe są z jednej strony są tym zainteresowane ze względu na opłaty za tranzyt gazu<sup>1</sup>, lecz z drugiej strony zdają sobie sprawę, że umożliwia to im także naciski natury politycznej, gdyż mają możliwość przerwania przepływu gazu do wielkich odbiorców w Unii Europejskiej<sup>2</sup>. Analiza położenia rosyjskich gazociągów w relacji wschód-zachód, wskazuje że przebiegają one po terytorium państw nieprzychylnych Rosji, za wyjątkiem Białorusi.

Sposobem przyjętym przez Rosjan na zmianę tego stanu rzeczy jest budowa rurociągów podmorskich, które omijają terytoria tych państw.

---

<sup>1</sup> Przesył gazu istniejącym obecnie Rurociągiem Jamalskim przebiegającym przez terytorium Polski, przyniósł w 2004 roku 1 331,8 mln PLN (zysk netto 917,6 mln PLN). Taryfa za przesył 1000 m<sup>3</sup> gazu przez polskie terytorium na odległość 100 km wynosiła w 2006 roku wynosiła 1,92 dol. Por. D. Malinowski, *Komu litewska rafineria?* „Gazeta Wyborcza” z 12 października 2005 roku, s. 33, A. Kublik, *Gazprom ma zwrócić dług za tranzyt przez Polskę*, „Gazeta Wyborcza” z 19 stycznia 2010 roku, s. 32.

<sup>2</sup> Dowodzi tego między innymi problem przesyłu rosyjskiego gazu przez Ukrainę na przełomie 2008 i 2009 roku.

Rosjanie planują budowę dwóch gazociągów podmorskich przedstawionych na rysunku 1:

- Nord Stream (określany w źródłach także jako Północny lub Greifswaldzki) przez Morze Bałtyckie;
- South Stream (określany w źródłach także jako Południowy lub Prawosławny) przez Morze Czarne.



Rys. 1. Przebieg planowanych rosyjskich Gazociągów Nord Stream i South Stream oraz unijnego Nabucco

Źródło: Opracowanie własne.

Analizując ich przebieg odnosi się nieodparte wrażenie, iż Europa jest brana przez Rosję od północy i południa w swego rodzaju „gazowe kleszcze”. Jednak analizując problem pragmatycznie, można zadać pytanie: *Będąc na miejscu Rosjan, jakie inne przedsięwzięcia można podjąć, aby zapewnić zbyt gazu i ciągłość dostaw w celu uzyskania maksymalnych zysków?* Tu można postawić tezę, że większość odpowiedziałaby, że lepszego scenariusza nie można stworzyć. Tym samym należy przyjąć, że taka będzie rzeczywistość i uwarunkowania europejskiej polityki bezpieczeństwa energetycznego oraz determinanty przedsięwzięć narodowych.

*Co na to Europa?* Jest ona zainteresowana pozyskaniem gazu ziemnego za najniższą cenę i ciągłością dostaw<sup>3</sup>. Tym samym pomiędzy nią i Rosją rodzi się naturalne dążenie do osiągnięcia konsensusu w tym zakresie. Obawy Europy przed rosyjskim szantażem przerwania dostaw surowców energetycznych i wpływania przez to na decyzje polityczne, zarówno poszczególnych krajów, jak i całej Unii Europejskiej i NATO są jak najbardziej realne. Z drugiej strony pokusa otrzymania taniego gazu jest równie wielka, czego dowodzi zaangażowanie niektórych państw europejskich w budowę Nord Stream<sup>4</sup>. Potęguje to także fakt, iż alternatywnych źródeł dostaw nie ma za wiele, a ponadto liczne i gromkie zapewnienia o realizacji projektu unijnego gazociągu Nabucco (który mógłby być alternatywą dla rosyjskich) pozostają bez konkretnych efektów, a jego finansowanie jest raczej symboliczne<sup>5</sup>. Braku wiary w jego powstanie dowodzi fakt, iż liczne kraje należące do UE zgodziły się na jego przebieg na swoim terytorium równoległe z South Stream.

Realny dla Europy jest również scenariusz w którym Rosja znajduje inne rynki zbytu. Na przykład w odniesieniu do budowy Nord Stream W. Putin w wywiadzie dla niemieckiej telewizji ARD stwierdził, że „[...] *Realizując ten projekt nikomu nie szkodzimy, nikomu niczego nie odbieramy*, [a ponadto – przyp. aut.] *Rosja może zwrócić się ku innym rynkom: w USA czy na Dalekim Wschodzie*

---

<sup>3</sup> Jest ona największym eksporterem gazu ziemnego na świecie, co wynika przede wszystkim z ogromnych zasobów surowca znajdujących się na jej terytorium. Według danych GAZPROM i CEDIGAZ jej eksport stanowi 26,8% obrotów światowych, a dla porównania zajmująca drugie miejsce Kanada dostarcza już tylko 11,3%. Głównymi kierunkami eksportu jest wschodni – do Chin, Japonii i przez Pacyfik do USA oraz zachodni – do Europy. Unia Europejska importem gazu z Rosji pokrywa 36,2% zapotrzebowania na ten surowiec. Własna produkcja (głównie Wielka Brytania, Holandia, Dania) zaspokaja około 40% popytu. Resztę stanowi import przede wszystkim z Norwegii i Algierii. Por. *Sources for an increased demand*, Oficjalna strona projektu Nabucco, <http://www.nabucco-pipeline.com/company/markets-sources-for-nabucco/markets-sources-for-nabucco.html>, data odczytu 19.07.2009, *International Energy Outlook 2006*, Raport Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (IEA), Washington 2006, s. 7-8, *The Battle for Gas, Europe's Pipeline War*, „Der Spiegel” z 27 stycznia 2009 roku, s. 1-2.

<sup>4</sup> J. Bush. *The Great Pipeline Race. Russia's South Stream Project Gets a Boost*, „Der Spiegel” z 19 maja 2009, s. 3.

<sup>5</sup> W latach 2009-2010 łącznie 200 mln EUR Por. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 663/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające program wspomagania naprawy gospodarczej poprzez przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki*, załącznik.

[podkreślenie aut.]”<sup>6</sup>. Nie ma to wielkich znamion prawdopodobieństwa, lecz można to potraktować jako czarny scenariusz. Należy pamiętać, że pozyskaniem rosyjskiego gazu zainteresowane są ciągle chociażby wielcy jego odbiorcy jak USA, Chiny, Korea Południowa i Japonia, które wykupiły jego dostawy na wiele lat naprzód<sup>7</sup>.

Większość krajów UE angażuje się więc w rosyjskie przedsięwzięcia dotyczące pozyskiwania stamtąd gazu i prowadzi politykę nieco inną niż Polska i „sprzymierzone” z nią kraje bałtyckie (Litwa, Łotwa i Estonia)<sup>8</sup>. Należy podkreślić, iż jesteśmy jednym z największych oponentów rosyjskiej ofensywy gazowej. Wynika to z kilku powodów, z których najbardziej istotnymi wydają się zaszczości historyczne oraz obawa przed przełożeniem się zależności ekonomicznych na polityczne. To powoduje naszą dużą aktywność na arenie międzynarodowej, czego przejawem są inicjatywy dotyczące europejskiej solidarności energetycznej, niedopuszczenia do budowy Nord Stream oraz przedsięwzięcia mające na celu dywersyfikację dostawców gazu do Polski.

Analizując „polską politykę dywersyfikacyjną” można odnieść wrażenie, że jej głównym celem jest powstrzymanie rosyjskiej ekspansji do Europy. Nie jest więc dziwne, że Polska znajduje się w grupie największych przeciwników budowy Nord Stream, do których należą również kraje bałtyckie<sup>9</sup>. Niepowodzenia naszych przedsięwzięć politycznych w tym zakresie ilustruje fakt, że wcześniejsza szersza koalicja (Finlandia i Szwecja) systematycznie zmniejszała się w miarę pozyskiwania przez nie konkretnych profitów od Rosjan.

---

<sup>6</sup> Putin apeluje o presję na kraje niedające zgody na budowę Gazociągu Północnego, „Gazeta Wyborcza” z 15 stycznia 2009 roku., s. 25.

<sup>7</sup> Szerzej zagadnienia związane z budową Nord Stream przedstawione zostały między innymi w K. Rokiciński, *Budowa Rurociągu Północnego w świetle bezpieczeństwa Regionu Bałtyckiego i Rzeczypospolitej Polskiej*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2007, nr 4 (171), s. 111-128, K. Rokiciński, *Bezpieczeństwo energetyczne Europy w aspekcie budowy rurociągu Nord Stream*, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2008, Gdynia 2009, s. 83-104.

<sup>8</sup> Niemniej należy przyznać, iż na projekty dotyczące infrastruktury gazowej i elektroenergetycznej Unia Europejska przeznaczyła w latach 2009-2010 2 365 000 000 EUR Por. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 663/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające program wspomagania naprawy gospodarczej poprzez przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki*, rozdz. I, art. 3, pkt. 1a.

<sup>9</sup> *Gasprom will Gift in die Ostsee pumpen*, „Der Spiegel” z 25 lutego 2008 roku, s. 14, *Gasprom will Gift in Ostsee spülen*, „Der Spiegel” z 25 lutego 2008 roku, s. 15., *Ostsee-Pipeline: Betreiber wollen Umwelt Schoen*, „Die Welt” z 10 marca 2009 roku, s. 5, R. L. Larsson, *Nord Stream, Sweden and Baltic Sea Security*, Stockholm 2007 s. 35-37.



## KIERUNKI DYWERSYFIKACJI DOSTAW GAZU ZIEMNEGO DO POLSKI

Wydaje się, że zasadniczym bodźcem przyspieszającym polskie przedsięwzięcia związane z dywersyfikacją, była budowa rosyjskiego gazociągu Nord Stream. Koncepcja jego budowy pojawiła się w 1997 roku<sup>10</sup>. Według założeń pierwsza nitka magistrali powinna umożliwić transport 27,5 mld m<sup>3</sup> gazu rocznie, jednak wstępna umowa między Gazpromem a E.ON-Ruhrgas i BASF podpisana w Berlinie we wrześniu 2005 roku, zakłada możliwość budowy drugiej nitki gazociągu zwiększającej jego przepustowość do 55 mld m<sup>3</sup> rocznie<sup>11</sup>. Jako pierwszy ma zostać ułożony odcinek lądowy o długości 917 km z Griazowca w obwodzie wołogodzkiemu do Wyborga. Morski odcinek magistrali liczący 1 189 km, będzie się zaczynał od tłoczni na brzegu zatoki Portowaja koło Wyborga w rejonie Petersburga. Początkowo gazociąg miał kończyć się w Greifswaldzie (Meklemburgia-Pomorze Przednie) w pobliżu granicy niemiecko-polskiej. Jednak ostatnio w komunikatach Nord Stream sugeruje się, że końcowa stacja gazociągu będzie znajdowała się jeszcze bliżej Polski w niewielkim niemieckim porcie Lubmin (pol. Lubomin)<sup>12</sup>. Mają tam jednocześnie powstać jedna lub dwie elektrownie zasilane gazem i jedna opalana węglem<sup>13</sup>. Ponadto firma Germania GmbH prowadzi obecnie w pobliżu miejscowości Waren (Meklemburgia-Pomorze Przednie) rozpoznanie terenu pod budowę największego w Europie zachodniej zbiornika gazu ziemnego, niezbędnego dla Gazociągu Północnego<sup>14</sup>.

Planuje się, że rurociągiem będzie dostarczany gaz nie tylko do Niemiec, ale także przez Morze Północne do Wielkiej Brytanii i wówczas długość gazociągu wynosiłaby prawie 3 000 km. Ponadto przewiduje się możliwość odgałęzień między innymi do Finlandii, Szwecji i Holandii.

<sup>10</sup> R. L. Larsson, *wyd. cyt.*, s. 24.

<sup>11</sup> *The Pipeline*, Oficjalna strona konsorcjum Nord Stream, <http://www.nord-stream.com/en/the-pipeline.html>, data odczytu 19.02.2009.

<sup>12</sup> *Rohrwerk in Betrieb*, „Deutsche Schifffahrt Zeitung” z 30 kwietnia 2009 roku, s. 1.

<sup>13</sup> Elektrownia będzie potrzebować 1,5 mld m sześć. gazu rocznie i podłączona bezpośrednio do Nord Stream będzie mogła kupować rosyjskie paliwo na preferencyjnych warunkach od Gazpromu. Por. A. Frost, *Großprojekt erhitzt den Norden Streit um Kraftwerk in Lubmin*, „Tagesspiegel” z 29 marca 2008 roku, s. 3.

<sup>14</sup> *Gazprom plant Europas größten Erdgasspeicher*, „Tagesspiegel” z 7 grudnia 2007 roku, s. 3.

W zakresie dywersyfikacji dostaw gazu dla Polski można wyspecyfikować dwie koncepcje:

- rurociągami z Morza Północnego;
- skroplony gaz z Zatoki Perskiej.

Koncepcja systemu rurociągów mających dostarczać gaz do Polski z Morza Północnego (w tym ze złóż zakupionych przez polską grupę paliwową Lotos) przedstawiona została na rys. 2. Na system ten miały składać się trzy odcinki o rocznej zdolności przesyłowej:

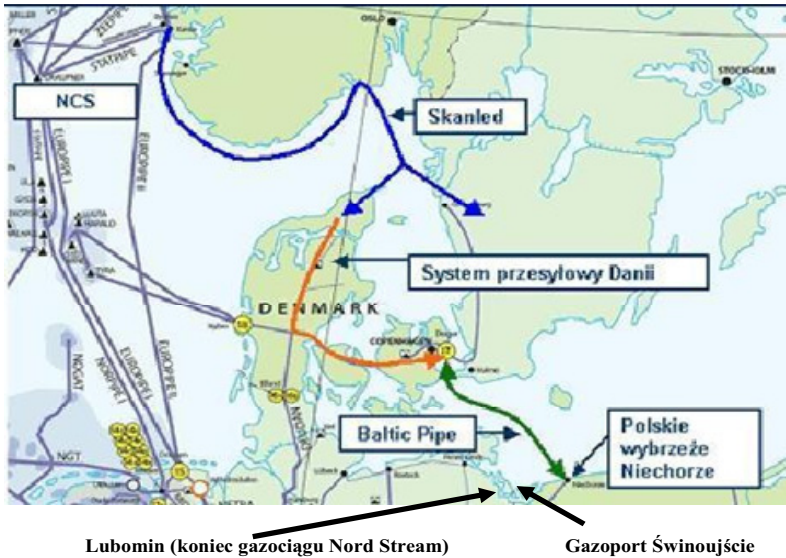
- gazociąg Skanled – 5 mld m<sup>3</sup>;
- gazociągi duńskie;
- gazociąg Baltic Pipe – 2,5-3 mld m<sup>3</sup>.

Do chwili obecnej pozyskano źródła gazu na Morzu Północnym. Należąca do gdańskiego koncernu spółka LOTOS E&P Norge otrzymała od norweskiego Ministerstwa Ropy i Energii cztery koncesje wydobywcze na szelfie kontynentalnym Morza Północnego<sup>15</sup>. To będzie najprawdopodobniej jedynym zrealizowanym przedsięwzięciem, gdyż 28 kwietnia 2009 roku bezterminowo zawieszono prace nad budową gazociągu Skanled<sup>16</sup>, co oznacza praktycznie zarzucenie projektu. Pochodną tego będzie również rezygnacja z budowy gazociągu Baltic Pipe.

---

<sup>15</sup> M. Tusk, *Ropa dla Lotosu z norweskich złóż*, „Gazeta Wyborcza” z 22 grudnia 2008 roku, s. 24.

<sup>16</sup> A. Kublik, *Gazociąg z Norwegii nie dojdzie do Polski*, „Gazeta Wyborcza” z 29 kwietnia 2009 roku, s. 28.



Rys. 2. Koncepcja dostarczania gazu ze złóż na Morzu Północnym do Polski rurociągami Skanled i Baltic Pipe z zaznaczonym terminalem LNG w Świnoujściu i miejscem zakończeniem gazociągu Nord Stream w Lubominie (Niemcy)

Źródło: PGNiG w Konsorcjum SKANLED, Oficjalna strona Ministerstwa Gospodarki, (24.07.2009).

Niewątpliwie do fiaska tego projektu przyczyniło się do tego także nieco życzeniowe działanie naszych polityków, którzy zapewne od początku zdawali sobie sprawę z małej szansy budowy zarówno Skanled, jak i Baltic Pipe, na co wskazywały od początku pragmatyczne determinanty ekonomiczne. Koncerny mające brać udział w polskim projekcie są również akcjonariuszami w konsorcjum Nord Stream (E.ON i Gasunie) lub uczestniczą innych przedsięwzięciach związanych z eksploatacją złóż gazu w głębi Rosji (Statoil). Wydaje się, że „polska koalicja dywersyfikacyjna” okazała się zbyt słaba w zderzeniu z rosyjskim walcem gazowym, który nie dość, że dysponuje atutami ekonomicznymi (duże ilości taniego gazu), to dodatkowo stworzył sieć powiązań ekonomicznych, jak np. udział w swoich lukratywnych przedsięwzięciach udziałowców europejskich. To skutecznie zniechęciła ich do konkurencyjnych działań, jakimi byłyby budowa Skanled i Baltic Pipe.

## GAZOPORT JAKO ELEMENT „POLSKIEJ POLITYKI DYWERSYFIKACYJNEJ”

Budowa gazoportu w Świnoujściu to bez wątpienia ważny krok w kierunku dywersyfikacji dostaw gazu do Polski. Jego koncepcja przewiduje, że miałyby być do niego dostarczany gazowcami skroplony gaz, gdzie poddawany byłby procesowi regazyfikacji (przetworzenia ze stanu ciekłego w gazowy). Planuje się, że zdolności przeładunkowe gazoportu będą wynosiły 2,5 mld m<sup>3</sup>, a po rozbudowie do 5 mld m<sup>3</sup>. Koszt inwestycji szacuje się na 500-600 mln EUR<sup>17</sup>, a pomoc UE została zagwarantowana w wysokości 80 mln EUR<sup>18</sup>.

Jednak jest to w chwili obecnej inwestycja znajdująca się nadal w znacznej mierze w sferze koncepcyjnej i warto zastanowić się nad aspektami jej budowy.

Analiza tego zostanie przeprowadzona w formie poszukiwania odpowiedzi na poniższe pytania:

- lokalizacja;
- cel polityczny budowy;
- cel ekonomiczny budowy.

Sama lokalizacja gazoportu wzbudziła już na początku duże kontrowersje, gdyż do wyścigu stanęły dwa duże porty – Gdańsk i Świnoujście. Początkowo faworytem był Gdańsk, lecz ostatecznie wygrało Świnoujście.

Uzasadnione to zostało następującymi czynnikami:

- przyczynieniem się do rozwoju tego regionu;
- zapotrzebowaniem na gaz Zakładów Chemicznych w Policach oraz elektrowni Dolna Odra;
- krótszą trasą dostaw drogą morską.

Wydaje się, że pierwszy czynnik nie budzi wątpliwości, gdyż jego kondycja społeczna i ekonomiczna na tle Pomorza Gdańskiego w pełni to uzasadnia. Wątpliwości niosą kolejne.

---

<sup>17</sup> Autor nie dotarł do źródeł określających czy ta kwota dotyczy samego gazoportu czy łącznie z infrastrukturą poza nim, jak gazociągi, tłocznie gazu itp.

<sup>18</sup> Dla porównania na budowę gazociągu Skanled przeznaczono 150, a Nabucco 200 mln EUR. Por. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 663/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające program wspomagania naprawy gospodarczej poprzez przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki*, załącznik.

Przede wszystkim rodzi się pytanie *czy zapotrzebowanie na gaz ziemny dwóch zakładów wymaga budowy gazoportu?* Różnica pomiędzy ilością gazu przepływającego przez gazoport w stosunku do zapotrzebowania regionalnego będzie spora. Kto więc będzie odbiorcą reszty oprócz Pomorza Zachodniego? Na pewno nie można liczyć na odbiorców zagranicznych, gdyż gazociągi biegnące do krajów sąsiednich mają zbyt ograniczoną zdolność przesyłową, a wykorzystanie innych (przede wszystkim niemieckich) jest praktycznie niemożliwe, gdyż konsorcjum Nord Stream wydzierżawiło je do przesyłu swojego surowca. Tym samym rentowność przedsięwzięcia stoi pod znakiem zapytania, gdyż cena gazu będzie wyższa od oferowanego przez Nord Stream ze względu na droższe źródło dostaw (przyjmując, że będzie to gaz z Kataru, który jest o 30-50% droższy od rosyjskiego<sup>19</sup>) oraz proces regazyfikacji płynnego gazu z jednostek pływających. Można mieć uzasadnione obawy *czy w takiej sytuacji potencjalny odbiorca kupi tańszy gaz w Lubominiu czy droższy w Świnoujściu?* Ekonomia jest nieubłagana – wybierze tańszy bez względu na sentymenty.

W tym kontekście bardziej uzasadniona byłaby lokalizacja w Gdańsku ze względów politycznych i ekonomicznych. Przede wszystkim byłaby wymiernym efektem utworzenia trwałszego związku Polski z krajami bałtyckimi i dobrym prognozą kolejnych skutecznych przedsięwzięć w przyszłości. Ponadto zapewniłoby to rynek zbytu dla otrzymywanego gazu budując jednocześnie niezależność państw bałtyckich od rosyjskiego gazu. Planowane i budowane terminale gazowe (gazoporty) w Finlandii bez wątpienia wykorzystają tę okazję do zbytu swojego gazu na tym rynku.

Kolejnym istotnym problemem jest konieczność kolejnej dywersyfikacji źródeł pozyskiwania skroplonego gazu<sup>20</sup>. Jako przykład może posłużyć kontrakt z Katar, który ma stanowić tylko 27% dostaw<sup>21</sup>. Nie chodzi tu jedynie o jego wiarygodność, ale także czynniki od niego niezależne. Zatoka Perska jest rejonem niestabilnym politycznie, przez co może powtórzyć się chociażby sytuacja podobna jak w okresie „wojny tankowców” podczas konfliktu między Irakiem a Iranem. Wówczas nie tylko wielkość dostaw zostałaby ograniczona, a nawet w czarnym scenariuszu – przerwana. Należy podkreślić, iż cena dostarczanego wówczas surowca byłaby zależna nie tylko od wartości samego gazu, ale także ceny transportu,

<sup>19</sup> *Katar sprzeda Polsce gaz*, „Rzeczpospolita” z dnia 15 kwietnia 2009 roku.

<sup>20</sup> *Umowa na dostawy LNG podpisana*, Komunikat PGNIG z dnia 29 czerwca 2009 roku. [http://www.pgnig.pl/pgnig/?s,main\\_143\\_1570,!state=maximize&r,main,docId=10417&r,main\\_143\\_1570,page=1](http://www.pgnig.pl/pgnig/?s,main_143_1570,!state=maximize&r,main,docId=10417&r,main_143_1570,page=1) (16.1.2010).

<sup>21</sup> Tamże.

która rośnie adekwatnie do bezpieczeństwa jednostki pływającej (ubezpieczenia, wyższe pensje załogi, a w przypadku piractwa także zastosowanie specjalnych urządzeń i instalacji obronnych). W aspekcie dywersyfikacji dostarczyciela surowca, należy podkreślić, że musi on dysponować nie tylko gazem, ale także urządzeniami do jego skraplania. Przez to istnieje prawdopodobieństwo, że w części byłby to gaz LNG z Rosji, co podważałoby ideę gazoportu. Należy także zasygnalizować problemy związane z samym transportem gazu.

Przede wszystkim należy posiadać flotę statków do transportu gazu. Najbardziej korzystnym wariantem byłoby posiadanie własnych jednostek, a idealnym – budowanych w polskich stocznicach. Jednak obecne zawirowania wobec narodowego przemysłu stoczniewego stawiają pod znakiem zapytania takie przedsięwzięcie. Tym samym najprawdopodobniej byłoby konieczne czarterowanie takich jednostek od innych armatorów.

Nie mniejszym problemem dla gazoportu w Świnoujściu jest ograniczenie wielkości jednostek, które mogą do niego wchodzić. Podejściowy tor wodny może zostać ograniczony głębokością położenia gazociągu Nord Stream, który ma go przecinać, a Polska nie ma wpływu na jego przebieg, gdyż będzie on znajdował się na wodach niemieckich.

Budowę gazoportu w Świnoujściu uzasadnia się także bliższą lokalizacją od potencjalnych dostawców surowca. Rzeczywiście droga morska do Świnoujścia jest krótsza niż do Gdańska, jednak realne koszty i czas transportu (niespełna doba dłużej) wobec trasy z Zatoki Perskiej są niewiele większe.

## ZAKOŃCZENIE

Analizując przebieg budowy gazoportu Świnoujście można odnieść wrażenie, że został on w znacznej mierze zdeterminowany przesłankami nie tylko politycznymi i ekonomicznymi, ale w pewnej mierze emocjonalnymi. Do tego stanu rzeczy przyczynił się bez wątpienia fakt, że wnioski i opinie kształtowane są przede wszystkim przez media i często powielane bez gruntownej analizy problemu. W tym kontekście mocno zakorzenione są przekonania, które w świetle pragmatycznej ich analizy jawią się nieco inaczej.

Zasadniczym wnioskiem jest to, że koncepcja gazoportu w pewnej mierze oparta jest na podstawach życzeniowych. Dotyczy to problemu rosyjskiej polityki energetycznej (a przede wszystkim budowy gazociągu Nord Stream) oraz postrzegania problemu ze strony innych krajów Unii Europejskiej. Przebieg dotychczasowo-

wych wydarzeń z pragmatycznego, ekonomicznego punktu widzenia był przewidywalny i rzeczywiście żaden cud w międzyczasie się nie wydarzył. Potwierdza się stara jak świat zasada, że *w interesach nie ma sentymentów*<sup>22</sup>. Być może rozsądnym byłoby więc ograniczenie lub nawet zarzucenie projektów narodowych na rzecz korelacji dywersyfikacji gazu z innymi krajami UE? Bezpieczeństwo dostaw tego surowca byłoby ściśle powiązane z europejskim, a oddziaływanie polityczne i ekonomiczne z zewnątrz byłoby wówczas zdecydowanie mniej skuteczne.

Przedstawiona powyżej europejska i narodowa sytuacja w zakresie dostaw gazu jest doskonałą ilustracją nieubłaganych mechanizmów politycznych i ekonomicznych. Ukazuje on jednocześnie, że polityka staje się pochodną gospodarki, a tam, gdzie istnieją wymierne zyski niewiele miejsca pozostaje na sentymencie i życzenia. Z profitami ekonomicznymi ściśle powiązane są zyski i straty w sferze polityki w myśl zasady *coś za coś*, a więc obecny stan rzeczy należy przyjąć jako realną, a nie wirtualną rzeczywistość i na tej podstawie tworzyć scenariusze konkretnych przedsięwzięć, a w tym gazoportu.

Budowa gazoportu to strategiczne przedsięwzięcie dla naszego bezpieczeństwa energetycznego, ale istnieją obawy że może to być „biały słoń”<sup>23</sup> naszej gospodarki. Tym samym wydaje się koniecznym ponownie dokonać politycznej, a przede wszystkim ekonomicznej analizy przedsięwzięcia i albo jak najszybciej zarzucić jego budowę, albo z uporem i konsekwentnie kontynuować ją nadal.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Bush J.. *The Great Pipeline Race. Russia's South Stream Project Gets a Boost*, „Der Spiegel” z 19 maja 2009
- [2] Frost A., *Großprojekt erhitzt den Norden Streit um Kraftwerk in Lubmin*, „Tagesspiegel” z 29 marca 2008 roku
- [3] *Gasprom will Gift in Ostsee spülen*, „Der Spiegel” z 25 lutego 2008 roku
- [4] *Gasprom plant Europas größten Erdgasspeicher*, „Tagesspiegel” z 7 grudnia 2007 roku
- [5] *Katar sprzeda Polsce gaz*, „Rzeczpospolita” z dnia 15 kwietnia 2009 roku

---

<sup>22</sup> W kontekście walki o surowce określana nawet jako nowa Zimna Wojna. Por. S. Kohler, *Kalten Krieg um Energie*, „Der Tagesspiegel” z 24 września 2008 roku, s. 3.

<sup>23</sup> Brytyjskie określenie imponującej i drogiej, nikomu nie potrzebnej rzeczy służącej tylko do podziwiania.

- [6] Kohler S., *Kalten Krieg um Energie*, „Der Tagesspiegel” z 24 września 2008 roku
- [7] Kublik A., *Gazociąg z Norwegii nie dojdzie do Polski*, „Gazeta Wyborcza” z 29 kwietnia 2009 roku
- [8] Kublik A., *Gazprom ma zwrócić dług za tranzyt przez Polskę*, „Gazeta Wyborcza” z 19 stycznia 2010 roku
- [9] Larsson R. L., *Nord Stream, Sweden and Baltic Sea Security*, Stockholm 2007.
- [10] Malinowski D., *Komu litewska rafineria?* „Gazeta Wyborcza” z 12 października 2005 roku
- [11] International Energy Outlook 2006, Raport Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (IEA), Washington 2006
- [12] *Ostsee-Pipeline: Betreiber wollen Umwelt Schoen*, „Die Welt” z 10 marca 2009 roku
- [13] *Putin apeluje o presję na kraje niedające zgody na budowę Gazociągu Północnego*, „Gazeta Wyborcza” z 15 stycznia 2009 roku
- [14] *Rohrwerk in Betrieb*, „Deutsche Schifffahrt Zeitung” z 30 kwietnia 2009 r.
- [15] Rokiciński K., *Bezpieczeństwo energetyczne Europy w aspekcie budowy rurociągu Nord Stream*, Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego 2008, Gdynia 2009
- [16] Rokiciński K., *Budowa Rurociągu Północnego w świetle bezpieczeństwa Regionu Bałtyckiego i Rzeczypospolitej Polskiej*, „Zeszyty Naukowe AMW” 2007, nr 4 (171)
- [17] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 663/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające program wspomagania naprawy gospodarczej poprzez przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty w dziedzinie energetyki
- [18] *Sources for an increased demand*, Oficjalna strona projektu Nabucco, <http://www.nabucco-pipeline.com/company/markets-sources-for-nabucco/markets-sources-for-nabucco.html>.
- [19] *The Battle for Gas, Europe's Pipeline War*, „Der Spiegel” z 27 stycznia 2009 roku
- [20] *The Pipeline*, Oficjalna strona konsorcjum Nord Stream, <http://www.nord-stream.com/en/the-pipeline.html>.
- [21] Tusk M., *Ropa dla Lotosu z norweskich złóż*, „Gazeta Wyborcza” z 22 grudnia 2008 roku



- [22] *Umowa na dostawy LNG podpisana*, Komunikat PGNIG z dnia 29 czerwca 2009 roku. [http://www.pgnig.pl/pgnig/?s,main\\_143\\_1570,!state=maximize&r,main,docId=10417&r,main\\_143\\_1570,page=1](http://www.pgnig.pl/pgnig/?s,main_143_1570,!state=maximize&r,main,docId=10417&r,main_143_1570,page=1)

*Recenzent dr hab. Krzysztof Kubiak, prof. nadzw. DSW*

**ABSTRACT**

**BULDING OF LNG TERMINAL  
IN SWINOJSCIE AND POLISH  
ENERGY SECURITY**

The article states considerations for building LNG terminal Swinoujscie in the diversification of gas supplies to Poland. There were discussed and characterised other Polish projects designed to obtain the gas from a different direction not the East one, especially in the light of the Russian gas "offensive", and above all, Nord Stream pipeline construction. Against this background, there was given a political and economic analysis, in the light of the interests of Poland, the European Union and the Russian Federation.

**Justyna PRZYJEMSKA**

## **ROLA HISZPAŃSKIEJ GUARDIA CIVIL W WALCE Z NIELEGLNĄ IMIGRACJĄ DROGĄ MORSKĄ**

### **STRESZCZENIE**

W artykule przedstawiony został problem nielegalnej imigracji drogą morską do Królestwa Hiszpanii. Dokonano charakterystyki wielkości i sposobów nielegalnej imigracji morzem wraz z charakterystyką wykorzystywanych środków pływających. Na tym tle przedstawiona zostały podstawy prawne, zadania i organizacja Guardia Civil oraz jej działalność w zakresie przeciwdziałania nielegalnej imigracji drogą morską.

### **WSTĘP**

W dzisiejszym świecie są widoczne skrajne różnice w rozwoju gospodarczym poszczególnych państw. Zaobserwować można swoistego rodzaju podział na biedne i zacofane kraje „Południa” kontrastujące z dynamiczną koniunkturą państw „Północy”. Brak środków do życia, godnych warunków bytowych, a także lokalne konflikty skłaniają ludzi do opuszczania swoich domów i szukania lepszego „jutra” w regionach spokojniejszych i bogatszych. W ten sposób stają się imigrantami. Jednak zdarza się, iż determinacja popycha ich do działań, których w normalnych warunkach by się nie podjęli. Narażając własne zdrowie i życie, bez stosownych zezwoleń i dokumentów przekraczają granice państw. To powoduje, iż określa się ich mianem nielegalnych imigrantów.

Co roku do Europy dociera tysiące nielegalnych przybyszy. Szacuje się, iż na terenie samej Unii Europejskiej (UE) do początku 2009 r. pracowało od 4,5 do

8 mln osób o nieuregulowanym statusie<sup>1</sup>. Istotny jednak problem stanowi nielegalna imigracja napływająca do Europy drogą morską z Afryki. Docelowymi państwami są Turcja, Grecja, Malta, Włochy oraz Hiszpania wraz z przynależnymi do niej wyspami. Niemal codziennie media donoszą o tragicznych losach osób próbujących dostać się do brzegów europejskich małymi łodziami rybackimi lub pontonami. Przypuszcza się, iż w ten sposób na włoską wyspę Lampedusę w pierwszej połowie 2007 r. dotarło 5,3 tys. imigrantów, natomiast w pierwszym półroczu 2008 r. liczba nielegalnych przybyszy osiągnęła 13 tys. głównie z Tunezji.<sup>2</sup> Do sierpnia 2008 r. na Maltę przedostało się około 2 tys. nielegalnych imigrantów, prawie dwa razy więcej niż rok wcześniej.<sup>3</sup> Hiszpania, podobnie jak Włochy i Malta, zmaga się co roku z kolejnymi falami nielegalnych przybyszy docierającymi do jej wybrzeży.

## DROGA DO HISZPANII

Droga morska to niewątpliwie najtrudniejszy ze sposobów jaki wybierają nielegalni imigranci, aby dostać się do „nowej ojczyzny”. Sztormy, prądy i palące słońce to główne zagrożenia czyhające na wodach Atlantyku i Morza Śródziemnego. Mimo to, tysiące nielegalnych imigrantów rocznie ryzykuje swoje zdrowie i życie, aby dotrzeć do brzegów hiszpańskich. Część z nich nigdy nie dociera na miejsce i umiera w czasie podróży nie wytrzymując jej trudów. Ci, którym się to udaje często są wycieńczeni i odwodnieni. Głównym punktem docelowym morderczej podróży są Wyspy Kanaryjskie, w mniejszym stopniu wybrzeża Półwyspu i Balearów. Nielegalni przybysze docierający do brzegów hiszpańskich to obywatele państw Afryki północnej i zachodniej przede wszystkim Mauretanii i Senegalu.

Do transportu nielegalnych imigrantów wykorzystywane są różne typy małych łodzi. Początkowo do tego celu używano tzw. *pateras*. Do 2002 r. były to nieduże łodzie rybackie, o długości 5 m i szerokości 1,5 m, przeznaczone do połowu nadbrzeżnego, na których przewożono jednorazowo od 10 do 15 osób. Od 2002 r. zaczęto budować *pateras* z przeznaczeniem transportu nielegalnych imigrantów.

<sup>1</sup> *Kary dla pracodawców za zatrudnianie na czarno*, [http://gospodarka.gazeta.pl/firma/1,31560,6236285,Kary\\_dla\\_pracodawcow\\_za\\_zatrudnianie\\_na\\_czarno.html](http://gospodarka.gazeta.pl/firma/1,31560,6236285,Kary_dla_pracodawcow_za_zatrudnianie_na_czarno.html), (22.08.2009 r).

<sup>2</sup> T. Bielecki, *Stan kryzysowy we Włoszech z powodu wzrostu nielegalnej imigracji*, [http://wyborcza.pl/1,76842,5495682,Stan\\_kryzysowy\\_we\\_Wloszech\\_z\\_powodu\\_wzrostu\\_nielegalnej.html](http://wyborcza.pl/1,76842,5495682,Stan_kryzysowy_we_Wloszech_z_powodu_wzrostu_nielegalnej.html), (18.08.2009 r).

<sup>3</sup> *Imigranci z Afryki utonęli w drodze do Europy*, [http://wyborcza.pl/1,76842,5638355,Imigranci\\_z\\_Afryki\\_utoneli\\_w\\_drodze\\_do\\_Europy.html](http://wyborcza.pl/1,76842,5638355,Imigranci_z_Afryki_utoneli_w_drodze_do_Europy.html), (12.01.2010).

To łódzie o długości 6 m i szerokości 2 m, wykonywane z niewytrzymałych materiałów bez odpowiedniego wykończenia, napędzane przez silnik o mocy między 15 a 22 KM, mogące pomieścić od 40 do 45 osób. Z czasem *pateras* zostały zastąpione innym typem łodzi rybackiej tzw. *cayucos*. Są to łódzie o długości od 12 do 18 m i szerokości 2 m z silnikiem Enduro-Yamaha o mocy 40 KM. Używa się ich od końca 2005 r. Jednorazowo mieści od 40 do 70 osób. Od 2002 r. do transportu imigrantów z Afryki wykorzystuje się również pontony o długości od 6 do 9 m i szerokości 2,5 m, które zasilane są przez silnik o mocy od 40 do 60 KM umieszczony na zewnątrz pokładu. Za jednym razem może przewieźć od 40 do 70 pasażerów.<sup>4</sup>

Według oficjalnych danych w 2000 r. na Wyspy Kanaryjskie dotarło 2 410 nielegalnych imigrantów. W kolejnym roku przybyło ich prawie dwa razy więcej. W 2002 r. liczba nielegalnych przybyszy drastycznie wzrosła i osiągnęła 9 875 osób. W kolejnych latach utrzymywała się tendencja spadkowa. W 2005 zanotowano jedynie 4 715 osób. Jednak w 2006 r. liczba nielegalnych imigrantów osiągnęła apogeum. Na wyspy dotarło wówczas 31 678 nielegalnych przybyszów. W następnym roku odnotowano spadek tej liczby do 12 476. Nieco inaczej sytuacja przedstawia się jeśli chodzi Półwysep Iberyjski i Baleary. Tu w 2000 r. dotarło 12 785 nielegalnych imigrantów, rok później przybyło ich już 14 405 osób. W 2002 r. liczba nielegalnych przybyszy spadła do 6 795, w kolejnym roku liczba ta wzrosła do 9 788, natomiast w kolejnych latach spadła do 7 249 w 2004 r. i 7 066 w roku kolejnym. Rok 2006 przyniósł niewielki wzrost (7 502), jednak w następnym roku zanotowano ponownie spadek (5 580).<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> *Evolución de las embarcaciones de inmigrantes. Embarcaciones utilizadas en los distintos puntos de inmigración desde África hasta España y distancias de la travesía*, [http://www.elpais.com/graficos/espana/embarcaciones/inmigrantes/elpgranac/20060316elpepunac\\_1/Ges/](http://www.elpais.com/graficos/espana/embarcaciones/inmigrantes/elpgranac/20060316elpepunac_1/Ges/), (13.01.2010).

<sup>5</sup> *Balance de la lucha contra la inmigración ilegal 2008*, [http://www.mir.es/DGRIS/Balances/Balance\\_2008/pdf/bal\\_lucha\\_inmigracion\\_ilegal\\_2008.pdf](http://www.mir.es/DGRIS/Balances/Balance_2008/pdf/bal_lucha_inmigracion_ilegal_2008.pdf), dostęp 20.06.2009 r.; *Las llegadas en pateras a las costas españolas desciende un 25%*, <http://www.tt.mtas.es/periodico/inmigracion/200601/INM20060105.htm>, dostęp 19.08.2009 r.

Tabela 1. Nielegalna imigracja napływająca na teren Hiszpanii i podległe wyspy drogą morską

Rok	Wyspy Kanaryjskie	Półwysep Iberyjski i Baleary
2000	2 410	12 785
2001	4 112	14 405
2002	9 875	6 795
2003	9 388	9 788
2004	8 426	7 249
2005	4 715	7 066
2006	31 678	7 502
2007	12 476	5 580

Źródło: Ministerio del Interior, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Tabela 2. Wykryte łodzie przewożące nielegalnych imigrantów na Wyspy Kanaryjskie, Półwysep Iberyjski i Baleary

Rok	Ilość wykrytych łodzi w danym roku
2000	807
2001	1060
2002	1020
2003	942
2004	740
2005	567

Źródło: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Statystyki dotyczące nielegalnej imigracji pokazują zatrważający obraz. Tysiące zdeterminowanych ludzi co roku pokonuje niebezpieczne wody Atlantyku i Morza Śródziemnego w nadziei na lepsze „jutro”. Uciekają od ubóstwa, wojen, życia bez przyszłości. Ogromne rzesze przybywających nielegalnych imigrantów stwarzają niestety problem. Najczęściej są to ludzie bez wykształcenia, bez znajomości języka. Ci, mający więcej szczęścia znajdują pracę na czarno, co oznacza, że nie płacą podatków, natomiast ci, którzy go nie mają zasilają szeregi grup przestępczych, żyją na ulicy. To wszystko sprawia, iż władze hiszpańskie szukają sposobów, aby skutecznie walczyć z nielegalną imigracją. W tym celu wykorzystują wszelkie dostępne środki zarówno prawne jak i dyplomatyczne, angażują również służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa i obywateli w tym także *Guardia Civil*.

## GUARDIA CIVIL

Historia *Guardia Civil* rozpoczęła się w XIX w. Jej twórcą był Luiz González Bravo. Powstała na mocy dekretu królewskiego z dnia 28 marca 1844 r. Miała ona być formacją militarną kierowaną przez wojskowych, ale podlegać bezpośrednio ministrowi spraw wewnętrznych. Do jej głównych zadań miało należeć stanie na straży porządku publicznego oraz walka z szerzącą się falą bandytyzmu. Jednak późniejszy dekret z dnia 13 maja 1844 r. opublikowany przez Ramóna María Narváeza wprowadził zmiany do wcześniejszego rozporządzenia. Majowy dekret ustanawiał zależność *Guardia Civil* od ministerstwa wojny, o sprawach bieżących decydować miał minister spraw wewnętrznych, a na niższych szczeblach władze cywilne każdej prowincji. W ten sposób *Guardia Civil* stała się narzędziem represyjnym władzy przez cały wiek XIX i część XX.<sup>6</sup>

Obecnie *Guardia Civil* działa na mocy art. 104 Konstytucji określającego ogólne zadania Korpusów i Sił Bezpieczeństwa Państwa. Do zadań tych należą: obrona praw i wolności oraz gwarancja bezpieczeństwa obywateli. Rozszerzeniem powyższego zapisu jest *Ley Orgánica 2/86* definiująca kompetencje funkcjonalne i terytorialne poszczególnych służb. Zgodnie z tą ustawą *Guardia Civil* działa na wodach terytorialnych oraz na terenie całego kraju z wyjątkiem stolic poszczególnych prowincji oraz aglomeracji miejskich wyznaczonych przez rząd.

Zadania *Guardia Civil* można podzielić na dwie grupy. Do pierwszej należą zadania ogólne, które dotyczą wszystkich formacji wchodzących w skład służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo państwa i obywateli:

- stanie na straży prawa i wykonywanie rozkazów z zakresu swoich kompetencji otrzymywanych przez odpowiednie władze;
- ochrona osób i mienia napotkanych w sytuacjach zagrożenia;
- nadzór i ochrona budynków oraz urządzeń publicznych tego wymagających;
- ochrona wysokich rangą osobistości;
- utrzymywanie i przywracanie porządku publicznego;
- zapobieganie aktom przestępczym;

---

<sup>6</sup> M. Tuñon de Lara, J. V. Baroque, A. D. Ortiz, *Historia Hiszpanii*, Kraków 2007, s. 439 – 440; T. Miłkowski, P. Machcewicz, *Historia Hiszpanii*, Wrocław 2002, s. 266.

- prowadzenie śledztw w celu wykrywania i aresztowania domniemyanych przestępców;
- zdobywanie, otrzymywanie i analiza danych koniecznych dla utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego;
- współpraca ze Służbami Obrony Cywilnej w przypadkach poważnego niebezpieczeństwa, katastrofy lub klęski publicznej.

Drugą grupę stanowią zadania wykonywane wyłącznie przez *Guardia Civil* i są to:

- nadzór nad ruchem, tranzytem i transportem na międzymiastowych drogach publicznych,
- nadzór nad drogami komunikacji lądowej, wybrzeżami, granicami, portami i lotniskami oraz ośrodkami i urządzeniami, które tego wymagają,
- nadzór nad wykonywaniem rozporządzeń zmierzających do zachowania środowiska naturalnego,
- konwój więźniów i aresztantów,
- wykonywanie misji o charakterze militarnym.

*Guardia Civil* podlega bezpośrednio Ministerstwu Spraw Wewnętrznych jednak ze względu na różnorodność wykonywanych zadań i misji formacja ta ściśle współpracuje także z innymi instytucjami państwowymi, urzędami i ministerstwami. Jako jedna ze służb odpowiedzialnych za ochronę środowiska naturalnego *Guardia Civil* kooperuje z Ministerstwem Środowiska, Rolnictwa czy też Rybołówstwa. W sprawach misji o charakterze militarnym podlega Ministerstwu Obrony. Stojąc na straży bezpieczeństwa granic, wybrzeży i portów *Guardia Civil* kontaktuje się z instytucjami państwowymi zajmującymi się sprawami cudzoziemców i imigracji. Bierze także czynny udział w różnorodnych programach, operacjach i projektach mających na celu walkę z nielegalną imigracją napływającą głównie drogą morską.

## **PROGRAMY, PROJEKTY, OPERACJE**

Na Hiszpanii spoczywa szczególny ciężar, gdyż jest ona odpowiedzialna nie tylko za własne granice, lecz również jako członek wspólnoty odpowiada za bezpieczeństwo granicy UE. Walka z nielegalną imigracją jest wyzwaniem, któremu władze hiszpańskie usilnie starają się sprostać. W tym celu podejmują kosztowne

i wymagające zaangażowania inicjatywy, których głównym wykonawcą operacyjnym jest *Guardia Civil*.

W 2001 r. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zainwestowało ponad 140 mln euro<sup>7</sup> w tzw. Program SIVE (*Sistema Integrado de Vigilancia Exterior*), którego podstawowe założenie to usprawnienie kontroli południowej granicy Hiszpanii, a tym samym granicy unijnej. Jest to skomplikowana sieć radarów i sensorów rozmieszczonych wzdłuż stref uznanych za najbardziej zagrożone przez intensywny napływ nielegalnej imigracji i handel narkotykami. W skład SIVE wchodzi również łodzie patrolowe, helikoptery oraz inne jednostki nadzoru i interwencji mobilnej.

Do głównych zadań systemu należy:

- wykrywanie z dużej odległości łodzi zbliżających się do wybrzeży hiszpańskich;
- identyfikacja typu łodzi oraz jej załogi i umożliwienie stwierdzenia czy ma miejsce działalność nielegalna;
- koordynacja działań z morza, lądu i powietrza;
- przechwytywanie domniemyanych przestępców i łodzi z nielegalnymi imigrantami. Zwolennicy Programu uważają, iż ma on również wymiar humanitarny, gdyż pozwala na szybkie wykrywanie niewielkich łodzi, co z kolei umożliwia ratowanie ludzkiego życia.

Wprowadzenie Programu odbyło się w trzech fazach:

- wstępna analiza;
- wprowadzenie tzw. Centrum Prototypu (*Centro Prototipo*);
- całkowite wdrożenie systemu.

Początkowo SIVE został wprowadzony na wybrzeżu andaluzyjskim oraz Wyspach Kanaryjskich, gdzie mieszczą się główne porty umożliwiające wjazd na teren Europy. Z czasem system został rozmieszczony również w innych punktach wybrzeża hiszpańskiego. W celu sprawnego funkcjonowania systemu, Centrum Prototypu umieszczono w strefie Cieśniny Gibraltarskiej. Umożliwiło to również koordynację działań przez centrum dowodzenia i kontroli zamieszczonego w Dowództwie *Guardia Civil* w Algeciras. Do 2006 r. system działał w Algeciras, Maladze, na Fuerteventura (Wyspy Kanaryskie), Cádiz, Grenadzie i Ceucie. W maju

---

<sup>7</sup> R. S. Soler, *Prądy migracyjne w Hiszpanii: przemiany na przestrzeni ostatnich 30 lat, Migracje. Hiszpańskojęzyczna przestrzeń trzy kontynenty*, Warszawa 2007, s. 268.



2006 r. w Almería rozpoczął działanie kolejny punkt systemu SIVE.<sup>8</sup> System wciąż jest rozbudowywany i stanowi podstawowe narzędzie dla *Guardia Civil* w walce z nielegalną imigracją drogą morską.

W 2006 r., we współpracy z władzami Mauretanii, rozpoczął się Projekt ATLANTIS. Głównym jego założeniem było przeprowadzanie patroli na wodach mauretańskich wspólnie przez jednostki morskie *Guardia Civil* i żandarmerię mauretańską. W ten sposób kontrolowano szlaki, którymi nielegalni imigranci dostawali się na Wyspy Kanaryjskie. Baza operacyjna znajdowała się w Noadibou w Mauretanii, dokąd 15 maja przybyła hiszpańska łódź patrolowa *Río Duero* i gdzie stacjonowała w czasie trwania operacji. Załogę łodzi stanowiło 8 agentów *Guardia Civil* i 2 żandarmów mauretańskich. Patrole pełniono pod banderą hiszpańską. W czasie operacji przeprowadzono wspólnie kilka akcji zakończonych sukcesem. 28 maja, 2 mile morskie na południowy-wschód od Cap Blanc, zatrzymano 37 imigrantów kierujących się na Wyspy Kanaryjskie. Dwa dni później uratowano 25 nielegalnych imigrantów, którzy 20 dni wcześniej wyruszyli z Senegalu i płynęli w *cayuco* do wybrzeży kanaryjskich. 7 czerwca, zatrzymano 41 kolejnych imigrantów zmierzających łodzią na Wyspy Kanaryjskie. Następnego dnia żandarmeria mauretańska zatrzymała na lądzie 65 osób przygotowujących się do podróży. Koszt tego projektu ATLANTIS wyniósł około 180 tys. euro. Część środków miała wyłożyć Komisja Europejska, pozostałą część pokrył budżet *Guardia Civil*.<sup>9</sup>

Tabela 3. Dane techniczne łodzi patrolowej Río Duero

Długość:	25 m
Szerokość:	6 m
Zanurzenie:	1,20 m
Paliwo:	9 600 l
Silniki:	2 – 1400 o mocy KM 1 – 800 o mocy KM
Prędkość max:	30 węzłów
Zasięg:	600 min morskich

Źródło: Guardia Civil

<sup>8</sup> *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior*, <http://www.guardiacivil.org/prensa/actividades/sive03/index.jsp>, (04.09.2009 r.).

<sup>9</sup> *El Director General de la Guardia Civil visita a las unidades desplegadas en Mauritania*, <http://www.guardiacivil.es/prensa/notas/noticia.jsp?idnoticia=1976>, dostęp 05.09.2009 r., *Proyectos para el control de la inmigración irregular*, [www.guardiacivil.es/prensa/actividades/mauritania/especial.pdf](http://www.guardiacivil.es/prensa/actividades/mauritania/especial.pdf), (03.07.2009 r.).

W 2006 r. rozpoczął się drugi projekt mający na celu walkę z nielegalną imigracją napływającą drogą morską. Nadano mu kryptonim SEA HORSE. W projekcie uczestniczyło 9 państw: Maroko, Mauretania, Republika Zielonego Przylądka, Senegal, Włochy, Niemcy, Portugalia, Francja i Belgia pod przewodnictwem Hiszpanii. *Guardia Civil*, jako służby operacyjne, również czynnie brała udział w tym projekcie. SEA HORSE trwał 3 lata pochłonął 2 mln euro.

Głównymi założeniami Projektu było:

- wprowadzenie skutecznej polityki prewencyjnej dotyczącej nielegalnej imigracji mającej na celu powstrzymanie handlu ludźmi;
- wprowadzenie i rozwój relacji między państwami Magrebu a Afryki Subsaharyjskiej takich jak dialog na temat kwestii imigracji;
- działalność wspierająca Maroko, Mauretanię, Republikę Zielonego Przylądka i Senegal.

Projekt SEA HORSE miał również cele szczególne, do których należało:

- promowanie współpracy regionalnej i dialogu na temat ruchów migracyjnych włącznie z tranzytem i migracją, nielegalną imigracją i handlem ludźmi;
- usprawnienie pracy personelu mającego do czynienia z kwestiami imigrantów;
- ocena i polepszenie zdolności do kontroli granic poprzez współpracę operacyjną.

W celu osiągnięcia powyższych założeń rozwinięto współpracę międzynarodową pomiędzy służbami centralnymi walczącymi z nielegalną imigracją poprzez wsparcie koordynacji i dialogu, wymianę doświadczeń oraz informacji między poszczególnymi służbami. Chcąc ułatwić realizację założeń Projektu władze hiszpańskie odwiedziły państwa afrykańskie, dotknięte problemem imigracji. Celem tych wizyt było nawiązanie bliższej współpracy i zachęcenie władz państw afrykańskich do poznania metod, środków i technologii wykorzystywanej do walki z nielegalną imigracją przez UE. Zorganizowano również kursy i szkolenia. Przeprowadzono także wspólne patrole między Hiszpanią a Marokiem, zarówno na Morzu Śródziemnym jak i w strefie atlantyckiej Wysp Kanaryjskich.<sup>10</sup> Niestety źródła nie podają szczegółów tych operacji.

---

<sup>10</sup> *El Ministro Alonso presenta el proyecto europeo "Sea Horse" de lucha contra la inmigración ilegal*, <http://www.guardiacivil.org/prensa/notas/noticia.jsp?idnoticia=1889>, (10.08.2009 r.).

Na przełomie 2006 i 2007 r. *Guardia Civil*, we współpracy z Europejską Agencją ds. Operacyjnego Zarządzania Granicami Zewnętrznymi UE – Frontex z siedzibą w Warszawie, przeprowadziła kilka operacji. Pierwsza, pod kryptonimem HERA I, rozpoczęła się 19 lipca i zakończyła 31 października 2006 r. Głównym jej celem było wzmocnienie bezpieczeństwa zewnętrznych granic UE poprzez wsparcie działań Hiszpanii na tym polu. Podstawą tej operacji była pomoc w identyfikacji narodowości oraz kraju pochodzenia nielegalnych imigrantów, którzy dotarli na Wyspy Kanaryjskie. Miało to umożliwić odesłanie nielegalnych przybyszy tam skąd przybyli. W operacji tej wzięło udział 29 ekspertów z Niemiec, Francji, Włoch, Holandii, Portugalii i Wielkiej Brytanii. Efektem ich działań było przeprowadzenie 881 przesłuchań i odesłanie ponad 6 000 nielegalnych imigrantów. Koszt tej operacji wyniósł 370 tys. euro.

W maju 2006 r. hiszpańskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, w porozumieniu z Komisją Europejską i przedstawicielami państw członkowskich UE, uzgodniło zorganizowanie wspólnych patroli powietrzno-morskich. Miały one obejmować wybrzeża Senegalu, Mauretanii i Wysp Zielonego Przylądka, czyli stref, gdzie przebiegały szlaki w kierunku Wysp Kanaryjskich. Celem patroli było wczesne wykrywanie łodzi z imigrantami i niedopuszczenie ich do wybrzeży wysp hiszpańskich. Operacja HERA II rozpoczęła się 11 sierpnia i trwała do 15 grudnia 2006 r. Udział w tej operacji zadeklarowały Portugalia, Austria, Finlandia, Francja, Włochy, Wielka Brytania, Holandia, Niemcy i Grecja. Centrum dowodzenia znajdowało się na Teneryfie. HERA II pochłonęła 3 200 tys. euro<sup>11</sup>. Okazało się jednak, że nie wszystkie oczekiwania Hiszpanii wobec przeprowadzanej przez Frontex operacji zostały spełnione. Rząd hiszpański zarzucał Agencji niewielką pomoc w rozwiązaniu problemu nielegalnej imigracji oraz małe doświadczenie w prowadzeniu tego typu operacji.

12 lutego 2007 r. rozpoczęła się operacja HERA III, która trwała dwa miesiące. Podobnie jak wcześniej i tym razem kierowała nią unijna Agencja Frontex. Uczestniczyło w niej 6 państw europejskich: Niemcy, Hiszpania, Francja, Włochy, Luksemburg i Portugalia. Operacja została przeprowadzona na wodach Mauretanii i Senegalu przy pełnej współpracy obu państw afrykańskich. W manewrach wzięły

<sup>11</sup> *Unijne patrole u wybrzeży Afryki*, <http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/WSISW.NSF/viewDOC/AGRK-6QACS8>, (05.09.2009 r.); *Operacja HERA-II*, <http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/wsisw.nsf/viewDOC/AGRK-6SLHXQ>, (05.09.2009 r.); *Nielegalna imigracja na południu Europy*, <http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/wsisw.nsf/viewDOC/AGRK-6T8TRQ>, dostęp 13.05.2009 r., *Report from the Commission on the evaluation and future*

udział trzy łodzie patrolowe hiszpańskiej *Guardia Civil* oraz dwa helikoptery (pierwszy należący do *Guardia Civil*, drugi do *Cuerpo Nacional de Policia*). Również Włochy, Francja i Luxemburg zobowiązały się do dostarczenia sił umożliwiających morską oraz powietrzną kontrolę wybrzeży afrykańskich. Oprócz tego eksperci europejscy wspierali hiszpańskich specjalistów w zadaniach związanych z identyfikacją nielegalnych imigrantów. Stanowili oni także wsparcie w śledztwach przeciwko grupom przestępczym zajmującym się organizacją przerzutów nielegalnych imigrantów działającym w Afryce. Tym razem koszt operacji wyniósł ponad 2 mln euro. Niestety, tak jak poprzednio i tym razem przebieg HERA III budził wiele zastrzeżeń hiszpańskich władz zwłaszcza, że kraje UE, które zobowiązały się do dostarczenia znacznych sił dla realizacji założeń operacji, nie wywiązały się z zobowiązania.<sup>12</sup>

### PODSUMOWANIE

Hiszpańska *Guardia Civil* pełni rolę policji o szerokim zakresie kompetencji. Działa na wielu płaszczyznach i stanowi podstawowe narzędzie w rękach władz hiszpańskich do zapewnienia bezpieczeństwa państwa i obywateli. Po wstąpieniu Hiszpanii w poczet członków UE na barkach *Guardia Civil* leży dodatkowy ciężar. Odpowiada już nie tylko za bezpieczeństwo granic, wybrzeży i portów hiszpańskich, lecz również unijnych. Podejmowane przez *Guardia Civil* inicjatywy nie zawsze kończyły się zgodnie z oczekiwaniami. Walka z nielegalną imigracją to wyzwanie, któremu *Guardia Civil* pozostawiona bez wsparcia może nie podołać, dlatego tak ważna jest współpraca państw członkowskich oraz pomoc powołanych do tego organizacji unijnych. Istotnym czynnikiem w skutecznej walce z nielegalną imigracją jest także opracowanie wspólnej polityki migracyjnej oraz ścisła współpraca z krajami, z których nielegalni imigranci przybywają.

---

development of the Frontex Agency, [http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/wsisw.nsf/viewDOC/AGRK-7BTEVU/\\$FILE/eu-com-frontex-stats.pdf](http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/wsisw.nsf/viewDOC/AGRK-7BTEVU/$FILE/eu-com-frontex-stats.pdf), (07.09.2009 r.).

<sup>12</sup> Report from the Commission ..., *Operación HERA III en Senegal y Mauritania*, [http://www.mir.es/DGRIS/Notas\\_Prensa/Ministerio\\_Interior/2007/np021503.html](http://www.mir.es/DGRIS/Notas_Prensa/Ministerio_Interior/2007/np021503.html), (20.06.2009 r.), *Operacja Frontexu na Morzu Śródziemnym*, [www.wsisw.natolin.edu.pl/](http://www.wsisw.natolin.edu.pl/), (07.09.2009 r.).

## BIBLIOGRAFIA

- [1] *Balance de la lucha contra la inmigración ilegal 2008*, [http://www.mir.es/DGRIS/Balances/Balance\\_2008/pdf/bal\\_lucha\\_inmigracion\\_ilegal\\_2008.pdf](http://www.mir.es/DGRIS/Balances/Balance_2008/pdf/bal_lucha_inmigracion_ilegal_2008.pdf).
- [2] Bielecki T., *Stan kryzysowy we Włoszech z powodu wzrostu nielegalnej migracji*, [http://wyborcza.pl/1,76842,5495682,Stan\\_kryzysowy\\_we\\_Wloszech\\_z\\_powodu\\_wzrostu\\_nielegalnej.html](http://wyborcza.pl/1,76842,5495682,Stan_kryzysowy_we_Wloszech_z_powodu_wzrostu_nielegalnej.html)
- [3] *El Director General de la Guardia Civil visita a las unidades desplegadas en Mauritania*, <http://www.guardiacivil.es/prensa/notas/noticia.jsp?idnoticia=1976>
- [4] *El Ministro Alonso presenta el proyecto europeo "Sea Horse" de lucha contra la inmigración ilegal*, <http://www.guardiacivil.org/prensa/notas/noticia.jsp?idnoticia=1889>.
- [5] *Evolución de las embarcaciones de inmigrantes. Embarcaciones utilizadas en los distintos puntos de inmigración desde África hasta España y distancias de la travesía*, [http://www.elpais.com/graficos/espana/embarcaciones/inmigrantes/elpranac/20060316elpepunac\\_1/Ges/](http://www.elpais.com/graficos/espana/embarcaciones/inmigrantes/elpranac/20060316elpepunac_1/Ges/)
- [6] *Imigranci z Afryki utonęli w drodze do Europy*, [http://wyborcza.pl/1,76842,5638355,Imigranci\\_z\\_Afryki\\_utoneli\\_w\\_drodze\\_do\\_Europy.html](http://wyborcza.pl/1,76842,5638355,Imigranci_z_Afryki_utoneli_w_drodze_do_Europy.html)
- [7] *Kary dla pracodawców za zatrudnianie na czarno*, [http://gospodarka.gazeta.pl/firma/1,31560,6236285,Kary\\_dla\\_pracodawcow\\_za\\_zatrudnianie\\_na\\_czarno.html](http://gospodarka.gazeta.pl/firma/1,31560,6236285,Kary_dla_pracodawcow_za_zatrudnianie_na_czarno.html).
- [8] *Las llegadas en pateras a las costas españolas desciende un 25%*, <http://www.tt.mtas.es/periodico/inmigracion/200601/INM20060105.htm>.
- [9] Miłkowski T., Machcewicz P., *Historia Hiszpanii*, Wrocław 2002
- [10] *Nielegalna migracja na południu Europy*, <http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsishw/wsishw.nsf/viewDOC/AGRK-6T8TRQ>.
- [11] *Operación HERA III en Senegal y Mauritania*, [http://www.mir.es/DGRIS/Notas\\_Prensa/Ministerio\\_Interior/2007/np021503.html](http://www.mir.es/DGRIS/Notas_Prensa/Ministerio_Interior/2007/np021503.html).
- [12] *Operacja Frontexu na Morzu Śródziemnym*, [www.wsisw.natolin.edu.pl/](http://www.wsisw.natolin.edu.pl/).
- [13] *Operacja HERA-II*, <http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsishw/wsishw.nsf/viewDOC/AGRK-6SLHXQ>.

- [14] *Proyectos para el control de la inmigración irregular*, [www.guardiacivil.es/prensa/actividades/mauritania/especial.pdf](http://www.guardiacivil.es/prensa/actividades/mauritania/especial.pdf).
- [15] *Report from the Commission on the evaluation and future development of the Frontex Agency*, [http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/wsisw.nsf/viewDOC/AGRK-7BTEVU/\\$FILE/eu-com-frontex-stats.pdf](http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/wsisw.nsf/viewDOC/AGRK-7BTEVU/$FILE/eu-com-frontex-stats.pdf).
- [16] *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior*, <http://www.guardiacivil.org/prensa/actividades/sive03/index.jsp>.
- [17] Soler R. S., *Prądy migracyjne w Hiszpanii: przemiany na przestrzeni ostatnich 30 lat, Migracje*. Hiszpańskojęzyczna przestrzeń trzy kontynenty, Warszawa 2007
- [18] Tuñón de Lara M., Baruque J. V., Ortiz A. D., *Historia Hiszpanii*, Kraków 2007
- [19] *Unijne patrole u wybrzeży Afryki*, <http://www.wsisw.natolin.edu.pl/wsisw/WSISW.NSF/viewDOC/AGRK-6QACS8>

*Recenzent dr hab. Krzysztof Kubiak , prof. nadzw. DSW*

#### **ABSTRACT**

### **THE ROLE OF SPANISH GUARDIA CIVIL IN THE FIGHT WITH ILLIGAL IMMIGRATION BY SEA**

In the article there was presented the problem of illegal immigration by sea to the Kingdom of Spain. The size and characteristics of illegal immigration by sea were given with characteristics of used floating measures. Against this background were presented legal bases, tasks and organization of the Guardia Civil and its activities in dealing with illegal immigration by sea.



Krzysztof KUBIAK

**MORSKIE ZŁOŻA SUROWCÓW I NOWE  
SZLAKI ŻEGLUGOWE.  
CHIŃSKA REPUBLIKA LUDOWA  
WOBEC PROBLEMÓW ARKTYKI**

**STRESZCZENIE**

Zjawisko cofania się lodów w Arktyce niesie ze sobą m.in. nowe wyzwania dla światowego rynku ropy naftowej i gazu ziemnego. Zmiany klimatyczne w obszarze objętym północnym kołem podbiegunowym z jednej strony dają dostęp do nowych złóż tych surowców, a z drugiej otwierają drogi z Europy i Ameryki Północnej do wschodniej Azji przez Morze Arktyczne. W artykule przedstawiono wagę tych procesów dla Państwa Środka, które dostrzega w nich szansę zarówno na uzyskanie dostępu do nowych złóż, jak i na obniżenie kosztów eksportu z wykorzystaniem krótszych szlaków morskich, pozostających dodatkowo poza kontrolą amerykańską.

**WSTĘP**

Arktyka wyznaczona według kryterium astronomicznego (a zatem obszaru obejmowane kołem podbiegunowym północnym, stanowiącym granicę występowania zjawiska dnia i nocy polarnej) to obszar około 21 mln km kw., z czego 8 mln km kw. przypada na Morze Arktyczne. Z owego akwatorium około 7 mln km. kw to akweny szelfowe, o głębokościach poniżej 500 m<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> To zaś oznacza, że większość kopalin zalegających pod dnem Morza Arktycznego może być wydobywane za pomocą stosunkowo prostych platform wiertniczych należących do typów platform samonośnych lub półzanurzalnych.



## GLOBALNE OCIEPLENIE I ARKTYKA

Obecny wzrost zainteresowania Arktyką determinowany jest procesem klimatycznym zwanym „globalnym ociepleniem”. Nie jest celem autora niniejszego artykułu wnikanie się w polemikę dotyczącą przyczyn tego fenomenu, dość powiedzieć, że temperatury w regionach borealnych od kilkadziesiątu lat sukcesywnie wzrastają.

Obecnie wśród naukowców nie ma już w zasadzie wątpliwości co do charakteru zmian klimatycznych i panuje daleko idąca zgodność co do tego, że Ziemia wchodzi w fazę ocieplenia. W ciągu ostatnich kilkadziesiątu lat na Alasce, w zachodniej Kanadzie i we wschodniej Rosji temperatury podniosły się o 3-4°C, a prognozy do roku 2100 wskazują na możliwość dalszego podniesienia się średnich temperatur o kolejne 4-7°C. W efekcie tego w Arktyce następuje cofanie się lodów. Jest to zjawisko o znacznej dynamice - jeżeli na przykład w latach 1979-2000 średnia powierzchnia akwenów Morza Arktycznego wolnych od lodów we wrześniu wynosiła 5,3 mln km<sup>2</sup>., to w latach 2007-2008 spadła ona do 4,5 mln km<sup>2</sup>. Z systematycznie prowadzonych obserwacji wynika, iż *co roku proces łamania się lodu u wybrzeży Alaski rozpoczyna się całe tygodnie wcześniej, niż miało to miejsce kilka lat temu. W porównaniu z rokiem 1978 powierzchnia pokryta lodem zmniejszyła się o co najmniej 9%, a jednocześnie trudno ocenić, do jakiego stopnia lód ma mniejszą grubość. Uczni posługując się danymi z systemów hydroakustycznych okrętów podwodnych, szacują, że grubość pokrywy lodowej spadła o 40% w czasie ostatnich 30 lat. Inne publikacje twierdzą jednak, że tylko o 15%. Istnieją jednak prognozy, że latem roku 2100 Morze Arktyczne będzie wolne od lodu*<sup>3</sup>.

Cofanie się lodu morskiego<sup>4</sup> niesie ze sobą dwojakiego rodzaju następstwa:

- umożliwia dostęp do złóż surowców mineralnych zalegających pod dnem morskim,
- otwiera nowe, potencjalnie bardzo atrakcyjne arterie komunikacyjne skracające trasę między Dalekim Wschodem i Europą oraz wschodnim wybrzeżem Ameryki Północnej.

<sup>2</sup> National Snow and Ice Data Center. Arctic Sea Ice News and Analysis, <http://nsidc.org/arcticseaicenews/>, 28.12.2009.

<sup>3</sup> D. Gluck, *The Great Thaw*, „National Geographic Magazine”, September 2004, s. 16.

<sup>4</sup> Mówiąc o lodzie na morzu, należy dokonać rozróżnienia na tzw. lód morski, będący produktem zamarzania słonej wody, oraz góry lodowe, powstające na skutek odrywania się i dryfowania fragmentów jeziorów lodowców lądowych (zamarznięta woda słodka).

Według ocen Agencji Geologicznej Stanów Zjednoczonych (United States Geological Survey, USGS) na obszarach położonych na północ od koła podbiegunowego zalega około 90 mld baryłek ropy naftowej i złoża gazu ziemnego stanowiące ekwiwalent 44 mld baryłek gazu skroplonego (LNG). W większości te zasoby są jeszcze dokładnie nieoszacowane, ale przeprowadzone badania pozwalają na sformułowanie tezy, że 84 % złóż zalega pod dnem morskim.

Tabela 1. Szacunek wielkość złóż ropy naftowej i gazu ziemnego w Arktyce według regionów wyspecyfikowanych przez Agencję Geologiczną Stanów Zjednoczonych

<b>Region według specyfikacji Służby Geologicznej Stanów Zjednoczonych</b>	<b>Ropa naftowa [mln baryłek]</b>	<b>Gaz ziemny [mln baryłek gazu skroplonego]</b>
Basen Wschodniosyberyjski	3 659,98	20 328,69
Arktyczna Alaska	29 960,64	5 904,97
Wschodni Basen Barentsa	7 406,49	1 422,28
Wschodni Grenlandzki Basen Szelfowy	8 902,13	8 121,57
Basen Jenisejsko - Khatangijski	5 558,74	2 675,15
Basen Amerasia	9 723,58	541,69
Basen Zachodniogrenlandzki (Wschodniokanadyjski)	7 274,40	1 152,59
Szelf Morza Łaptiewów	3 115,57	867,16
Skraj Norweski	1 437,29	504,73
Platforma Barentsa	2 055,51	278,71
Basen Eurasia	1 342,15	520,26
Północny Basen i Platforma Morza Karskiego	1 807,26	390,22
Basen Timańsko - Pieczorski	1 667,21	202,80
Skraj Północnogrenlandzki	1,349,80	273,09
Łomonosow-Makarow	1 106,78	191,55
Basen Sverdrupa	851,11	191,20
Basen Leńsko-Anabarski	1 912,98	56,41
Basen Północno - Czukocki	85,99	101,63
Basen Wilkitski	98,03	101,63
Północnozachodni szelf Morza Łaptiewów	172,24	119,63
Basen Leński	376,86	35,66
Basen Zyrianka	47,82	40,14
Basen Morza Wschodniosyberyjskiego	19,73	10,91
Basen Hope	2,47	11,37
Północnozachodni Kanadyjski Basen Wewnętrzny	23,34	15,24
Basen Mezen	b.sz.	b.sz.
Basen Nowej Ziemi i Archipelagu Admiralicji	b.sz.	b.sz.
Basen Tunguski	b.sz.	b.sz.

Region według specyfikacji Służby Geologicznej Stanów Zjednoczonych	Ropa naftowa [mln baryłek]	Gaz ziemny [mln baryłek gazu skroplonego]
Czukocki Basen Graniczny	b.sz.	b.sz.
Równina Jukon	b.sz.	b.sz.
Długa Cieśnina	b.sz.	b.sz.
Jan Mayen	b.sz.	b.sz.
Szelf Franklina	b.sz.	b.sz.

b.sz. – nie dokonano szacunków

Źródło: Circum Arctic Resource Appraisal: Estimates of Uniscovered Oil and Gas of the North of Arctic Circle, <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>, 28.12.2009.

Z powyższej tabeli wynika zatem, że najbardziej zasobnych złóż spodziewać się należy w następujących regionach: Arktyczna Alaska, Basen Amierasia, Wschodni Grenlandzki Basen Szelfowy, Wschodni Basen Barentsa. Szanse na uzyskanie dostępu do istotnych zasobów surowcowych mają więc: Dania, Stany Zjednoczone i Federacja Rosyjska. Mniejsze złoża zalegają w strefie zainteresowania Kanady i Norwegii.

Ponadto według ekspertów przywoływanej już Agencji Geologicznej Stanów Zjednoczonych w źródłach hydrotermalnych na dnie Morza Arktycznego mogły się ponadto uformować złoża metali (złota, srebra i miedzi) i diamentów. Ponieważ wydobywanie tych surowców z dna morskiego wciąż jeszcze jest w fazie eksperymentów, to można założyć, że wymienione zasoby nie będą dostępne zbyt szybko.

To samo zjawisko (ocieplenie i cofanie się lodów) zwiększa zainteresowanie Przejściem Północno-Zachodnim oraz Północną Drogą Morską. Pierwszy szlak, czyli morska droga z Europy do wschodniej Azji prowadząca przez Morze Arktyczne wzdłuż północnych wybrzeży Ameryki Północnej (1 700 km, kilka możliwych tras między wyspami Archipelagu Kanadyjskiego), może okazać się bardzo atrakcyjny w przyszłości, gdyż w porównaniu do trasy przez Kanał Panamski, potencjalnie skraca drogę z Europy na Daleki Wschód o 4000 km. Drugi, czyli arktyczna trasa żeglugaowa biegnąca wzdłuż północnych wybrzeży Eurazji, od Karskich Wrót<sup>5</sup> do portu Prowidienija (5 600 km przez Morza: Barentsa, Karskie, Łaptiewów, Wschodniosyberyjskie, Czukockie, Beringa) stanowi interesującą alternatywę dla żeglugi „wokół Azji” (przez Cieśninę Malakka i Bab-el Mandeb, a następnie Kanał

<sup>5</sup> Cieśnina Morza Arktycznego między Nową Ziemią a wyspą Wajgacz. Łączy Morza Barentsa i Karskie. Długość 33 km. Średnia szerokość 61 km (45-75 km). Średnia głębokość 25 m (na torze wodnym żeglugaowej 52-122 m).

Sueski). Zatem w następstwie topnienia lodów może dojść do swoistego „zbliżenia” Azji Północno-Wschodniej do Europy, a Kanady do Eurazji. Podkreślić należy, że ocieplenie i cofanie się lodów już ma, choć na razie jedynie lokalny, wpływ na żeglugę, a co za tym idzie na gospodarkę. Dzięki niemu znacznie wydłużył się czas, w którym możliwa jest żegluga do Churchill<sup>6</sup> – portu nad Zatoką Hudsona (a zarazem jedyne kanadyjskie portu morskiego na Morzu Arktycznym, gdyż Zatoką Hudsona połączona jest z tym akwenem systemem cieśnin w Basenie Foxe’a<sup>7</sup>). Dzięki temu zjawisku Churchill ma szansę na to, by stać się portem uniwersalnym, a nie jedynie punktem obsługi eksportu kanadyjskiego zboża<sup>8</sup>.

W tym kontekście podkreślić trzeba, że według danych dostarczonych zarówno przez NASA, jak i Europejską Agencję Kosmiczną w sezonie letnim oba szlaki były, po raz pierwszy od rozpoczęcia obserwacji, wolne od lodu. Potwierdziła to ekspedycja niemieckiego statku badawczego *Polarstern*, który pokonał Przejście Północno Zachodnie i Północną Drogę Morską bez konieczności kruszenia lodu<sup>9</sup>.

W sierpniu 2009 roku miał miejsce precedensowy rejs Północną Drogą Morską statków *Beluga Fraternity* i *Beluga Foresight* z koreańskiego portu Ulsan do Rotterdamu. Stanowiły one co prawda część niewielkiego konwoju eskortowanego przez lodolamacz *50 Liet Pobiedy*, ale kruszenie lodu nie było konieczne. Tym samym potwierdziły się doniesienia z roku ubiegłego, że ostatnia letnia bariera lo-

---

<sup>6</sup> R. Bone, *The Geography of Canadian North: Issues and Challenges*, Oxford 2003, s. 33.

<sup>7</sup> Basen Foxe'a (ang. *Foxe Basin*) to zatoka Morza Arktycznego, położona na północ od Zatoki Hudsona. Od Zatoki Hudsona oddziela go wyspa Southampton. Od wschodu i północy ograniczony jest przez Ziemię Baffina, a od zachodu przez Półwysep Melville'a. Basen Foxe'a połączony jest z innymi akwenami przez cieśniny: na zachodzie przez Cieśninę Fury'ego i Hecli z zatoką Boothia, na południu przez Kanał Foxe'a z Zatoką Hudsona, a na wschodzie przez Cieśninę Hudsona z Oceanem Atlantyckim. Basen Foxe'a zajmuje powierzchnię około 170 tys. km<sup>2</sup>. Największą głębokość, ponad 1000 m, osiąga w południowej części. Zatoka jest wolna od lodów od lipca do października. Pływy w Basenie Foxe'a osiągają od 1,3 m na północnym zachodzie do 9 m na wschodzie.

<sup>8</sup> Tezę tę potwierdza zawinięcie w październiku 2007 roku do Churchill rosyjskiego masowca *Kapitan Swiridow* z ładunkiem estońskich nawozów. Fakt ten uznany został za pierwszy element budowy morskiego „mostu arktycznego” łączącego porty rosyjskiej i kanadyjskiej Arktyki. [http://www.portalmorski.pl/calyp\\_artykul.php?id=7289](http://www.portalmorski.pl/calyp_artykul.php?id=7289), 22.02.2008.

<sup>9</sup> Z zachodu na wschód przez Arktykę - bez łamania lodu, <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Z-zachodu-na-wschod-przez-Arktke-bez-lamana-lodu,wid,10480126,wiadomosc.html,30.12.2009>.

dowa na Morzu Karskim ulega roztopieniu, a jednocześnie okazało się, że wymieniona tendencja ma charakter trwały<sup>10</sup>.

## CHINY WOBEC ARKTYKI

Procesy zachodzące w Arktyce mają poważne znaczenie nie tylko dla pięciu państw mających bezpośredni dostęp do tego regionu (Kanada, Stany Zjednoczone, Federacja Rosyjska, Norwegia, Dania), ale również dla innych uczestników stosunków międzynarodowych. Z uwagi na uwarunkowania geograficzne i ekonomiczne jednym z państw szczególnie uważnie przyglądających się rozwojowi sytuacji na północy jest Chińska Republika Ludowa. Dla Chin ważne są przy tym oba procesy będące następstwem cofania się lodów: dostęp do surowców (głównie energetycznych) oraz otwarcie się nowych szlaków żeglugowych.

Analizując pierwszy aspekt chińskiego zainteresowania Arktyką wspomnieć należy, że Państwo Środka, utrzymując poziom wzrostu gospodarczego rzędu 8-10% rocznie, już w 1993 roku z eksportera przeistoczyło się w importera ropy naftowej. W 2008 roku Chiny były trzecim importerskim ropy naftowej na świecie.

Tabela 2. Najwięksi importery ropy naftowej na świecie

Państwo	Import ropy naftowej [mln baryłek dziennie]
Stany Zjednoczone	11,0
Japonia	4,6
Chińska Republika Ludowa	3,9
Niemcy	2,4
Republika Korei	2,1
Indie	2,1
Francja	1,9
Hiszpania	1,5
Włochy	1,5
Tajwan (Republika Chin)	0,9

Źródło: US Energy Administration Information, Independent Statistics and Analysis, China, Oil, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/China/Oil.html>, 30.12.2009

<sup>10</sup> Two German merchant ships conquer famed Arctic passage, [http://www.boston.com/news/world/europe/articles/2009/09/12/two\\_german\\_merchant\\_ships\\_conquer\\_famed\\_arctic\\_passage/](http://www.boston.com/news/world/europe/articles/2009/09/12/two_german_merchant_ships_conquer_famed_arctic_passage/), 30.12.2009.

Morskie złoża surowców i nowe szlaki żeglugowe. Chińska Republika Ludowa wobec problemów Arktyki

Tabela 3. Chiński import ropy w pierwszej połowie 2009 r. według dostawców

Państwo	Chiński import ropy [mln baryłek dziennie]
Arabia Saudyjska	740
Iran	554
Angola	451
Rosja	229
Oman	275
Sudan	217
Kuwejt	171
Demokratyczna Republika Konga	115
Kazachstan	37
Libia	33
Inni dostawcy	582

Źródło: US Energy Administration Information, Independent Statistics and Analysis, China, Oil, <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/China/Oil.html>, 30.12.2009

Z powyższej tabeli wynika jednoznacznie, że dla bezpieczeństwa energetycznego Chin w zakresie ropy naftowej kluczowe znaczenie nadal ma endemicznie niestabilny obszar Bliskiego Wschodu, z którego pochodzi około 50% importu. Sytuacja tak uważana jest za wysoce niekorzystną, co skłania do poszukiwania innych dostawców.

Podobna sytuacja ukształtowała się w odniesieniu do gazu. W roku 2007 chińska konsumpcja gazu przewyższyła krajową produkcję. Tendencja ma przy tym charakter trwały, gdyż władze zakładają zwiększenie udziału gazu w bilansie energetycznym państwa z 3% obecnie do 10% w roku 2020<sup>11</sup>.

Dla dynamicznie rozwijającej się Chińskiej Republiki Ludowej arktyczne zasoby surowców energetycznych mają znaczenie trudne do przecenienia. Ich złoża, choć jeszcze stosunkowo trudno dostępne, zalegają wszak znacznie bliżej niż dotychczasowe, co w sposób zasadniczy obniżyłoby koszty transportu (kompensując zwiększone koszty wydobycia). Poza tym Arktyka jest bez porównania bardziej stabilna politycznie od Bliskiego Wschodu, Demokratycznej Republiki Konga czy Sudanu, w związku z czym znacznie mniejsze jest ryzyko zerwania, bądź zakłócenia, ciągłości dostaw. Z tego względu Chiny, poszukując nowych obszarów pozyskiwania surowców energetycznych wymieniają obok Mongolii i Afryki Zachodniej również Alaskę i Wschodnią Syberię. Założyć można, że potencjalna chińska ekspansja w dwóch ostatnich wymienionych obszarach będzie miała charakter głównie kapitałowy. Za realne więc należy uznać zaangażowanie chińskich przedsiębiorstw w działania badawcze i eksploracyjne na obszarze rosyjskiej Arktyki, zwłaszcza iż

<sup>11</sup> E. Strecker Downs, *China's Quest for Energy Security*, [http://www.rand.org/pubs/monograph\\_reports/MR1244/index.html](http://www.rand.org/pubs/monograph_reports/MR1244/index.html), 30.12.2009.

Rosja, dotknięta w znacznie większym niż Chiny stopniu skutkami kryzysu, może okazać się niezdolna do uruchomienia wydobycia surowców energetycznych na skalę przemysłową wyłącznie za pomocą własnych środków<sup>12</sup>.

Istotną rolę z punktu widzenia Chińskiej Republiki Ludowej odgrywa potencjalna możliwość skrócenia tras żeglugowych do Europy (poprzez Północną Drogę Morską i Przejście Północno – Zachodnie) oraz do portów wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej (przez przejście Północno – Zachodnie).

Tabela 4. Najwięksi partnerzy handlowi Chińskiej Republiki Ludowej w 2008 r.

<b>Państwo</b>	<b>Wartość obrotów [mld dolarów]</b>
Stany Zjednoczone	333,7
Japonia	266,8
Hong Kong	203,7
Republika Korei	186,1
Tajwan (Republika Chin)	129,2
Niemcy	115,0
Australia	59,7
Rosja	56,8
Malezja	53,5
Singapur	52,4

*Źródło:* The US-China Business Council. US-China Trade Statistics and China's World Trade Statistics, <http://www.uschina.org/statistics/tradetable.html>, 29.12.2009

<sup>12</sup> Już obecnie współpraca w zakresie energetyki, w tym obejmująca dostawy surowców, między Chinami a Rosją układa się dobrze. W październiku 2009 roku, podczas wizyty premiera Putina w Pekinie, podpisano 12 umów międzynarodowych, z którymi wiąza się kontrakty na kwotę 5,5 mld dolarów. Cześć ze wspólnych przedsięwzięć finansowana będzie z kredytów o wysokości 500 mld dolarów, które przedsiębiorstwom udzielić mają banki obu krajów. Por. Putin's China visit to bring \$5.5b in deals, China Daily, 12.10.2009, [http://www.chinadaily.com.cn/world/2009-10/11/content\\_8777112.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2009-10/11/content_8777112.htm), 29.12.2009.

Morskie złoża surowców i nowe szlaki żeglugowe. Chińska Republika Ludowa wobec problemów Arktyki

Tabela 5. Najwięksi odbiorcy chińskiego eksportu w 2009 r.

Państwo	Wartość chińskiego eksportu [mld dolarów]
Stany Zjednoczone	252,3
Hong Kong	190,7
Japonia	116,0
Republika Korei	74,0
Niemcy	59,2
Holandia	46,0
Wielka Brytania	36,1
Rosja	33,0
Singapur	32,3
Indie	31,5

Źródło: The US-China Business Council. US-China Trade Statistics and China's World Trade Statistics, <http://www.uschina.org/statistics/tradetable.html>, 29.12.2009

Tabela 6. Największe floty handlowe świata [według właściciela]

Państwo	Nośność [tysiące ton]	Procent floty światowej	Wzrost w latach 1997-2007 [%]
Grecja	170 260	17,8	48,1
Japonia	146 956	15,4	68,6
Niemcy	85 330	8,9	396,8
Chińska Republika Ludowa	69 070	7,2	96,3
Norwegia	47 970	5,0	1,2
Stany Zjednoczone	45 397	4,8	- 5,1

Źródło: Report on World Merchant Fleet, <http://www.cefor.no/statistics/IUMI/2007%20IUMI%20-%20FFC%20-%20Tore%20Forsmo.ppt>, 30.12.2009

Z danych zawartych w powyższych tabelach wynika jednoznacznie, że rynek europejski (jest to widoczne zwłaszcza w tabeli 5, ukazującej wielkość chińskiego eksportu) odgrywa zasadnicze znaczenie dla gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej. Około 30 – 35% chińskiego obrotu ze Stanami Zjednoczonymi realizowane jest przez porty wschodniego wybrzeża. W obu przypadkach otwarcie arktycznych tras żeglugowych doprowadziłoby zatem do skrócenia szlaków żeglugowych o około 40%, co przyniosłoby zapewne znaczne oszczędności na kosztach transportu. Jest to pierwszy, ekonomiczny, powód dla którego Chiny są i będą zainteresowane otwarciem Arktyki dla żeglugi państw spoza regionu.

Północna Droga Morska ważna jest dla Chin z jednego jeszcze, geostrategicznego, powodu. Dotychczas mianowicie wszystkie chińskie komunikacje morskie narażone są, w zasadzie na całej swej długości poza wodami ojczystymi, na oddziaływanie amerykańskie, gdyż US Navy skutecznie utrzymuje status jedynej



globalnej potęgi morskiej. Jest to dla Chin sytuacja wysoce niekorzystna, w poważnym stopniu osłabiająca ich pozycję w przypadku zaistnienia jakiegokolwiek sytuacji kryzysowej w relacjach bilateralnych. Północna Droga Morska, niezależnie od jej statusu formalno-prawnego, pozostaje zaś akwenem, na którym rolę dominującą odgrywa i w przewidywalnej przyszłości będzie odgrywać, marynarka wojenna Federacji Rosyjskiej. Ewentualne działania amerykańskie ukierunkowane na destabilizację chińskich strumieni transportowych są w tej sytuacji bardzo mało prawdopodobne, jeżeli nie niemożliwe.

Perspektywiczne połączenie żeglugi arktycznej z rozbudową (na przykład przy wsparciu kapitału chińskiego) portów w Archangielsku i Murmańsku oraz ich połączeń (przez Finlandię, Szwecję, Norwegię) z Europą Zachodnią obniżyłoby znacząco zależność Chin od szlaków żeglugowych biegnących przez „morza południowe”<sup>13</sup>, na których rolę hegemoniczną odgrywają Amerykanie. Łącząc element ten z ewentualnym zaangażowaniem w eksploatację złóż surowców energetycznych we Wschodniej Syberii Państwo Środka zrealizowałoby trzy cele:

- obniżyło koszty transportu morskiego w handlu zagranicznym;
- zmniejszyło wrażliwość morskich linii komunikacyjnych na oddziaływanie amerykańskie;
- zwiększyło, poprzez dywersyfikację i transport surowców energetycznych bezpiecznymi szlakami morskimi, poziom bezpieczeństwa energetycznego.

Sądzić można, że szanse te dostrzegane są w Pekinie, i tym właśnie, a nie jedynie względami naukowymi, tłumaczyć należy wzmoczoną aktywność Chińskiej Republiki Ludowej w Arktyce.

---

<sup>13</sup> Podkreślić należy, że Chiny dysponują znacznym doświadczeniem w zakresie prowadzenia inwestycji portowych poza własnym terytorium. W ostatnich latach kapitał chiński zaangażował się w rozbudowę i modernizację portów w: Sittwe (Birma), Chittagong (Bangladesz), Hambanatota (Sri Lanka), Gwadar (Pakistan). *Harbouring ambitions. China invests In Indian Ocean ports*, „Jane’s Intelligence Review”, 2009 nr 11, s. 28-33. Z drugiej strony administracja obwodu murmańskiego podjęła przygotowania do stworzenia wolnej strefy ekonomicznej w rejonie portu. M. Nałęcz, *Północna Droga Morska*, „Bellona”, 2009 nr 2, s. 49.

## CHIŃSKA AKTYWNOŚĆ W ARKTYCE

Chińska Republika Ludowa zainicjowała działalność w rejonach podbiegunowych stosunkowo późno. Dopiero w latach 1984-85 zorganizowani Pierwszą Chińską Operację Antarktyczną, zabezpieczaną przez statek *Xiang Yanghong no 10*, a w lutym roku 1995 założono, na Wyspie Króla Jerzego, pierwszą stację antarktyczną nazwaną „Stacją Wielki Mur Chiński”<sup>14</sup>. W 1989 roku założono stację „Zhongshan” położoną na wschodnim wybrzeżu Antarktydy, zwanym Larsemann Hills.

Pierwsza chińska ekspedycja arktyczna zorganizowana została w miesiącach czerwiec - wrzesień 1999 roku i wzięło w niej udział 59 badaczy reprezentujących rozmaite dziedziny wiedzy. Pierwszą, i jak dotąd jedyną stację arktyczną, założono w październiku 2003 roku w rejonie Ny-Ålesund na Spitsbergenie Zachodnim<sup>15</sup>. Nazwano ją „Rzeka Żółta”. Przedsięwzięci to było ściśle związane ze zorganizowaniem i przeprowadzeniem w tym samym roku drugiej chińskiej ekspedycji arktycznej.

Poprzedziło to powołanie w 1989 roku Chińskiego Polarnego Instytutu Badawczego (Polar Research Institute of China, PRIC), który stał się instytucją planującą i koordynującą całość działań naukowo - badawczych podejmowanych w odniesieniu do Antarktyki i Arktyki. Instytut podlega Chińskiej Administracji Arktyki i Antarktydy (Chinese Arctic and Antarctic Administration, CAA), będącej pionem funkcjonalnym Państwowej Administracji Oceanicznej (State Oceanic Administration, SOA). CAA jest odpowiedzialna za organizację i zabezpieczenie pod względem logistycznym arktycznych i antarktycznych programów badawczych,

---

<sup>14</sup> Na wyspie (zwanej przez Argentyńczyków Isla 25 de Mayo, Chilijczyków Isla Rey Jorge, a Rosjan Waterloo) tej znajduje się również polska stacja antarktyczna im. Henryka Arctowskiego (opiekę logistyczną i merytoryczną nad placówką sprawuje Zakład Biologii Antarktyki Polskiej Akademii Nauk - kontynuator prac oraz tradycji Zakładu Badań Polarnych Instytutu Ekologii Polskiej Akademii Nauk, od którego został odłączony wraz ze Stacją w 1992 roku) oraz stacje założone przez Argentynę, Brazylię, Chile, Republikę Korei, Peru, Rosję i Urugwaj.

<sup>15</sup> Na wyspie Spitsbergen Zachodni, nad Zatoką Białego Niedźwiedzia (Isbjørnhamna) w fiordzie Hornsund znajduje się, działająca od 1957 roku, Stacja Polarna Instytutu Geofizyki Polskiej Akademii Nauk, najdalej na północ wysunięta polska placówka naukowa prowadząca działalność całoroczną.

zaopatrywanie i utrzymanie stacji w obu regionach podbiegunowych, eksploatację statku badawczo – zaopatrzeniowego *Xuelong* (*Śnieżny Smok*).

Intensyfikacja działalności naukowo – badawczej na obszarach podbiegunowych wymagała pozyskania odpowiednich jednostek pływających. Pierwszą chińską ekspedycję antarktyczną zabezpieczał statek badawczy budowy rodzimej *Xiangyanghong 10*<sup>16</sup>. Z uwagi na niedostosowanie do żeglugi w lodach po wznesieniu „Stacji Wielki Mur Chiński” zrezygnowano z jego usług. Później doraźnie wykorzystywano jednostki *J121*<sup>17</sup>, *Haiyang 4*<sup>18</sup>, co również nie przyniosło zadowalających rezultatów, w związku z czym w Finlandii zakupiono, wyposażony we wzmocnienia lodowe, *Jidi*<sup>19</sup>. *Xiangyanghong 10* dostosowany zaś został do odbioru sygnałów satelitarnych, które to zadanie realizuje do chwili obecnie pod nazwą *Yuanwang 4*. W 1994 roku *Jidi* został wycofany z eksploatacji a jego funkcje przejął zakupiony rok wcześniej na Ukrainie za 31 mln juanów (3,7 mln dolarów) statek ze wzmocnieniami lodowymi (część publikacji określa go nawet mianem lodolamacza, co nie jest jednak zgodne z prawdą) *Xuelong* (*Śnieżny Smok*).

---

<sup>16</sup> *Xiangyanghong 10* – duży oceanograficzny statek badawczy, wyporność pełna 12 467 ton, długość 156,09 m, szerokość 20,6 m, zanurzenie 7,52 m, dwa silniki wysokoprężne o mocy 9 000 KM każdy, prędkość ekonomiczna 18 węzłów, zasięg 18 000 mil morskich, autonomiczność 120 dni, załoga okrętowa oraz zespoły naukowe – 305 osób. Statek nie posiadał wzmocnień lodowych.

<sup>17</sup> *J121* to jednostka ratownicza należąca do marynarki wojennej. Jej charakterystyka jest bardzo podobna do *Xiangyanghong 10*, gdyż obie powstały na tym samym kadłubie. Różnice sprowadzają się do wyposażenia specjalistycznego.

<sup>18</sup> *Haiyang 4* co statek oceanograficzny o wyporności pełnej 3 325 ton, długości 104,21 m, szerokości 13,74 m i zanurzeniu 4,95 m. Napędzają go dwa silniki wysokoprężne o mocy 4 800 KM każdy. Prędkość ekonomiczna wynosi 17 węzłów, zasięg 6 000 mil morskich a autonomiczność 30 dni. Załoga i ekipy naukowe to 76 osób. Podstawową wadą jednostki był Bral wzmocnień lodowych.

<sup>19</sup> *Jidi* zbudowany został w fińskiej stoczni Rauma Shipyard w 1971 roku. Kadłub otrzymał wzmocnienia lodowe klasy 1A. Chiny nabyły jednostkę w 1985 roku i kosztem 7,5 mln juanów przebudowały na polarny statek zaopatrzeniowo – badawczy. Dziewiczą podróż do Antarktyki odbył on w 1986. Później żeglował na południe jeszcze pięciokrotnie. Wycofano go ze służby w 1994 roku. Wyporność pełna 15 146 ton, długość 152,4 m, szerokość 20,0 m, zanurzenie 7.6 m. Silnik wysokoprężny o mocy 8 300 KM, prędkość ekonomiczna 15,1 węzła, zasięg 15 000 mil orskich, autonomiczność 100 dni, załoga i personel badawczy 126 osób.

Morskie złoża surowców i nowe szlaki żeglugowe. Chińska Republika Ludowa wobec problemów Arktyki

Tabela 7. Podstawowe dane taktyczno-techniczne chińskiego statku polarnego Xuelong

Budowa	1983 - Ukraina
Klasa lodowa	B1
Wyporność pełna [tony]	21 025
Długość [m]	167,0
Szerokość [m]	22,6
Zanurzenie [m]	9,0
Napęd główny	Silniki wysokoprężne o mocy 13 200 KM
Prędkość maksymalna	18 węzłów
Zasięg [mile morskie]	12 000
Nośność [tony]	10 225
Wyposażenie lotnicze	Hangar i dwa śmigłowce
Załoga okrętowa i ekipy badawcze	128 osób
Możliwość kruszenia lodu o grubości do 1,1 , ze stałą prędkością 1,5 węzła	

Źródło: Opracowanie własne

By uzyskać instytucjonalny wpływ na rozwój sytuacji w Arktyce Chińska Republika Ludowa w 2007 roku wysłała obserwatorów na sesję Rady Arktycznej, a w roku 2008 uzyskała w tej organizacji status obserwatora (jako pierwsze „niearktyczne” państwo pozaeuropejskie). Rada Arktyczna<sup>20</sup> jest co prawda raczej międzyrządowym forum dyskusyjnym niż organizacją o możliwościach egzekucyjnych, ale poprzez formułowanie zaleceń i sporządzanie ekspertyz może ona wywierać pewien wpływ na politykę państw. Chiny uznały więc, że obecność w Radzie służy ich interesom.

<sup>20</sup> Pierwszym krokiem do powołania Rady Arktycznej było podpisanie w roku 1991 przez : Kanadę, Rosję, Norwegię, Danię, Islandię, Stany Zjednoczone, Szwecję i Finlandię Arktycznej Strategii Ochrony Środowiska (Arctic Environmental Protection Strategy, AEPS, pełny tekst: [http://arctic-council.npolar.no/Archives/AEPS%20Docs/artic\\_environment.pdf](http://arctic-council.npolar.no/Archives/AEPS%20Docs/artic_environment.pdf)). Rada formalnie ustanowiona została w w996 roku na mocy deklaracji z Ottawy (Ottawa Declaration, pełny tekst: <http://www.international.gc.ca/polar-polaire/ottdec-decote.aspx?lang=en>). W skład Rady Arktycznej wchodzi na prawach członków: Kanada, Dania, Finlandia, Islandia, Norwegia, Rosja, Szwecja i Stany Zjednoczone, a na prawach obserwatorów Chińska Republika Ludowa, Francja, Niemcy, Włochy, Republika Korei, Holandia, Polska, Hiszpania i Wielka Brytania.

## PODSUMOWANIE

Chińska Republika Ludowa ze względu na uwarunkowania geograficzne i geostrategiczne, polityczne i ekonomiczne z olbrzymią uwagą, ale również z zachowaniem pozorów dystansu, obserwuje oraz analizuje rozwój sytuacji w Arktyce wywołany ociepleniem klimatu i cofaniem się polarnych lodów. Państwo Środka zainteresowane jest przy tym skorzystaniem z obu następstw opisywanego procesu: pragnie mianowicie uzyskać zarówno dostęp do surowców (przede wszystkim energetycznych) obszarów borealnych jak i możliwość wykorzystywania nowych arterii żeglugowych. Owe dwa wymiary chińskiej zainteresowania Arktyką należy jednak traktować łącznie, choć podejście do nich w relacjach multilateralnych i bilateralnych z innymi uczestnikami „arktycznej rozgrywki” nie będzie takie same.

Jak już zauważono aktualnym celem polityki chińskiej jest uzyskanie pewnych koncesji w Arktyce, nie zaś rozciągnięcie swojej suwerenności na część tego obszaru. Logicznym wydaje się więc scenariusz, w którym Chiny (stały członek Rady Bezpieczeństwa) zagadnienia owe, w swej polityce zewnętrznej, połączą, czyniąc atut z braku roszczeń terytorialnych. Może to na przykład przybrać formę chińskiego poparcia dla aspiracji innych państw arktycznych w zakresie wyznaczenia granic Wyłączonej Strefy Ekonomicznej (mimo że na pierwszy rzut oka wydawać by się mogło, iż „sektorowy” podział Arktyki nie służy interesom Państwa Środka) w zamian jednak za specjalne potraktowanie chińskich koncernów energetycznych lub firm żeglugowych. Owe łączenie relatywnie dużego znaczenia na arenie międzynarodowej z próbami uzyskania szczególnych uprawnień w Arktyce (drogą porozumień bilateralnych z państwami arktycznymi) wydaje się najbardziej prawdopodobnym kierunkiem chińskiej polityki w stosunku do obszarów północnych.

Równocześnie, aby uzyskać legitymację do wypowiedzania się i zajmowania stanowiska w sprawach Arktyki, Chińska Republika Ludowa z dużą konsekwencją realizuje program badań naukowych oraz uzyskała formalną pozycję w forum międzyrządowym – Radzie Arktycznej. Obserwatorzy podkreślają przy tym, że chińska obecność a Arktyce, choć ustępuje zaangażowaniu innych podmiotów jest przemyślana i utrzymana (jak można mniemać celowo) na poziomie nie antagonizującym innych podmiotów zaangażowanych „na szczycie globu”. Logicznym wydaje się więc scenariusz, w którym Chiny (stały członek Rady Bezpieczeństwa) zagadnienia owe, w swej polityce zewnętrznej, połączą, czyniąc atut z braku roszczeń terytorialnych. Chiny są przy tym w stosunkowo dobrej sytuacji by taką politykę uprawiać, gdyż ich relacje dwustronne z państwami arktycznymi są co najmniej poprawne,

a z niektórymi – jak na przykład z Federacją Rosyjską – przybliżają się do stanu strategicznego partnerstwa. Nie wydaje się przy tym by istotną przeszkodą w realizacji powyższej polityki wobec obszarów północnych był brak większego doświadczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej czy żeglugi w rejonach borealnych oraz brak floty arktycznych frachtowców. Biorąc pod uwagę tempo w jakim chińska gospodarka przyswaja nowe, w tym najbardziej zaawansowane technologie, jest to problem „technicznej” zaledwie natury<sup>21</sup>.

*Recenzent prof. dr hab. Andrzej Makowski*

#### ABSTRACT

### **MARITIME DEPOSITS OF NATURAL RESOURCES AND NEW SHIPPING ROUTES REPUBLIC OF CHINA IN FRONT OF THE ARCTIC PROBLEMS**

The phenomenon of moving back of ice in the Arctic brings e.g. new challenges for the global market for crude oil and natural gas. Climate change in the area of Polar circle provides access to new deposits of raw materials on one hand and opens a road from Europe and America to East Asia by the Arctic sea on the other. In the article there was shown the importance of these processes for China, which regards them as an opportunity both to gain access to new deposits, and lower export costs using shorter maritime lanes not controlled by the US.

---

<sup>21</sup> Tezę tę potwierdza na przykład fakt, iż przemysł stoczniowy Chińskiej Republiki Ludowej zajmuje obecnie drugie miejsce na świecie (po Republice Korei) z portfelem zamówień wynoszącym około 30-35% całości światowych zamówień na statki nowe. Dysponując takim potencjałem i rezerwami walutowymi pozyskanie technologii jednostek „arktycznych” i ich szybka budowa w ilości adekwatnej do potrzeb jest jedynie kwestią – w przypadku zaistnienia takiej konieczności – niedługiego czasu.



Andrzej MAKOWSKI

## MARYNARKA WOJENNA RP – CO DALEJ ? (PRZYCZYNEK DO DYSKUSJI)

### STRESZCZENIE

W swoim założeniu artykuł stanowi przyczynek do dyskusji o aktualnym stanie i przyszłości Marynarki Wojennej RP. Przedstawiono w nim nie tylko grzechy główne popełnione w ostatnich latach przez polityków i wojskowych w odniesieniu do morskiego rodzaju sił zbrojnych, ale również zaproponowano i umotywowano działania, które powinny stanowić podstawę dla sanacji marynarki wojennej.

\*\*\*

*Punktem wyjścia do rozważań o aktualnym stanie świata musi być refleksja, że to flota świat odkryła, nazwała, zorganizowała i utrzymywała w stanie względnego ładu. Obecnie w czasach globalizacji, wyrażającej się swobodnym przepływem idei, ludzi, towarów i kapitału, ta ostatnia funkcja – utrzymanie światowego porządku nabiera szczególnego i pierwszorzędного znaczenia.*

*kmdr por. rez. Maciej Janiak<sup>1</sup>*

Rok 2008, oprócz obchodzonego skromnie 90. rocznicy powstania Marynarki Polskiej (nie tylko wojennej), postawił pytanie o przyszłość tego rodzaju Sił Zbrojnych RP. Odbyły się liczne okolicznościowe konferencje, wywiady, co ważne, ukazujące „mizериę” istniejącego stanu rzeczy w sposób kompetentny i wyważony. Również telewizja (najczęściej komercyjna) wysyła od czasu do czasu sygnały, wskazujące na degradację techniczną i brak perspektyw rozwojowych MW RP. Po-

---

<sup>1</sup> Cytat pochodzi z opracowania: M. Janiak, *Marynarka Wojenna w polskich realiach*, s. 9, (maszynopis w posiadaniu autora).



wyższa sytuacja powtarza się co jakiś czas, szczególnie przy okazji określonych „świąt”, bądź rocznic, także konferencji naukowych, problem jednak pozostaje nadal nie rozwiązany, a czas ucieka.

Podkreślić należy z całą mocą, że od roku 1991 nie powstał żaden plan dostosowania MW RP do nowej sytuacji geopolitycznej Polski<sup>2</sup>, chociaż istniały dokumenty normatywne, które określały docelową sytuację strategiczną naszego kraju i włączenie go do polityczno - wojskowych struktur Zachodu. Prezentowane społeczeństwu plany rozwoju SZ RP w tym MW nie spełniały tego warunku. Zawarte w nich oficjalne sformułowania służyły jedynie utrzymaniu pogodnego nastroju oraz jak sądzą stanowisk przez poszczególne wojskowe ekipy kierownicze, zaś dla specjalistów stanowiły wyraźny sygnał wejścia na „równię pochyłą”. Świadczyły również o zaniku „fermentu intelektualnego” w sztabach na korzyść „dworu”. W przypadku MW dodatkowe niebezpieczeństwo stanowiła doświadczana przez lata bliskość NATO i znajomość jego „zwyczajów”, a co za tym idzie wiara, że jakoś sobie poradzimy. Nikt chyba nie zwrócił uwagi, a mówili o tym koledzy z ówczesnej Bundesmarine<sup>3</sup>, że NATO, to inna filozofia działania i inne myślenie w zakresie planów rozwojowych i kooperacji między państwami<sup>4</sup>. Mało tego okazało się, że nikt do dnia dzisiejszego nie potrzebuje żadnego wsparcia intelektualnego, wystarczy wyjechać za granicę, coś zobaczyć, podpatrzeć i realizować (oczywiście z odpowiednim PR), nie zważając na geografię, geopolitykę i inne niepotrzebne drobiazgi<sup>5</sup>. W tej sytuacji nadużywany slogan: *ciągłość, cierpliwość i tradycja*, miał się nijak do rzeczywistości, gdy każda zmiana na stanowisku kierowniczym kończyła się przysłowiową komendą: *rąbać cumy* lub bardziej muzycznie *da capo al fine*.

Druga uwaga o zasadniczym znaczeniu, to koszty budowy i utrzymania MW. Nie jest to problem wyłącznie polski, większość marynarek wojennych państw średniej wielkości stoi dzisiaj przed dylematem jakości technicznej i efektywności bojowej swoich sił morskich, a także utratą wiarygodności sojuszniczej. W sytuacji

<sup>2</sup> Nie chodzi tutaj o kolejne „koncepty rozwoju” czy „plany rozwoju do roku...”, gdyż te można uznać za działalność typową dla wojskowego *wishful thinking*.

<sup>3</sup> Od 2000 r. Deutsche Marine.

<sup>4</sup> Świadczy o tym obecny stan polskiego przemysłu obronnego, jego ratunek w obecnym kształcie wydaje się mocno wątpliwy, natomiast w zmienionym, europejskim wariantcie mógłby liczyć na dalsze funkcjonowanie, chociaż w zmienionym kształcie. Stosowana obecnie zasada „wszystko albo nic”, przy braku wsparciu jego konkretnych działań przez rząd, nie napawa optymizmem.

<sup>5</sup> Żeby nie powoływać się na mocarstwa morskie, taki ośrodek pod nazwą *Sea Power Centre* posiada w Cannberze Królewska Marynarka Australijska, który co roku wydaje wiele publi-

rosnących kosztów nowych technologii, jedynym racjonalnym rozwiązaniem wydaje się zacieśnienie współpracy międzypaństwowej w dziedzinie projektowania i budowy okrętów, a także specjalizacja w ramach Sojuszu, w UE mamy przykłady takiej kooperacji w przemyśle lotniczym jak i stoczniowym, słodką tajemnicą jest tutaj brak naszego kraju choćby w programie *Leadership 2015*, natomiast przykładem specjalizacji w ramach NATO są np. siły morskie Belgii (obrona przeciwninowa). Wniosek dla MW RP jest tutaj jeden, **w obecnej i perspektywicznej sytuacji finansowej państwa budowanie marynarki na „wzór i podobieństwo” dużych flot, jest nie do przyjęcia i niemożliwe do realizacji.**

Trzecia ważna uwaga odnosi się do czasu realizacji projektów modernizacyjnych MW. Praktyka pokazuje tutaj w sposób bezwzględny, że od przyjęcia planu do jego realizacji mija zazwyczaj 10 lat, biorąc pod uwagę proces planistyczny i inne nieoczekiwane zdarzenia, trzeba brać pod uwagę okres do 15 lat, nie trzeba rozwijać tutaj zagadnienia, co taki okres czasu znaczy dla polityka czy opinii społecznej.

Pora przejść do pytania, kto odpowiada za istniejący stan rzeczy i udzielić salomonowej odpowiedzi, że my wszyscy, gdyż żadna z ekip rządowych, posłowie i senatorowie poszczególnych kadencji (Sejmowa Komisja Obrony), a już zwłaszcza wojskowi (od Sztabu Generalnego po Dowództwo Marynarki), poza małymi wyjątkami, nie byli zainteresowani tymi problemami (zawsze są jakieś ważniejsze sprawy bieżące).

Uwzględniając aktualne tendencje związane z procesem globalizacji, należy przewidywać rosące znaczenie handlu morskiego oraz eksploatacji i eksploracji zasobów morza, co gwarantuje istnienie oraz funkcjonowanie małych i średnich sił morskich. Warto zastanowić się, gdzie jest miejsce dla naszej marynarki w tym „systemie”. Obecnie jest ona jednak często postrzegana jako dodatkowe i „specjalne” obciążenie budżetu państwa z tytułu kosztów, które generuje.

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

---

kacji i ekspertyz pod nazwami *Papers in Australia Maritime Affairs* oraz *Semaphore*, a także

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, stąd też konieczność współpracy międzynarodowej w ramach NATO, a jeszcze bardziej w ramach rozwiązań funkcjonujących w UE.

Dotychczasowe własne doświadczenia wskazują, że w przypadku budowy pojedynczych okrętów i małych serii okrętów o niewielkiej wyporności nie możemy oczekiwać dużych oszczędności. Dla naszej marynarki nawet koszt **jednej** korwety jest „zbyt duży”, zwłaszcza przy wadliwej organizacji procesu technologicznego i niskiej wydajności pracy. W tym miejscu warto postawić retoryczne pytanie: dlaczego nie podjęto budowy korwety „Gawron” wspólnie z Niemcami, jest to ich projekt K-130? Drugie z retorycznych pytań brzmi: dlaczego funkcjonuje Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, w swoim obecnym kształcie i jaki jest sens jej utrzymywania w ogóle? Przynajmniej dwie stocznie remontowe w Trójmieście wyprzedzają ją o przysłowiowe „lata świetlne”. Pytania te należy postawić politykom nie marynarzom.

**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<sup>6</sup>. **MW RP musi „wiedzieć” po co jest**, gdyż odpowiedź na to pytanie określa jej doktrynę, kieruje polityką zakupów, motywuje personel i przekonuje rząd do ponoszonych wydatków<sup>7</sup>.

---

książki z dziedziny teorii sił morskich i polityki morskiej państwa.

<sup>6</sup> Zob. A. Piskozub, *Polska morska. Czyn XX wieku*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986.

<sup>7</sup> 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, przy okazji warto porównać na stronie internetowej „objętość” zadań operacyjnych MW RP do zadań wykonywanych w układzie sojuszniczym (14:5).

Po tym przydługim wstępie pora na zasadnicze postulaty, co należy zrobić aby zmienić sytuację w MW RP? Wydaje się, że istota sprawy sprowadza się do trzech zagadnień:

1. **Audyt kadrowy (stanowiska kierownicze i sztabowe).**
2. **Przyjęcie planu rozbudowy i modernizacji MW RP.**
3. **Realizacja i bieżące korekty planu.**

W odniesieniu do punktu pierwszego sprawa jest natury delikatnej i skomplikowanej i zdaniem autora, niemożliwa do przeprowadzenia w obecnych warunkach. Nie wiadomo zresztą, kto miałby go przeprowadzać i według jakich kryteriów (najlepiej niezależna firma audytorska z zewnątrz)<sup>8</sup>. Jednak warto zaznaczyć, że polityka kadrowa ostatnich 20 lat nie była „wysokich lotów”. Obserwowane obecnie zjawiska (nie tylko w MW) nie napawają również optymizmem<sup>9</sup>. Biorąc pod uwagę „biblijne sugestie”, trzeba to będzie po prostu przecierpieć.

Punkt drugi wymaga przede wszystkim analizy geopolitycznej i prognozy zagrożeń w horyzoncie czasowym 20 lat, określenia strategii państwa i roli sił morskich w ich realizacji, co da nam odpowiedź na pytanie: po co nam MW oraz pozwoli po raz pierwszy w historii „wyartykułować” doktrynę morską. W tym punkcie należy uwzględnić nasze zobowiązania sojusznicze w NATO oraz w ramach SZ UE. Wszystkie te dane pozwolą określić docelowy kształt MW RP, przyjęcie lub rezygnację z określonych zadań w ramach międzynarodowych sił morskich. Zwrócić należy tutaj uwagę na fakt, że w obecnych, a i przyszłych warunkach porządku międzynarodowego, floty wojenne będą wypełniać częściej zadania policyjne i dyplomatyczne niż sensu stricto – bojowe, dla których są budowane. Ważne by uwzględnić również specyfikę Morza Bałtyckiego i przyszłe rejony ekspedycyjne, a także tendencje występujące w światowym budownictwie okrętowym..

W przypadku „orientacji” na zadania policyjno - dyplomatyczne, bardziej przydatne byłyby okręty nawodne „typu”<sup>10</sup> OPV (Offshore Patrol Vessels) jako platformy do sukcesywnej modernizacji (2-3), podczas 30-40.letniej służby. Nie sądzę

---

<sup>8</sup> W historii SZ RP po roku 1989 jest mi znany tylko jeden przypadek takiej „pracy” wykonanej przez RAND i IABG Spółka z o. o., *Polska polityka obronna oraz struktury Sił Zbrojnych RP w warunkach rozszerzenia NATO*, Warszawa 1997, s. 114.

<sup>9</sup> Chodzi o wykorzystanie oficerów ze „średnim” stażem, którzy przeszli praktykę na konkretnych stanowiskach w sztabach i dowództwach NATO. Kształcenie w akademiach wojskowych za granicą podchorążych uważam za nieporozumienie i syndrom „Trzeciego Świata”.

<sup>10</sup> Jest to pewna sugestia nazwy, z powodu braku polskiego odpowiednika. Charakterystyka taktyczno - techniczna takiego okrętu wymagałaby szerokich prac studyjnych.

by właściwa była całkowita rezygnacja przy tej opcji z okrętów podwodnych, na korzyść sił trałowo – minowych i lotnictwa rozpoznawczego oraz ZOP. Wydaje się, że liczba od 6 do 8 okrętów OPV byłaby do przyjęcia. Za utrzymaniem okrętów podwodnych przemawia fakt, że w każdym z przyjmowanych wariantów stanowią one najlepszy środek odstraszania w warunkach Morza Bałtyckiego.

W przypadku „orientacji” na zadania czysto wojenne w regionie Bałtyku priorytet uzyskują: okręt podwodny, lotnictwo uderzeniowe<sup>11</sup>, broń minowa. Dodatkowym, niezwykle istotnym elementem w tej sytuacji, pozostaje obrona i utrzymanie baz morskich, bez których niemożliwa staje się działalność operacyjna marynarki wojennej. W tym wariancie, również dywizjony raketowe artylerii nadbrzeżnej znajdują uzasadnienie dla swojego istnienia oraz małe jednostki raketowe.

Zwrócić również należy uwagę na brak w składzie MW RP środków transportowych dla wojsk lądowych i „prawdziwych” okrętów zaopatrzeniowych, a nie są to jednostki o skomplikowanej konstrukcji i eksploatacji. Warto zastanowić się nad tą sprawą w ramach specjalizacji w ramach NATO czy UE. Pierwsze próby takich rozwiązań (niezbyt udane) były prezentowane po roku 2000 podczas kolejnych „Balt Military Expo”.

Należy również podkreślić, że 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 w sytuacjach kryzysowych, w tym również, w zwalczaniu piractwa<sup>12</sup>.

Realizacja punktu trzeciego jest możliwa w sytuacji posiadania odpowiednich środków finansowych. Należy tutaj rozważyć w korelacji z punktem drugim trzy plany: optymistyczny, pesymistyczny i uśredniony. Obserwowane od lat dotacje przyznawane MW RP, były żenująco niskie, stanowiły budżet przetrwania i to ze znakiem zapytania (realizowano tylko niezbędne remonty). Wydaje się, że w polskich warunkach powinny one wynosić minimum 10 - 12% środków MON, w innej sytuacji możemy mówić tylko o „marynarce symbolicznej”, która dla ochrony i obrony interesów państwa nie ma większego znaczenia. Oczywiście budowa nowych jednostek powinna być ujęta w planie rządowym, podobnie jak zakup samolotów F-16. Przykład Grecji i Turcji w NATO wskazuje, że nawet wśród sojuszników

<sup>11</sup> W polskich realiach możliwe byłoby wykorzystanie w najbliższej przyszłości, jedynie sprzętu Sił Powietrznych.

<sup>12</sup> Polecam tutaj szczególnie artykuł: M. Mikiel, „Marynarka Wojenna w polskich realiach XXI wieku”, w: *Morza Statki i Okręty* 2008, nr 10, s. 22-26.

zdarzają się nieporozumienia. Na Bałtyku mamy dwa „newralgiczne” obszary, strefę sporną wokół Bornholmu (Dania) i rozgraniczenie obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej (RFN), zawarta w ubiegłym roku umowa w sprawie Cieśniny Pilawskiej, budzi mieszane uczucia z prawnomiędzynarodowego punktu widzenia.

Istotny dla tego punktu jest problem zarządzania zasobami (administrowania), które marynarka otrzymuje. Wydaje się, że wielkość morskiej biurokracji jest zaskakująco duża, w porównaniu do pionu operacyjnego. Nie chcę mówić tutaj o kolejnej reorganizacji sztabów „pod kolegów”, ale o dokładnym i przemyślanym rozdzieleniu dwóch filarów działalności: zarządzająco-szkoleniowej i operacyjnej. Ewenementem na skalę światową jest też logistyka morska w Bydgoszczy, sądzę że nie obniza to kosztów funkcjonowania MW (przynajmniej na razie).

Mówiąc o finansach i oszczędnościach istotny wydaje się problem modernizacji okrętów t. „Tarantul”. Jest to typowy przykład utrzymywania kosztownej zabawki, która ma się nijak do pozostałej części sił uderzeniowych MW, nie wyposażonej w zintegrowany system dowodzenia, bez odpowiedniej łączności, tzw. ślepy bokser, być może stoją za tym faktem jakieś „wyższe cele”. Również utrzymywanie dwóch fregat OHP, jeśli nie wynika to ze zobowiązań sojuszniczych, w relacji koszt - efekt nie daje się uzasadnić. Dotyczy to również OOP t. Kobben. Nie chodzi tutaj o natychmiastowe wycofanie tych okrętów ze służby, ale określenie ile można je jeszcze eksploatować (bezpieczeństwo, opłacalność) i czym zastąpić w przyszłości.

Wniosek wynikający z punktu trzeciego jest jeden, dysponując ograniczonymi środkami finansowymi, należy prowadzić maksymalnie oszczędną gospodarkę nimi, przy założeniu, że oszczędności są czynione we właściwych sektorach. Oszczędzając na szkoleniu doprowadziliśmy do sytuacji, że przeciętny żeglarz z południa Polski spędza więcej czasu w morzu rocznie niż oficer okrętu uderzeniowego. Taka sytuacja będzie miała zapewne swoje efekty w przyszłości, będą się bać morza nie mówiąc już o jakości „rzemiosła”<sup>13</sup>. Przechodząc na uzawodowienie wojska nie uwzględniono również zakupu trenerów lub ich wykorzystania w krajach sojuszniczych. Nadal otwarty pozostaje więc problem szkolenia i doskonalenia umiejętności, albo praktyka morska „na żywym organizmie” wsparta w bazie trenerem, albo nic, czyli wykorzystanie kilkunastu (kilkudziesięciu) procent możliwości sprzętu w realnych warunkach. Bardziej istotne wydaje się dla oszczędności

---

<sup>13</sup> Stare morskie porzekadło mówi, że okręty w porcie rdzewieją, a ich załogi schodzą na psy. Powstało jeszcze w okresie flot żaglowych, kiedy okręty w porcie butwiały, przytoczona wersja odnosi się już do wieku pary.

tw. podejście systemowe w budowie platform nosicieli i zakupie uzbrojenia, które w MW RP nie znalazło do tej pory zrozumienia<sup>14</sup>.

Można zatem stwierdzić, że lista przedstawionych problemów jest spora, ale są to problemy do rozwiązania, oczywiście nie natychmiastowego, czy też w przeciągu najbliższych 4-5 lat. Warunek jest tylko jeden, określenie potrzeb i stabilna polityka władz państwa w odniesieniu do MW RP, niezależnie od opcji politycznej sprawującej władzę, poprzez odpowiednią ustawę sejmową. Można nawet stwierdzić, że finanse są tutaj bardzo ważne ale nie pierwszoplanowe. Właśnie ten pierwszy czynnik zadecyduje, czy MW RP „utrzyma się na wodzie”, a jej 100. rocznicę powstania będziemy obchodzić na morzu, czy też w brzegowym pododdziale chemicznym bądź łączności. Należy również unikać „chciejstwa” w odniesieniu do procesów planistycznych (w historii MW zrealizowano zaledwie jeden plan i to nie w całości)<sup>15</sup>. Musimy pamiętać, że jesteśmy państwem na dorobku, z jednym z niższych PKB *per capita* w UE, nie wspominając już o innych problemach globalnych i społeczno – gospodarczych<sup>16</sup>, a zatem *realia Panowie, realia!*

*Recenzent dr hab. Mariusz Zieliński, prof. nadzw. AMW*

#### ABSTRACT

### THE POLISH NAVY – WHAT IS NEXT? CONTRIBUTION IN DISCUSSION

In its assumption the article is a contribution to a discussion about the current and future state of the Polish Navy. It contains not only the sins committed in recent years by politicians and military in respect of maritime nature of the armed forces, but also gives reasons for activities, which should form the basis for healing the Navy.

---

<sup>14</sup> Jako przykład może posłużyć uzbrojenie rakietowe. Okręty konstrukcji radzieckiej, P-21 i P-22; OHP – rakiety Harpoon; jednostki t. „Grom” – RBS-15; planowany jest zakup nowych rakiet w Norwegii dla jednostki brzegowej. Retoryczne w tej sytuacji pozostaje pytanie o koszty obsługi logistycznej.

<sup>15</sup> Zob. J. Przybylski, 90 lat polskiej marynarki, plany i rzeczywistość, [w]: J.K. Sawicki, *Marynarka Polska (1918-2008)*, tom I, zbiór studiów, Akademia Morska, Gdynia 2009, s. 48-73.

<sup>16</sup> Zob. J.E. Stiglitz, *Ekonomia sektora publicznego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, szczególnie rozdział 13, „Obrona narodowa i technika”, s. 396-419.