

Tomasz SZUBRYCHT¹

TRANSPORT MORSKI – EKONOMICZNE WYMIARY WSPÓŁCZESNYCH ZAGROŻEŃ ASYMETRYCZNYCH

Akty terroru morskiego oraz piractwo morskie powodują istotne zakłócenia w światowej żegludze morskiej, które z kolei generują znaczne straty zarówno w sferze materialnej jak i niematerialnej. Jednak wymiaru ekonomicznego tych zagrożeń nie można sprowadzić jedynie do kosztów bezpośrednich, które jakkolwiek istotne są kilkukrotnie niższe niż koszty pośrednie generowane przez te zagrożenia. Realizacja przyjętych konwencji, wprowadzanie nowych systemów zwiększających bezpieczeństwo czy wyposażenia portów i jednostek pływających, pociąga za sobą znaczne nakłady finansowe, które z kolei wiąże ze wzrostem kosztów transportu.

W artykule zawarto analizę przyczynowo-skutkową wpływu współczesnych zagrożeń asymetrycznych na ekonomiczne wymiary transportu morskiego.

MARITIME TRANSPORT – ECONOMICAL ASPECTS OF ASYMMETRIC THREATS

The asymmetric threats (piracy and maritime terrorism) have an important impact on security of modern shipping. These threats are the main reason of disturbances in goods' flow on shipping routes all over the world. The piracy and terrorism generate additional costs for the world shipping industry. It is very difficult to determine which additional costs are created by these asymmetric threats.

The paper presents not only different aspects of costs analyze (economical and non economical) which result from piracy and maritime terrorism but also describe the costs of counteraction to piracy and maritime terrorism on the world community.

1. WPROWADZENIE

W zglobalizowanym świecie transport morski systematycznie umacnia swoją dominującą pozycję w światowej i regionalnej wymianie gospodarczej. Dla wielu państw stanowi on tę gałąź transportu, która umożliwia im włączenie się do światowej wymiany gospodarczej. Z oczywistych względów krajami tymi są państwa wyspiarskie. W 2009 roku

¹ Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich, 81-103 Gdynia; Śmidowicza 69, Tel. 58 626 25 30, Fax +58 626 2802, E-mail tszubrycht@interia.pl

drogą morską przewieziono prawie 8 mld ton towarów, a co więcej, corocznie zaobserwować można 3-4% wzrost wielkości tych przewozów. Nie tylko jednak wielkość przewozów, ale ich struktura i niskie koszty są zasadniczymi wyznacznikami roli i znaczenia tej gałęzi transportu we współczesnym świecie. Przewóz surowców energetycznych (ropy naftowej, gazu ziemnego i produktów ropopochodnych) sprawia, że żegluga morska jest kluczowym elementem gospodarek większości państw na świecie, którego nie można pomijać w rozważaniach z zakresu bezpieczeństwa energetycznego wielu państw (np. Australii, Chin, Niemiec, Francji, USA czy Włoch).

Potwierdzeniem znaczenia przewozów morskich dla szeroko pojmowanego bezpieczeństwa mogą być doświadczenia ostatniej wojny, kiedy to działania niemieckich okrętów podwodnych na atlantyckich szlakach transportowych sprawiły, że utrzymanie ciągłości dostaw stało się kluczowe dla przetrwania i kontynuowania wysiłku militarnego przez Wielką Brytanię. Warto również wspomnieć o ekonomicznych skutkach dla naszego globu, jakie pociągnęło za sobą czasowe wyłączenie z żeglugi Kanału Sueskiego po wojnie egipsko-izraelskiej w 1967 roku.

Analizy roli i znaczenia transportu morskiego we współczesnym świecie, nie można zawęzić jedynie do państw nadbrzeżnych czyli takich, które posiadają dostęp do morza. Wiele państw śródlądowych jest również żywotnie zainteresowanych w zapewnieniu bezpieczeństwa i płynności przewozów morskich. Nie wynika to jedynie z faktu ich uzależnienia od tranzytu towarów drogą morską, ale z tego, iż część z nich posiada znaczący potencjał żeglugowy (np. Austria, Szwajcaria czy Węgry).

Problematyka bezpieczeństwa żeglugi ma jeszcze inny wielonarodowy wymiar, a mianowicie współczesną żeglugę morską trudno jest rozpatrywać przez pryzmat narodowy. Jak należy traktować statek, który pływa pod banderą Panamy, jest własnością armatora niemieckiego, którego firma żeglugowa zarejestrowana jest na Cyprze, przewozi towary będące własnością podmiotów z kilkunastu krajów, a jego obsadę stanowi wielonarodowa załoga. Sytuacja taka dobitnie obrazuje zachodzące w żegludze morskiej procesy globalizacyjne.

Wielu analityków określa transport morski jako „miękkie podbrzusze” zglobalizowanego świata, które podatne jest na różne formy działalności pozaprawnej.

2. ASYMETRYCZNE ZAGROŻENIA DLA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI

Sfera bezpieczeństwa nie toleruje „pustki”. Należy pamiętać o tym, że z chwilą rozpadu dwubiegunowego świata, znacznemu zmniejszeniu uległo prawdopodobieństwo wybuchu konfliktu globalnego. Jednocześnie na znaczeniu „zyskały” zagrożenia pozamilitarne, do których zaliczyć należy terroryzm, zorganizowaną przestępczość, piractwo i zbrojne napady na statki, nielegalną emigrację oraz proliferację broni masowego rażenia. Współcześnie to właśnie one stanowią największe zagrożenia dla bezpieczeństwa i płynności globalnej wymiany towarowej drogą morską. Dowodem na potwierdzenie powyższego twierdzenia jest choćby stopień zaangażowania się społeczności międzynarodowej w działania antypirackie u wybrzeży Somalii. Na wodach Zatoki Adenkiej i u wybrzeży Somalii od kilku lat systematyczne działania prowadzi kilkadziesiąt okrętów i samolotów z kilkunastu krajów. „Egzotyczność” współpracy sił morskich w tym rejonie wynika między innymi z faktu, iż okręty z takich państw jak Australia, Chiny, Francja, Irak, Indie, Japonia, Malesja, Rosja, Szwecja czy USA prowadzą

wspólne działania w ramach wielonarodowych zespołów okrętów. Trudno wyobrazić sobie zgodną współpracę wymienionych państw w innej dziedzinie i w innym rejonie świata.

Oczywiście nie wszystkie z wymienionych powyżej zagrożeń asymetrycznych mają jednakowy wpływ na bezpieczeństwo przewozów drogą morską. Wśród analityków zajmujących się problematyką bezpieczeństwa morskiego panuje zgodna opinia, iż największy wpływ na światowe przewozy drogą morską mają trzy z nich, a mianowicie: terroryzm, piractwo i zbrojne napady na statki.

W niniejszym artykule rozpatrywane będą ekonomiczne skutki dwu z nich. Wynika to z faktu, iż mimo jednoznacznego rozróżnienia w prawie międzynarodowym takich pojęć jak piractwo i zbrojne napady na statki², przy uwzględnianiu ekonomicznych skutków tych aktów, istniejące rozróżnienie prawne nie mają praktycznego wpływu na generowane przez nie koszty i straty dla żeglugi. Dlatego też w niniejszej publikacji, w każdym przypadku, gdy będzie mowa o piractwie należy pamiętać, iż chodzi zarówno o akty piractwa jak i zbrojne napady na statki.

Oczywiście poziom zagrożenia pozaprawną działalnością na akwenach morskich cechuje się różnym rozkładem geograficznym oraz intensywnością występowania. Do akwenów, na których występuje największe prawdopodobieństwo zaistnienia aktów piractwa zaliczyć należy: wody wokół Nigerii, Zatokę Adeńską, wody oblewające Somalię, Indie, Bangladesz, Cieśninę Malakka oraz Karaiby. W przypadku zagrożeń terrorystycznych o wiele trudniej jest jednoznacznie wskazać te akweny, na których występuje największe prawdopodobieństwo ich występowania. Co więcej, w odniesieniu do analizowanych zagrożeń asymetrycznych nie można również przyjąć założenia, że jakiś akwen wolny jest od tych zagrożeń. Okazuje się, że nawet na Bałtyku (akwenie uznawanym za wody wewnętrzne Unii Europejskiej) w lipcu ubiegłego roku miał miejsce akt piractwa. Wymusza to podjęcie działań dla zapewnienia efektywnego zabezpieczenia „wszędzie, przed każdym i wszystkich”, co nie jest zadaniem łatwym.

3. CHARAKTERYSTYKA KOSZTÓW I STRAT GENEROWANYCH PRZEZ POZAPRAWNE FORMY DZIAŁANIA NA MORZU

Płynność przewozów morskich jest wypadkową trzech współzależnych, ale posiadających odmienną specyfikę składowych. Już pobieżna analiza łańcucha przewozów drogą morską wskazuje, iż tymi składowymi są jednostki pływające, porty i terminale oraz tory wodne i trasy żeglugowe. Trudno jednoznacznie wskazać, która z tych składowych stanowi kluczowy element dla zachowania płynności globalnego transportu morskiego. Można jednak wyróżnić trasy żeglugowe i porty o globalnym lub regionalnym znaczeniu dla żeglugi morskiej. Często w tym kontekście pojawia się określenie węzłów żeglugowych³. Za globalne węzły żeglugowe uznaje się: Kanał Sueski, Kanał Panamski, Cieśniny Bosfor, Dardanele, Gibraltar, Malakka, Bab-al Mandab i Ormuz. Oczywiście

² Zgodnie z obowiązującym przepisami prawa międzynarodowego zasadniczym rozróżnieniem pomiędzy aktem piractwa i zbrojnymi napadami na statki jest miejsce popełnienia aktu. Jeśli akt przestępczy popełniony zostaje poza wodami terytorialnymi państwa nadbrzeżnego uznaje się za piractwo, a w sytuacji gdy ma miejsce na wodach podległych jurysdykcji państwa nadbrzeżnego, to wówczas uznany zostaje za zbrojny napad na statek. Zob. Szubrycht T. [red.], *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, Gdynia, AMW 2008, s. 109-110 i s. 190.

³ Węzeł żeglugi to ograniczony akwen morski, na którym ze względu na istniejące uwarunkowania geograficzne, gospodarcze lub polityczne następuje duże zagęszczenie strumienia żeglugi. Zablokowanie lub ograniczenie płynności żeglugi w takim punkcie będzie miało znaczący wpływ na światową lub regionalną żeglugę morską.

każdy z akwenów morskich posiada własne regionalne węzły żeglugowe. Dla przykładu, na Morzu Bałtyckim za takie węzły uznać należy: Sund, Wielki Bełt, Kanał Kiloński, Cieśninę Sund, Kadet Roende, Bornholmsgate, rejon Wysp Alandzkich oraz rejon podejścia do Zatoki Botnickiej. Podobną systematykę odnośnie znaczenia dla żeglugi morskiej można zastosować również w odniesieniu do portów morskich i terminali. Trafną staje się więc uwaga, że istotny wpływ na wielkość potencjalnych strat, będą miały te pozaprawne formy działalności na morzu, które wymierzone są w światowe węzły żeglugowe oraz porty i terminale o największym przeładunku.

Oszacowanie potencjalnych czy rzeczywistych strat oraz kosztów powstałych na skutek aktów piractwa i terroryzmu morskiego jest złożonym problemem, a podawane wielkości mają jedynie charakter szacunkowy. Oczywiście istnieje możliwość różnorodnej ich klasyfikacji. Za jedną z najbardziej ogólnych należy uznać podział na koszty materialne (bezpośrednie i pośrednie) oraz niematerialne. Podkreślić należy, że w literaturze przedmiotu nie ma wiarygodnych i kompleksowych analiz tego problemu. Wątpliwości nie budzą jedynie podmioty, które narażane są na straty i ponoszenie dodatkowych kosztów wynikających z działalności piratów i terrorystów. Koszty tej pozaprawnej działalności na morzu ponoszą w pierwszym rzędzie:

- armatorzy;
- porty i terminale morskie;
- inne podmioty korzystające z usług przewozowych drogą morską;
- państwa zaangażowane w zwalczanie piractwa i terroryzmu morskiego;
- inne podmioty.

Przy szacowaniu kosztów i strat materialnych powodowanych przez te formy działalności pozaprawnej, pojawiają się istotne wątpliwości. Mimo istniejących rozbieżności

i kontrowersji w tym względzie, najczęściej do kosztów tych zalicza się:

- wzrostu stawek ubezpieczeniowych jednostek kontynuujących rejs w regionach o wysokim prawdopodobieństwie wystąpienia aktów piractwa i zagrożone terroryzmem morskim;
- wzrost kosztów eksploatacji statku wynikający z wydłużenia przejścia po zalecanych trasach;
- koszty wynikające z opóźnień w żegludze będących konsekwencją wydłużenie tras przejścia;
- konieczność poniesienia nakładów zwiększających poziom zabezpieczeń portów morskich i terminali oraz jednostek pływających;
- wzrost cen frachtu;
- koszty okupu za uwolnienie porwanej jednostki;
- koszty osobowe (konieczność wypłaty odszkodowań dla poszkodowanych członków załóg, dodatkowe uposażenia dla załóg wynikające z wydłużenia czasu przejścia morzem oraz specjalne dodatki za żeglugę w rejonach niebezpiecznych);
- koszty remontów uszkodzeń powstałych w wyniku aktu piractwa lub terroryzmu;
- niewymierne koszty wynikające z utraty reputacji „rzetelnego przewoźnika”;
- straty armatorów i podmiotów czarterujących wynikające z przetrzymywania porwanego statku przez piratów;
- straty wynikające z utraty opłat tranzytowych czy opłat portowych.

Do wymienionych powyżej kosztów należy doliczyć wydatki ponoszone przez poszczególne państwa lub inne podmioty wynikające z radykalnie wzrastającej obecności okrętów w rejonach generujących szczególnie duże zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi. Koszty te, jakkolwiek bardzo znaczne nie są uwzględniane przez wielu analityków.

Kosztów i strat będących wynikiem piractwa i terroryzmu morskiego nie można jednak sprowadzać jedynie do wymiaru ekonomicznego, gdyż istotne są również niewymierne koszty ludzkie (np. traumatyczne przejścia porwanych załóg statków, utraty życia lub zdrowia przez marynarzy zaatakowanych statków).

4. EKONOMICZNE SKUTKI DLA ŚWIATOWEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Wzrost prawdopodobieństwa zaistnienia ataków terrorystycznych oraz zwiększająca się liczba aktów piractwa sprawia, iż generowane straty i koszty będące efektem tych działań, z roku na rok stają się coraz wyższe. Ukazując skalę tych kosztów należy jeszcze raz podkreślić, iż zaprezentowane poniżej analizy mają jedynie charakter szacunkowy.

Wzrastające zagrożenie aktami terrorystycznymi wymierzonymi w szeroko rozumiana gospodarkę morską sprawiły, iż Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) w 2002 roku opracowała Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS). Konieczność wprowadzenia w żegludze światowej postanowień tego Kodeksu pociągnęło za sobą znaczące koszty początkowe wynoszące 1,3 mld USD oraz koszty coroczne, które muszą ponosić armatorzy szacowane są na 730 mln USD. Należy dodać, że podobne wydatki musiały ponieść władze portowe (niektóre ośrodki stwierdzają, że są one nawet dwukrotnie większe od kosztów, które musieli ponieść armatorzy). Tym samym należy przyjąć, że całkowite koszty początkowe wprowadzenia Kodeksu ISPS wyniosły od 2,6 do 3,9 mld USD natomiast koszty, które muszą corocznie ponosić armatorzy i władze portowe na sumę od 1,46 do 2,19 mld USD⁴.

Naturalną konsekwencją wzrastającego zagrożenia aktami piractwa i terrorystycznymi jest wzrost stawek ubezpieczeniowych dla jednostek prowadzących żeglugę na akwenach, na których występuje szczególnie wysokie ryzyko wystąpienia tych form działalności pozaprawnej. Przykładowo koszt ubezpieczenia statku odbywającego rejs w rejonie Zatoki Adeńskiej i na wodach wokół Somalii wzrósł z 500 USD w 2008 roku do 20 tys. USD w 2009 roku - jest to więc wzrost 40-krotny⁵. Jeśli przyjmiemy, że po akwencie tym rocznie żeglugę prowadzi około 25 tys. statków, wówczas okazuje się, że roczne koszty wzrostu stawek ubezpieczeniowych statków wynoszą 487,5 mln USD.

Jednym ze sposobów zwalczania piractwa i terroryzmu morskiego jest samoobrona statku handlowego. Otóż, koszt wyposażenia statku w urządzenie do samoobrony (non-lethal weapons) wynosi od 20 do 30 tys. USD⁶. Nawet jeśli przyjmiemy wartość średnią takiego urządzenia (25 tys. USD) oraz założymy, iż jedynie 30 tys. statków (czyli około

⁴ Zob. Szubrycht T., Rokiciński K., *Gospodarka morską w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*, Gdynia, AMW 2006, s. 101-125.

⁵ Zob. Gilpin R., *Counting the Costs of Somali Piracy*, Washington, US Institute of Peace 2009, s. 12.

⁶ Cena dla Long Range Acoustic Devices - LRAD, Zob. Gilpin R., *Counting the Costs of Somali Piracy*, Washington, US Institute of Peace 2009, s. 12. Zamontowanie na statku tzw. „water knife” to wydatek rządu 100 tys. USD.

30% światowej floty pełnomorskiej⁷) powinna zostać wyposażone w takie urządzenia, wówczas otrzymamy sumę 750 mln USD. Do sumy tej należy doliczyć dodatkowe koszty szkolenia obsad i serwisu. Otrzymamy więc sumę łączną około 800 mln USD.

Interesującym rozwiązaniem, wzbudzającym jednak wiele kontrowersji z prawnego punktu widzenia, jest okrętowanie na pokładzie statków handlowych uzbrojonych przedstawicieli firm ochroniarskich. Jak wynika z danych zawartych w Lloyd's List koszt wynajęcia czterech wyszkolonych pracowników firmy ochroniarskiej (np. z amerykańskiej firmy Blackwater Worldwide czy brytyjskich Concern Maritime and Underwater Security Consultants lub Anti-Piracy Maritime Security Service) to wydatek od tysiąca do dwóch tysięcy USD dziennie. Średni czas przejścia przez rejon zagrożony atakami piratów wynosi 5 dni.

Ciekawym rozwiązaniem jest również propozycja „wynajęcia” uzbrojonych żołnierzy z baz wojskowych Dubaju, Djibouti czy z Mombasy. Koszt takiego zabezpieczenia to suma 115 tysięcy euro. Z ochrony takiej skorzystać może jednak jednocześnie kilka statków. Z takiej formy ochrony korzystają między innymi statki pod banderą belgijską. Siły morskie Jemenu oferują natomiast ochronę statków przepływających przez Zatokę Adeńską, koszt tej „usługi” to 30 tys. USD. Można więc stwierdzić, że zapewnienie ochrony statkom prowadzącym żeglugę w tym regionie stało się swoistym źródłem zarobkowania dla państw nadbrzeżnych, wzbudza to jednak istotne wątpliwości nie tylko z etycznego, ale również prawnego punktu widzenia.

W latach 2008-2009 mamy do czynienia z znaczącym wzrostem porwań statków handlowych dla okupu. Ubiegłoroczne koszty, jakie ponieśli armatorzy wypłacając okup piratom somalijskim za uwolnienie porwanych statków szacowane są na łączną sumę 120-150 mln USD⁸. Uwzględniając straty, jakie wygenerowali piraci na innych akwenach należy przyjąć, iż koszty okupów oraz straty wynikające z dokonanych rabunków należy ocenić na łączną kwotę 200 mln USD⁹.

Ważną pozycję w przeprowadzanej analizie zajmują koszty obecności militarnej w rejonach szczególnie ryzyka. Koszt 12-miesięcznych działań wydzielonych okrętów państwa Unii Europejskiej w ramach operacji antypirackiej Atalanta zamknął się kwotą 450 mln USD. Całkowite jednak koszty operacji antypirackich u wybrzeży Somalii są znacznie wyższe, ponieważ w rejonie tym działania prowadzą dwa inne wielonarodowe zespoły okrętów o składzie zbliżonym do tego który wydzielony został do operacji Atalanta oraz amerykański narodowy zespół okrętów¹⁰. Dlatego też racjonalnie uzasadnionym wydaje się przyjęcie założenia, iż łącznie koszty te wynoszą od 1,6 do 1,8 mld USD. Należy podkreślić, iż armatorzy europejscy domagają się zwiększenia liczby okrętów operujących w rejonie Zatoki Adeńskiej i na wodach wokół Somalii, co oczywiście przełoży się na jeszcze większe koszty związane z obecnością militarną w tym rejonie.

⁷ Flota handlowa w 2008 roku liczyła łącznie 99 741 statków. Zob. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26834/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfiguresfinal26October2009_.pdf

⁸ Zob. Duda D., Szubrycht T., *The Somali piracy new or old challenge for international community* [w:] Weintritt A., *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, London, Taylor & Francis Group 2009, s. 743-750.

⁹ Należy podkreślić, iż szacuje się, że jedynie 50% aktów piractwa nie jest zgłaszanych przez kapitanów statków. Wynika to z faktu, iż obowiązujące procedury po zgłoszeniu napadu na statek są długotrwałe i generują dodatkowe straty dla armatora wynikające z późnienia w żegludze.

¹⁰ Zob. Murphy M. N., *Small boats, weak states, dirty money*, London, Hurst & Company 2008, s. 49-54.

W roku 2009 piraci somalijscy porwali 45 statków. Średni czas negocjacji z porywaczami wynosi siedem tygodni. Uwzględniając koszty czarteru jednostek, w efekcie przetrzymywania porwanych statków armatorzy utracili zyski rzędu 120 mln USD.

Z punktu widzenia armatorów szczególnie istotnym składnikiem kosztów mogą stać się odszkodowania wypłacane załogom statków. Otóż, jeden z członków załogi zaatakowanego przez piratów somalijskich statku (kontenerowca *Alabama*) wystąpił do sądu w Houston z pozwem o 75 tys. USD odszkodowania za bezzasadne narażenie go na niebezpieczeństwo przez armatora. Jeśli uzyska on takie odszkodowanie, wówczas istnieje niebezpieczeństwo, że z podobnymi żądaniami może wystąpić nawet kilka tysięcy marynarzy, którzy stali się w ostatnich latach ofiarami pozaprawnej działalności na morzu. Tym samym koszty, jakie będą musieli ponieść armatorzy z tego tytułu, mogą osiągnąć nawet sumę kilkuset milionów dolarów.

W wyniku wzrostu zagrożenia piractwem na wodach Zatoki Adeńskiej, zmniejszeniu uległa intensywność żeglugi na wodach tej zatoki, w wyniku której Egipt stracił w okresie dwóch ostatnich lat około 1,5 mld USD (30% spadek wpływów) z opłat za przejście statków przez Kanał Sueski. Należy podkreślić, iż dochody te stanowią trzecią pod względem wielkości pozycję w budżecie Egiptu.

Interesującą, z punktu widzenia analizowanego problemu, jest kwestia wydłużenia tras przejścia statków przez regiony szczególnie zagrożone piractwem. Ich wydłużenie nie pozostaje bez wpływu na koszty ponoszone przez armatorów. Posłużę się przykładem firmy żeglugowej *Claus Peter Offen Tankschiffreederei*, której statki odbywają regularne rejsy na trasie Sikka (Indie) - Dar es Salam (Tanzania). Działalność piratów somalijskich sprawia, że trasa przejścia statków handlowych na tej trasie wydłużyła się z 2 530 do 3 460 mil morskich. Jak widać jest to wydłużenie trasy przejścia o 930 mil czyli o ponad 35% i zwiększenie czasu trwania rejsu o prawie 3 dni. Tym samym proporcjonalnie wzrastają koszty eksploatacji oraz obniżenie potencjału przewozowego armatora, co oczywiście generuje również straty materialne.

Podsumowując w tabeli poniżej przedstawiono łączne zestawienie szacunkowych kosztów generowanych przez wzrastające zagrożenie piractwem.

Tab. 1. Zestawienie kosztów generowanych przez zagrożenia asymetryczne

Charakterystyka kosztów	Koszty [mln USD]
wzrost stawek ubezpieczeniowych	487,5
wzrost kosztów eksploatacji statku wynikające z wydłużenia tras żeglugowych	240
koszty wynikające z opóźnień w żegludze (wydłużenie tras przejścia)	120
konieczność poniesienia nakładów w celu zwiększenia poziomu zabezpieczeń portów morskich i terminali oraz jednostek pływających	1460 - 2190
wielkość wypłaconych okupów za uwolnienie porwanych statków	140
uzbrojenie statków w non-lethal weapons	800
koszty remontów uszkodzeń powstałych w wyniku aktu piratów lub terrorystów	3,5
straty armatorów i podmiotów czarterujących wynikające z przetrzymywania porwanego przez piratów statku	120
straty wynikające z utraty opłat tranzytowych, opłat portowych	1500 - 2000
koszty operacji sił morskich	1600 - 1800
Razem	6 473,5 - 7 903,5

Źródło: opracowanie własne

Przedstawione w tabeli powyżej dane szacunkowe należałoby uzupełnić o koszty pośrednie, będące wynikiem wzrostu cen na giełdach. Dla przykładu, atak terrorystyczny na francuski tankowiec *Limburg* u wybrzeży Somalii w 2002 roku, spowodował czasowy wzrost ceny baryłki ropy naftowej na giełdach europejskich o jednego dolara. Podobny wzrost cen miał miejsce po porwaniu przez somalijskich piratów supertankowca *Syriusz Star*. Przedstawione przykłady odnoszą się do pojedynczych przykładów aktów terrorystycznych lub piractwa. Oczywiście zwiększenie liczby takich aktów może spowodować radykalny wzrost cen na giełdzie, a tym samym straty generowane przez te akty. Oczywistym wydaje się stwierdzenie, że wzrost ceny ropy naftowej powoduje dodatkowe koszty w wielu innych gałęziach światowej gospodarki.

Na zakończenie prezentowanych analiz warto przedstawić wyniki symulacji przeprowadzonej w październiku 2002 roku przez amerykańską firmę *Booz Allen Hamilton*, której celem było określenie potencjalnych strat wywołanych przez skoordynowany atak terrorystyczny na amerykański system przeładunku kontenerów w czterech portach zachodniego wybrzeża. Symulacja wykazała, iż koszty te byłyby nie mniejsze niż 58 mld USD, jednak jeśli uwzględni się straty innych podmiotów, wówczas ulegną one zwiększeniu o kolejne kilkanaście miliardów dolarów¹¹. Natomiast całkowite zlikwidowanie powstałego „nawisu” w przeładunkach trwałoby 60 dni. Analiza ta pokazuje, jak znaczące straty mogą wiązać się z atakami terrorystycznymi na porty morskie o znaczeniu globalnym.

Oczywiście władze portowe mogą zapewnić pełną kontrolę przeładowywanych towarów i tym samym zmniejszyć potencjalne zagrożenie. Spowodowałoby to jednak

¹¹ Zob. Murphy M. N., *Small boats, weak states, dirty money*, London, Hurst & Company 2008, s. 49-54.

radikalny spadek obrotów towarowych w tych portach, co oczywiście jest niemożliwe, gdyż wiązałoby się to nie tylko z gigantycznymi stratami materialnymi, ale przede wszystkim z paraliżem żeglugi morskiej.

Za bezpośredni efekt wzrastającego zagrożenia dla żeglugi morskiej należy uznać fakt, że w sektorze usług w latach 2005-2010 odnotowano 187,5% wzrost zysków wygenerowanych przez dział ochrony i kontroli. Dowodzi to jak znaczące jest tempo wzrostu nakładów na szeroko pojmowane bezpieczeństwo i monitoring żeglugi¹².

5. WNIOSKI

Jak już wielokrotnie podkreślano w niniejszym artykule zaprezentowane koszty i straty będące efektem działań piratów i wzrastającego zagrożenia terroryzmem morskim mają jedynie zgrubny charakter. Poglądy w tej dziedzinie są skrajnie różne i dlatego warto przytoczyć poglądy innych analityków zajmujących się tą problematyką. Ukaże to jak wielkie rozbieżności występują w tej materii.

Alan Chan będący jednym z dyrektorów firmy żeglugowej *Petroships* z Singapuru uważa, że działania piratów zwiększają koszty przewozów drogą morską o około 500 mln USD rocznie. Koszty te są rezultatem wyższych stawek ubezpieczeniowych (jednostek pływających załóg statków oraz przewożonych towarów), wydłużenia tras przejścia jednostek czy dodatkowego wyposażenia statków w systemy zmniejszające podatność statków na ataki piratów.

Inny analityk P. Chalk twierdzi, że koszty te wynoszą nie mniej niż 1 mld USD. W opinii amerykańskiego analityka J. Burnetta straty wynikające z pozaprawnej działalności na morzu (piractwo, zbrojne napady na statki i terroryzm morski) wynoszą rocznie około 16 mld USD. Z szacunkiem tym zgadzają się inni analitycy tacy jak G. Luft, A. Korin, P. Gray i J. Stubblefield. Dziennikarz P. Goodspeed uważa, że straty te oscylują wokół kwoty 23 mld USD, natomiast analityk ds. morskich V. Sakhuja oraz historyk J. Warren twierdzą, iż wynoszą one około 25 mld USD¹³.

Najbardziej radykalnym w szacunkach jest prawnik morski M. McDaniel, który uważa, że łączne straty dla żeglugi światowej generowane przez piractwo i przestępstwa wobec przewożonych towarów rocznie należy szacować na poziomie 50 mld USD. Łatwo zauważyć, że oceny tych strat różnią się od siebie 100 krotnie. Tym samym szacunki zawarte w tabeli 1 można uznać za średniej wielkości.

Z jednej strony prezentowane sumy mogą przerażać wielkością¹⁴, jednak z drugiej strony należy zauważyć, iż w rejonie Cieśniny Malakka straty i koszty będące wynikiem działań pozaprawnych na morzu, które ponoszone są przez armatorów stanowią jedynie od 0.001 do 0.002% wartości towarów przewożonych przez tę cieśninę. Należy przyjąć, że podobne proporcje zachowane są również na innych akwenach.

Kolejnym zastrzeżeniem, które należy poczynić podsumowując podjętą problematykę jest generalna niechęć wielu armatorów do ścisłej współpracy w zakresie podejmowanych działań antypirackich i antyterrorystycznych. Potwierdzeniem tej tezy może być fakt, iż nadal 20-25% statków realizujących przejście przez wody szczególnie zagrożone

¹² Zob. *World Marine Markets* Canterbury, Douglas-Westwood Limited 2005, s. 14.

¹³ Zob. Murphy M. N., *Small boats, weak states, dirty money*, London, Hurst & Company 2008, s. 49-54.

¹⁴ Dochody budżetu Polski na 2010 rok planowane są na sumę 87,7 mld USD. Wielkość strat szacowanych przez McDaniela stanowią ponad 57% dochodów budżetu naszego kraju na rok 2010.

działalnością piratów somalijskich nie stosuje się do zaleceń dowódców wielonarodowych zespołów okrętów działających w tym rejonie. Powodem takiego zachowania jest analiza relacji „koszt- ryzyko” wynikająca z rachunku prawdopodobieństwa. Okazuje się, że prawdopodobieństwo, że przepływający statek stanie się obiektem ataku piratów pozostaje nadal na niskim poziomie¹⁵.

Tymczasem spełnienie zaleceń z zakresu bezpieczeństwa na pewno zwiększy koszty armatora, wynikające przede wszystkim z wydłużenia czasu przejścia przez ten rejon. Niezastosowanie się natomiast do nich może (ale stosunkowo z małym prawdopodobieństwem) wygenerować takie straty. Tym samym z punktu widzenia części armatorów opłacalne jest podjęcie ryzyka.

Oczywiście przedstawione zagrożenia generują znaczące straty finansowe dla każdego podmiotu uczestniczącego w światowym łańcuchu wymiany towarowej drogą morską, a tym samym dla wszystkich konsumentów na świecie. Ponoszone nakłady mają również pewien wymiar pozytywny. Otóż, wprowadzane procedury bezpieczeństwa, wyposażenie techniczne w portach i na jednostkach pływających w sposób pośredni wpływają również na podniesienie poziomu bezpieczeństwa nawigacyjnego w żegludze światowej.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Gilpin R., *Counting the Costs of Somali Piracy*, Washington, US Institute of Peace 2009
- [2] Murphy M. N., *Small boats, weak states, dirty money*, London, Hurst & Company 2008
- [3] Szubrycht T., Rokiciński K., *Gospodarka morska w świetle wybranych zagrożeń współczesnego świata*, Gdynia, AMW 2006
- [4] Szubrycht T. [red.], *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, Gdynia, AMW 2008
- [5] Weintrit A., *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, London, Taylor & Francis Group 2009
- [6] *World Marine Markets* Canterbury, Douglas-Westwood Limited 2005
- [7] http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26834/InternationalShippingandWorldTrade-factsandfiguresfinal26October2009_.pdf

¹⁵ W rejonie Zatoki Adeńskiej i na wodach wokół Somalii corocznie żeglugę prowadzi około 25 tys. statków, natomiast jedynie około 350 z nich stało się obiektem ataku piratów prawdopodobieństwo ataku wynosi więc 0,014.