

Ekonomiczne aspekty ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw (cz.1)³

Procesy tworzenia oraz rozwoju globalnych łańcuchów dostaw, szczególnie w okresie ostatnich dwóch dekad determinowało wiele czynników o złożonej naturze. Wśród podstawowych można wyróżnić takie, jak⁴:

- dynamiczny rozwój zarówno produkcji jak i handlu w skali globalnej
- wzrost konkurencji zarówno kosztowej, jak i jakościowej, będący konsekwencją postępującej deregulacji oraz liberalizacji handlu
- wzrost znaczenia logistyki
- wzrost produktywności zasobów oraz efektywności gospodarowania kosztami
- postępująca w skali globalnej standaryzacja i normalizacja procesów techniczno-technologicznych oraz produktów, certyfikacja oraz ujednolicanie różnego typu procedur handlowych i transportowych
- zjawisko skracania cyklu życia produktów.

Odzwierciedleniem rozwoju globalnych łańcuchów dostaw są dane statystyczne⁵ przedstawiające wzrost wolumenu przewozów drogą morską, przeładunków kontenerów, obrotów w handlu międzynarodowym oraz liczby zarejestrowanych statków handlowych. Dla porównania wielkość przewozów drogą morską, w roku 2014 wzrosła o 2000 mln ton względem roku 2009, co stanowi wzrost o około 25%⁶. Statki handlowe przewożą towary o ogromnej wartości w skali świata na szlakach morskich zbliżają się często do regionów peryferyjnych z punktu widzenia zarówno cywilizacyjnego, jak i społeczno-gospodarczego⁷. W latach 2006-2010 zgłoszono około 1600 aktów piractwa, których konsekwencją była śmierć ponad 54 osób, członków załóg statków⁸. Liczba zabitych piratów jest nieznana, lecz można przypuszczać, że jest wielokrotnie większa.

Celem artykułu jest rozpoznanie i analiza elementów kosztowych składających się na całkowite koszty ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw oraz wskazanie tendencji rozwojowych i występujących współzależności dla poszczególnych kategorii kosztów. Badania empiryczne ograniczone zostały do analizy ryzyk związanych z takimi zagrożeniami, jak piractwo czy terroryzm morski w odniesieniu do nakładów związanych z zapewnieniem akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa morsko-lądowych łańcuchów dostaw.

Koszty ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw – uwagi wstępne

Koszty związane z zagrożeniami w morsko-lądowych łańcuchach dostaw można podzielić na bezpośrednie oraz pośrednie, które mają charakter makroekonomiczny. Do kosztów bezpośrednich zaliczają się takie, jak:

- wartość wypłaconych okupów (ang. *cost of ransoms*)
- koszty ubezpieczeń (ang. *cost of insurance premiums*)
- koszty zmiany trasy (ang. *cost of re-routing*)
- koszty ochrony statku (ang. *cost of labor and deterrent security equipment*)
- koszty marynarki wojennej (ang. *cost of naval forces*)
- koszty zwiększenia prędkości (ang. *cost of increase speed*)
- koszty prawne (ang. *cost of piracy prosecutions*)
- koszty organizacji wspierających działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na morzu (ang. *cost of piracy deterrence organisations*)
- koszty związane z wdrożeniem oraz utrzymaniem zaleceń kodeksu ISPS⁹.

Koszty pośrednie zawierają między innymi:

- spadek obrotów w handlu regionalnym
- wzrost cen żywności
- spadek przychodów z inwestycji zagranicznych.

Wymienione składniki kosztów całkowitych ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw pozostają ze sobą w ścisłych zależnościach, stąd oprócz określenia generalnych tendencji rozwojowych istotne jest zbadanie wzajemnych relacji występujących między nimi. W literaturze występuje niedostatek opracowań poświęconych relacjom zachodzącym pomiędzy składnikami kosztów ochrony morsko-lądowych łańcuchów dostaw¹⁰.

Wartość wypłaconych okupów a koszty ubezpieczeń

Należy zauważyć, że wartość okupów wypłaconych w celu zwolnienia statku wraz z załogą znacząco obniżyła się na przestrzeni ostatnich lat. Okupy są płacone głównie piratom somalijskim. Piraci z innych regionów świata koncentrują swoje działania raczej na kradzieżach ładunków, czasem całych statków, w mniejszym stopniu na uzyskaniu okupu za statek lub życie załogi. W listopadzie 2010 roku najwyższy wypłacony okup wyniósł ponad 9 mln dolarów amerykańskich i został wypłacony piratom somalijskim za uwol-

¹ Mgr W. Łukomski – Uniwersytet Łódzki. Autor posiada stopień jachtowego sternika morskiego.

² Dr hab. inż. Adam Sadowski prof. WAT – Zakład Logistyki Przedsiębiorstw, Wojskowa Akademia Techniczna.

³ Artykuł recenzowany.

⁴ A.E. Branch, *Global supply chain management and international logistics*. Routledge, Taylorand Francis Group, New York and London, 2009, s. 2–5, 126.

⁵ Zob. szerzej: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015*; <http://www.alphaliner.com/top100>.

⁶ Raport Sekretariatu UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2015*, Geneva-New York, s. 6.

⁷ Na temat wartości pisze: W. Tatariewicz, *O bezwzględności dobra*, Gebether i Wolf, Warszawa 1919, s. 10.

⁸ Dane z Maritime Bureau Piracy Reporting Centre annual reports. Zob. szerzej: <http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre> (dostęp: 29.05.2015).

⁹ ISPS – International Ship and Port Facility Security Code.

¹⁰ Autorzy w artykule wykorzystali raporty Ocean Beyond Piracy będące jednym z niewielu opracowań poświęconych kwestiom ekonomicznym funkcjonowania morsko-lądowych łańcuchów dostaw.

nienie tankowca Samho Dream¹¹. W 2011 roku za uwolnienie tankowca Irene wypłacono 13,5 mln USD. Wśród wysokich okupów, które zostały wypłacone, warto wymienić okup w wysokości 7 mln USD za uwolnienie tankowca MV Maran Centaurus, który przewoził ropę naftową o wartości około 162 mln USD z Arabii Saudyjskiej do Stanów Zjednoczonych¹². Na łączne koszty okupu składają się także:

- koszty związane z czasem prowadzenia negocjacji (średni czas przetrzymywania zakładników według kmdr. ppor. rez. Sebastiana Kalitowskiego¹³ wynosi ok. 90 dni)
- koszty negocjacji
- koszty naprawy statku jeśli został uszkodzony
- koszty opieki psychologicznej zakładników
- koszty fizycznego przekazania okupu (często wynajętym do tego celu helikopterem lub samolotem)
- koszty niemożności użytkowania statku
- koszt wydłużenia czarteru statku.

Według raportu Organizacji Ocean Beyond Piracy¹⁴, koszty wypłaconych okupów należy szacować na poziomie 415-830 mln USD, z czego koszty wypłaconych okupów, po odliczeniu kwot wypłacanych przez ubezpieczycieli, wynosiły średnio około 175 mln USD rocznie. W rekordowym 2010 roku suma wypłaconych okupów wyniosła 238 mln USD (tabela 1). Na zmniejszenie liczby wypłaconych okupów wpływa przede wszystkim skuteczna interwencja marynarki wojennej oraz prywatna ochrona statków¹⁵. W mniejszym stopniu przyczyniają się do tego również organizacje zwalczające piractwo.

Tab. 1. Suma wypłat okupów w latach 2009 –2013.

Lata	Suma wypłat okupów w mln USD	Zmiana w %. Rok poprzedni = 100
2009	177	0
2010	238	34%
2011	159,5	33%
2012	31,75	80%
2013	21,6	32%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: OBP Full Report 2013, OBP Full Report 2012, OBP Full Report 2011, OBP Full Report 2010.

Rosnące zagrożenie atakiem zarówno ze strony piratów, jak i terrorystów oraz koszty okupów mają swoje odzwierciedlenie w cenach ubezpieczeń na rynku ubezpieczeń morskich¹⁶. Odnosi się to przede wszystkim do wzrostu składek ubezpieczeniowych, szczególnie w strefach oznaczonych wysokim ryzykiem wystąpienia ataku.

Wpływ na wysokość składki ubezpieczeniowej mają następujące czynniki:

- ryzyko związane z żeglugą przez rejony zagrożone wojną (ang. *war risk*)¹⁷
- ryzyko związane z porwaniem oraz wypłata okupu (ang. *kidnap and ransom*)¹⁸
- ubezpieczenie ładunku (ang. *cargo*)
- ubezpieczenie jednostki morskiej (ang. *hull*)¹⁹.

Szacując koszty ubezpieczeń wzięto pod uwagę, że około 30 000 statków pływa rocznie w rejonie Zatoki Adeńskiej. Wynik należy dodatkowo pomniejszyć o około 10% - są to jednostki, które decydują się na żeglugę wokół przylądka Dobrej Nadziei (koszt zawarty

Tab. 2. Koszty ubezpieczeń.

Lata	Koszty ubezpieczeń (w mln USD)			
	Zagrożenie wojenne (war risk)	Porwanie oraz wypłata okupu (K&R)	Łącznie	Zmiana w % rok poprzedni = 100
2009	2891	486	3377	0
2010	3018	514	3532	4,5%
2011	2147	358	2505	29%
2012	252,2	144,5	396,7	84%
2013	113,2	72,5	185,7	53%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: OBP Full Report 2013, OBP Full Report 2012, OBP Full Report 2011, OBP Full Report 2010.

w kosztach zmiany trasy) oraz pomnożyć przez współczynnik 0,7²⁰. Począwszy od 2011 roku, koszty ubezpieczeń morskich maleją (tabela 2). Podobnie jak w przypadku kosztów wypłaconych okupów, podstawowym czynnikiem wpływającym na obniżenie kosztów ubezpieczeń są morskie operacje wojskowe.

Koszty zmiany trasy

Na przestrzeni ostatnich kilku lat można zaobserwować spadek średniej prędkości statków.

Jest to spowodowane przede wszystkim oszczędnościami paliwa, choć istotny jest również spadek emisji gazów do atmosfery stanowiący wymiar ekologiczny działalności logistycznej²¹. Statki poruszające się wolniej są jednak łatwiejszym celem ataków piratów i terrorystów. Część statków rezygnuje ze szlaku wiodącego przez wody Zatoki Adeńskiej oraz Kanału Sueskiego i kieruje się w stronę Przylądka Dobrej Nadziei. Dokładne dane nie są znane, ale łącząc liczbę rejsów statków z Azji do Europy oraz spadek przychodów Kanału Sueskiego²² można przyjąć, że liczba statków, które wybrały drogę wokół Przylądka Dobrej Nadziei nie przekracza 17%. Wybór dłuższej drogi oznacza wyższe koszty. Dla porównania tankowiec płynący z Arabii Saudyjskiej do USA przez Przylądek Dobrej Nadziei odnotuje w dzienniku pokładowym

¹¹ Zobacz szerzej: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article349272.ece> (dostęp: 11.01.2016) <http://www.aljazeera.com/news/afca/2010/11/2010112010116231624431468.html> (dostęp: 11.01.2016).

¹² Zobacz szerzej: <http://www.idaratmaritime.com/wordpress/?p=221> (dostęp: 29.05.2015).

¹³ kdr ppor. rezerwy Sebastian Kalitowski, były dowódca grupy specjalnej pletwonurków w jednostce Formoza, obecnie prezes firmy zajmującej się międzynarodową ochroną statków; <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Ekspert-bezpieczenstwa-Nawet-giganci-placa-okup-piratom-n96700.html>

¹⁴ http://oceanbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf (dostęp: 29.05.2011).

¹⁵ IMO, International Shipping Facts and Figures –Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, London 2012, s. 20-22.

¹⁶ A. Palmer, The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Seas, I.B. Tauris & Co Ltd., London 2014, s. 229-232.

¹⁷ Na przykład Gdy Zatoka Adeńska została zaliczona przez Lloyds Market Association (LMA) do obszarów zagrożonych wojną. Spowodowało to wzrost składki ubezpieczeniowej 30 krotnie. Por. http://www.academia.edu/6809890/Analyse_the_impact_of_piracy_on_marine_insurance (dostęp: 11.01.2016).

¹⁸ Taka polisa zabezpiecza załogi w przedmiocie wypłaty okupu jednak nie dotyczy statku oraz jego ładunku. Wg raportu Munich RE stawka wzrosła dziesięciokrotnie między w latach 2008-2010. Zob. szerzej: <http://www.munichre.com/en/primary-insurance/overview/brands/index.html> (dostęp: 29.05.2015).

¹⁹ Obejmuje fizyczne uszkodzenie jednostki, także w przypadku porwania.

²⁰ Szacunkowa ilość wykupionych polis w odniesieniu do wszystkich przepływających statków.

²¹ Zobacz szerzej: <http://www.theguardian.com/environment/2010/jul/25/slow-ships-cut-greenhouse-emissions>, data dostępu: 29.05.2015.; <http://www.wartsila.com/docs/default-source/Service-catalogue-files/Engine-Services---2-stroke/slow-steaming-a-viable-long-term-option.pdf?sfvrsn=0> (dostęp: 11.01.2016).

²² Sullivan, Alexa K., Piracy in the Horn of Africa and its effects on the global supply chain, Journal of Transport Security, 2010, Vol. 3, s. 231-243.

²³ Zob. szerzej: BIMCO, https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2015/Trends.aspx. (dostęp: 29.05.2015).

rejs dłuższy o 2700 mil morskich. Kontenerowiec płynący z Azji do Europy tą drogą płynie 5-8 dni dłużej²³. Według duńskiej organizacji BIMCO, zrzeszającej 2300 partnerów w 130 krajach, głównymi składnikami zwiększającymi koszty wyboru dłuższej drogi to dodatkowe koszty paliwa, dłuższego czarteru oraz koszty osobowe. Wzrostowi kosztów zmiany trasy towarzyszą niższe koszty ubezpieczenia oraz mniejsze zaangażowanie ochrony na

Tab. 3. Koszty wynikające ze zmiany trasy.

Lata	Koszty wynikający ze zmiany trasy	Zmiana w % rok poprzedni = 100
2010	2378	0
2011	1340	44%
2012	290,5	78%
2013	0,1	99,9%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: OBP Full Report 2013, OBP Full Report 2012, OBP Full Report 2011, OBP Full Report 2010.

pokładzie statku – niższe koszty ochrony. Tabela 3 przedstawia koszty zmiany trasy w postaci różnicy między czynnikami zwiększającymi koszty, a czynnikami je zmniejszającymi²⁴.

Koszty ochrony fizycznej statków i marynarki wojennej

Armatorzy starają się przeciwdziałać aktom piractwa oraz terroryzmu za pomocą środków, które utrudniają dostanie się na pokład, jak również wynajmują profesjonalne firmy, których zadaniem jest ochrona fizyczna statku²⁵. Wśród środków, które instaluje się na jednostkach handlowych, można wymienić takie, jak²⁶:

- rozpinany drut kolczasty pod napięciem²⁷
- działka wodne
- holowanie sieci
- dodatkowe oświetlenie pokładu oraz szperacze morskie
- kamery
- worki z piaskiem
- granaty hukowe oraz gumowe.

Tab. 4. Koszty sprzętu utrudniającego wtargnięcie na pokład oraz najmu firm ochraniających statki.

Lata	Koszty sprzętu utrudniającego wtargnięcie na pokład (w mln USD)	Koszty wynajmu prywatnych firm ochroniarskich (w mln USD)	Łącznie	Zmiana w %. Rok poprzedni = 100
2010	501	721	1220	0
2011	578,7	1150	1728,7	42%
2012	514,6	1530	2006	16%
2013	299,5	880,5	1180	41%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: OBP Full Report 2013, OBP Full Report 2012, OBP Full Report 2011, OBP Full Report 2010.

Koszty wyposażenia w zakresie przeciwdziałania wtargnięciu na pokład stanowią bardzo istotny składnik kosztów ochrony statku. Drugim jest najem profesjonalnych firm świadczących usługi w zakresie ochrony jednostki handlowej. Są to na ogół dobrze wyszkoleni byli żołnierze, na przykład strzelcy wyborowi. Wśród ofert prywatnych firm zrzeszonych w Security Association for the Maritime Industry (SAMI)²⁸ można także znaleźć dawnych oficerów służb specjalnych oraz emerytowanych komandosów.

Są to przeważnie 3-4 osobowe zespoły. Większość organizacji zrzeszonych w SAMI formalnie spełnia normy ISO PAS 28007²⁹. Duży udział kosztów najmu firm ochraniających statki wynika przede wszystkim z ich skuteczności. Nie zawsze i nie do końca wiadomo, jak wygląda konfrontacja, natomiast faktem jest, że mając przeciwko sobie profesjonalne grupy zabezpieczenia, piraci notują coraz mniej sukcesów. Spadek kosztów ochrony zaobserwowany w 2013 roku (tabela 4) jest wynikiem skutecznych akcji marynarki wojennej na terenach zagrożonych piractwem oraz coraz większej konkurencji na rynku.

Ponad 40 krajów oraz 69 okrętów jest zaangażowanych w walkę z piractwem oraz terroryzmem na morzu, poprzez udział w wojskowych operacjach³⁰. Największą uwagę przykuwa "Róg Afryki",

gdzie notowano jeszcze do niedawna najwięcej ataków pirackich na świecie. W rejonie Zatoki Adeńskiej są prowadzone trzy najważniejsze operacje wojskowe: EU NAVFOR Operation Atalanta,

NATO Operation Ocean Shield, Combined Maritime Forces. Dodatkowo w rejonie Morza Śródziemnego: Operation Active Endeavour.

Operacja Atalanta³¹ została powołana do życia w listopadzie 2008 roku przez Unię Europejską. Jest pierwszą operacją Unii Europejskiej na morzu³². Uczestniczy w niej 27 okrętów. Operation

Ocean Shield³³ jest wojskową operacją prowadzoną przez Organizację Traktatu Północnoatlantyckiego NATO od 2008 roku. W czerwcu 2012 przedłużono jej działanie do końca 2016 roku.

Combined Maritime Forces³⁴ powołano do życia w 2002 roku. Jest to koalicja 27 państw między innymi USA, Japonii, Australii, Niemiec, Indii, Wielkiej Brytanii, Malezji, Pakistanu, Kuwejtu oraz Korei Południowej. Poprzez programy Combined Task Force 150, Combined Task Force 151 oraz Combined Task Force 152 sprawuje czynną oraz bierną ochronę statków handlowych na zagrożonych piractwem oraz terroryzmem szlakach handlowych.

Operacja Active Endeavour³⁵ to kryptonim operacji morskiej NATO. Jest konsekwencją planu operacyjnego przyjętego po atakach 11 września 2001. Jest prowadzona na Morzu Śródziemnym. Jej podstawowym celem jest ochrona statków handlowych w rejonie cieśniny Gibraltarskiej przed atakami terrorystycznymi. Uczestniczy w niej także Polska. Celem wszystkich wymienionych operacji wojskowych jest ochrona

²⁴ Zob. szerzej: <http://www.odfjell.com> (dostęp: 29.05.2015); John W. Miller, Piracy Spurs Threats to Shipping Costs, Wall St Journal, 19 Listopad 2008.

²⁵ J. Kraska, Contemporary Maritime Piracy, International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea, ABC-CLIO, LLC, Santa Barbara, CA, 2011, s. 63-69.

²⁶ Zob. szerzej: BMP4. Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy; http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf (dostęp: 01.06.2015).

²⁷ Zob. szerzej: <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates> (dostęp: 01.06.2015).

²⁸ <http://www.seasecurity.org/> (dostęp: 01.06.2015).

²⁹ Zobacz więcej: https://www.academia.edu/7728567/ISO_PAS_28007_new_standard_for_private_maritime_security_companies (dostęp: 01.06.2015).

³⁰ Szacunkowa suma z trzech operacji wojskowych.

³¹ Zobacz więcej: <http://eunavfor.eu/mission>, dostęp 03.06.2015.

³² http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/sede210109cja851piracy_/sede210109cja851piracy_pl.pdf

³³ Zobacz więcej: <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx>, dostęp 03.06.2015.

³⁴ Zobacz więcej: <http://combinedmaritimeforces.com>, dostęp 03.06.2015. http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_7932.htm, dostęp 03.06.2015 NATO Security & Defence Agenda, Counter-Piracy in the Gulf of Aden Fact Sheet 2014, s.2-4. www.kas.de/wfi/doc/kas_15923-1442-1-30.pdf150522172301, data dostępu: 03.06.2015.

morsko-ładowych łańcuchów dostaw³⁶. Wymienione operacje wojskowe są najważniejszym środkiem, obok prywatnych firm ochraniających statki, odstraszać potencjalnych piratów oraz terrorystów. Szacuje się, że dzienny koszt operacji okrętu wojskowego (średnia dla wszystkich) wynosi około 83 000 USD. W 2010 roku szacowano, że sama Operacja Atalanta³⁷ pochłonięła około 700 mln USD. Operacje wojskowe stanowią istotny czynnik wpływający na pozostałe składniki kosztów ochrony morsko-ładowych łańcuchów dostaw (tabela 5). Spadek niemal do zera udanych ataków w Zatoce Adenkiej sprawia, że spadają koszty wypłaconych okupów, obniżają się stawki firm świadczących usługi ochrony statków oraz stawki ubezpieczeń.

Tab. 5. Koszty łączne operacji wojskowych.

Lata	Koszty łączne operacji wojskowych (w mln USD)	Zmiana w %. Rok poprzedni = 100
2010	1380	0
2011	1270	8%
2012	1090	14%
2013	998	8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *OBP Full Report 2013, OBP Full Report 2012, OBP Full Report 2011, OBP Full Report 2010.*

Streszczenie

Rozwój globalnych łańcuchów dostaw w przeważającym stopniu opiera się na wykorzystaniu morsko-ładowych łańcuchów dostaw. Kluczową kwestią jest zapewnienie bezpieczeństwa szlaków morskich zwracając uwagę na efektywność kosztową działań wpływających na stabilność przewozów dóbr drogą morską. Aspekty ekonomiczne ochrony morsko-ładowych łańcuchów dostaw obejmują koszty bezpośrednie i pośrednie o charakterze makroekonomicznym, które zostały w artykule poddane wieloaspektowej analizie.

Słowa kluczowe: morsko-ładowe łańcuchy dostaw, koszty ochrony, składniki kosztów.

Economic aspects of the protection of sea-land supply chains (Part 1)

Abstract

The development of global supply chains for the most part is based on using sea-land supply chains. A safety assurance of sea routes is a crucial issue paying attention to the cost-effectiveness of action influencing the stability of transports of goods with sea route. Economic aspects of the protection of marine-land supply chains include direct costs and indirect about macroeconomic character which in the article were subjected to multifaceted analysis.

Keywords: sea-land supply chains, costs of the protection, components of costs.

LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

- [A.E. Branch, Global supply chain management and international logistics. Routledge, Taylorand Francis Group, New York and London, 2009, s. 2-5, 126.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015; <http://www.alpha-liner.com/top100>.
- Raport Sekretariatu UNCTAD, Review of Maritime Transport 2015, Geneva-New York, s. 6.
- W. Tatkiewicz, O bezwzględności dobra, Gebether i Wolf, Warszawa 1919, s. 10.
- <http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre> (dostęp: 29.05.2015).
- <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article349272>. ece (dostęp: 11.01.2016).
- <http://www.aljazeera.com/news/africa/2010/11/2010116231624431468.html> (dostęp: 11.01.2016).
- <http://www.idaratmaritime.com/wordpress/?p=221> (dostęp: 29.05.2015).
- <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Ekspert-bezpieczenstwa-Nawet-giganci-placa-okup-piratom-n96700.html>
- http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf (dostęp: 29.05.2011).
- IMO, International Shipping Facts and Figures –Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, London 2012, s. 20-22.
- A. Palmer, The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Seas, I.B. Tauris & Co Ltd., London 2014, s. 229-232.
- http://www.academia.edu/6809890/Analyse_the_impact_of_piracy_on_marine_insurance (dostęp: 11.01.2016).
- <http://www.munichre.com/en/primary-insurance/overview/brands/index.html> (dostęp: 29.05.2015).
- <http://www.theguardian.com/environment/2010/jul/25/slow-ships-cut-greenhouse-emissions> (dostęp: 29.05.2015); <http://www.wartsila.com/docs/default-source/Service-catalogue-files/Engine-Services---2-stroke/slow-steaming-a-viable-long-term-option.pdf?sfvrsn=0> (dostęp: 11.01.2016).
- Sullivan, Alexa K. „Piracy in the Horn of Africa and its effects on the global supply chain, Journal of Transport Security, 2010, Vol. 3 s. 231-243.
- BIMCO, https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2015/Trends.aspx. (dostęp: 29.05.2015).
- <http://www.odfjell.com>, dostęp 29.05.2015r.; John W. Miller, Piracy Spurs Threats to Shipping Costs, Wall St Journal, 19 Listopad 2008.
- J. Kraska, Contemporary Maritime Piracy, International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea, ABC-CLIO, LLC, Santa Barbara, CA, 2011, s. 63-69
- BMP4. Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy; http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf (dostęp: 01.06.2015).
- <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates> (dostęp: 01.06.2015).
- <http://www.seasecurity.org/> (dostęp: 01.06.2015).
- https://www.academia.edu/7728567/ISO_PAS_28007_new_standard_for_private_maritime_security_companies (dostęp: 01.06.2015).
- <http://eunavfor.eu/mission> (dostęp: 03.06.2015).
- http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/sede210109cja851piracy_/sede210109cja851piracy_pl.pdf
- <http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OOS.aspx> (dostęp: 03.06.2015).
- <http://combinedmaritimeforces.com> (dostęp: 03.06.2015).
- http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_7932.htm (dostęp: 03.06.2015).
- NATO Security & Defence Agenda, Counter-Piracy in the Gulf of Aden Fact Sheet 2014, s. 2-4.
- http://www.kas.de/wf/doc/kas_15923-1442-1-30.pdf?150522172301 (dostęp: 03.06.2015).