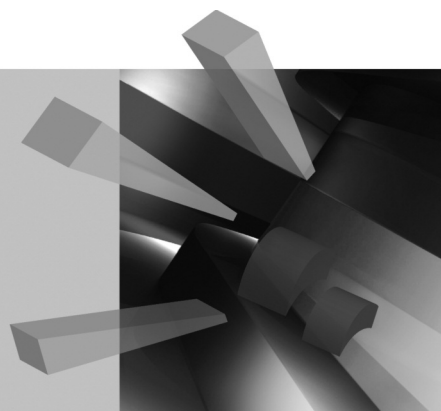


Strategie i logistyka w sektorze usług. Strategie na rynku TSL



Redaktorzy naukowi
Jarosław Witkowski
Urszula Bąkowska-Morawska



Recenzenci: Elżbieta Gołębska, Danuta Kempny, Jerzy Kubicki,
Maria Nowicka-Skowron
Redaktor Wydawnictwa: Barbara Majewska
Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz
Korektor: Justyna Mroczkowska
Łamanie: Comp-rajt
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl,
The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon
http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronie internetowej Wydawnictwa
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2011

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-236-9

Wersja pierwotna: publikacja drukowana
Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	11
-------------	----

Część 1. Rynek TSL i outsourcing usług logistycznych

Maciej Urbaniak: Międzynarodowe standardy zarządzania w łańcuchu dostaw	15
Jerzy Kubicki: Logistyka w transporcie – koncepcje, warunki i rozwiązania wdrożeniowe	25
Ewa Płaczek: Kształtowanie kompetencji operatorów logistycznych na potrzeby logistyki społecznej	36
Marcin Weleszczuk: Technologia świadczenia usług zewnętrznych firm transportowych oraz błędy występujące przy ich współpracy z przedsiębiorstwem produkcyjnym. Studium przypadku	44
Piotr Hanus: Systemy informacji i ich rola we wsparciu obsługi logistycznej operatorów 3PL	53
Grażyna Wieteska, Mariusz Szuster: Identyfikacja zagrożeń międzynarodowych w usługach logistycznych	63
Arkadiusz Kawa: Miejsce i rola branży KEP w polskiej gospodarce	74
Adam Przybyłowski: Przesłanki rozwoju transportu zrównoważonego na przykładzie województwa śląskiego	82
Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grzezińska: Źródła i kierunki rozwoju funkcji trzeciego partnera logistycznego we współczesnych łańcuchach dostaw	96
Agnieszka Skowrońska: Sektor logistyczny jako przykład pojęcia implikowanego intensyfikacją rozwoju rynku usług logistycznych	109
Marek Kasperek: Definicja, geneza i zapotrzebowanie na usługi 4PL	123
Beata Skowron-Grabowska: Outsourcing usług logistycznych a innowacyjność	137
Marzenna Cichosz, Aneta Pluta-Zaremba: Rola operatorów ekspresowych w logistyce „ostatniej mili” firm usługowych	149
Dominika Zenka-Podlaskewska: Wyniki finansowe netto a nakłady inwestycyjne w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności w latach 1995-2008. Analiza kointegracji	161
Tomasz Weremij: Insourcing usług logistycznych jako koncepcja zarządzania na rynku paliw płynnych w Polsce	172

Część 2. Rynek transportu morskiego i lotniczego

Zuzanna Kłos: Funkcjonowanie i perspektywy rozwoju lotniczych przewo- zów towarowych w Polsce	185
Jan Długosz: Bezpieczeństwo w transporcie międzynarodowym – aspekt współczesnego piractwa morskiego	195
Robert Marek: Przekształcenia rynkowe i strategiczne w kontenerowym sektorze transportu morskiego	205
Czesława Christowa: Algorytm badań w zakresie lokalizacji, budowy i eksploatacji portowych centrów logistycznych w Polsce	215
Robert Marek: Ewolucyjny rozwój kontenerowców na świecie	225
Sławomir Drożdziejki: Przewozy drobnicy morzem. Strategie w dobie kry- zysu gospodarczego	234
Henryk Salmonowicz: Wpływ uwarunkowań zewnętrznych na strategię rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	245

Część 3. Koncepcje, metody oraz techniki strategicznego zarządzania logistycznego w sektorze usług

Katarzyna Grzybowska: Koordynacja w łańcuchu dostaw. Przejaw zarzą- dzania logistycznego – ujęcie teoretyczne	259
Katarzyna Grzybowska: Rola koordynacji w łańcuchu dostaw – badanie eksperymentalne	269
Maciej Bielecki: Wybrane aspekty produktu logistycznie sprawnego w kontekście usług logistycznych w małych przedsiębiorstwach pro- dukcyjnych	281
Joanna Nowakowska-Grunt: Strategie przedsiębiorstw na rynku usług lo- gistycznych w Polsce i Europie	291
Marcin Światała: Targi jako element strategii marketingowej przedsiębiorstw transportowych i logistycznych	301
Tomasz Małkus: Platforma logistyczna jako narzędzie integracji współpra- cy logistycznej	313
Sławomir Drożdziejki: Nowoczesne powierzchnie magazynowe w strate- giach logistycznych przedsiębiorstw	324
Sascha Zeisberg: Skuteczność i efektywność negocjacji w zarządzaniu łań- cuchem dostaw	336
Paweł Hanczar: Metody optymalizacyjne w planowaniu wykorzystania za- sobów przedsiębiorstw usługowych	346
Bartłomiej Rodawski: Zarządzanie zapasami przez dostawcę jako przykład usługi logistycznej w łańcuchu dostaw	355

Część 4. Klient na rynku usług logistycznych

Anna Maryniak: Uwarunkowania implementacji koncepcji CRM w przedsiębiorstwach branży TSL	373
Małgorzata Maternowska: Zarządzanie łańcuchami dostaw w świetle koncepcji zorientowanych na obsługę	387
Urszula Bąkowska-Morawska: Strategie obsługi klienta w sektorze usług ...	398
Ilona Urbanyi-Popiołek, Magdalena Klopott: Ocena poziomu okołobarkacyjnej obsługi pasażera niezmotoryzowanego na przykładzie linii promowej Gdynia-Karlskrona. Wyniki badań ankietowych	409

Summaries

Part 1. TSL market and outsourcing of logistic service

Maciej Urbaniak: International standards of management in supply chain ..	24
Jerzy Kubicki: Transport logistics – concepts, conditions and implementation solutions	35
Ewa Płaczek: Forming competence of logistic services providers for social logistics	43
Marcin Weleszczuk: Technology of external services in transport companies and errors in cooperation with a manufacturing company. Case study	52
Piotr Hanus: Information systems and their role in supporting logistic services of 3PL operators	62
Grażyna Wieteska, Mariusz Szuster: Threats identification in international logistic services for subjects operating internationally	73
Arkadiusz Kawa: The place and role of the CEP industry in Polish economy	81
Adam Przybyłowski: Premises of sustainable transport development strategy on the example of Silesia voivodeship	95
Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grzezińska: Sources and directions for the 3PL role development in the contemporary supply chains	108
Agnieszka Skowrońska: Logistic sector as an example of an implicated concept by the intensification of development of the market of logistic services	122
Marek Kasperek: Definition, origins and demand for 4PL services	136
Beata Skowron-Grabowska: Logistic service outsourcing and innovation	148

Marzenna Cichosz, Aneta Pluta-Zaremba: The role of express operators in “last mile” logistics of service companies	160
Dominika Zenka-Podlaszewska: Net financial results and investment outlays in transport, storage and communication in the years 1995-2008. A cointegration analysis	171
Tomasz Weremij: Insourcing of logistic services as the management concept on the liquid fuel market in Poland	181

Part 2. Market of maritime and air transport

Zuzanna Kłos: Functioning and perspectives development of air cargo in Poland	194
Jan Długosz: Safety in international transport – present maritime piracy issue	204
Robert Marek: Market and strategic transformations in container marine transport sector	214
Czesława Christowa: Algorithm of the research in the range of location, design and operation of port logistic centres in Poland	224
Robert Marek: Evolutionary development of container vessels in the world	233
Sławomir Drożdziejki: General cargo seaborne transport. Strategies in days of economic crisis	244
Henryk Salmanowicz: Influence of external conditionality on strategy of development of seaport in Szczecin and Świnoujście	255

Part 3. Concepts, methods and techniques of strategic logistic management in the sector of services

Katarzyna Grzybowska: Coordination in the supply chain – an indication of logistic management. A theoretical approach	268
Katarzyna Grzybowska: The role of coordination in the supply chain – experimental research	280
Maciej Bielecki: Chosen aspects of logistically efficient product in the context of logistic services in small productive enterprises	290
Joanna Nowakowska-Grunt: Business strategies for logistic services market in Poland and Europe	300
Marcin Świtała: Fairs as an element of marketing strategy used by transport and logistic enterprises	312
Tomasz Markus: Logistic platform as a tool for integration of logistic cooperation	323
Sławomir Drożdziejki: Modern warehouses in logistic strategies of enterprises	335

Sascha Zeisberg: Negotiation efficiency and effectivity in supply chain management	345
Paweł Hanczar: Optimization methods in planning of resource allocation in services companies	354
Bartłomiej Rodawski: Vendor Managed Inventory (VMI) as an example of logistic service in supply chain	369

Part 4. Client on the market of logistic services

Anna Maryniak: Conditions for the implementation of Customer Relations Management (CRM) in transport shipping and logistic enterprises	386
Małgorzata Maternowska: Supply Chain Management focused on modern service-based concepts	397
Urszula Bąkowska-Morawska: Customer services strategies in service sector	408
Ilona Urbanyi-Popiolek, Magdalena Klopott: Assessment of pre-embarkation level of passengers' service based on the ferry connection Gdynia-Karlskrona. Results of a questionnaire survey	417

Jan Długosz

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM – ASPEKT WSPÓŁCZESNEGO PIRACTWA MORSKIEGO

Streszczenie: Bezpieczeństwo w transporcie jest postulatem o ogromnym znaczeniu zarówno dla nadawców oraz odbiorców, jak i samych przewoźników. Jednak jego zapewnienie jest sprawą niezwykle trudną. Istnieje bowiem dużo zagrożeń na wszystkich etapach procesu transportowego i we wszystkich gałęziach transportu trudnych do wyeliminowania. Jednym z nich w transporcie morskim jest odradzające się piractwo. Istnieje wiele przyczyn tego zjawiska, co sprawia, że walka z nim jest bardzo trudna. Piractwo morskie ciągle przybiera na sile, obejmując kontynenty, morza i oceany. Co roku na całym świecie dochodzi do licznych napadów. Świat próbuje bronić się przed tym zjawiskiem. Znanych jest wiele metod obrony bezinwazyjnych, inwazyjnych oraz na płaszczyźnie międzynarodowej współpracy, ale efekty są bardzo skromne.

Słowa kluczowe: transport morski, bezpieczeństwo, piractwo morskie.

1. Wstęp

W związku z globalizacją gospodarki rola transportu ciągle rośnie. Poszukując tańszych źródeł zaopatrzenia oraz nowych rynków zbytu, coraz więcej podmiotów gospodarczych wozi surowce i gotowe produkty na duże odległości, często pomiędzy kontynentami. W tym celu najczęściej wykorzystywany jest transport morski ze względu na takie jego cechy, jak duża masowość, korzystne ceny i światowy zasięg obsługiwanych szlaków przewozowych. Nic więc dziwnego, że przewozy drogą morską stanowią podstawę światowego handlu i wykazują dalszą dynamikę wzrostu. W ślad za tym następuje dalszy postęp technologiczny w obszarze realizacji przewozów drogą morską, widoczny choćby w budowie coraz większych statków.

Nie wszystko jednak w transporcie przebiega po myśli nadawców, odbiorców i przewoźników. Ze względu na to, że funkcja przewozowa realizowana jest w sposób wymagający ciągłych zmian w przestrzeni, w różnych środowiskach i różnym czasie, utrudniona jest kontrola wszystkich procesów związanych z transportem,

a co za tym idzie – pojawia się bardzo dużo różnego rodzaju zagrożeń. Mogą się one wiązać z cechami ładunków, czynnikami atmosferycznymi, czasem przewozu, sposobem opakowania i załadunku, ale także zachowaniami ludzi podczas przewozu. Dotyczy to załóg pojazdów, np. sposobu prowadzenia pojazdu, ale także osób trzecich bezprawnie ingerujących w proces przewozowy. Ingerencja taka może dotyczyć: ładunku, środka przewozowego, załogi, a jej skutki sięgają jeszcze dalej, gdyż mogą dotyczyć nadawcy ładunku, jego właściciela, odbiorcy, posiadacza środka transportu, organizatora przewozu, zakładu ubezpieczeń, klientów odbiorcy ładunku i innych podmiotów.

Wynika z tego, że bezpieczeństwo w transporcie jest zagadnieniem bardzo ważnym, a jego zapewnienie sprawą bardzo trudną. W badaniach dotyczących postulatów przewozowych oraz cech logistycznej obsługi klienta bezpieczeństwo zawsze plasuje się na bardzo wysokiej pozycji, a w niektórych rankingach pojawia się nawet na pierwszym miejscu. Fakt ten nie może dziwić. Co bowiem klientowi z tego, że towar był dostępny, szybko i terminowo przewożony, z kompletną dokumentacją itd., jeżeli został w czasie transportu uszkodzony, zniszczony czy zrabowany.

Jednym z zagrożeń bezpieczeństwa transportu międzynarodowego jest terroryzm i piractwo. O ile terroryzm uchodzi za zjawisko stosunkowo nowe, gdyż odnoszone jest do ostatnich dziesięcioleci, zwłaszcza w dziedzinie transportu lotniczego, to piractwo na morzach jest tak stare jak sam transport morski. Mogłoby się nawet wydawać, że jest to zjawisko przebrzmiałe, gdy tymczasem w ostatnich latach odrodziło się ono z wielkim natężeniem i stanowi poważny, trudny do rozwiązania problem.

2. Istota i przyczyny współczesnego piractwa

Piractwo potocznie rozumiane jest jako napadanie na statki płynące po morzu. Rozpowszechnienie tego zjawiska oraz poważne jego skutki sprawiły, że zostało ono zdefiniowane między innymi przez morskie prawo publiczne. Artykuł 101 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza definiuje piractwo jako każdy z następujących czynów:

„a) wszelki bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony na morzu pełnym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku morskogo lub powietrznego; przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa;

b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskogo lub powietrznego, jeżeli jego sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakteru pirackiego statku morskogo lub powietrznego;

c) wszelki akt podżegania do popełnienia czynów określonych w punktach (a) i (b) lub wszelki akt celowego ułatwiania popełnienia takich czynów”¹.

W stosunku do potocznego rozumienia piractwa definicja ta rozszerza jego rozumienie, wskazując na transport lotniczy, pośredni udział ludzi poprzez podżeganie lub ułatwianie takich czynów oraz miejsce niepodlegające jurysdykcji żadnego państwa. Umożliwia tym samym precyzyjniejsze określenie odpowiedzialności karnej w związku z uczestnictwem w takim procederze.

Wśród przyczyn piractwa wymienia się przede wszystkim możliwość szybkiego i łatwego zdobycia łupów. Chodzi o zyski ze sprzedaży zagarniętych ładunków, a nawet porwanych statków. Wskazuje się jednak na inne przyczyny tego zjawiska – natury politycznej, społecznej i ekonomicznej. Niepokoje społeczne, rebelie, kryzysy, rozpady państw, secesja, anarchizacja stwarzają duże zagrożenie aktami piractwa. Potwierdza to przypadek Somalii, gdzie anarchia, upadek struktur państwowych, podział kraju, słabość rządu i chaos przenoszą swoje skutki na morza i wywierają bezpośredni wpływ na żeglugę handlową².

Duży wpływ ma także sytuacja ekonomiczna oraz położenie kraju, z którego rekrutują się piraci. Bieda i kryzysy gospodarcze państw nadbrzeżnych sprzyjają rozprzestrzenianiu się piractwa morskiego. Przykładem może być cieśnina Malakka łącząca Ocean Spokojny z Indyjskim oraz przylegające do niej kraje, gdzie kryzys ekonomiczny końca XX wieku odbił się na miejscowych rybakach, a ci z braku środków do życia przerwali się na korsarstwo. I chociaż ówczesny kryzys skończył się, to łatwość uzyskania korzyści oraz powiązania ze światem przestępczym sprawiły, że proceder przestępczy dalej się rozwija.

3. Organizacja piractwa

W działalność piracką angażują się różnorodne środowiska, począwszy od wywodzących się z biedoty złodziei portowych i zubożałych rybaków, a skończywszy na potężnych, międzynarodowych gangach, a nawet rządach niektórych krajów. Somalijscy piraci dokonujący napadów na statki najczęściej są tylko ludźmi do tzw. brudnej roboty. Za ich działalnością kryją się duże przestępcze organizacje, a prawdziwych przywódców należy szukać w Dubaju, Mombasie czy Nairobi, gdzie „prane” są także olbrzymie kwoty pieniędzy pochodzących z piractwa.

- Tylko na somalijskim wybrzeżu można wyróżnić cztery organizacje pirackie:
- Nacjonalistyczną Straż Przybrzeżną specjalizującą się w przechwytywaniu mniejszych jednostek i kutrów rybackich,
 - Grupę Puntlandii składającą się z rybaków,

¹ M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Akademia Morska, Gdynia 2002, s. 142-143.

² Por. M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz, *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożenia*, Wyd. Nauk. Dolnośląskiej Szkoły Wyższej Edukacji TWP, Wrocław 2006, s. 42.

- Grupę Marka dowodzoną przez Mohammeda Siada, działającą w okolicy miasta Marka,
- Somalijskich Marynarzy – grupę najlepiej zorganizowaną, posiadającą najlepsze wyposażenie i strukturę wewnętrzną podobną do hierarchii wojskowej. Na czele grupy stoi admirał floty.

W niektórych miejscach organizatorzy piractwa wcale się nie krępują. Przykładowo niespełna dwutysięczne miasteczko Eyl pojawiło się w mediach na całym świecie, gdyż somalijscy piraci przetrzymują tam porwane statki. Jest silnie ufortyfikowane i bronione przed potencjalnym atakiem sił międzynarodowych. Tu piraci mogą czuć się bezpieczni, a nawet są podziwiani, gdyż szastają pieniędzmi na lewo i prawo. Stanowią finansową elitę, kupują drogie samochody, budują wielkie domy. Piractwo w tym rejonie stało się modne i społecznie akceptowane. Nikogo nie dziwi, gdy do tamtejszego portu wpływa kolejny porwany statek, a na plażę wjeżdżają w terenowych pojazdach elegancko ubrani mężczyźni z laptopami proponujący swoje usługi jako tłumacze, negocjatorzy albo finansisci pomocni w praniu brudnych pieniędzy.

Obserwuje się współpracę różnych grup zaangażowanych w piractwo, począwszy od miejscowej biedoty, poprzez rybaków, bojówkarzy zaprawionych w wojnach domowych, mechaników obsługujących nowoczesną aparaturę, a nawet studentów, aż po biznesmenów i najróżniejsze organizacje mające dostęp do bazy danych Lloyda czy Jane Intelligence, monitorujących ruchy statków i podejmujących działania zapobiegawcze firm spedycyjnych.

Pojawiają się opinie, że pirackie ataki przygotowywane są na drugiej półkuli, a somalijscy piraci są tylko wykonawcami akcji, za co otrzymują zaledwie po kilkaset dolarów.

Z piractwa żyją więc nie tylko piraci i gangsterzy, ale także ludzie biznesu, skorumpowani urzędnicy, paserzy, handlarze, uboga lokalna społeczność. Niekiedy piraci mają dostęp do paserskich portów, przystani, a nawet stoczni. Wydaje się więc, że na terenie Azji Południowo-Wschodniej tak naprawdę nikt nie dąży do likwidacji piractwa, na którym traci jedynie bogaty Zachód, a wielu zyskuje.

4. Metody działania i rejonny ataków

Metody stosowane przez piratów są bardzo zróżnicowane. Często zależą od akwenu, rejonu geograficznego, celu napaści, pochodzenia i wyposażenia napastników. Mogą to być napady w porcie lub na redzie organizowane przez drobnych złodziei uzbrojonych w noże lub maczety. Przeprowadzane są z małych łodzi z wykorzystaniem lin abordażowych lub tyk bambusowych, a celem napadu jest kradzież niewielkiej ilości towarów lub rzeczy osobistych załogi. Ten rodzaj napadów wypierają jednak rabunki lepiej zorganizowane, przeprowadzane z wykorzystaniem najnowszych osiągnięć techniki, a te z kolei zastępują porywania całych statków w

celu wyłudzenia okupu, z czym wiąże się uwięzienie, a niekiedy nawet wymordowanie całej załogi.

Większość napadów przeprowadzana jest we wczesnych godzinach porannych. Napastnicy pierwsze kroki kierują do kabiny kapitana i sejfu, dzieląc od razu część zrabowanych pieniędzy i kosztowności między siebie. Jeżeli piraci nie ograniczają się do rabunku, to jedną z pierwszych czynności po opanowaniu zaatakowanego statku jest nawiązanie kontaktu z armatorem w celu rozpoczęcia negocjacji związanych z wysokością okupu. Często wykorzystywani są do tego pośrednicy, z którymi napastnicy utrzymują kontakt przez telefony satelitarne.

Sam napad bywa coraz częściej bardzo starannie przygotowany. Przyjmuje się, że piraci elektronicznie tropią swoją ofiarę przez wiele dni, zanim statek zostanie namierzony, zaatakowany i niekiedy odholowany do pirackiej przystani. Grupy napastników liczą po kilkanaście osób i są wyposażone w broń automatyczną, moździerz czy nawet ręczne wyrzutnie rakiet. Dysponują urządzeniami GPS, aparatami do podsłuchiwania i zakłócania łączności radiowej, sprzętem nurkowym. Poruszają się bardzo szybkimi łodziami i skuterami wodnymi. Niekiedy do ataku wykorzystują jako bazę statek-matkę z nowoczesnymi motorówkami, zapasami wody i żywności. Na pokład atakowanego statku wspinają się po linach mocowanych do relingów za pomocą kotwiczek wystrzeliwanych z urządzeń miotających – tak jak to robią komandosi. Potrafią odszukać najcenniejsze ładunki, by po kilkunastu minutach się ulotnić.

Najczęściej atakowane są kontenerowce, ale wiele jest napadów na masowce i jachty. W ostatnim czasie wprowadzony został nawet supertankowiec „Sirius Star”.

Oprócz rabunku wybranych ładunków i wartości pieniężnych, a także wymuszenia okupu za zwrot statku, piraci uprowadzają niekiedy cały statek z ładunkiem. Ładunek sprzedają, a statek zostaje przemalowany i zarejestrowany pod nową flagą i inną nazwą. Szacuje się, że takich statków może już pływać po morzach całego świata nawet kilkaset.

Bardzo rzadko się zdarza, że załoga próbuje stawiać opór – jak to znamy z filmów. Wynika to z faktu, że nie jest ona uzbrojona ani przygotowana do walki, często też nieliczna załoga nie jest chętna do narażania własnego życia w obronie statku, który nie jest jej własnością. Niekiedy też, jak w przypadku wspomnianego supertankowca z ładunkiem 320 tys. ton ropy naftowej, skutkiem prowadzonej walki mogłyby być niebotyczne szkody.

Metody stosowane przez piratów bardzo często wiążą się z rejonem, w którym dokonywane są napady. Do najbardziej zagrożonych rejonów należy zaliczyć:

- Afrykę Zachodnią, Wschodnią i szlaki na Morze Czerwone,
- Azję Południowo-Wschodnią i wybrzeża północnego Oceanu Indyjskiego,
- Amerykę Południową,
- wody Zatoki Meksykańskiej i Morza Karaibskiego.

W rejonie Afryki do napadów dochodzi w portach, gdy statki cumują, albo w czasie przepływu wzdłuż wybrzeża. Najczęściej atakują grupy liczące od kilku do kilkunastu osób, chociaż zdarzają się dużo liczniejsze. Piraci atakują najczęściej nocą, podpływając do statków kilkoma łodziami. Miejscem szczególnym w tym rejonie jest wybrzeże Somalii, gdzie piraci – ze względu na słabość struktur państwowych – działają na wpółlegalnie, wykorzystując najnowsze osiągnięcia techniki oraz infrastrukturę portową. Towarzyszy temu doskonała organizacja, zuchwałość i metody doprowadzone do perfekcji.

W rejonie Azji Południowo-Wschodniej newralgicznym miejscem jest cieśnina Malakka, łącząca Ocean Spokojny z Indyjskim. Ma blisko tysiąc kilometrów długości, a w najważszym miejscu zaledwie 15 kilometrów szerokości. Przez tę cieśninę przewozi się prawie połowę wydobywanej na świecie ropy naftowej i jedną trzecią innych ładunków będących przedmiotem światowego handlu. Dziennie przepływa tędy kilkaset statków, przez co cieśnina ta uznawana jest za najbardziej uczęszczaną autostradę morską świata. Piratom sprzyja charakter linii brzegowej – setki rzek uchodzących do cieśniny, porośnięte bagniste brzegi oraz wiele wysp, raf i mielizn zmuszających statki do zmniejszania prędkości. Najczęściej piraci w grupach kilkuosobowych szybko wdzierają się na pokład, terroryzują załogę, rabują i błyskawicznie znikają.

Korsarstwo na Dalekim Wschodzie ma najbardziej brutalny charakter. To właśnie tam piraci nie tylko rabują towar, ale też uprowadzają statki, a załogę niekiedy mordują. Porwane statki są przemalowywane, a później sprzedawane na czarnym rynku. To tu można spotkać się z cennikiem wynagrodzeń za usługi pirackie:

- „dla pirata za morderstwo na pokładzie – 500 dolarów,
- dla robotnika portowego za informację o cennym ładunku – 1 tys. dolarów,
- dla kapitana statku za współpracę z piratami – 10 tys. dolarów...”³.

W Ameryce Południowej napady nie są tak zuchwałe. Tu najczęściej operują małe grupy rekrutujące się z miejscowej biedoty, kradnąc co się da z niestrzeżonych i niewystarczająco oświetlonych statków.

Natomiast wody Zatoki Meksykańskiej i Morza Karaibskiego obejmują szlak narkotykowy prowadzący z Kolumbii do przystani na Florydzie. Atakowane są najczęściej jachty. Stosowane zwykle metody to wzywanie pomocy lub pozorowany pożar łodzi, mający zwabić jacht płynący z pomocą.

5. Rozmiary współczesnego piractwa morskiego

Ocena ilościowa zjawiska piractwa morskiego jest bardzo trudna. Wynika to między innymi z tego, że proceder ten odbywa się w skali całego świata, dotyczy najczęściej wód międzynarodowych, gdzie nie obowiązuje prawo żadnego państwa.

³ M. Karolkiewicz, *Piraci wracają na morza*, „Przegląd” 2005, nr 29, www.przegląd-tygodnik.pl (10.08.2011).

Trudno więc przypisać taki obowiązek określone mu podmiotowi. Do tego nie wszystkie napady udaje się wykryć. Utrudniają to nie tylko piraci, ale także inne zainteresowane podmioty, np. firmy przewozowe obawiające się wzrostu stawek ubezpieczeniowych.

Stosunkowo dużo informacji na temat piractwa gromadzi Międzynarodowa Organizacja Morska – jedna z wyspecjalizowanych organizacji systemu Narodów Zjednoczonych (ONZ). Według niej w 2007 r. doszło do 264 ataków na całym świecie, a rok wcześniej było ich 239. Na skutek ataków 188 osób stało się zakładnikami, 77 porwano, 15 raniono, 5 zabito, a 3 uznaje się za zaginione. Natomiast z danych Międzynarodowego Biura Morskiego wynika, że sami tylko somalijscy piraci w 2008 r. zaatakowali aż 130 statków, a 50 z nich uprowadzili. W 2009 r. piraci przetrzymywali, żądając okupu, 14 statków oraz 240 członków ich załóg. We wspomnianym już miasteczku Eyl utworzono nawet restauracje dla „mieszkających tymczasowo” członków załóg przetrzymywanych dla okupu statków.

Ze wszystkich statystyk wynika, że piractwo morskie wykazuje tendencję wzrostową. Szacuje się, że w latach 2000-2006 na całym świecie doszło do około dwu i pół tysiąca rozbojów na morzu, co stanowi blisko 100-procentowy wzrost w porównaniu z poprzednią sześciolatką. Australijski rząd uważa, że liczba ataków jest prawie dwukrotnie wyższa.

Podobnie trudno jest określić ekonomiczne skutki napadów pirackich. Roczne straty szacuje się na 13-16 mld dolarów. Dotyczy to skradzionych ładunków, uprowadzonych statków, zapłaconych okupów i wypłaconych odszkodowań. Jednak według niektórych analityków kwota strat wynikających z piractwa morskiego może nawet dochodzić do 50 mld dolarów rocznie. Według „The Independent” w 2008 r. właściciele porwanych statków z tytułu samych tylko okupów stracili około 80 mln dolarów. Przyjmuje się, że tylko jeden procent piratów na świecie udaje się złapać i postawić przed sądem.

6. Obrona przed piractwem

Duża zuchwałość piratów oraz ciągły rozwój piractwa nie oznacza, że cywilizowany świat pogodził się z istnieniem tego zjawiska. Wprawdzie piractwu sprzyjają luki w prawie, gdyż na szlakach poza wodami terytorialnymi państw nadbrzeżnych obowiązuje zasada wolności mórz i wolności żeglugi, w związku z czym żadne państwo nie może kontrolować wód międzynarodowych, to jednak podejmowanych jest wiele działań obronnych zarówno przez poszczególne państwa, międzynarodowe organizacje, jak i samych przewoźników morskich. Metod obrony istnieje wiele i można je klasyfikować według różnych kryteriów. Najczęściej jednak mówi się o dwóch rodzajach metod:

- obrony bezinwazyjnej,
- obrony inwazyjnej.

Obrona bezinwazyjna wiąże się z wprowadzeniem na statkach tak zwanego „planu zabezpieczenia statku przed napadem”⁴. Obejmuje on następujące działania:

- wczesne rozpoznanie napastnika w celu uruchomienia dostępnych środków alarmowych,
- uniemożliwienie piratom wtargnięcia na pokład,
- zapewnienie bezpieczeństwa załodze i pasażerom,
- minimalizację strat w przypadku wdarcia się piratów na pokład.

Każde z tych działań rozpisane jest na wiele szczegółowych punktów, jednak nie przewiduje się uzbrojenia załogi w broń palną. Natomiast zaleca się wiele innych działań. Na przykład w zakresie zapobiegania wejściu piratów na pokład wzmacnia się wachty i obserwacje, oświetla statek i okolice, montuje przeszkody, zamyka kraty, podłącza węże przeciwpożarowe, aby wykorzystać silny strumień wody, przecina liny piratów przywiązane do haków, rozstawia zasieki z drutu kolczastego i zbiorniki gazu łzawiącego, a nawet smaruje się niektóre elementy statku specjalnym żelem poślizgowym. Pomocny jest także system ShipLoc, pozwalający armatorowi śledzić pozycję statku dzięki ukrytemu pod pokładem nadajnikowi. Niektórzy, jeśli to możliwe, omijają zagrożone rejony, wybierając dłuższą drogę wokół Przylądka Dobrej Nadziei zamiast szlak u wybrzeży Somali, gdzie nasila się piractwo. Powoduje to wydłużenie procesu przewozowego o kilkanaście dni i zwiększenie kosztów transportu.

W grupie metod obrony inwazyjnej można wymienić długą listę zachowań i urządzeń mających na celu odparcie ataku. Przykładowo kapitan statku może podjąć próbę staranowania atakujących jednostek lub ucieczki połączonej z różnymi manewrami obronnymi. Natomiast w grupie środków technicznych wypracowano wiele narzędzi obrony inwazyjnej, które są ciągle ulepszone. Do najczęściej stosowanych można zaliczyć⁵:

- urządzenia mikrofalowe dużego zasięgu (ADS), wytwarzające promieniowanie rozgrzewające skórę napastników i wywołujące przy tym silny ból; jego zasięg dochodzi do 1000 metrów,
- urządzenia akustyczne tzw. LRAD, generujące dźwięk o dużym natężeniu, powodujący bardzo bolesne skutki i mogący trwale uszkodzić słuch,
- ogrodzenia elektryczne – tzw. *secure ship* otaczające statek na górnej krawędzi pokładu z impulsami elektrycznymi o napięciu 900 V,
- wynajęcie uzbrojonej eskorty.

W obronie przed piratami załogi statków i armatorzy nie zostali pozostawieni sami sobie, bez wsparcia ze strony państw i organizacji międzynarodowych. W walkę z piratami zaangażowanych było wiele krajów morskich, i to od stuleci. Natomiast w czasach współczesnych pewnym przełomem były lata 80. i 90.

⁴ K. Baranowski, *Gdzie napadają*, www.krzysztofbaranowski.pl/article (10.08.2011).

⁵ A. Grześkowiak, *Uwaga, piraci*, „Biuletyn Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie” 1994, nr 4, s. 45.

XX wieku, gdy walka ta nabrała bardziej kompleksowego i międzynarodowego charakteru. Znalazło to wyraz zarówno w postaci konwencji prawa morza, jak i w formie aktów prawnych skierowanych bezpośrednio na zwalczanie aktów piractwa. Do najważniejszych norm prawnych mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na morzu można zaliczyć m.in.: konwencje o prawie morza z 1982 r., konwencje SOLAS, konwencje helsińskie oraz rezolucje JMO. Konwencja o prawie morza kwalifikuje piractwo morskie jako przestępstwo międzynarodowe i zobowiązuje państwa do współpracy w jego zwalczaniu. Pozwala także na zajęcie statku pirackiego przez każde państwo oraz aresztowanie winnych osób. Również przyjęta w 1983 r. rezolucja IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska) w sprawie środków zapobiegających aktom piractwa zobowiązuje państwa do informowania o wszelkich aktach piractwa. Z kolei Komisja Europejska opracowała w tym czasie dokument o zbieżnych założeniach: *A Common Policy on Safe Seas*. Nieco później, w 1991 r., przy londyńskim Międzynarodowym Biurze Morskim utworzono Centrum Informacyjne ds. Piractwa, mające za zadanie bezpłatne przekazywanie wiadomości załogom statków oraz firmom spedycyjnym o zagrożeniach, rejestrowanie ataków i powiadamianie o nich stosownych władz. Zawierane są też porozumienia między poszczególnymi krajami związane z piractwem, np. porozumienie między Japonią, Indiami, Koreą Południową i Malezją w sprawie wspólnych patroli, zawarte w 1999 r. Nieco później, w 2002 r., w Londynie odbyła się konferencja wprowadzająca liczne poprawki do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS), odnoszące się nie tylko do armatorów i kapitanów statków, ale także do zarządów portów, organów administracji i państw członkowskich JMO (JSPS). W sprawę walki z piratami zaangażowało się również NATO, przeprowadzając w 2008 i 2009 r. akcje skierowane przeciw somalijskim piratom, oraz Unia Europejska. W 2009 r. w Kairze odbył się też tzw. szczyt walki z piractwem sprowokowany coraz większą aktywnością i zuchwałością piratów.

Wszystkie te działania nie napawają jednak optymizmem, gdyż jak stwierdził rzecznik prasowy Pentagonu, zbrojnie nie uda się pokonać somalijskich piratów. Nie pomoże nawet wysłanie tam wszystkich okrętów wojennych świata.

7. Podsumowanie

W transporcie morskim jednym z największych zagrożeń bezpieczeństwa ludzi, ładunków i środków przewozowych stało się współczesne piractwo. Straty w skali roku sięgają już dziesiątków miliardów dolarów. Zagrożone są też interesy nadawców, odbiorców oraz ich klientów. W związku ze zwalczaniem tego zjawiska należałoby oczekiwać jego redukcji, a tymczasem wykazuje ono znaczną dynamikę wzrostu. Poszczególne państwa oraz organizacje międzynarodowe, podejmując wiele inicjatyw, w pewnym stopniu przyznają się także do bezradności wobec piractwa morskiego. Wynika to z faktu, że nie są w stanie usunąć przyczyn tego zja-

wiska, takich jak bieda w wielu regionach globu, anarchia w niektórych krajach, konflikty zbrojne czy niepokoje społeczne. Należy liczyć się z tym, że ten rodzaj zagrożenia w transporcie długo jeszcze będzie dawać znać o sobie nie tylko na płaszczyźnie ekonomicznej, ale także społecznej.

Literatura

- Baranowski K., *Gdzie napadają*, www.krzysztofbaranowski.pl/article.
- Grześkowiak A., *Uwaga, piraci*, „Biuletyn Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie” 1994, nr 4.
- Ilnicki M., Kubiak K., Mickiewicz P., *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożeń*, Wyd. Nauk. Dolnośląskiej Szkoły Wyższej Edukacji TWP, Wrocław 2006.
- Karolkiewicz M., *Piraci wracają na morza*, „Przegląd” 2005, nr 29, www.przegląd-tygodnik.pl.
- Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Akademia Morska, Gdynia 2002.

SAFETY IN INTERNATIONAL TRANSPORT – PRESENT MARITIME PIRACY ISSUE

Summary: Transport services are basic logistic activity. Transport's value depends on its safety. There are a lot of risks in transport; one of them are attacks and thefts. Piracy has been known for many years but it has recently increased. Attack and defence methods are still changing. There are many dangerous places on waters of the world. It is a very serious and difficult problem to solve.

Keywords: maritime transport, safety, maritime piracy.