

# Geopolityka oceanów

17 stycznia 2016

W epoce postępującej globalizacji znaczenie przestrzeni oceanicznych jest swego rodzaju kluczem perspektywicznej cywilizacji. To właśnie na oceanach jako wysuniętych pozycjach, należy zapewnić bezpieczeństwo systemowe, jednocześnie gwarantując bezpieczeństwo żeglugi oraz racjonalny przebieg procesów ekonomicznych i ekologicznych.

73% całej powierzchni naszego globu to morza i oceany. Historia cywilizacji dowodzi jednoznacznie, że dostęp do mórz i następnie możliwości żeglugi, zarówno w celach odkrywczych, jak też znacznie częściej, handlowych w bardzo poważnym stopniu rzutowały na pozycje poszczególnych państw w poszczególnych etapach rozwoju cywilizacji.

Bardzo skrótowo można wymienić greckie a później rzymskie panowanie w basenie Morza Śródziemnego, następnie wyprawy handlowe Wikingów, wreszcie okres wielkich odkryć geograficznych, podczas których kolejno Hiszpania z Portugalią, a potem Zjednoczone Królestwo, Francja i Holandia toczyły z sobą wiele wojen o panowanie nad przestrzeniami wodnymi. Cały okres kolonialny w gruncie rzeczy to również panowanie nad oceanami i morzami

Tu oczywiście najpotężniejszym państwem aż do zakończenia Wielkiej Wojny była, nazywana też często „królową mórz” – Wielka Brytania. Przy czym należy zauważyć, że do tego kraju, z chwilą wybuchu I wojny światowej, należało ok. 1/3 świata. Tu oczywiście nie ma potrzeby dzielić posiadłości brytyjskich na dominia i zwykle, w sensie klasycznym tego pojęcia, kolonie. Bardziej istotne jest natomiast to, że ta przysłowiowa 1/3 świata przyjęła w następstwie prawie w całości brytyjski archetyp kulturowy, mimo że sama metropolia sukcesywnie, ale w sposób nieunikniony, traciła na znaczeniu [1].

II wojna światowa, a raczej jej polityczny, finał, przyniosła bardzo znaczące przesunięcia w światowym układzie sił. To po niej nasilił się a potem przybrał postać dominującą w światowym układzie sił proces globalizacji. Rozwój nowoczesnych technologii związanych z drugim etapem rewolucji naukowo-technicznej spowodował w sensie obiektywnym jakby skurczenie się, oczywiście w pewnych aspektach, współczesnego świata. Glob ziemski w pojęciu subiektywnym oczywiście stał się jakby mniejszy, a na pewno łatwiej dostępny, praktycznie w każdym miejscu. Nowoczesne środki komunikacji z lotnictwem na czele, spowodowały, że przemieszczenie się z jednego kontynentu na inny przestało być jakimkolwiek problemem, może poza barierą finansową. Tu można podać bardzo znamieny przykład. O ile jeszcze w pierwszej ćwierci XIX wieku eskapada np. z Wielkiej Brytanii do Australii, trwała 4 miesiące, i to przy użyciu najszybszych w tym okresie żaglowych kliprów, to aktualnie podróż, może nie dokładnie na tej samej trasie, ale z tymi samymi punktami docelowymi, trwa tylko 12–14 godzin. Oczywiście Internet, rozmowy telefoniczne zarówno przy użyciu komunikacji satelitarnej jak też światłowodowych kabli telekomunikacyjnych lub też szeregu innych praktycznych udogodnień sprawiły, że aktualny stan dialektyki cywilizacji można i trzeba traktować jednoznacznie globalnie.

Globalizacja jest współcześnie procesem dominującym i nieodwracalnym zarówno w skali międzynarodowej, jak i całej cywilizacji ludzkiej. Nie oznacza to wcale, że przebiega bezproblemowo i bezkonfliktowo. Ortodoksyjny islam i pozostający w jego strukturze współczesny terroryzm to tylko jedna z działających odśrodkowo i przeciw płaszczyzn wobec procesów globalizacyjnych. Jest ich oczywiście znacznie więcej i zależnie od sytuacji w danym momencie funkcjonują mniejszą lub większą efektywnością. Często tak, jak fundamentalistyczny islam, te tendencje odśrodkowe posiadają swoje źródła ideologiczne. Jednak przecież obok fundamentalistycznego islamu funkcjonuje również integryzm katolicki, a w wielu krajach, także w Europie, coraz częściej widać zorganizowane

grupy narodowców itp. Kolejnym aspektem są coraz bardziej masowe migracje. Obecnie dominuje w tych ruchach geneza uchodźstwa politycznego ale są też normalne na masową skalę migracje o charakterze strukturalnym. Chodzi tu przede wszystkim o aspekt potęgującego się w niektórych częściach świata elementarnego głodu [2]. Pas Afryki na południe od Sahary stepowieje i pustynnieje w coraz szybszym tempie. Ludzie tam mieszkający nie posiadają żadnej innej alternatywy, jak tylko spróbować przejść tę pustynię a potem próbować dostać się do, w ich pojęciu mlekiem i miodem płynącej, zasobnej Europy.

Świat początku XXI wieku, mimo oczywistego postępu ekonomicznego i społecznego, to w dalszym ciągu podmiot bardzo podzielony i zatอมizowany. Tym samym już w teoretycznym ujęciu modelowym, bardzo zapalny i niebezpieczny. Szereg politologów twierdzi nawet, że w kategoriach systemu bezpieczeństwa, bardziej niebezpieczny niż w historycznym już etapie „zimnej wojny”. Oczywiście tamten model był o tyle bezpieczny, że równowaga sił, czyli praktycznie rakietowo-nuklearnych potencjałów obu ówczesnych supermocarstw była równoległa typową równowagą strachu. Ten bipolarny, jak go nazywano, układ był jednak też bardzo labilny. Oba podstawowe podmioty, czyli USA i ówczesny ZSRR wykonywały cały szereg przedsięwzięć i akcji, żeby tę równowagę odwrócić i przechylić na swoją stronę. Takimi momentami były np. kolejne kryzysy berlińskie, a następnie kryzys kubański, wreszcie peryferyjne wojny, czyli np. konflikty koreański i wietnamski. Rzecz jasna wojen, jak też kryzysów było więcej niż tu wskazano [3].

Pozostaje jeszcze do rozstrzygnięcia jeden z kluczowych problemów odnośnie okresu „zimnej wojny” – mianowicie która z wrogich sobie stron, była tą bardziej agresywną. Tu oczywiście zdania są i pozostaną zapewne podzielone. Nie ma jednak najmniejszej wątpliwości, że był to szeroko rozumiany Zachód, czyli nie tylko państwa przynależne do NATO, ANZUS a wcześniej jeszcze do SEATO, ale również szereg krajów neutralnych

posiadających znacznie więcej do stracenia w wypadku wybuchu „gorącej wojny”. Paradoksalne to państwa Wschodu, tu w rozumieniu Układu Warszawskiego, miały w tej konfiguracji znacznie więcej do zyskania. Przecież w wypadku pomyślnego przebiegu konfliktu to właśnie ta grupa, zdobywała i zajmowała całą Zachodnią Europę z jej może nie tak wielkimi zasobami w rozumieniu surowców naturalnych, ale z nowoczesnymi technologiami, wykwalifikowanymi kadrami itd. Tych atutów było zresztą znacznie więcej. Kluczowym było jednak to, jakie były rzeczywiste cele hipotetycznej wojny Układu Warszawskiego (w praktyce ZSRR posiłkowanego przez niedozbrojone wojska swoich satelitów) z Zachodem [4].

Dostępne źródła są jednoznaczne w ocenie – ZSRR chciał w bardzo szybkim tempie zająć, oczywiście zbrojnie, Europę Zachodnią a później szukać rozwiązań pokojowych. Działając rzecz jasna z pozycji strony, która konflikt zbrojny wygrała. Nie był natomiast nigdy w swoich nie tak długich przecież dziejach, przygotowany do wojny globalnej z wariantem niezbędnym – wysadzenia dużych desantów na terytorium USA i następnie likwidacji resztek potencjalnego amerykańskiego oporu. Taki właśnie aspekt byłby przecież niezbędny do całkowitego wygrania globalnej wojny. Tu oczywiście można wysunąć cały szereg zastrzeżeń i znaków zapytania o różnym ciężarze gatunkowym. Należałoby zapytać m.in., jakie byłoby stanowisko np. Chin wobec globalnego starcia...? Przede wszystkim jednak kwestią zasadniczą byłby zakres zniszczeń wywołanych wymianą strategicznych uderzeń rakietowo-nuklearnych. Odpowiedź na to pytanie nie jest bynajmniej prosta poza bardzo ogólnym stwierdzeniem, że zniszczenia byłyby po każdej stronie olbrzymie. Jednak w miarę oddalania się w kategoriach czasu oczywiście od okresu „zimnej wojny”, analizy i scenariusze stają się coraz bardziej realistyczne. Dzisiaj już coraz mniej spotyka się analizy dla takiej alternatywy w tamtym okresie oczywiście, które jednoznacznie stawiałyby tezę że obligatoryjnie nastąpiłby koniec cywilizacji czy też finał życia na Ziemi. Eksperci raczej

przychylają się do koncepcji, że przy olbrzymich zniszczeniach obu kontrpartnerów wojna byłaby jednak do wygrania przez jedną ze stron

W tym miejscu należy postawić zasadnicze pytanie: jak Związek Radziecki, dysponując w końcu lat 1970' znaczącą przewagą w salwie nuklearnej oraz daleko idącą przewagą w siłach lądowych, mógł zaatakować terytorium Stanów Zjednoczonych [5]?

Do wykonania tego takiego zadania byłaby potrzebna bardzo silna i mobilna flota wojenna oraz równie silne lotnictwo, które byłoby zdolne do ochrony z powietrza własnej marynarki wojennej przed lotnictwem i flotą drugiej – przeciwnej strony. Tego ówczesna strona radziecka nie posiadała, zaś w siłach powietrznych Zachód także posiadał przewagę – zarówno liczbową, jak też jakościową.

Tu można się odwołać do przebiegu działań wojennych w toku II wojny światowej. W operacjach na Pacyfiku, gdzie jednym z uwarunkowań prowadzonych działań wojennych były wielkie odległości między poszczególnymi archipelagami i pojedynczymi wyspami, zdecydowanie dominowały kombinowane działania powietrzno-morskie. Metoda stosowana podczas operacji alianckich, praktycznie amerykańskich na tym teatrze działań wojennych, została nazwana „żabim skokiem”. Po prostu pod silną osłoną lotniczo-morską wysadzano desant a następnie, najczęściej piechota morska, czasem też siły lądowe, zdobywały w zaciętych walkach poszczególne wyspy, zamienione w międzyczasie przez Japończyków w twierdze. Przez cały okres trwania takich operacji żołnierze walczący na lądzie mieli zapewnione wsparcie sił lotniczych startujących z lotniskowców, jak również artylerii z własnych okrętów, z pancernikami włącznie [6]. Japończycy w pierwszej korzystnej dla nich fazie wojny, stosowali w operacjach praktycznie te same metody walki.

Z kolei słynna „bitwa o Atlantyk” miała nieco inny charakter. Wyraźna asymetria w siłach nawodnych marynarki wojennej na

niekorzyść Niemiec powodowała, że tylko sporadycznie ta strona decydowała się na operacje z wykorzystaniem wielkich okrętów nawodnych. Po incydencie z „Bismarckiem”, Niemcy trzymali swoje wielkie okręty w norweskich fiordach, gdzie potencjalnie zagrażały arktycznym konwojom, zmierzającym do Murmańska [7]. Same operacje ataku przy użyciu wielkich okrętów nawodnych wykonywano rzadko a w dodatku kończyły się one w większości niepowodzeniem. Po zatopieniu przez Brytyjczyków „Scharnhorsta” do kolejnych ataków ze strony niemieckiej już nie dochodziło [8]. To raczej brytyjskie lotnictwo, poszukiwało i atakowało „Tirpitz” i inne wielkie okręty.

Zupełne odwrócenie frontów nastąpiło rzecz jasna po II wojnie światowej. Związek Radziecki, podobnie zresztą jak już wcześniej carska Rosja, nie były nigdy potęgami morskimi. Skoro już wspomniano o Rosji carskiej, to trzeba przyznać, że u schyłku funkcjonowania tego państwa zrozumiano znaczenie panowania nad przestrzeniami wód. Próbowano też wyprowadzić Rosję do roli mocarstwa morskiego. Przejawem było wybudowanie znaczącej floty wojennej i wydzierżawienie od państwa chińskiego, położonej w bardzo strategicznym punkcie świata, portu wojennego Port Artur. Umieszczono tam potężną na owe czasy eskadrę wojenną Jednak wojna z Japonią położyła kres tym rosyjskim zamierzeniom [9]. Japończycy dość skutecznie zablokowali Port Artur a spiesząca z odsieczą flota bałtycka została praktycznie zupełnie rozgromiona w wielkiej bitwie pod Cuszimą.

Związek Radziecki, owszem doktrynalnie przywiązywał wagę do spraw morskich, ale de facto nie był w stanie wybudować wielkiej i nowoczesnej floty. Tu należy się kolejna uwaga – o ile armię lądową można utworzyć i zorganizować w miarę szybkim tempie, to żeby zbudować silną i mobilną flotę, potrzeba wielu lat. Do tego jeszcze dochodzi konieczność wyszkolenia załóg, budowa odpowiednich baz itd. Mimo, że praktycznie od zakończenia II wojny światowej nie konstruuje się wielkich pancerników, to budowa i wejście do służby uderzeniowego

lotniskowca wraz z doborem odpowiednich maszyn latających, wyszkoleniem personelu latającego oraz pokładowego trwa ok. 10 lat. To, że amerykańskie, jak też francuski, lotniskowce posiadają napęd nuklearny, nie przedłuża toku technologicznego. Napęd atomowy to nic innego jak atomowy reaktor, który podgrzewa parę. Rzeczywistym silnikiem napędzającym, podobnie zresztą jak w atomowych okrętach podwodnych, jest po prostu turbina parowa.

Strona wschodnia w etapie „zimnej wojny” była, jak wyżej wspomniano, znacznie słabszą na przysłowiowej wodzie. Przez dłuższy czas w ZSRR nie doceniano znaczenia floty wojennej. Wydaje się, że jednym z powodów był brak kadrowy wybitnych wojennych dowódców marynarki wojennej o autorytecie porównywalnym np. z marszałkami Gieorgijem Żukowem czy Aleksandrem Wasilewskim. Oni stawiali zdedykowanie na rozbudowę i rozwój sił lądowych. Następcy tej generacji dowódców i strategów z kolei przywiązywali znacznie większą wagę do rakiet i lotnictwa. Opinie na temat sytuacji, że USA wraz z sojusznikami rozbudowują przez cały okres powojenny i to bardzo intensywnie flotę wielkich lotniskowców, w radzieckim sztabie generalnym upraszczano. Dominowała teza, że taki ogromny lotniskowiec jest w gruncie rzeczy okrętem bardzo delikatnym i względnie łatwo może zostać zatopiony. W rezultacie flota, którą Związek Radziecki budował i doskonalił, była zarówno doktrynalnie, jak też technicznie raczej dostosowana do zadania dużych strat marynarce wojennej przeciwnika a nie do panowania nad morzami i oceanami. Do tego celu miały m.in. służyć niektóre generacje podwodnych okrętów atomowych. Słynny typ 929, bardziej znany jako jednostka klasy „Kursk”, miał zatapiać wystrzelonymi z odległości nawet ponad 700 km od celu, specjalnie skonstruowanymi rakieto-torpedami „Granit” wielkie jednostki nawodne przeciwnika. Podobnie wielki krążownik klasy „Kirow”, później przeklasyfikowany na „Piotr Wielki” – te jednostki też uzbrojone zostały w zmodernizowane już Granity i mogą z powodzeniem zatapiać wielkie okręty przeciwnika. W tym pierwszymi celami są

oczywiście lotniskowce [10].

Aktualnie ani sytuacja, jak również doktryny poszczególnych państw i bloków państw nie zmieniły się. Jednak poszczególni gracze na wielkiej światowej scenie posiadają obecnie coraz więcej możliwości zarówno operacyjnych, jak też techniczno-taktycznych. Kontrola, i to oczywiście skuteczna, szlaków morskich, to w dalszym ciągu podstawowe zadania dla flot wojennych wiodących państw areny międzynarodowej. Szlaki morskie, to po prostu wielkie trasy przewożonych ładunków i to takich, które decydują o możliwościach ekonomicznych, a co za tym idzie – również politycznych. Ok 74% światowego wydobycia ropy naftowej jest transportowane drogą morską. Jeżeli chodzi o gaz to ze względów czysto technicznych bardziej optymalny jest transport gazociągami. Jednak i tak ok. 30% tego paliwa transportowanych jest też drogą morską. Do tego dodać należy morski transport ok. 70% wydobywanej na świecie rudy żelaza i podobnych ilości innych ważnych surowców i półproduktów. To przecież nie wszystko. Wyroby gotowe, w większości wysoko przetworzone, też są transportowane w znacznej większości drogą morską [11]. Tu zaszły znaczące zmiany w strumieniach przepływu towarów w porównaniu z przełomem XIX i XX wieku. W tym okresie były one były po prostu odwracalne. W jednym kierunku płynęły surowce a w odwrotnym wyroby gotowe. Było to charakterystyczne zjawisko dla epoki końca kolonializmu. Aktualnie strumień transportu surowców z pewnymi modyfikacjami pozostał prawie taki sam. Jednak transport wyrobów gotowych jest znacznie bardziej zróżnicowany pod względem kierunków.

Daje się również obserwować pewne zjawisko sezonowe – wielkim odbiorcą zarówno surowców, jak też wyrobów wysoko przetworzonych stały się Chiny. Tendencja ta niewątpliwie będzie się utrzymywała jednak sukcesywnie, na coraz mniejszą skalę, w miarę, jak gospodarka tego państwa będzie przeżywała coraz większe kłopoty. Co prawda inne kraje należące do BRISC też w znacznej mierze podążają, jeżeli chodzi o ekonomikę, drogą Chin, szczególnie Indie, lecz skala strumieni towarów, a

zatem i ruchu na morskich szlakach przewozowych, jest relatywnie mniejsza.

Funkcjonuje jeszcze jedno naturalne uwarunkowanie w kategoriach szlaków komunikacyjnych na morzach i oceanach. Są to po prostu odległości. Oba wielkie kanały, a chodzi oczywiście o Panamski i Sueski, bardzo skracają odległości a przez to także czas i koszty na najważniejszych morskich szlakach. Do niedawna wielkie tankowce z Europy i Ameryki Północnej mogły pływać przez Kanał Sueski tylko w jedną stronę – mianowicie w rejsie po ropę do Zatoki Perskiej. Z powrotem, z pełnym ładunkiem różnica w zanurzeniu trzystutysięcznika to 7 do 8 metrów. Techniczne możliwości dotychczasowego Kanału Sueskiego po prostu nie pozwalały na rejsy pełnych jednostek tego typu. Jednak w 2014 roku Egipt przekopał „druga ścieżkę” swojego kanału. Otwarcie odbyło się to bez wielkich uroczystości. Realnie jednak Kanał Sueski został poważnie udrożniony i może już przepuszczać w obie strony w pełni załadowane nawet 350-tysięczniki. Prawie równolegle trwa też budowa na terenie Nikaragui bliźniaczego do obecnego Panamskiego kanału. Tym samym nie można się dziwić, że rząd Stanów Zjednoczonych, zamówił trzy kolejne lotniskowce o ok. 80 metrów dłuższe i 8 metrów szersze od dotychczas pływających. Do tej pory wymiar 309 metrów długości w linii wodnej był zarówno dla lotniskowców, jak też dla wielkich kontenerowców, które przepływają z Atlantyku na Pacyfik przez Kanał Panamski, swego rodzaju wymiarem granicznym. Tylko bowiem takie jednostki mogły się zmieścić w śluzach tej przeprawy. Mimo, że te ok. 300 m to dużo, jednak zarówno dla okrętów wojennych, jak też dla statków handlowych tworzy to poważne ograniczenie. Tym bardziej, że o ile w wypadku Kanału Sueskiego, pozostawała alternatywa znacznie dłuższego, ale jednak obiektywnie w miarę bezpiecznego rejsu dookoła Afryki, to żegluga dookoła przylądka Horn przy wiecznie tam ryczących sztormach stawiała poważne ograniczenia. Także kontenerowce nie mogą na tym szlaku być ładowane zbyt wysoko, a przecież przyzwyczailiśmy się do widoku tych statków, na pokładach

których kontenery piętrzą się do 12–13 warstw nad standardowym poziomem [12]. Lotniskowce z kolei muszą na okres przejścia wokół przylądka, a jest czas ok. 16 godzin, po prostu schować wszystkie samoloty do hangaru pod pokładem. W tym czasie są zatem praktycznie bezbronne. Za 2,5 roku, kiedy będzie już funkcjonował nowy alternatywny kanał wobec Panamskiego, praktycznie nie będzie już w żegludze między Atlantykiem i Pacyfikiem znaczących ograniczeń.

Pozostaje jeszcze na razie bardziej hipotetycznie niż realnie kolejny obiecujący szlak morski. Jest to znana od dawna arktyczna droga morska. Prowadzi wzdłuż północnych wybrzeży Rosji i następnie przez Cieśninę Beringa. Jest to trasa znacznie krótsza z Europy na Daleki Wschód. Jednak zaporą są lody. Mimo nowoczesnych i bardzo mocnych, też o napędzie atomowym, lodołamaczy ta droga jest dostępna tylko przez ok. 4 miesiące i to tylko dla statków posiadających przeciwlodowe wzmocnienia, dodatkowo płynących w konwojach za potężnym lodołamaczem. Jak na razie ruch tą trasą jest niewielki, bowiem statki, manewrując w lodach, zużywają bardzo duże ilości paliwa. Czas pokaże czy ocieplanie się klimatu będzie miało też wpływ na stan pokrywy lodowej na Morzu Arktycznym. Ewentualnie jeżeli lody będą słabsze, to żegluga handlowa w tym rejonie świata będzie odbywała się bardziej intensywnie.

Paradoksalnie natomiast częste są w tym rejonie świata, rejsy pod lodem. Morze Arktyczne jest w gruncie rzeczy wspaniałym akwenem operacyjnym dla atomowych okrętów podwodnych – nosicieli rakiet balistycznych, należących do USA, Federacji Rosyjskiej, jak również, chociaż bardziej sporadycznie – okrętów Wielkiej Brytanii i Francji. Rejon bieguna północnego jest najbardziej korzystnym miejscem dla odpalania rakiet w kierunku przeciwnika. Okręty z pociskami balistycznymi są eskortowane przez okręty szturmowe. Z kolei okręty szturmowe przeciwnika poszukują okrętów nosicieli. Niestety to nie jest zabawa, gdyż amerykański okręt podwodny klasy „Ohio” posiada w swych silosach aż 24 pociski balistyczne klasy „Trident II”, z

których każdy przenosi po 10 do 12 niezależnych głowic o mocy od 200 do 500 KT. Rosyjskie okręty klas „Delta III” i „Delta IV” przenoszą nieco mniej pocisków. Najnowsze „Boreje” nie ustępują jednak w niczym okrętom amerykańskim. Potrafią nawet znacznie głębiej się zanurzyć. Również wystrzeliwanie pocisków mogą prowadzić z większych głębokości niż amerykańskie. Tu trzeba dodać, że pociski „Siniewa” i „Lajner”, używane przez „Delty” oraz „Buławy”, które znajdują się w lukach „Borejów”, uważane są za równie dobre, jak amerykańskie „Tridenty”.

\* \* \*

Polityczna i technologiczna walka o panowanie nad morzami i oceanami trwa. Siłą dominująca były i pozostają na tym polu Stany Zjednoczone. W stosunku do marynarki rosyjskiej potencjał amerykański na wodzie ma się, jak 11:1. To znacząca przewaga. Tym bardziej, że do potencjału amerykańskiego trzeba doliczyć siły marynarek wojennych sojuszników. Tu, obok wymienionych już Wielkiej Brytanii i Francji, dochodzą poważne siły flot niemieckiej, holenderskiej, włoskiej oraz japońskiej i australijskiej. Pod znakiem zapytania pozostaje natomiast kierunek polityczny Chin. Marynarka tego państwa już obecnie jest silniejsza niż Japonii. Chiny posiadają obecnie tylko jeden nienowy już poradziecki lotniskowiec. Jednak budują trzy nowe, większe. Rosja także posiada jeden lotniskowiec tego samego typu co Chiny, jednak nie zamierza budować, przynajmniej na razie, kolejnych tego typu jednostek [13].

W nowym ujęciu geopolitycznym w pierwszej połowie XXI wieku punkt ciężkości świata zdecydowanie przesunął się do wspólnego basenu Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego. Tak się składa, że aktualne światowe potęgi albo w tym rejonie świata już są, albo posiadają do niego dostęp. USA, jak na razie skutecznie, wraz ze swymi sojusznikami, kontrolują morza i oceany. Dziesięć wielkich atomowych lotniskowców, stanowiących obecnie trzon amerykańskich sił morskich, wraz z okrętami towarzyszącymi, są w stanie zapewnić względny ład i spokój na oceanach i tym samym zagwarantować niezakłóconą żeglugę

handlową na całym globie. Jak jednak napisano, ten spokój jest względny. Nawet bowiem tak zdawałoby się mało istotne podmioty, jak np. somalijscy piraci, w swoich strefach działania ten spokój i bezpieczeństwo z zyskiem dla siebie burzą. Takich miejsc zapalnych na akwenach mórz jest więcej. Można tu wymienić np. Cieśninę Malakka, rejony Filipin jak również wybrzeża Brazylii. Zresztą można byłoby długo wymieniać. Chodzi jednak o to, żeby teoria chaosu w ujęciu Leo Straussa nie zaczęła się sprawdzać w praktyce politycznej, gdyż np. ruchy migracyjne do Unii Europejskiej zdają się i to w tych niestety kategoriach, potwierdzać tezę, że nadchodzi wszechogarniający chaos. A. przecież w ramach globalizmu świat powinien zmierzać do logicznej, ale i humanitarnej integracji. Zmierza oczywiście, tylko że po drodze jest jeszcze szereg przeszkód.

Wielkie podmioty polityczne doskonale rozumieją znaczenie akwenów wodnych dla swoich politycznych celów. Przywoływane już tu kilkakrotnie Chiny wybudowały już sześć i budują dalsze cztery sztuczne wyspy na Morzu Południowochińskim. Powstają tam lotniska, przystanie wojenne itd. Zapewne w nieodległym czasie ChRL ogłosi powołanie 200-milowych stref ekonomicznych wokół usypanych przywożonym z lądu gruzem tych wysepek. Właśnie problemy ekonomiczne a w szczególności istnienie olbrzymich złóż minerałów na dużych głębokościach, pod dnem oceanów, budzi ekonomiczne żądze i sprzeczności. Koncepcja wolności przestrzeni morskich coraz bardziej staje tym samym pod znakiem zapytania.

Mimo tych wszystkich przeciwności światowy ocean jest i prawdopodobnie pozostanie przestrzenią wolności i współpracy. Jednak w zatomizowanym świecie jak na razie ta wolność musi zostać w dalszym ciągu wymuszona siłą.

Autorstwo: płk dr Eugeniusz Januła

Źródło: [Geopolityka.org](http://Geopolityka.org)

**PRZYPISY**

- [1] S. Grzybowski, „Elżbieta Wielka”, Ossolineum, Warszawa 1984, s. 127 i nast.
- [2] N. Calder, „Jeśli nie nastąpi pokój”, MON, Warszawa 1971, s. 45 i nast.
- [3] Z. Brzeziński, „Wielka szachownica”, Politeja, Warszawa 1999, s. 211 i nast.
- [4] E. Januła, „Tak miało być. Scenariusz III wojny światowej”, Geopolityka.org, 17.04.2013.
- [5] E. Januła, „Siły zbrojne Federacji Rosyjskiej. Mity i rzeczywistość”, Geopolityka.org, 12.05.2015.
- [6] J. Lipiński, „Druga wojna światowa na morzu”, Wyd. Morskie, Gdynia 1967, s. 489-503.
- [7] B.H. Liddel Hart, „Strategia – Działania pośrednie”, MON, Warszawa 1959, s. 404 i nast.
- [8] Ibidem, s. 231-245.
- [9] E. Kosiarz, „Bitwy morskie”, Wyd. Morskie, Gdynia 1971, s. 389 i nast.
- [10] E. Januła, „Siły zbrojne Federacji Rosyjskiej...”, s. 7-10.
- [11] E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, „Spedycja”, Difin, Warszawa 2011, s. 166-169.
- [12] E. Januła, „Podstawy transportu i spedycji”, Difin, Warszawa 2014, s. 122 i nast.
- [13] „The Military Balance 2015”, London 2015, s. 89-93.

## **BIBLIOGRAFIA**

1. Brzeziński Z., „Wielka szachownica”, Politeja, Warszawa 1999.
2. Calder N., „Jeśli nie nastąpi pokój”, MON, Warszawa 1971.

3. Grzybowski S., „Elżbieta Wielka”, Ossolineum, Warszawa 1984.
4. Januła E., „Podstawy transportu i spedycji”, Difin, Warszawa 2014.
5. Januła E., „Siły zbrojne Federacji Rosyjskiej. Mity i Rzeczywistość”, Geopolityka.org, 12.05.2015.
6. Januła E., „Tak miało być. Scenariusz III Wojny Światowej”, Geopolityka.org, 17.04.2013.
7. Januła E, Truś T., Gutowska Ż, „Spedycja”, Difin, Warszawa 2011.
8. Kowalski W.T, „Wielka koalicja”, Tom 3, „Rok 1945”, MON, Warszawa 1972.
9. Kosiarz E, „Bitwy morskie”, Wyd. Morskie, Gdynia 1971.
10. Liddell Hart. B.H., „Strategia. Działania pośrednie”, MON, Warszawa 1959.
11. Lipiński J., „Druga wojna światowa na morzu”, Wyd. Morskie, Gdynia 1967.
12. „The Military Balance 2015”, London 2015.