

Marcin Roloff¹

Pod merytoryczną opieką pplk. dr. Marka Bodzianego

PIRACTWO W CIEŚNINIE MALAKKA

Abstrakt: Cieśnina Malakka od zakończenia zimnej wojny zmaga się z problemem piractwa. Największy wzrost ataków morskich w wykonaniu jednostek cywilnych został odnotowany po kryzysie azjatyckim, mającym miejsce na przełomie lat 1997/1998. Od tego czasu państwa, których interesy związane są z Cieśniną Malakka, a szczególnie te, których wody terytorialne są jej częścią, usiłują zwalczyć to zagrożenie przy pomocy umów bilateralnych, multilateralnych oraz doraźnych programów współpracy. Ich efektywność jest jednak ograniczona przez odmienne sposoby prowadzenia polityki, różną hierarchię priorytetów oraz spory o różnym charakterze. Celem artykułu jest wskazanie korelacji między poszczególnymi wydarzeniami, a liczbą aktów pirackich oraz nakreślenie głównych przeszkód, które uniemożliwiają całkowite zażegnanie problemu.

Słowa kluczowe: piractwo, Azja Południowo-Wschodnia, Cieśnina Malakka, kryzys azjatycki

WSTĘP

Cieśnina Malakka to jeden z kluczowych pod względem gospodarczym miejsc na świecie, a szlak morski, który przez nią przebiega jest miejscem strategicznym zarówno dla państw znajdujących się w regionie, jak i dla mocarstw ekonomicznych po drugiej stronie świata. To miejsce, w którym mieszają się wpływy Azji Wschodniej, Południowo-Wschodniej, a także Bliskiego Wschodu, Europy i Stanów Zjednoczonych.

Jest to również miejsce, które uważa się za jedno z najniebezpieczniejszych na świecie – między innymi ze względu na obecność piratów. Od 2005 roku przez ponad rok Cieśnina Malakka znajdowała się na liście obszarów zagrożonych wojną² (listę opracowuje Joint War Committee, wyspecjalizowane biuro Lloyd's Market Association). Zagrożenie jest spotęgowane brakiem pełnej współpracy między państwami regionu. Mimo ograniczenia liczby morskich ataków oraz rosnącego zaangażowania aktorów państwowych, nadal nie można uznać obszaru Cieśniny Malakka za miejsce bezpieczne.

1. OPIS I DEFINICJA CIEŚNINY MALAKKA

Geograficznie leży ona między Półwyspem Malajskim a Sumatrą. Jej długość wynosi około 800 kilometrów. Jest bardzo wąska przy południowo-wschodnim wejściu (najwęższe miejsce ma nieco ponad 2,5 km), zaś w kierunku północno zachodnim szerokość rośnie do ok. 250 kilometrów. Choć woda w południowej części jest dość płytka, nie uniemożliwia ona żeglugi, jednak niebezpieczeństwo stwarzają wysepki otoczone

¹ Marcin Roloff – student II roku studiów II stopnia na kierunku Bezpieczeństwo Narodowe w Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Lądowych imienia generała Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu.

² M. N. Anis, *Straits no more a war risk zone*, <http://www.thestar.com.my/story/?file=%2f2006%2f8%2f9%2fnation%2f15087436&sec=nation> [dostęp z dnia: 28.03.2015].

rafami i wały piasku. Łąd po obu stronach cieśniny jest porośnięty gęstym lasem równikowym z drzewami pochylającymi się nad samym wybrzeżem.

Geopolitycznie jest położna między Malezją a Indonezją i w większości znajduje się na wodach terytorialnych obu państw. Przedłużeniem Cieśniny Malakka jest Cieśnina Singapurska będąca wspólnym obszarem morskim Indonezji i Singapuru. Dlatego też pojawiające się w pracy określenie „państwa Cieśniny” będzie odnosić się właśnie do Malezji, Indonezji i Singapuru.

Na potrzeby pracy pojęcie „Cieśnina Malakka” obejmować będzie obszar wodny między Malezją a Indonezją, ze szczególnym naciskiem na ich wody terytorialne, a także wody między miastem-państwem Singapur a indonezyjskimi wyspami w prowincji Wyspy Riau (nie należy mylić z leżącym na Morzu Południowochińskim Archipelagiem Riau). Za zasadnością tej definicji stoi fakt, że większość statków, które przepływają przez Cieśninę Malakka przepływa również przez Cieśninę Singapurską, a następnie kieruje się na Morze Południowochińskie. Ponadto ataki pirackie na tych wodach aż do umownej granicy wspomnianego morza mają wspólne cechy, uwarunkowania i pochodzą z podobnych źródeł. Definicja nie obejmuje wód na zachód od Cieśniny – dochodzi tam do relatywnie mniejszej liczby ataków, a przeciwdziałają im głównie patroli Indii.

Warto zaznaczyć, że Morze Południowochińskie również boryka się z atakami piratów, a do znacznej większości z nich dochodzi w odległości zaledwie niecałych 100 kilometrów na wschód od Cieśniny Singapurskiej. Miejsce to jest w praktyce częścią szlaku biegnącego od Cieśniny Ormuz przez Cieśninę Malakka aż do głównych państw docelowych – Chin, Japonii, Korei Południowej. W praktyce oznacza to, że to nie sama Malakka, ale cały obszar przyciąga morskich rabusiów, dlatego błędem jest całkowite oddzielanie incydentów na wodach terytorialnych poszczególnych państw (liczba ataków w konkretnych, małych rejonach może być zanizona, szczególnie jeśli piraci korzystają ze statków-baz i oddalają się o setki kilometrów od swoich kryjówek). Jednakże Morze Południowochińskie podlega niemal wyłącznie jurysdykcji Chin, które skutecznie chronią je przed obecnością wojskową innych państw. Polityka Indonezji, Malezji czy Singapuru wobec ich wód terytorialnych nie ma bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo tego obszaru, w związku z czym nie będzie on opisywany w niniejszej pracy.

2. ZNACZENIE CIEŚNINY MALAKKA

Cieśnina Malakka jest kluczowym szlakiem zarówno dla najpotężniejszych państw Azji – m.in. Chin, Japonii, Indii – jak i dla USA, krajów Europy i Bliskiego Wschodu. Rocznie przepływa tędy ponad 60 000 statków. Przez Cieśninę przepływa 1/3 światowego handlu³. W przypadku ropy Cieśnina jest jednocześnie drugim największym na świecie miejscem transportu tego surowca – ponad 15 mln baryłek dziennie (pierwszy to położona na Bliskim Wschodzie Cieśnina Ormuz – ponad 17 mln baryłek dziennie⁴ – która *de facto* razem z Malakką tworzy jeden szlak transportowy surowców paliwowych na drodze od głównych państw OPEC do Azji; ponadto przez obie cieśniny przepływa blisko połowa globalnego transportu ropy naftowej i paliw drogą wodną)⁵. Dlatego też miejsce to leży w obszarze zainteresowania państw leżących nawet po drugiej stronie globu.

³ *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*, s. 3, <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf> [dostęp z dnia: 04.03.2015].

⁴ *World Oil Transit Chokepoints*, <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3> [dostęp z dnia: 04.03.2015].

⁵ *Ibidem* [dostęp z dnia: 04.03.2015].

Ponadto dochodzi kwestia kontroli nad ceną ropy naftowej. Zbyt duży poziom zagrożenia transportu lub wręcz jego zatrzymanie mogłoby znacznie wpłynąć na cenę surowca nie tylko w Azji, ale na całym świecie. Choć scenariusz przewidujący całkowite zamknięcie przepustowości Cieśniny Malakka jest niewielki, a bezpośredni udział państw spoza regionu ograniczony, to wciąż jest ona bacznie obserwowana.

2.1. Państwa Cieśniny

Całe południowo-zachodnie wybrzeże Półwyspu Malezyjskiego stanowi północną granicę cieśniny. Mniej więcej w jej połowie znajduje się Port Klang (można również spotkać nazwę Port Kelang), trzynasty najbardziej ruchliwy port na świecie⁶. Około 20 kilometrów od portu znajduje się stolica Malezji – Kuala Lumpur. Jest to jeden z głównych obszarów istotnych gospodarczo dla kraju. Takie umiejscowienie oznacza dla Malezji konieczność utrzymania bezpieczeństwa na wodach cieśniny i zwalczania piractwa przynajmniej na własnych wodach terytorialnych. Ku temu skłania również fakt, że Malezja w dużym stopniu opiera się na rybołówstwie, które w oczywisty sposób również jest uzależnione od bezpieczeństwa wód, szczególnie że także barki i kutry rybackie padają ofiarą ataków pirackich nakierowanych na pozyskanie nowych statków dla swoich działań.

Dla Indonezji bezpieczeństwo Cieśniny Malakka nie jest tak istotne gospodarczo, jak dla innych państw obszaru. Jej główne ścieżki handlowe przechodzą przez cieśniny Sunda i Lombok⁷, które w całości są położone na jej wodach terytorialnych. Właśnie tymi dwoma szlakami przepływają statki, które nie mieszczą się w wymiarach Malaccamax (tj. maksymalnych gabarytach umożliwiających statkowi przepłynięcie przez Cieśninę Malakka). Oznacza to, że dla Indonezji Cieśnina Malakka jest „konkurentem”, dlatego też nie kładzie większych nacisków na budowanie bezpieczeństwa w tym obszarze, zrzucając tym samym odpowiedzialność na społeczność międzynarodową. Ponadto kraj ten skupia swoje działania w innych rejonach, głównie na lądzie, zwalczając grupy separatystyczne, terrorystyczne, jak również piratów na własnych wodach terytorialnych. Warto zaznaczyć, że sytuacja dla rządu w Dżakarcie jest poważna, jako że port tego miasta jest obecnie na liście stref zagrożonych wojną⁸.

Singapur jest najbardziej wrażliwy na zmiany w systemie bezpieczeństwa spośród trzech państw Cieśniny Malakka. Gospodarka państwa-miasta jest zintegrowana z gospodarką światową, w związku z czym jest w ogromnym stopniu uzależniona od transportu morskiego (obrazem czego jest fakt, że Singapur jest drugim najbardziej ruchliwym portem na świecie)⁹, jednocześnie będąc istotnym partnerem handlowym dla państw spoza regionu. Warto również zaznaczyć, że statki, którymi zarządza Singapur są jednymi z najczęściej atakowanych statków na świecie (w 2014 roku liczba ataków na singapurskie statki była najwyższa na świecie względem innych państw i wyniosła 63 incydenty)¹⁰.

2.2. Inne państwa

Japonia jest państwem bazującym na tworzeniu produktów wysokiej technologii i eksporcie ich za granicą. Importuje ok. 80% ropy naftowej i ok. 60% żywności tą trasą

⁶ *Top 50 World Container Ports*, <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> [dostęp z dnia: 04.03.2015].

⁷ *Transnational...*, op. cit., s. 10 [dostęp z dnia: 04.03.2015].

⁸ *Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas*, s. 2, http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx [dostęp z dnia: 20.03.2015].

⁹ *Top 50...*, op. cit. [dostęp z dnia: 04.03.2015].

¹⁰ *Piracy and Armed Robbery Against Ships, report for the period 1 January – 31 December 2014*, s. 17 (raport wysyłany drogą elektroniczną na prośbę zamawiającego).

morską, tym samym czyniąc ją jednym z najbardziej uzależnionych krajów od poziomu bezpieczeństwa na tym obszarze¹¹. Co za tym idzie, ma ona interes we wspieraniu Indonezji, Malezji i Singapuru w ochronie wód wzdłuż szlaku. Obrazem ogromnej zależności gospodarki wysp od importu, zwłaszcza metali rzadkich, było jej wycofanie się w 2010 roku ze sporu dotyczącego kolizji chińskiego kutra rybackiego i japońskich jednostek patrolowych w okolicach spornych wysp Senkaku, który doprowadził do wycofania przez Chiny dostaw pierwiastków rzadkich dla Japonii¹².

Interesy Indii w utrzymaniu bezpieczeństwa Cieśniny wynikają ze struktury ich eksportu i importu – w obu przypadkach jednymi z największych partnerów są Chiny i USA, ponadto prowadzą interesy również z państwami obszaru, natomiast głównym towarem jest ropa naftowa (którą importują, następnie rafinują i eksportują)¹³. Zaangażowanie Indii koncentruje się głównie na ochronie pobliskich wód Oceanu Indyjskiego, dzięki czemu rozrost piractwa jest w pewnym stopniu ograniczony.

Chiny są mocno uzależnione od transportu przez Cieśninę Malakka. Do niedawna 85% importu (w tym 80% całości importowanych surowców energetycznych) trafiało do Państwa Środka właśnie tamtędy. Aby zminimalizować ryzyko strat poniesionych w wyniku piractwa, Chiny stale podnoszą poziom bezpieczeństwa swoich statków, ale głównie na Morzu Południowochińskim (czego częściowym wyrazem jest np. produkcja nowych lekkich korwet Jiangdao Typ 056, których jednymi z głównych zadań mają być misje patrolowe i eskortowe)¹⁴. Chiny na istotnym poziomie zabezpieczyły się przed atakami piratów w Cieśninie Malakka dzięki otwartemu w styczniu 2015 roku nowemu rurociągowi biegnącemu od portu Kyaukypu. Pozwala to tankowcom dokować tam, a następnie przesłać ropę naftową lądem (z maksymalną przepustowością ok. 440 tys. baryłek dziennie¹⁵, czyli ok. 7% całej importowanej ropy – istotna wartość biorąc pod uwagę ogrom zużycia tego surowca przez Chiny)¹⁶.

Cieśnina Malakka jest istotna także dla wszystkich pozostałych państw, które nie mają bezpośredniego wpływu na politykę bezpieczeństwa w tym obszarze. Mowa tu o wszystkich państwach eksportujących i importujących z całego świata (szczególnie z Bliskiego Wschodu, Europy i Stanów Zjednoczonych). Każde zachwianie handlu przykuwa ich uwagę i angażuje je w podjęcie bezpośrednich działań, np. przez wspólne misje wojskowe i obecność flot. Taka sytuacja wymusza presję na państwach cieśniny, ale jedynie w ograniczonym stopniu poprawia bezpieczeństwo.

3. PRZYCZYNY WZROSTU PIRACTWA PO ZIMNEJ WOJNIE

Czynnikiem nagłego wzrostu piractwa we współczesnym świecie jest otwartość mórz i wolność żeglugi. Zostało to uregulowane prawnie. Jeden z dwóch głównych aktów prawnych to Konwencja Genewska o morzu pełnym z 1958 r., która przyznaje statkom pod banderą dowolnego państwa swobodę żeglugi czy rybołówstwa na wodach nienależących do żadnego kraju. Natomiast drugi, Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie

¹¹ *Transnational...*, op. cit., s. 14 [dostęp z dnia: 04.03.2015].

¹² Zob. M. Yamaguchi, *China rare earth exports to Japan still halted*, <http://www.businessweek.com/ap/financialnews/D9J02PF01.htm> [dostęp z dnia: 07.03.2015].

¹³ <http://atlas.media.mit.edu/profile/country/ind/> [dostęp z dnia: 22.03.2015].

¹⁴ Zob. <http://www.naval-technology.com/projects/jiangdao-class-type-056-corvette/> [dostęp z dnia: 24.03.2015].

¹⁵ C. Larson, *China's Oil Pipeline Through Myanmar Brings Both Energy and Resentment*, <http://www.bloomberg.com/bw/articles/2014-02-04/chinas-oil-pipeline-through-myanmar-brings-both-energy-and-resentment> [dostęp z dnia: 24.03.2015].

¹⁶ Zużycie ropy naftowej Chin w 2013 roku wynosiło 10,7 miliona baryłek dziennie. Zob. <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=ch> [dostęp z dnia: 24.03.2015].

morza z 1982 r. definiuje tzw. prawo nieszkodliwego przepływu oraz przejście tranzytowe. W praktyce obecne prawo morskie daje cywilnym statkom możliwość poruszania się po praktycznie wszystkich akwenach morskich na świecie.

W takich warunkach naturalny stał się rozwój wymiany handlowej opartej na żegludze. Doskonałym obrazem tego jest fakt, że od 1990 do 2013 roku tonaż transportów morskich wzrósł ponad dwukrotnie, z ok. 4,1 miliardów ton do ok. 9,9 miliardów ton¹⁷. Trudno sobie dziś wyobrazić, by największe państwa mogły funkcjonować gospodarczo jedynie w oparciu o handel lądowy lub powietrzny. Komunałem jest stwierdzenie, że handel morski przyciąga piratów, ale należy mieć to w pamięci – piractwo jest przestępstwem nakierowanym na zysk, więc intensywny ruch na wodzie będzie oddziaływał na rozwój tego rodzaju przestępczości.

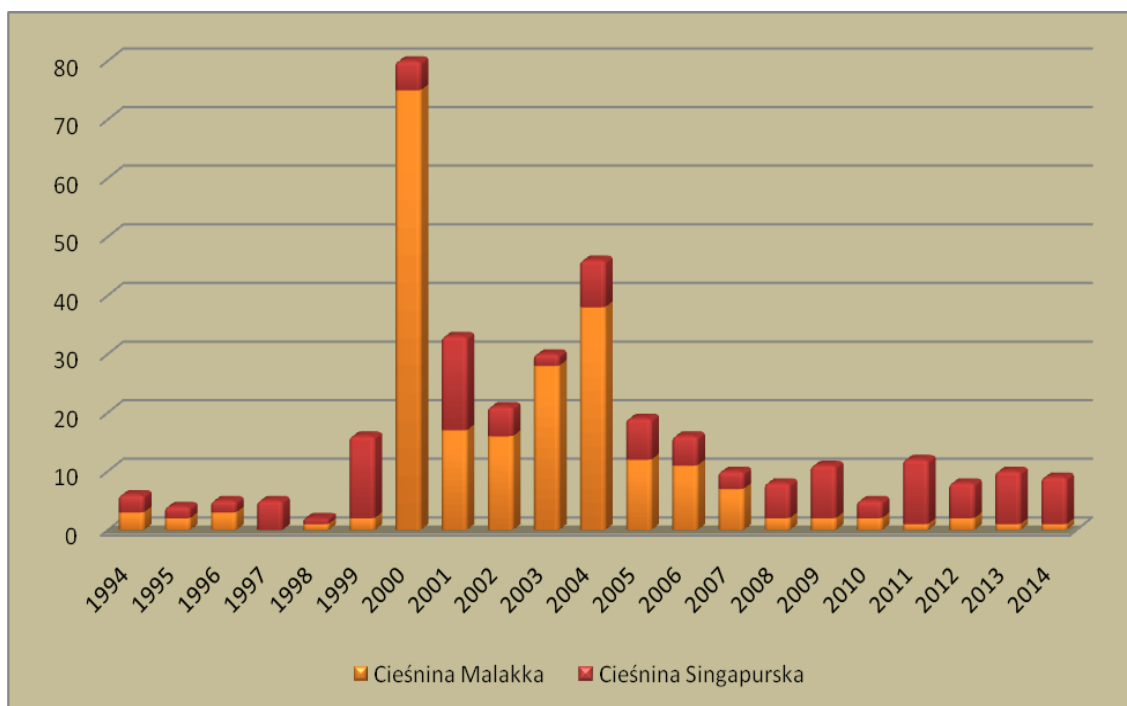
Odrębną kwestią natomiast są warunki ekonomiczne, społeczne czy polityczne, które popychają ludzi w stronę piractwa. Te są indywidualne dla każdego regionu, a nawet kraju z osobna, jednak to właśnie te czynniki – bezpośrednio dotykając konkretne osoby – zawsze będą bezpośrednim powodem podejmowania się przestępczości morskiej.

Warto zwrócić uwagę na cechę charakterystyczną piractwa i pokrewnych przestępstw – korupcji, przemytu towarów i ludzi – czyli pewien związek z ubóstwem. Regiony, które obecnie są nękane tym problemem, są relatywnie uboższe od rozwiniętych państw w Europie i na innych kontynentach. Ameryka Środkowa i północne wybrzeże Ameryki Południowej, Afryka w rejonie Zatoki Adeńskiej i wody Wybrzeża Kości Słoniowej, Indonezja i Filipiny – te obszary cechuje ubóstwo krajowe lub regionalne i nierówności społeczne. Należy jednak pamiętać, że nie sam niski poziom życia wpływa na wzrost piractwa. Pchnięcie w stronę przestępczości jest z reguły kalkulacją wypadkowej potencjalnych zysków i ryzyka. To dlatego najubożsi mogą postawić na szali życie, aby zarobić na utrzymanie rodziny, ale także dlatego zorganizowane i uzbrojone grupy przestępcze mogą wykorzystać brak odpowiedniej ochrony wód, kierując się czystą chęcią zysku.

3.1. Cieśnina Malakka

Obszar Indonezji i Cieśniny Malakka był historycznie nękany przez piratów. Wynika to głównie z geografii – znaczna ilość wysp wymusza transport i komunikację drogą morską, a tym samym daje okazję do działania dla morskich bandytów. Efektem tego jest silne zakorzenienie się piractwa w regionie. Wielkimi ułatwieniami dla tego procederu są gęste lasy przy wybrzeżach, rzeki śródlądowe czy znaczna ilość zatoczek i trudno dostępnych obszarów wodnych, które zapewniają miejsca na kryjówki i magazyny, a tym samym znacząco utrudniają zwalczanie piratów zarówno na morzu, jak i na lądzie. Można to porównać do fabryk narkotyków, które są budowane w gęstej amazońskiej dżungli, czasami bardzo blisko ośrodków miejskich, które potrafią pozostawać ukryte przez długie lata.

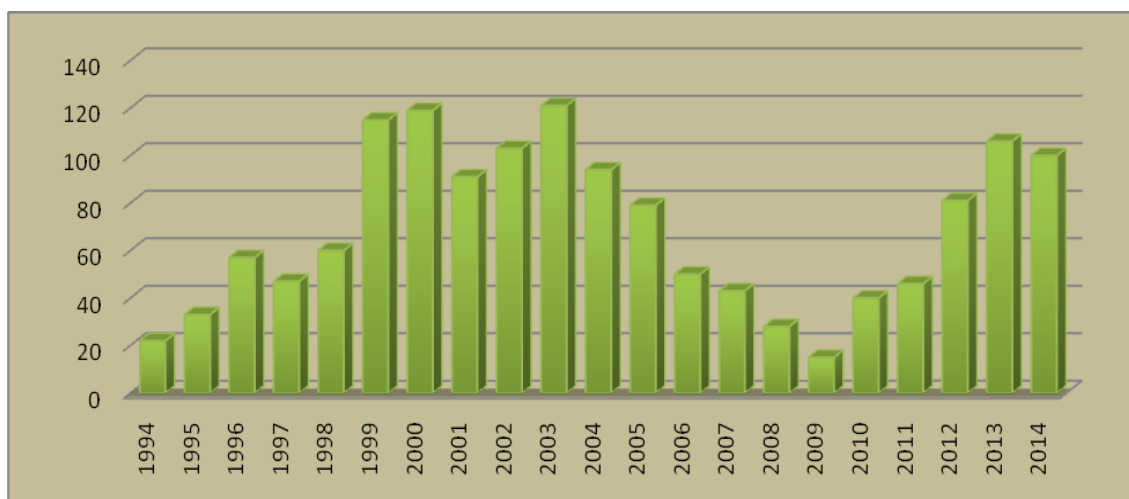
¹⁷ <http://www.statista.com/statistics/264117/tonnage-of-worldwide-maritime-trade-since-1990/> [dostęp z dnia: 26.02.2015].



Rys. 1. Ataki pirackie w Cieśninie Malakka i Cieśninie Singapurskiej 1994-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznych raportów ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships z lat 2005, 2009 i 2014.

Powyższy wykres przedstawia wpływ kluczowych momentów w ostatnich latach na liczbę ataków. Przed rokiem 1997 kraje Azji Południowo-Wschodniej prędko się rozwijały, przyciągały inwestorów i choć podział dóbr był nierówny, dzięki rozwojowi znacznie łatwiej było znaleźć pracę, choćby tymczasową. W czasie trwania kryzysu w latach 1997-1998 kraje wciąż się broniły, przeznaczając ogromne ilości swoich rezerw finansowych na utrzymanie kursu swoich walut względem dolara amerykańskiego, subsydiowanie przedsiębiorstw i utrzymanie atrakcyjności w oczach inwestorów. Rok 1999 – już po ekonomicznej porażce – pokazał, że sytuacja, choć w pewnym stopniu się ustabilizowała, to na niskim poziomie, a efektem tego jest niewielki jeszcze wzrost incydentów związanych z piractwem. Szczytowym momentem staje się rok 2000 – rządy państw, zaangażowane w próbę ratowania krajowych ekonomii nie są przygotowane na nagły wzrost piractwa, które ośmielone było swoimi własnymi sukcesami. Kolejne lata to różnorakie próby poradzenia sobie z problemem poprzez samodzielne wysiłki. Przełom przychodzi wraz z rokiem 2004 – wówczas dochodzi do trzech kluczowych zdarzeń – podpisane zostały dwa porozumienia antypirackie, MALSINDO i ReCAAP, a pod koniec roku uderza tsunami o sile 9 stopni w skali Richtera. Od tego czasu liczba ataków regularnie spadała.



Rys. 2. Ataki pirackie w Indonezji 1994-2014

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznych raportów ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships z lat 2005, 2009 i 2014.

Inaczej miała się sprawa w Indonezji. Należy zwrócić uwagę na dwie rzeczy – po pierwsze zjawisko piractwa w Indonezji znacznie przewyższa to w Cieśninie Malakka. W 2014 roku wody tego kraju doświadczyły najwięcej ataków pirackich na świecie¹⁸. Indonezja jest państwem wyspiarskim, dlatego też te ataki są rozproszone na całej powierzchni kraju, jednak można wskazać ją za jedno z potencjalnych źródeł ataków w Cieśninie Malakka. Po drugie – Indonezja nie jest w stanie – lub nie chce – sobie z problemem poradzić. Oznacza to, że zagrożenie morskie będzie istnieć tak długo, jak długo w bliskim sąsiedztwie istnieje jego źródło. Malakka zawsze będzie przyciągać przestępców pieniędzmi, jakie codziennie przez nią przepływają.

3.2. Charakterystyka piratów w Cieśninie Malakka

W porównaniu do bardzo dobrze znanych z mediów piratów somalijskich, ich „kuzyni” w Azji Południowo-Wschodniej są zorganizowani zupełnie inaczej, korzystają z innych metod, środków i sprzętu. Gdy piraci w Zatoce Adeńskiej pod koniec pierwszego dziesięciolecia byli u szczytu swojej potęgi, charakterystyczne stały się ataki nawet o tysiące kilometrów od miejsca wypłynięcia dzięki statkom-bazom i towarzyszącym im mniejszym jednostkom, obsadzonym uzbrojonymi m.in. w karabiny AK-47 i granatniki RPG-7. Relatywnie duży udział ataków miał na celu porwanie statku i żądanie za niego okupu. Piraci byli na tyle zorganizowani i wpływowi, że byli w stanie stworzyć sobie zamiast kryjówek jawne twierdze w miastach przy pomocy skorumpowanych urzędników, czego przykładem może być somalijski port Eyl.

Tymczasem piraci cieśniny Malakka różnią się w wielu aspektach. Pływają głównie na małych łodziach z włókna szklanego zwanych pancung – charakterystycznych dla tego regionu – z zamontowanymi silnikami. Ważny jest materiał, z którego się je buduje, ponieważ jest lekki, co zapewnia szybkość, ale dość ciężki, żeby nie podskakiwać na wodzie, gdy płynie się po kilwaterze potencjalnego celu, co pozwala na niewidoczne podążanie za nim. W kwestii wyposażenia przeważającą bronią używaną w czasie ataków pozostaje broń biała i mała broń palna.

Również sam charakter przeprowadzanych ataków różni się od nagłaśnianych w mediach porwań statków i ich załóg. Bazując na statystykach różnych źródeł, największą część ataków stanowią napady rabunkowe, w czasie których załoga zostaje obez-

¹⁸ Piracy..., op. cit., s. 6 (raport wysyłany drogą elektroniczną na prośbę zamawiającego).

władniona i przetrzymywana na czas kradzieży. Istotne jest również, że ataki z reguły nie polegają na zatrzymywaniu statku przez groźbę ataku. Zamiast tego piraci zbliżają się niewidocznie, płynąc za rufą, a następnie wchodząc na pokład przy użyciu samodzielnie zrobionego „haka” zbudowanego z pędów bambusa i przymocowanego na końcu pod kątem korzenia¹⁹. Wówczas, grożąc bronią, zapędzają załogę do jednego pomieszczenia, okradają ich z pieniędzy, kosztowności i sprzętu elektronicznego. Należy jednak zaznaczyć, że choć rabunek jest najczęstszą formą aktywności pirackiej, zdarzają się również porwania dla okupu.

Znaczące różnice można znaleźć w organizacji bezpiecznych przystani piratów. Podczas gdy w Somalii piraci urosli w siłę do tego stopnia, że jawnie pojawiali się w miastach, przekupywali władze i tworzyli fortyfikacje w portach, ich odpowiedniki w Cieśninie Malakka używają położonych na wybrzeżach i wzdłuż rzek kryjówek. Opis zawarty we wcześniejszej części pracy pokazuje, że warunki do ukrywania się wraz ze zrabowanymi towarami i porwanymi członkami załóg są niezwykle korzystne. Gęste lasy, zatoczki i płytkie wody stanowią naturalną ochronę przed patrolami morskimi.

Wspólną cechą jest natomiast życie sprzed wstąpienia w szeregi piratów – najczęściej stawali się nimi ludzie ubodzy zwabieni możliwością szybkiego i łatwego zysku drogą przestępstwa (czasami nie mając nawet alternatywy), rybacy i żeglarze z doświadczeniem morskim oraz byli bojownicy, partyzanci, separatyści, czyli ludzie o doświadczeniu wojskowym.

Swoistą ciekawostką, będącą jednocześnie kolejną cechą wspólną jest postrzeganie siebie. Największe grupy Somalijskich piratów nosiły nazwy nieodnoszące się w żaden sposób do piractwa, np. *The National Volunteer Coast Guard* lub *The Somali Marines*²⁰ (nazwy te najprawdopodobniej wywodzą się z historycznego pochodzenia somalijskich piratów, którzy początkowo byli zwyczajnymi rybakami, tworzącymi floty dla ochrony swoich łowisk, gdy upadły rząd nie był w stanie zapewnić jej sam). Podobnie w przypadku Malakki – określenia, które można spotkać to np. *Skaczące Wiewiórki*²¹ (co prawdopodobnie ma podkreślać ich zręczność i sprawność fizyczną widoczną w czasie wchodzenia na pokład).

4. WPLYW KRYZYSU AZJATYCKIEGO NA WZROST PIRACTWA

Okresem, który drastycznie zwiększył aktywność przestępczości (nie tylko morskiej) i którego skutki są odczuwane w zasadzie do dziś był kryzys azjatycki, który miał miejsce w latach 1997-1998. Za jego początek można uznać całkowite uwolnienie kursu tajlandzkiego bahta wobec dolara amerykańskiego, które miało 2 lipca 1997 r. Państwa, do tej pory znane jako dynamicznie rozwijające się Azjatyckie Tygrysy, przeżyły nagle spowolnienie gospodarcze. Doszło do deprecjacji również ich walut względem dolara amerykańskiego. Praktycznie wszystkie kraje doznały regresu gospodarczego, doświadczając spadku PKB o kilka do kilkunastu procent. Produkcja znacząco spadła, a za nią eksport, inwestorzy zaczęli się wycofywać, co skutkowało zamknięciem wielu miejsc pracy i obniżeniem ogólnej zamożności obywateli. Mocno ucierpieli najubożsi, którzy już wcześniej otrzymywali mały udział z dochodu narodowego. Warto przyrzeć się bliżej efektom kryzysu w państwach cieśniny jako potencjalne źródło zwiększonej liczby ataków piratów.

¹⁹ *Cieśnina Piratów*, <http://www.national-geographic.pl/artykuly/pokaz/ciesnina-piradow/1/> [dostęp z dnia: 04.03.2015].

²⁰ <http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm> [dostęp z dnia: 04.03.2015].

²¹ *Cieśnina...*, op. cit. [dostęp z dnia: 04.03.2015].

4.1. Maleszja

Ringgit był jedną z kilku walut, które pociągnęła na dno dewaluacja tajlandzkiego bahta. Wartość malezyjskiego pieniądza spadła niemal o połowę²². Podobnie jak pozostałe państwa regionu, także Maleszja doświadczyła dotkliwego spadku PKB (z ok. 100 mld USD w 1997 r. do ok. 72 mld USD w 1999 r.)²³. Indeks giełdy w Kuala Lumpur spadł z poziomu 1300 w 1997 r. do mniej niż 300 w sierpniu 1998 r.²⁴

Tak potężny cios w gospodarkę kraju skutecznie ją wyhamował, powodując pewne problemy. Inflacja wzrosła z ponad 2 do ponad 6%, a liczba osób niezatrudnionych uniosła się o ponad 80 tysięcy, przy czym połowę stanowili byli pracownicy przemysłu. Wzrosły ceny podstawowych produktów spożywczych. Taka sytuacja naturalnie uderza najmocniej w najuboższych, a tych w Maleszji było relatywnie sporo. W 1995 r., na dwa lata przed kryzysem, 60% najbiedniejszej części populacji Maleszji kontrolowało zaledwie 21,8% dochodów państwa, podczas gdy najbogatsze 20% kontrolowało aż 53,8%²⁵. W takiej sytuacji uzasadnione wydaje się, że to właśnie najubożsi, nierzadko rybacy, którzy nagle utracili część ze swojego niewielkiego dorobku, zasilili szeregi piratów i przemytników.

4.2. Indonezja

Kryzys przyniósł temu krajowi dotkliwe skutki gospodarcze i społeczne. PKB doznało bardzo bolesnego spadku z 215 do 95 miliardów dolarów²⁶. Procent osób żyjących poniżej granicy ubóstwa wzrósł z ok. 20% w 1998 do ok. 28% w 1999, a inflacja wzrosła z ok. 2% w 1999 roku do ok. 9% w 2000 roku²⁷ (co poniosło za sobą wzrost cen). Sprawę znacznie pogorszyła susza, która nawiedziła Indonezję w 1997 roku. W jej wyniku ceny żywności rosły szybciej niż ceny pozostałych produktów (np. ryż – w 1998 roku osiągnął 300% ceny sprzed kryzysu)²⁸. Warto również wspomnieć o pożarach lasów z przełomu lat 1997/1998. Powstały w ich wyniku smog spowodował problemy zdrowotne i ekonomiczne zarówno dla samej Indonezji, jak i Singapuru oraz Maleszji. Ogólne straty dla wszystkich poszkodowanych państw miały wynieść około 9,3 mld dolarów²⁹. To oczywiście tylko niektóre ze statystyk, należy pamiętać również o skutkach powstałych w wyniku tak niekorzystnych wskaźników. Jednym z takich efektów jest właśnie wzrost piractwa, co widać na wykresie – liczba ataków na obszarze Indonezji wzrosła po kryzysie niemal dwukrotnie.

Dla bezpieczeństwa Cieśniny Malakka istotne nie były ogólne problemy gospodarcze i społeczne. Kluczowe były zmiany, do jakich doszło na wyspie Batam. Jest to jedna z sześciu głównych wysp prowincji Wyspy Riau, położona na wschód od indonezyjskiej wyspy Sumatra oraz na południe od miasta-państwa Singapuru. W latach 70. XX wieku rząd rozpoczął realizację potężnego projektu – wyspa miała stać się silną i prężną strefą ekonomiczną, skupiającą inwestorów z całego świata. W zamyśle celem było po-

²² <http://www.tradingeconomics.com/malaysia/currency> [dostęp z dnia: 10.03.2015].

²³ <http://www.tradingeconomics.com/malaysia/gdp> [dostęp z dnia: 10.03.2015].

²⁴ S. S. Uddin, L. Ahsan, *Impact of Asian Financial Crisis in Malaysian Economy with special reference to Multinational Companies*, s. 1, <http://www.isca.in/IJMS/Archive/v3/i9/2.ISCA-RJMS-2014-78.pdf> [dostęp z dnia: 11.03.2015].

²⁵ <http://www.nationsencyclopedia.com/economies/Asia-and-the-Pacific/Malaysia-POVERTY-AND-WEALTH.html> [dostęp z dnia: 11.03.2015].

²⁶ <http://www.tradingeconomics.com/indonesia/gdp> [dostęp z dnia: 02.04.2015].

²⁷ <http://www.indexmundi.com/g/> [dostęp z dnia: 14.03.2015].

²⁸ K. Kishore i in., *Indonesia Country Study*, s. 4, <http://archive.unu.edu/env/govern/EI/Ino/CountryReports/pdf/indonesia.pdf> [dostęp z dnia: 14.03.2015].

²⁹ Ł. Fijałkowski, *Regionalny Wymiar Bezpieczeństwa w Azji Południowo-Wschodniej. Normy – instytucje – ład regionalny*, Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2010, s. 151.

wtórzenie sukcesu Singapuru, a w dalszej perspektywie prześcignięcie go gospodarczo. Głównymi przesłankami, które miały dać szansę na sukces, były zasoby surowców, między innymi ropy naftowej i gazu ziemnego oraz bliskość do szlaku morskiego przebiegającego przez Cieśniny Malakka³⁰.

Początkowo projekt odnosił sukces. Rozwój przyciągnął ludzi szukających dla siebie perspektyw. Z całej Indonezji, szczególnie z regionów wiejskich i biednych ośrodków rybackich, zaczęli ściągać ludzie z nadzieją na znalezienie pracy. Pojawiły się jednak dwa problemy – po pierwsze za mało miejsc pracy w stosunku do liczby napływających ludzi. Po drugie kobiety były chętniej zatrudniane w nowo powstałych przedsiębiorstwach ze względu na panujące przeświadczenie o ich większej staranności w pracy, a poza tym lepiej prezentowały się jako obsługa w miejscach o przeznaczeniu turystycznym, jak hotele czy kasyna. Sprawilo to, że wielu młodych mężczyzn zostało zmuszonych do utrzymywania się z nisko płatnych prac, jak handel uliczny czy usługi taksówkarskie. W takich warunkach łatwo było o stopniowy wzrost bezprawia, od kradzieży i napadów rabunkowych przez nielegalny hazard aż do przestępczości zorganizowanej i handlu ludźmi.

Póki trwał rozwój wyspy, negatywne zjawiska były częściowo pod kontrolą. Jednak w wyniku kryzysu wyspa Batam przeistoczyła się w miejsce bez perspektyw, zamieszkałe przez zbyt wielką ilość ludzi, którzy utracili swoje prace i nie mieli środków do życia.

Większość raportów opisujących problem piractwa w Cieśninie Malakka nie dotyka kwestii ich pochodzenia, a jeśli to robią, wskazują ogólnie na Indonezję, rzadziej Malezję i Singapur. Warto przyjrzeć się Batam i wyspom w bliskim sąsiedztwie jako potencjalnemu źródłu problemu. Za tą opinią stoją dwa główne argumenty – po pierwsze w wyniku kryzysu pojawiła się tam duża grupa ludzi bez pracy i perspektyw na nią. W sytuacji nadchodzącej biedy i głodu łatwiej jednostce przejść na drogę przestępczą, co wyjaśniałoby nagły wzrost liczby ataków w obszarze Cieśniny. Po drugie – wyspy są niezwykle blisko szlaku morskiego przepływającego przez Cieśninę, a co więcej, leżą w odległości zaledwie ok. 20 km od Singapuru. Takie umiejscowienie daje nie tylko łatwość przeprowadzenia szybkich ataków na odcinku Cieśniny Singapurskiej (czego wyrazem byłaby relatywnie duża częstotliwość ataków na statki zarządzane przez Singapur), ale również możliwość bliskiej współpracy przestępczej osób zarówno z Indonezji jak i Singapuru. To wyjaśniałoby, dlaczego to właśnie południowa część Cieśniny Malakka i Cieśnina Singapurska są jednymi z najczęściej atakowanych miejsc.

4.3. Singapur

Ze wszystkich trzech krajów Singapur najlepiej obronił się przed kryzysem azjatyckim. Jego krótkotrwały wpływ najwyraźniej widać na wskaźnikach PKB – 8% w 1997 roku, 1,5% w 1998 roku i już 5,6% w 1999 roku. Ponadto państwo to ma relatywnie najlepsze służby policyjne i utrzymuje kontrolę nad swoim terytorium, co w dużym stopniu ogranicza rozwój potencjalnej przestępczości zorganizowanej o charakterze pirackim, jaka mogłaby funkcjonować na obszarze państwa.

Jest jednak rzecz, na którą warto zwrócić uwagę. Singapur ma stosunkowo wysoki współczynnik Giniego, obrazujący nierówności w podziale dochodów – utrzymuje się na poziomie powyżej 40% (w czasie kryzysu osiągnął niemal 50%³¹, dziś ok 46% – dla

³⁰ Zob. W. P. Kam, Ng. K. Kee, *Batam, Bintan, Karimun – Past History and Current Development Towards Being A SEZ*, s. 3-6, http://lkyspp.nus.edu.sg/aci/wp-content/uploads/sites/4/2013/04/BBK_Past_History_and_Current_Development_Towards_Being_A_SEZ_24Aug09.pdf [dostęp z dnia: 12.03.2015].

³¹ <http://www.chartbookofeconomicinequality.com/inequality-by-country/singapore/> [dostęp z dnia: 02.04.2015].

przykładu Chiny, które są postrzegane jako państwo o ogromnych nierównościach ma ten współczynnik obecnie na poziomie ok. 47%)³². W praktyce oznacza to, że w Singapurze może znaleźć się spora grupa ludzi z poczuciem krzywdy i nierówności, którzy choć sami nie będą napadać statków, to dla korzyści finansowych będą udzielać piratom informacji i wsparcia.

5. KSZTAŁTOWANIE NOWEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA

W 2005 roku i w latach kolejnych doszło do nagłego spadku ogólnej liczby ataków (choć w Cieśninie Singapurskiej utrzymały się na takim samym poziomie). Mimo braku konkretnych danych statystycznych, prawdopodobnie są to połączone efekty trzech zdarzeń, jakie miały miejsce w 2004 roku.

Pierwsze to implementacja w lipcu MALSINDO, trójstronnej umowy o wspólnych patrolach. W pewnym stopniu poprawiła jakość współpracy, głównie dzięki lepszej koordynacji działań. Nie uregulowała jednak wielu istotnych kwestii, między innymi możliwości wkroczenia na wody terytorialne w czasie pościgu morskiego. Dopełnieniem MALSINDO było wprowadzenie w 2005 roku inicjatywy Eye in the Sky (EIS), której zadaniem było zwiększenie wykrywalności zdarzeń przez patrole powietrzne³³.

Drugą istotną inicjatywą wpływającą na poziom bezpieczeństwa było podpisanie we wrześniu porozumienia znanego jako Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP – weszło w życie w 2006 roku). Porozumienie to było pierwszym regionalnym porozumieniem umożliwiającym wymianę informacji między rządami państw Azji Południowo-Wschodniej przy udziale innych państw Azji (Indie, Japonia, Korea Południowa), a także Europy (Dania, Holandia, Norwegia, Wielka Brytania) i Stanów Zjednoczonych³⁴. Jednocześnie jest to inicjatywa skupiająca dość dużą grupę państw spoza Azji Południowo-Wschodniej. Jednakże jej skuteczność dla samej Cieśniny jest mocno ograniczona – Indonezja i Maleszja nie ratyfikowały porozumienia, co oznacza, że ich współpraca z ReCAAP może mieć jedynie charakter doraźny.

Trzecie zdarzenie to tsunami, jakie miało miejsce w grudniu na wschód od wyspy Sumatra. Liczba ofiar śmiertelnych sięgnęła około ćwierć miliona ludzi³⁵ (choć można znaleźć różne szacunki), do tego należy dodać osoby ranne i zaginione. Najbardziej ucierpiała indonezyjska prowincja Aceh w północnej części Sumatry, ale także inne obszary Indonezji oraz część wybrzeża Maleszji. Spadek liczby ataków wiązał się z dwiema rzeczami. Po pierwsze część ludzi, kryjówek i statków pirackich znajdujących się na Sumatrze została fizycznie zniszczona. Po drugie duże zaangażowanie w rejonie Cieśniny nie pozwoliło na prowadzenie ataków w dotychczasowy sposób. Ponadto dochodzi kwestia chwilowego „przebranzowienia” – kataklizm spowodował obecność szabrowników w rejonie dotkniętym klęską.

Wspólne działania przyniosły znaczny spadek ilości ataków względem poprzednich lat i ten trend raczej się utrzymuje. Światowy kryzys w 2008 roku nie przyniósł tak druzgocących skutków, jak kryzys 1997/1998. Z pewnością częściowo wynika to z doświadczeń, jakie pozostały po poprzedniej takiej sytuacji. Obecna liczba aktów utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie względem poprzedniej dekady. Mimo to w dalszym

³² <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2172.html> [dostęp z dnia: 02.04.2015].

³³ N. Khalid, *Security in the Straits of Malacca*, <http://www.japanfocus.org/-Nazery-Khalid/2042> [dostęp z dnia: 31.03.2015].

³⁴ <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx> [dostęp z dnia: 31.03.2015].

³⁵ <http://www.tsunami2004.net/tsunami-2004-facts/> [dostęp z dnia: 31.03.2015].

ciągu załogi statków muszą zachować ostrożność, gdyż akty piractwa wciąż mają miejsce. Na przykład w 2014 roku opisywano w mediach napad ciężko uzbrojonych piratów na japoński tankowiec. Część ładunku – ropy naftowej – została przetransportowana na dwie mniejsze jednostki. Załoga została obrabowana, a trzech ludzi zostało porwanych³⁶. To pokazało, że mimo wzrostu bezpieczeństwa, wciąż istnieją grupy dość silne, aby przeprowadzić atak obejmujący przetransportowanie i przechowanie kilku milionów litrów paliwa oraz przetrzymywanie zakładników.

Do podobnego zdarzenia doszło w lutym b.r., gdy również został zaatakowany tankowiec (nawiasem mówiąc w dość bliskiej odległości około 25 kilometrów od miejsca ataku z 2014 roku). Ośmiu uzbrojonych ludzi przejęło statek, którego ładunek ropy naftowej został przetransportowany na inną jednostkę. Następnie napastnicy uciekli³⁷. Tak bliskie podobieństwo zarówno w sposobie, jak i miejscu ataku każe zadać pytanie, czy za obydwoma atakami nie stoi ta sama grupa.

Co więcej, w okolicach Cieśniny Singapurskiej i wyspy Batam doszło już do 15 ataków w tym roku (stan na 01.04.2015 r.)³⁸. Wobec około 30 ataków na zbliżonym obszarze w 2014 roku, jest to stosunkowo duża liczba i grozi niechcianym podniesieniem statystyki liczby aktów piractwa.

5.1. Przeszkody w budowaniu wspólnego systemu bezpieczeństwa

Mimo teoretycznej wspólnoty interesów, kraje cieśniny (a właściwie niemal wszystkie kraje w Azji Południowo-Wschodniej) od wielu lat napotykać wielkie trudności z porozumiewaniem się, co niekiedy skutecznie utrudnia przeciwdziałanie zagrożeniom. W historii często dochodziły do sporów, a nawet otwartych konfliktów między dwoma lub wieloma narodami. Jednocześnie Organizacja Państw Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN), do którego należą także wszystkie trzy państwa Cieśniny, nie zapewnia regulacji wzajemnych stosunków między członkami. „Sposób ASEAN” nie tyle nie narzuca swoim członkom sposobów rozwiązywania konfliktów (a w zasadzie nic nie narzuca, jako że cechuje się bardzo niskim stopniem instytucjonalizacji), ale zaleca odkładanie trudnych sporów na później i skoncentrowanie się na współpracy w innych płaszczyznach³⁹.

Liczne problemy wynikają z różnic etniczno-kulturowych i religijnych czy politycznych. Dla przykładu, w Singapurze największym wyznaniem jest buddyzm, natomiast Malezja oraz Indonezja są w większości muzułmańskie. Różnice kulturowe i religijne zawsze stanowiły podstawę do sporów, choć nie decydują w całości o potencjalnych konfliktach (czego przykładem mogą być spory Malezji i Indonezji, będących w jednym kręgu kulturowym).

Dużo większe znaczenie mają tu kwestie historyczne, które miały wpływ na ukształtowanie postaw w polityce zagranicznej poszczególnych krajów. Szczególne znaczenie miały różnice w procesie dekolonizacji, w wyniku którego Malezja i Singapur pozostały nastawione względnie pozytywnie wobec państw zachodnich, Indonezja zaś – przyjęła niechętnie, a niekiedy wręcz wrogie nastawienie wobec obecności państw spoza regionu. Wpływało to na późniejsze relacje między państwami cieśniny, np. podważanie przez Indonezję legitymacji powstałej w 1963 Federacji Malezji (określono go jako twór

³⁶ <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2014/details/144/692> [dostęp z dnia: 01.04.2015].

³⁷ <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/details/146/912> [dostęp z dnia: 01.04.2015].

³⁸ <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map> [dostęp z dnia: 01.04.2015].

³⁹ Ł. Fijałkowski, *op. cit.*, s. 120-124.

neokolonialny, była to tzw. polityka *konfrontasi*⁴⁰) czy spory o regulowanie udziału państw spoza obszaru w budowaniu systemu bezpieczeństwa Azji Południowo-Wschodniej (bliskie kontakty Malezji i Singapuru z Wielką Brytanią a Indonezją promująca samodzielność regionu i nieangażowanie innych krajów).

Kolejnym problemem jest bardzo silne poczucie suwerenności państw Cieśniny. W efekcie nie powstało wielostronne porozumienie, które pozwoliłoby patrolom na naruszenie wód terytorialnych w czasie pościgu za podejrzanymi. Porozumienia takie podpisane zostały jedynie dwustronnie i tylko między Indonezją i Malezją oraz Indonezją i Singapurem. Malezyjskie i singapurskie patrole muszą więc kończyć pościg, gdy ścigani wkroczą na wody terytorialne jednego z tych krajów.

Konflikty i sprzeczne postawy stworzyły problemy w porozumieniu między państwami cieśniny po zimnej wojnie, które dziś wciąż negatywnie wpływa na bezpieczeństwo zarówno regionu, jak i Cieśniny Malakka. Sytuacją wyjściową dla 1991 roku są napięte stosunki wszystkich trzech krajów, a ich wzajemna niechęć pogarsza sytuację w incydentach, w których wystarczyłoby całkowicie pokojowe rozwiązanie.

5.2. Wybrane przykłady konfliktów

Dość charakterystyczne dla Azji Południowo-Wschodniej są spory terytorialne o wyspy, wliczając w to udział zarówno małych jak i dużych państw. Ich bardzo negatywnym aspektem jest długi czas wypracowywania porozumienia, a atmosfera towarzysząca negocjacjom może rzutować bezpośrednio na relacje bilateralne. W 2002 roku wyrokiem Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości zakończył się spór między Malezją a Indonezją o wyspy Pulau Ligitan i Pulau Sipadan (na korzyść Malezji)⁴¹, a w 2008 roku również wyrokiem MTS zakończył się spór między Malezją a Singapurem o wyspy Pedra Branca/Pulau Batu Puteh (na korzyść Singapuru) i Middle Rocks (na korzyść Malezji).

Duży wpływ mają również konflikty na tle gospodarczym. W czasie kryzysu azjatyckiego Malezja i Indonezja postrzegały Singapur jako „nieszczerego” w oferowaniu pomocy przeciwdziałaniu jego skutkom⁴². Takie zachowanie mogło wynikać zarówno z relacji gospodarczych tych trzech państw (przy formach współpracy wciąż są ekonomicznymi konkurentami, a udział Singapuru mógł dodać mu prestiżu kosztem pozostałych dwóch państw) jak i zwykłej zazdrości (Singapur w stosunku do pozostałych dwóch krajów wyszedł bez większych strat z kryzysu). Napięte stosunki na tle ekonomiczny mogą mieć również inny charakter – na przykład Singapur jest w około 50% uzależniony od wody importowanej z Malezji. W związku z tym każdy konflikt o dowolnym charakterze między tymi dwoma państwami niesie za sobą potencjalne ryzyko odcięcia dostaw⁴³. Także pożary lasów (jak wspomniane pożary w 1997/1998) negatywnie wpływają na wzajemne kontakty. Podobnie jak w czasie kryzysu, tak tutaj państwa dokonują wzajemnej krytyki. Malezja i Singapur oskarżają Indonezję o dopuszczanie do tego typu incydentów, a Indonezja pozostałe kraje o przesadzoną reakcję i nieuzasadnioną krytykę⁴⁴.

Również konflikty kulturowe mogą wywołać napięcia w polityce i wzbudzać wzajemną niechęć. W 2009 roku UNESCO wpisało *batik*, sztukę farbowania ubrań na listę

⁴⁰ Zob. *Indonesia Announces Konfrontasi (Confrontation)*, <http://eresources.nlb.gov.sg/history/events/126b6b07-f796-4b4c-b658-938001e3213e> [dostęp z dnia: 28.03.2015].

⁴¹ <http://www.icj-cij.org/docket/files/102/7714.pdf>, s. 127 [dostęp z dnia: 01.04.2015]; <http://www.icj-cij.org/docket/files/130/14492.pdf>, s. 182-184 [dostęp z dnia: 01.04.2015], [za:] Ł. Fijałkowski, *op. cit.*

⁴² Ł. Fijałkowski, *op. cit.*, s. 148-149.

⁴³ *Ibidem*, s. 143-144.

⁴⁴ *Indonesian Minister Criticises Singapore, Malaysia about Reactions to Haze*, <http://therealsingapore.com/content/indonesian-minister-criticises-singapore-malaysia-about-reactions-haze>, [dostęp z dnia: 01.04.2015].

Światowego Dziedzictwa Kulturowego jako technikę indonezyjską. Malezja jednak podniosła larum, oskarżając Indonezję o kradzież dóbr kultury i przywłaszczenie ich techniki jako własnej⁴⁵.

Na tle politycznym niektóre sytuacje szczególnie negatywnie wpływają na poziom bezpieczeństwa i bezpośrednio uniemożliwiają budowę trwałego systemu przeciwdziałającego zagrożeniom. Można do nich zaliczyć indonezyjską postawę niedopuszczania obcych państw do swojej strefy wpływów i zachęcanie do budowy systemu bezpieczeństwa na poziomie regionalnym z jednoczesną niechęcią i cyklicznymi konfliktami z sąsiadami. Jednocześnie dla samej Indonezji bardziej opłacalny jest wzrost niebezpieczeństwa w cieśninie Malakka i przeniesienie szlaku handlowego przez własny obszar morski. Nie tylko Indonezja jest tutaj winna, bowiem Malezja jest bardziej skłonna odrzucić współpracę Indonezji na rzecz ograniczonego współdziałania z innymi państwami, gdy tymczasem Singapur jest chętny do zawiązania stałej kooperacji z największymi mocarstwami świata.

PODSUMOWANIE

Przez lata piractwo w Cieśninie Malakka miało swoje lepsze i gorsze momenty. Wspólne działania dla ograniczenia tego procederu nie zawsze były skuteczne i rzadko długotrwałe, ale ostatecznie pozwoliły na znaczne obniżenie poziomu zagrożenia. Patrząc jednak na charakter polityki prowadzonej między państwami Azji Południowo-Wschodniej i wpływ zdarzeń losowych, można założyć, że jest to sytuacja tymczasowa. Już teraz statystyki pokazują jasno, że w Indonezji piractwo rozkwita na nowo, w Singapurze jest stałą uciążliwością, a w Cieśninie Malakka nie udaje się go wyplenić całkowicie. Przy braku długotrwałej współpracy i odpowiednich uregulowań prawnych wydaje się, że taka sytuacja będzie trwać nadal. Warto jednak zadać pytanie – czy pewnego dnia nie okaże się, że zjawisko to po raz kolejny wymknie się spod kontroli? Już teraz samo piractwo na obszarze Indonezji jest tak duże, że grozi to stworzeniem przestępczości zorganizowanej, która – rozwijając się za zrabowane pieniądze – zacznie działać także poza wodami terytorialnymi kraju. Warto więc zadać pytanie: czy w takiej sytuacji prawdopodobieństwo, że Cieśnina Malakka ponownie stanie się strefą wojny, a największe kraje świata zirytowane azjatyckimi animozjami wyślą swoje floty we współpracy ze sobą, ale bez porozumienia z państwami Cieśniny jest zwykłą mrzonką czy realnym scenariuszem?

⁴⁵ N. Collins, *Indonesian tell Malaysians 'Hands off our batik'*, <http://www.telegraph.co.uk/expat/expatnews/6251806/Indonesians-tell-Malaysians-Hands-off-our-batik.html> [dostęp z dnia: 01.04.2015].

BIBLIOGRAFIA

1. Fijałkowski Ł., *Regionalny Wymiar Bezpieczeństwa w Azji Południowo-Wschodniej. Normy – instytucje – ład regionalny*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2010.
2. *Piracy and Armed Robbery Against Ships, report for the period 1 January – 31 December 2005*.
3. *Piracy and Armed Robbery Against Ships, report for the period 1 January – 31 December 2009*.
4. *Piracy and Armed Robbery Against Ships, report for the period 1 January – 31 December 2014*.

Źródła internetowe:

5. <http://archive.unu.edu/env/govern/EINIno/CountryReports/pdf/indonesia.pdf>
6. <http://atlas.media.mit.edu/profile/country/ind/>
7. <http://eresources.nlb.gov.sg/history/events/126b6b07-f796-4b4c-b658-938001e3213e>
8. <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>
9. http://lkyspp.nus.edu.sg/aci/wp-content/uploads/sites/4/2013/04/BBK_Past_History_and_Current_Development_Towards_Being_A_SEZ_24Aug09.pdf
10. <http://therealsingapore.com/content/indonesian-minister-criticises-singapore-malaysia-about-reactions-haze>
11. <http://www.bloomberg.com/bw/articles/2014-02-04/chinas-oil-pipeline-through-myanmar-brings-both-energy-and-resentment>
12. <http://www.businessweek.com/ap/financialnews/D9J02PF01.htm>
13. <http://www.chartbookofeconomicinequality.com/inequality-by-country/singapore>
14. <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=ch>
15. <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>
16. <http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm>
17. <http://www.indexmundi.com/g/>
18. <http://www.isca.in/IJMS/Archive/v3/i9/2.ISCA-RJMS-2014-78.pdf>
19. <http://www.japanfocus.org/-Nazery-Khalid/2042>
20. http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JWC/Joint_War.aspx
21. <http://www.national-geographic.pl/artykuly/pokaz/ciesnina-piratow/1/>
22. <http://www.nationsencyclopedia.com/economies/Asia-and-the-Pacific/Malaysia-POVERTY-AND-WEALTH.html>
23. <http://www.naval-technology.com/projects/jiangdao-class-type-056-corvette/>
24. <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>
25. <http://www.statista.com/statistics/264117/tonnage-of-worldwide-maritime-trade-since-1990/>
26. <http://www.telegraph.co.uk/expat/expatnews/6251806/Indonesians-tell-Malaysians-Hands-off-our-batik.html>
27. <http://www.thestar.com.my/story/?file=%2f2006%2f8%2f9%2fnation%2f15087436&sec=nation>
28. <http://www.tradingeconomics.com/indonesia/gdp>
29. <http://www.tradingeconomics.com/malaysia/currency>
30. <http://www.tradingeconomics.com/malaysia/gdp>
31. <http://www.tsunami2004.net/tsunami-2004-facts>
32. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
33. <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>
34. <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/details/146/912>
35. <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2014/details/144/692>
36. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2172.html>

PIRACY IN THE STRAIT OF MALACCA

Abstract: *The growth of piracy has been present in the Strait of Malacca since the end of Cold War. The most significant increase of the pirates' attacks is observed after the Asian financial crisis at the turn of 1997 and 1998. Since then, states that are bounded by business affairs there and those of territorial waters within the Strait of Malacca have tried to combat this threat by bilateral and multilateral agreements, as well as by ad hoc cooperation programmes. However, different approaches to politics, different priorities and disputes among these states limits the effectiveness of combating piracy. The article aims to demonstrate a correlation between particular developments and some pirates' attacks, as well as to describe main obstacles that hinder a definitive settlement of that issue.*

Keywords: *piracy, Southeast Asia, Strait of Malacca, Asian financial crisis*