

Geoekonomia Morza i Oceanu w ujęciu globalnym i regionalnym

Hubert Benjamin Łuczak

Współczesna geopolityka to nierozłączne połączenie teorii geopolitycznej z historią, twardą ekonomią i współczesnymi realiami, które możemy ująć mianem geoekonomii. Geopolityka to nurt nauki zagłębiający się we wpływ przestrzeni na politykę i relacje międzynarodowe oraz w pewien sposób na ich wzajemne oddziaływanie, jest ona nierozłączną częścią kluczową przy analizach geoeconomicznych. Chociaż człowiek w XXI w. żyje erą cyfryzacji i lotów kosmicznych o losach świata wciąż decyduje to, co tradycyjne i najbardziej znane nam z historii. Współczesne światowe konflikty to w większości sposób na wyłonienie lidera, który zdominuje przestrzeń, jaką można by nazwać "wąskim gardłem". Są to cieśniny transportujące powietrze, które jest swego rodzaju paliwem napędowym dla rozwoju gospodarek w tym zawartym transporcie surowców i towarów.

Żyjąc w erze globalizacji w życiu codziennym spotykamy szereg produktów, które pochodzą z różnych części świata. Stanowi to nie tylko potwierdzenie wpływu transportu morskiego na nasze codzienne funkcjonowanie, ale i również ukazuje pewnego rodzaju korporacyjną globalną maszynę. Obejmuje ona ogromne obszary oraz wzbogaca się na jednostkach jakie stanowią społeczeństwa, które tym samym muszą się dostosować do oczekiwań klientelni. Państwa aktywnie prowadzą walkę o próbę dominacji na morzach i oceanach. Najnowsze dane pochodzące z agencji UNCAT, która specjalizuje się w handlu oraz rozwoju, ukazują, że około 80% do 85% globalnego handlu odbywa się drogą morską. Stanowi to jedynie potwierdzenie ogromnego znaczenia mórz i oceanów, a tym samym znajduje swoje uzasadnienie w ciekawej i znanej koncepcji Alfreda Mahana. Amerykański strateg, u progu XX w. sformułował teorię potęgi morskiej, twierdził przy tym z przekonaniem, że dobrobyt i dominacja państwa zależą od jego zdolności do kontrolowania oceanów.

Analizując powyższy temat możemy zagłębić się w historię rozwoju ostatnich supermocarstw. Można zauważyć, że Holandia czy też Imperium Brytyjskie stanowiły siłę, ale siła tej struktury trwała w marynarce. To ona pozwalała im się wzbogacać, kolonizować i wojować. Jak trafnie zauważa krakowska geopolityk dr. Monika Noviello w książce *„Wybrane koncepcje geopolityczne XX i XXI wieku”* Alfred Mahan w swoich rozważaniach skupia się na trzech kluczowych filarach teorii potęgi Morskiej. Pierwszy z nich mówi o tym, że flota

handlowa i handel zamorski stanowią źródło bogactwa oraz rozwoju gospodarczego. Drugim aspektem jest stabilność i bezpieczeństwo gospodarki, przy czym łatwo wynioskować, że najlepszą drogą do ochrony handlu przed blokadą czy też zakazem w zależności od czasu i kontekstu pozostaje rozbudowa floty wojennej. Trzecie twierdzenie głosi, że państwo o silnej flocie jest w stanie pokonać wroga silniejszego od siebie pod względem militarnym. Kolejnym udziałem z historii ukazują się następujące państwa w roli głównej w kontrze do kraju jakim jest USA. *"Sytuacja geopolityczna na świecie wymuszała na Waszyngtonie dopracowanie celów polityki zagranicznej tak, aby blokować państwa, które również aspirowały do roli mocarstwa morskiego. Mowa tutaj o Japonii, Wielkiej Brytanii i Cesarstwie Niemieckim"*

Aktualność teorii Mahana pozostaje ważną częścią współczesnej architektury bezpieczeństwa. Idealny przykład to US Navy, która pragnie pełnić rolę wolności żeglugi w kluczowych punktach strategicznych świata od cieśniny Ormuz, aż po Cieśninę Malakka. To potęga wpływów, w tym militarnych świadczy o tym, kto dyktuje warunki w globalnym handlu. W cieniu ostatniego konfliktu z początku 2026 roku i otwieraniu oraz zamykaniu cieśniny Ormuz, USA przejęły kontrolę nad wszystkimi czterema najważniejszymi przejściami morskimi. Cieśnina Malakka w Indonezji 13 kwietnia 2026 roku, tego samego dnia co blokada Ormuzu)- USA podpisuje z Indonezją porozumienie o głównym partnerstwie obronnym, tym samym dostęp Indonezyjskiej przestrzeni powietrznej a w konsekwencji nadzór nad cieśniną. Przykład z ostatnich miesięcy to ukazanie próby rywalizacji między dwoma aktualnymi światowymi mocarstwami USA i Chinami, gdyż 75% Chińskiego Importu surowców energetycznych przechodzi wspomnianą cieśniną. Kolejną morską cieśniną jest popularna cieśnina Gibraltarska, gdyż 14-16 kwietnia USA podpisało 10 letnie porozumienie obronne z rządem Maroko, który ma wpływ na południowy brzeg Gibraltaru. Świadczy to o tym, że wejście i wyjście między basenem starego kontynentu jakim jest Morze Śródziemne, a połączenie z oceanem Atlantyckim pozostaje pod ścisłym parasolem kontroli USA. Następnym przesmykiem wartym przywołania jest Cieśnina Panamska, której znaczenie globalnie wzrosło po kryzysie Wenezuelskim.

Przywołane przykłady wydarzeń i zjawisk i ich krótkie wystąpienie w czasie, gdyż jest to kwestia roku, świadczy tylko i wyłącznie o potwierdzeniu aktualności koncepcji morskiej Alfreda Mahana. W mojej ocenie takie zjawisko to nie przypadek a określona strategia, którą USA konsekwentnie realizują.

Analizując teorię potęgi morskiej Alfreda Mahana w ujęciu współczesnym, należy spojrzeć morza nie tylko wyłącznie przez pryzmat operacji militarnych i kontroli strategicznych cieśnin. Kluczowym elementem tej koncepcji jest bowiem potęga handlowa, w tym bezpieczeństwo i opłacalność łańcuchów dostaw w ujęciu cywilnym. Sektorem, który w sposób szczególny podlega prawom geopolityki, jest rolnictwo, które stanowi fundament bezpieczeństwa żywnościowego każdego państwa. Doskonałym instrumentem badawczym dla tej tezy jest analiza wzajemnej wymiany handlowej między Polską a Włochami, bazująca na produktach stanowiących wizytówki obu gospodarek narodowych: polskich jabłkach oraz włoskich oliwkach i ich pochodnych. Z punktu widzenia geoeconomii, transport masowy towarów rolniczych generuje ogromne wyzwania logistyczne. Produkty te charakteryzują się relatywnie niską wartością jednostkową, przy jednoczesnej dużej masie i objętości (towary masowe). W tym kontekście tradycyjny transport drogowy (samochodowy) na dystansie tysięcy kilometrów dzielących Polskę z Półwyspem Apenińskim staje się na dłuższą metę ekonomicznie nieefektywny i nieopłacalny. Wysokie koszty paliwa, opłaty drogowe, ograniczenia tonażowe pojedynczych ciężarówek oraz konieczność angażowania 4 ogromnej liczby kierowców drastycznie podnoszą marżę transportową, bezpośrednio uderzając w rentowność rolnictwa i ostateczną cenę produktu dla konsumenta. O transporcie lotniczym – z racji astronomicznych kosztów w ujęciu cargo – w ogóle nie może być mowy w przypadku towarów tej kategorii.

W związku z powyższym fundamentalną, częścią jest basen Morza Śródziemnego z Morzem Bałtyckim. Wykorzystanie frachtu morskiego, w tym statków chłodniczych i kontenerowych diametralnie zmienia reguły gry. Transport morski pozwala na jednorazowy przewóz tysięcy ton ładunku, co pozwala na maksymalne wykorzystanie efektu skali. Koszt przewozu jednej tony jabłek czy oliwek drogą morską wokół kontynentu europejskiego jest nieporównywalnie niższy niż w przypadku jakiejkolwiek alternatywy lądowej czy powietrznej. Z geopolitycznego punktu widzenia ta wzajemna wymiana handlowa realizowana drogą morską udowadnia, że wolność żeglugi i dostęp do tanich linii komunikacyjnych determinują dobrobyt gospodarczy państw teoretycznie od siebie oddalonych. Sprawnie funkcjonujące połączenia portowe między polskim Trójmiastem a włoskimi portami (takimi jak Genua, Triest czy Bari) stanowią krwiobieg, który stabilizuje rynki rolne obu państw. To ostatecznie potwierdza żywotność myśli Mahana: to nie bliskość geograficzna czy infrastruktura lądowa, ale sprawna komercyjna potęga morska decyduje o dynamice globalnego i regionalnego handlu surowcami strategicznymi, do których bez wątpienia zalicza się żywność.

Bibliografia:

Tim Marshall, *Więżniowie Geografii: Nowe Wyzwania*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2016

Balkańska szachownica, red. Damian Gibas-Krzak, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2010

Monika Noviello, *Wybrane koncepcje geopolityczne XX i XXI wieku*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2021.