

Terroryzm a logistyka

Wydarzenia w Stanach Zjednoczonych zelektryzowały cały świat. Czy jednak należy je traktować jako nieoczekiwane incydenty? Zdecydowanie nie! Otóż terroryzm jest zjawiskiem, które znane jest ludzkości chyba od zarania dziejów.

Udział w spotkaniach ludzi zajmujących się problematyką bezpieczeństwa we współczesnym świecie pozwala mi jednoznacznie stwierdzić, że wielu badaczy tych zjawisk od lat przewidywało nasilenie się terroryzmu na tle religijnym i wskazywało na możliwość eskalacji działań. Byli i tacy – piszę byli, bo obecnie rzeczywistość wskazała, kto niestety miał rację – którzy uważali, iż terrorysta posługuje się niezbędnymi, jak najmniejszymi środkami, aby osiągnąć swój cel, którym często była pojedyncza osoba lub grupa osób albo też wybrany obiekt. Operacje takie miały i mają swoją logikę. Przypominają działania chirurga, który dokonuje tylko niezbędnych cięć przy użyciu precyzyjnie dobranych narzędzi. Dziś przewidywania dotyczące prób użycia broni masowego rażenia przestają być dla niektórych strategów tylko nieszkodliwymi historyjkami nawiedzonych naukowców. Dotychczas starano się lansować teorię „ekwiwalentnego nakładu do efektu”, twierdząc, że ataki na masową skalę wymagają odpowiednich przygotowań, użycia określonych zasobów i nie może to umknąć uwadze właściwych służb strzegących bezpieczeństwa. Okazało się, że o ile wśród poniesionych nakładów znajdzie się życie zamachowca, problem zrealizowania uderzenia staje dużo łatwiejszy. Ludzkość wie o tym od dawna. Zastosowali to na przykład Japończycy, atakując amerykańskie okręty w czasie II wojny światowej. Kalkulacja była śmiertelnie prosta: cele znajdowały się poza zasięgiem samolotów w wypadku, gdyby piloci mieli wracać, samobójczy atak rozwiązywał więc także problem logi-

styczny. Nie mieściło się to w obyczajowości Amerykanów, lecz trzeba wiedzieć, że miało swoją podstawę w wierze i tradycji japońskiej.

Terrorystyczne działania grup, które można by traktować jako genezę ostatnich zdarzeń, mają bardzo długą historię. Są one często związane z walkami o charakterze partyzanckim. Abstrahując od pojęć wojen sprawiedliwych i niesprawiedliwych, dokonajmy przeglądu kilku wybranych przykładów, aby stworzyć tło do dalszych rozważań.

W odległych, lecz brzemiennych w skutki latach 1090-1272 muzułmanie stosowali terror przeciw Krzyżowcom, którzy próbowali dokonać podboju terytoriów dziś należących do Syrii i Iranu. Od tamtych to czasów, z mniejszym bądź większym natężeniem, prowadzona jest w imieniu Allacha święta wojna, a dla wyznawców islamu śmierć w jej wyniku oznacza wstąpienie do Raju i to na jego najwyższy siódmy poziom. Takie interpretowanie wskazań religijnych jest typowe, co prawda, dla niewielkich grup, jednak znajdują one moralne poparcie znacznie większych mas, niż to zwykle postrzega się. Fundamentalizm religijny, niezależnie skąd się wywodzi, jest coraz groźniejszy. Terroryzm religijny występuje zaś w różnych zakątkach świata. Listy zamachów terrorystycznych, których dokonali islamisci, znajdują się dziś we wszystkich gazetach, ale warto pamiętać też, że do takich czynów zdolni są ludzie niezależnie od wyznania czy też poziomu intelektualnego.

Jednym z najdłuższych wciąż trwających konfliktów europejskich jest wojna w Północnej Irlandii. Na terytorium Wiel-

kiej Brytanii, w obrębie takich organizacji jak Unia Europejska i NATO, toczy się krwawa wojna, w której ofiarami są często przypadkowi ludzie. Od dwustu lat podział wśród chrześcijan na katolików i protestantów przynosi krwawe żniwo.

Terroryzm na mniejszą skalę przeciętnym telewidzom mocno spowszedniał. Media informują o atakach, u podłoża których leżą nie tylko różnice religijne, ale i rasowe, narodowościowe, polityczne. Wiele incydentów wywołanych jest w celu zrealizowania konkretnych celów, także czysto kryminalnych, jak choćby porwania dla okupu autobusów w Mineralnych Wodach. Jednak terroryzm religijny jest jednym z najniebezpieczniejszych zjawisk. Terrorysta we własnym mniemaniu i w oczach współwyznawców staje się człowiekiem godnym najwyższego szacunku, niemal świętym. To czyni go niezwykle niebezpiecznym.

Terror religijny nie jest czymś rzadko spotykanym bądź realizowanym na niewielką skalę. Okazuje się, że często – pomimo przeświadczenia, że żyjemy w globalnej wiosce – wiadomości o tych, co mieszkają dalej, nie docierają do nas lub nie zwracamy na nie specjalnej uwagi. Przykładem niech będzie choćby sytuacja w Indiach, a konkretnie w stanie Pendżab, który podzielony jest między Indie a Pakistan. Zamieszkujący tę krainę Sikhowie dążą do stworzenia własnego państwa i pozbycia się obcych wpływów. W ciągu ostatnich kilkunastu lat zginęło tam w wyniku terroru kilkadziesiąt tysięcy ludzi, głównie Hindusów stanowiących mniejszość etniczną, a zarazem religijną. Częstym celem ataków były tam pociągi, które w Indiach wypełnione są pasażerami ponad wszelką miarę. Jedna katastrofa pociągała za sobą setki ofiar: zabitych i ciężko rannych. Agresja w Pendżabie skierowana była także przeciw przedsta-

wicielowi innych narodów, dotknęła między innymi pracowników fabryki koncernu DuPont. W wyniku ataku na fabrykę tekstyliów zginęło w 1992 roku 16 pracowników. Ten fakt odbił się mocniejszym echem niż sikhijskie akty terroru skierowane przeciw współmieszkańcom narodowości Hindu.

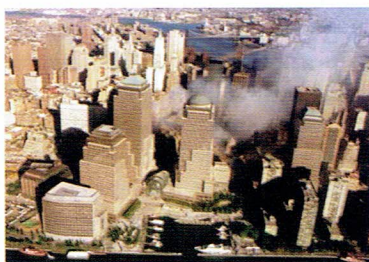
Pamiętamy chyba dość dobrze to, co w marcu 1995 roku zdarzyło się w Tokio. W ataku na pasażerów tokijskiego metra sekta Auma Shinri Kyo użyła broni, która do tej pory nie była raczej stosowana przez terrorystów – broni masowego rażenia. Karabin i bomba, będące typowymi rekwizytami, zostały zastąpione czymś, co wywołało grozę. Zabicia arcyksięcia Ferdynanda i wiele innych aktów terroru wraz z zamachami na głowy państw, w tym i Papieża, dokonywano, używając tradycyjnej broni. W Tokio przeciw jego mieszkańcom użyto sarinu, gazu bojowego atakującego system nerwowy. Zginęło kilkanaście osób, a 9.000 zostało porażonych.

ataku terrorystycznego za pomocą cyjanku, którym skażono winogrona transportowane do USA. Nieznaczące ilości trucizny na szczęście jednak zostały w porę wykryte.

Można znaleźć wiele przykładów w historii ludzkości wskazujących na to, że słabszy, poszukując możliwości zrównoważenia szans, nie dążył do konfrontacji, lecz uderzał z ukrycia. Co odróżnia terroryzm od innych akcji mających na celu destrukcję bądź wręcz zabicie kogoś? Prawodawstwo wielu krajów różni się pod tym względem i w różny też sposób interpretuje się międzynarodowe unormowania. Decydują najczęściej względy polityczne. Zabijanie żołnierzy przeciwnika uważane jest powszechnie za moralnie usprawiedliwione, jednak nawet i w takim przypadku stosuje się międzynarodowe prawo. Jeśli jednak przeciwnik nie nosi jawnie munduru, emblematów bądź broni, to nie uważa się takich uczestników walk za kombatantów, tj. legalnych żołnierzy, lecz za niekombatantów, czyli

alizować ją jak najszybciej. Właściciel środka transportu chciałby zaangażować się już w następne zlecenia, a właściciel ładunku zminimalizować okres zamrożenia kapitału itp. Gdy liczy się czas, często wybierany jest transport lotniczy. O ile w przypadku lotów na duże odległości, szczególnie zaś międzykontynentalnych, właściwie nie ma rozsądnej alternatywy, o tyle w przypadku lotów średnio- i krótkodystansowych mogą wystąpić niekorzystne zjawiska. Wydłużenie i skomplikowanie procedury odpraw lotniczych wpłynie na istotne zwiększenie czasu realizacji całego procesu transportowego. Aktualnie przewoźnicy lotniczy oraz obsługa portu Okęcie wymagają od pasażerów przybycia na cztery godziny przed planowym odlotem. Pociąg z Warszawy do Berlina jedzie natomiast sześć godzin i to bezpośrednio z centrum jednej stolicy do centrum drugiej.

Postulat bezpieczeństwa, czyli oczekiwanie, że pasażer czy też ładunek



Źródło: www.peoplenet.pl



Próby użycia broni chemicznej przez terrorystów miały miejsce jednak już wcześniej. Dość głośna była niedoszła akcja Palestyńczyków, którzy zamierzali doprowadzić do osłabienia gospodarkę Izraela przez zatrucie transportu pomarańczy kierowanych na rynek europejski. Próba ta miała miejsce w 1979 roku, jednak nie powiodła się. Rządy państw europejskich, do których kierowane były słodkie owoce z Jaffy, podjęły różne środki ochrony, pomimo że Izrael zapewniał o całkowitym bezpieczeństwie. W Szwecji zdecydowano się nawet na całkowite zniszczenie dostawy, chociaż badania wskazywały, że owoce są nieskażone. Uznano jednak, iż badania próbek towarowych w takiej sytuacji są niewystarczające, a badania obejmujące całą dostawę byłyby zbyt kosztowne.

Drugim przykładem była sytuacja z końca lat 80., tj. zatrucie owoców importowanych z Chile na rynek amerykański. Opozycjoni wobec dyktatury Pinocheta ekstremiści próbowali dokonać

przestępstw, i nie stosuje wobec nich konwencji genewskich. Dziś świat stoi przed poważnym problemem opracowania takich norm prawnych, które pozwolą społeczeństwom bronić się skutecznie przed garstkami ekstremistów chcących zrealizować swoje cele za każdą cenę. Niewątpliwie dotyczyć to będzie procedur logistycznych. Zostawiając za sobą marzenia o świecie bez granic, kontroli i inwigilacji, będziemy się godzić na spore ograniczenia wolności osobistej, ale także na duże utrudnienia w transporcie, a zatem i handlu, szczególnie międzynarodowym.

W transporcie mamy do czynienia z występowaniem określonych oczekiwań, tak po stronie klientów, jak i przedsiębiorców, które nazywamy postulatami transportowymi. Jak na realizowanie głównych postulatów wpłyną ostatnie wydarzenia?

Postulat szybkości ucierpi w istotny sposób. Obie strony umowy przewozu zainteresowane są zwykle, aby zre-

nie ucierpią w żaden sposób w trakcie transportu, jest także zagrożony. Duże obiekty mobilne, które zawierają najrozmaitsze ładunki i potencjalnych zakładników, będą nadal przedmiotem zainteresowania terrorystów. Wykorzystywali oni już chyba wszystkie rodzaje transportu i różne pojazdy: samochody pułapki (wybuchają także w Polsce), ciężarówki wypełnione ładunkiem wybuchowym, autobusy z pasażerami itd. Ataki kierowane są także na wspomniane wcześniej pociągi i metro (nie tylko tokijskie), statki, np. na zajętych przez terrorystów statku u wybrzeży Afryki znajdowali się nasi rodacy, którzy stali się zakładnikami. Natomiast o incydentach dotyczących lotnictwa można by oczywiście napisać odrębną historię.

Podobnie jak w przypadku postulatu szybkości, w lotnictwie bezpieczeństwo pasażerów, ładunku oraz statku lotniczego, a także miejsca ewentualnej katastrofy są najbardziej zagrożone. Niezależnie od poziomu rzeczywistego zagrożenia

mamy jednak do czynienia z indywidualną oceną tego zjawiska przez potencjalnych klientów. Samoloty według statystyk są najbezpieczniejszymi środkami transportu, przelicza się w nich liczbę ofiar na pasażeromile (czyli liczbę pasażerów pomnożoną przez liczbę mil, które przelecieli). Racjonalnie, a więc niezgodnie z odczuciami, powinniśmy powstrzymać się od podróży pieszych, najwięcej ofiar wypadków i katastrof transportowych stanowią bowiem piesi, kolejnym największym zagrożeniem jest podróż samochodem, a szczególnie na miejscu obok kierowcy. Terroryzm jest działaniem spektakularnym, obliczonym na zainteresowanie mediów i mającym duże i różnorodne konsekwencje, natomiast wypadki samochodowe, będące przyczyną śmierci i kalectwa znacznie większej liczby osób niż katastrofy lotnicze, nie powodują szczególnych konsekwencji dla przewoźników.

Postulat masowości oznacza, że pewne działania mają sens wówczas, gdy realizowane są na odpowiednio dużą skalę. Uruchomienie stałego połączenia transportowego (linii) jest możliwe wtedy, gdy występuje popyt na odpowiednim poziomie. Opłacalność w procesach transportowych kształtuje się tak samo, jak i w innych sferach działalności gospodarczej, o sensie przedsięwzięcia decydują więc masa i stopa zysku. Pozostają one ze sobą w ścisłej zależności: im wyższa stopa zysku, czyli im więcej zarabiamy na pojedynczej transakcji (umowie, bilecie), tym mniejsze znaczenie ma masa zysku, a więc mniej zależy nam na masowości. W przypadku przewozów istotne znaczenie ma pojemność/ładowność środka transportu. Otóż w większości wypadków, bo jednak nie zawsze, najlepiej byłoby, aby możliwości ładunkowe wykorzystano w pełni. Puste ładownie i wolne miejsca pasażerskie, zamiast tworzyć, zysk generują straty. Zaangażowane przez przewoźników nakłady przy braku odpowiedniego popytu idą na marne. Przeciwdziałają oni więc temu w różny

sposób, sprzedając nawet bilety po minimalnych cenach w tzw. ofertach *last minute*, aby zrekompensować sobie, choćby w części, poniesione nakłady. Aktualnie w sytuacji wzmożonych kontroli trudno sobie wyobrazić, żeby tuż przed odlotem ktoś próbował dostać się na pokład, tak jak to było wcześniej w przypadku wielu aktów terroru.

Logistyka reprezentuje sobą systemowe podejście do rozwiązywanych problemów. Logistyka to systemy, często o wysokim stopniu integracji, a zatem zarządzanie logistyczne to przede wszystkim procedury, i to procedury, które doprowadza się do doskonałości. Wiele czynników otoczenia, o których pisze się w teorii zarządzania, że wprowadzają wysoki poziom turbulencji (stanowią o zmienności otoczenia i trudności prognozowania), można jednak w pewien sposób uwzględnić w projektowaniu systemów. Jeśli jednak systemy służące obsłudze ludzi i zatrudniające ich będą zmuszone chronić się przed swymi klientami, a może i pracownikami, to jakie procedury mogą to zapewnić, zakładając, że nie zbudujemy modelu państwa opisanego przez Orwella w słynnym „Roku 1984”. Wszelchobecne policyjne państwo, wykorzystujące najnowszą technikę do sprawowania nadzoru, to oczywiście totalna katastrofa cywilizacji – upadek marzeń o swobodnym rozwoju jednostki. I jeszcze jedno, niewyobrażalne zagrożenie terrorem, jeśli terrorystą okazałby się sam Wielki Brat, co przecież nie jest wykluczone.

Atak na *World Trade Center* zastał mnie na targach Taropak w Poznaniu. Oglądając w grupie wystawców zgromadzonych przed telewizorem, służącym jeszcze przed chwilą do prezentacji oferty, palące się centrum biznesu w Nowym Jorku, myślałem o tragedii ludzi, którzy umierali tam z pełną świadomością swego losu. Patrząc wraz ze mną jakby nie odbierali istoty tego przekazu, widzieliśmy ogromną tragedię, podobną do wie-

lu filmowych realizacji Hollywoodu, i nie chcieliśmy w nią wierzyć.

Cała akcja przeprowadzona została w sposób perfekcyjny. Rezultat przekroczył wyobrażenia o możliwym zagrożeniu, przynajmniej wyobrażenia powszechne. Niestety, o ile nie zmieni się niefrasobliwe podejście do zagadnień bezpieczeństwa, będzie ono nad wyraz kruche. Profesor Frank Barnabi, były szef SIPRI (*Stockholm International Peace Research Institute*), od lat twierdzi, że sporządzenie i wykorzystanie przez terrorystów broni masowego rażenia (w tym atomowej) jest możliwe. W niektórych kręgach wojskowych nie przywiązywano do tego wielkiego znaczenia, uważając, że problematyczne jest zdobycie odpowiednich nosicieli, tj. raket bądź samolotów, i że systemy obrony przeciwlotniczej powinny poradzić sobie z takimi ewentualnościami. Okazuje się, że początek XXI wieku przynosi konieczność rozważenia istniejących procedur obronnych. Tak jak w nowoczesnej ekonomii, tak i w siłach zbrojnych należy przewartościować strukturę posiadanych zasobów. Spośród nich na pierwsze miejsce wysuwają się zasoby informacyjne. Skoro tak, to powinno się nadać odpowiednią rangę systemom odpowiedzialnym za zbieranie i przetwarzanie informacji. W ten oto sposób znów jesteśmy w obszarze zainteresowań logistyki, która zajmuje się optymalizowaniem przepływów materii i informacji. Konieczne będzie rozbudowanie bazy informatycznej. We współczesnych armiach wysiłek jednego żołnierza na polu walki wspierany jest przez grupę od kilkunastu do dwudziestu kilku osób personelu logistycznego. Rosnące znaczenie zasobów informacyjnych wpłynie na pogłębienie tendencji rozwoju służb logistycznych. Wydaje się także, że nie ma już miejsca na sztuczny podział na cywilne i wojskowe systemy bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo jest jedno i trzeba go strzec systemowo, integrując wszystkie elementy decydujące o nim.

dr Jacek Kurowski



Źródło: www.peoplenet.pl

