

Dominika Gawron

"Bezpieczeństwo Europy : kontekst gospodarczy", red. Tadeusz Zbigniew Leszczyński, Kraków 2015 : [recenzja]

Bezpieczeństwo : teoria i praktyka : czasopismo Krakowskiej Szkoły Wyższej im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego 10/1, 205-208

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



Dominika Gawron

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Bezpieczeństwo Europy. Kontekst gospodarczy, red. Tadeusz Zbigniew Leszczyński

[Polskie Towarzystwo Geopolityczne, Kraków 2015,
304 s.]

Bezpieczeństwo jest jedną z najważniejszych wartości w życiu każdego człowieka. W szerokim znaczeniu należy mówić o bezpieczeństwie zbiorowym, tj. narodowym, kontynentalnym czy globalnym. W obrębie każdego kontynentu formują się grupy państw – organizacje, które są efektem wspólnie wypracowanych zasad i kompromisów – celem zapewnienia wspomnianego bezpieczeństwa. Przez zmianę sytuacji na arenie międzynarodowej od końca XX w. bezpieczeństwo przestało być utożsamiane jedynie z wymiarem militarnym. Należy przyjąć, iż bezpieczeństwo dotyczy także aspektów życia polityczno-społeczno-gospodarczego. Spełniony jednak musi być warunek – gwarancja nienaruszalności przetrwania i swobody rozwoju jednostek.

Recenzowana pozycja dotyczy obecnej sytuacji bezpieczeństwa gospodarczego Europy. Wydana została przez Polskie Towarzystwo Geopolityczne pod redakcją Tadeusza Zbigniewa Leszczyńskiego – pomysłodawcy i kierownika interdyscyplinarnych badań obecnego stanu bezpieczeństwa europejskiego. T.Z. Leszczyński jest autorem ponad 100 artykułów naukowych oraz pięciu książek. Aktywnie działa w: Polskim Towarzystwie Geopolitycznym, Komisji Studiów Bałkańskich oraz Komisji Polskiej Energetyki. Jest również członkiem Rady Naukowej Instytutu Geopolityki. Dzięki swoim zainteresowaniom oraz trafnemu doborowi omawianych kwestii stworzył holistyczny i zwięzły obraz sytuacji bezpieczeństwa gospodarczego Europy w 2015 r.

Pozycja składa się z 15 rozdziałów. Ich autorami są badacze oraz wykładowcy akademicy, którzy swoim zaangażowaniem wzbogacili merytorycznie kontekst poruszanych problemów. Do zagadnień ujętych w powyższej publikacji należą: 1. Transatlantyckie Partnerstwo w dziedzinie Handlu i Inwestycji – szanse i zagrożenia dla współczesnej Europy; 2. Europejski przemysł zbrojeniowy w XXI wieku; 3. Produkcja broni strzeleckiej w Europie; 4. Innowacje wobec zrównoważonego rozwoju państw europejskich; 5. Nowe technologie a bezpieczeństwo ekonomiczne państwa; 6. Bezpieczeństwo klimatyczne Europy na tle trendów globalnych i regionalnych; 7. Europejskie działania na rzecz ograniczenia emisji dwutlenku węgla; 8. Wyzwania bezpieczeństwa ekologicznego w Arktyce z perspektywy wybranych państw europejskich; 9. Współczesne determinanty bezpieczeństwa energetycznego Unii Europejskiej; 10. Rosyjsko-polskie relacje gazowe na tle sektorowych regulacji Unii Europejskiej; 11. Autarkia elektroenergetyczna państw bałkańskich; 12. System transportowy Polski i Ukrainy w kontekście bezpieczeństwa Europy; 13. Bezpieczeństwo rurociągów przesyłowych z kierunku wschodniego do Europy Zachodniej; 14. Zarys bezpieczeństwa żywnościowego w Unii Europejskiej; 15. Wspólna Polityka Rolna a bezpieczeństwo żywnościowe Europy. Na szczególną uwagę zasługują rozdziały pierwszy, szósty i dwunasty.

Rozdział Henryka Borki, Rektora Warszawskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej im. E. Wiszniewskiego, ukazuje w zwięzły sposób prowadzone od 1 lipca 2013 r. negocjacje nad Transatlantyckim Partnerstwem w dziedzinie Handlu i Inwestycji (TTIP). Jak podkreśla sam autor, jest to jeden z najciekawszych procesów mogących zmienić dalsze losy gospodarki świata. Europa już dziś jest największym eksporterem i importerem, czołowym inwestorem oraz największym dawcą pomocy. Analizując handel pomiędzy Europą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki, należy przyznać, iż Stary Kontynent importuje zza oceanu więcej niż eksportuje do USA. Podpisanie TTIP byłoby w związku z powyższym korzystne dla gospodarki europejskiej. Szacuje się, że na zniesieniu barier w wspólnym handlu UE mogłaby zarobić nawet 120 mld euro, USA – 90 mld euro, a pozostałe gospodarki – 100 mld euro. Krytycy powyższego porozumienia ostrzegają przed zagrożeniami dla rolnictwa w Unii Europejskiej. Jak powszechnie wiadomo, na Nowym Kontynencie stosuje się o wiele mniejsze restrykcje m.in. przy produkowaniu żywności. W USA na rolników nie nakłada się obowiązku oznaczania żywności modyfikowanej genetycznie (GMO). Poprzez porozumienie TTIP zostanie również zniesiony zakaz eksportu gazu oraz ropy nierafinowanej ze Stanów Zjednoczonych. W takiej sytuacji UE stanie się bardzo atrakcyjnym rynkiem zbytu dla amerykańskich koncernów. Jak dodaje autor, zniesienie barier handlowych w przepływie towarów pomiędzy dwoma dużymi gospodarkami świata, jakimi są USA i UE, może przynieść wiele obopólnych korzyści, i choć niesie ze sobą również nowe wyzwania, nie sposób zrezygnować z tak ogromnego kroku naprzód w modernizacji i rozwoju obu systemów gospodarczych. Gdy Chiny wraz z państwami ASEAN budują wspólnie największą strefę wolnego handlu, zwaną ACFTA, Europa musi sprostać współczesnym trendom integracji i usuwania barier handlowych, celem rozwoju gospodarczego w XXI w.

Beata Molo z Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, specjalizująca się w tematyce bezpieczeństwa energetycznego, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji w Niemczech, porusza w swoim rozdziale dylematy bezpieczeństwa

klimatycznego Europy na tle trendów globalnych i regionalnych. Definiuje bezpieczeństwo klimatyczne jako utrzymanie klimatu w obecnej postaci bądź ochronę przed skutkami zmian klimatu, z określonymi implikacjami dla polityki klimatycznej. Wynikające ze zmian klimatu konflikty surowcowe, zniszczenia i wzrost migracji ekologicznych pokazują pewną zależność: daleko idące zmiany klimatyczne nie są zagrożeniem dla bezpieczeństwa międzynarodowego poprzez konflikty zbrojne, lecz prowadzą do pogorszenia warunków życia. Wg przytoczonych danych Piątego Raportu Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) ewoluowanie klimatu jest w dużej mierze skutkiem działalności człowieka. I to właśnie człowiek powinien poczynić starania celem eliminacji dalszych negatywnych zmian. Autorka zauważa, że zmiany klimatu dotyczą całej kuli ziemskiej, natomiast jej skutki odczuwalne są jedynie w wymiarze regionalnym. I tak w Europie należy się spodziewać strat gospodarczych powodowanych przez powodzie, szczególnie w strefach przybrzeżnych. Kolejnymi skutkami mogą być ograniczenia w dostępie do wód gruntowych i powierzchniowych, czyli utrudnienia w rolnictwie, i wzrost zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi z powodu podnoszących się z roku na rok temperatur. Coraz częściej mówi się więc o polityce klimatycznej i próbach rozwiązania problemu.

Europa jest w tej dziedzinie światowym liderem. UE nakłada na kraje członkowskie wysokie wymagania co do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Jak niejednokrotnie przytacza autorka, problemy z redukcją emisji mają USA i Chiny – największi światowi emitenci gazów cieplarnianych. Pomimo zapewnień politycznych, w Stanach Zjednoczonych nadal występuje niekonsekwencja w stosunku do działań w powyższym temacie – usprawiedliwiana chęcią dominacji i rywalizacji gospodarczej. Chiny i Indie – w przeciwieństwie do USA – podpisały Protokół z Kioto. Indie, jako kraj, który szczególnie odczuwa zmiany klimatu, z jednej strony popiera walkę z ociepleniem, z drugiej zaś – chcąc pozostać państwem rozwijającym się – nie zamierzają rezygnować z dalszych możliwości pędu gospodarczego. W podsumowaniu ujęta została myśl, aby państwa uprzemysłowione umożliwiły państwu rozwijającym się równe szanse rozwoju przy zapewnieniu spowolnienia zmian klimatycznych – celem wspólnego dobra.

Ważnym problemem jest bez wątpienia zagadnienie systemu transportowego Europy. Rozważania na ten temat podjęli Maria Fic z Politechniki Wrocławskiej i Daniel Fic z Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa w Poznaniu. Gospodarka napędzana przez popyt i podaż nieodzownie składa się także z importu i eksportu proponowanych dóbr. Nie można mówić o powyższych elementach bez uwzględniania drogi przekazu towarów. W polityce UE przyjęto założenia odnośnie do budowy jednolitej europejskiej sieci transportowej, która stała się podstawą spójności gospodarczej Wspólnoty. Transport jest także nieodzownym elementem życia migrującego społeczeństwa. Pomimo iż Ukraina nie jest częścią Unii Europejskiej, tworzy wraz z Polską ważne ogniwo bezpieczeństwa Europy, łącząc gospodarki Zachodu i Wschodu, Północy i Południa. Jak stwierdzają autorzy artykułu, integracja systemów transportowych tych państw staje się bardzo ważna w dobie globalizacji gospodarki. Niestety sytuacja obu sąsiadujących ze sobą krajów jest drastycznie różna. W 1991 r. PKB Ukrainy było niższe od PKB Polski o jedynie 7,6%, w 2013 r. różnica ta wynosiła już prawie 300%. Ukraina ze względu na swoje położenie geograficzne stanowi ważny element integracji transportowej UE. Na dziewięć korytarzy transportowych o wymiarze paneuropejskim

Ukraina jest częścią aż czterech. Na tle wskaźnika logistyki transportu (LPI) Polska, pomimo wysokich nakładów na modernizację infrastruktury, szczególnie drogowej, jest krajem o średniej jej jakości, natomiast nasz wschodni sąsiad postrzegany jest pod tym względem jako kraj słabo rozwinięty. Mimo to oba państwa w ciągu siedmiu lat, tj. od 2007 do 2014 r., awansowały w zakresie rozwoju transportu, Polska z miejsca 40. na 31., Ukraina – z 73. na 61. Autorzy pozostawiają czytelnikowi szerokie pole do namysłu, wskazując na plan Komisji Europejskiej, zgodnie z którym do 2020 r. ma nastąpić połączenie systemów informacji, zarządzania i płatności w przewozie towarów i osób w Europie. Jeszcze ambitniej wyglądają plany na najbliższe 34 lata, tj. do roku 2050, w którym to powinno nastąpić pełne zintegrowanie wszystkich systemów transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego. Poważnym wyzwaniem dla zapewnienia bezpieczeństwa transportowego na kontynencie jest osiągnięcie zakładanej zerowej śmiertelności w transporcie drogowym do 2050 r. Jak dodają autorzy dysertacji, będzie się to wiązało z odciążaniem transportu drogowego, wciąż jeszcze najtańszego i najbardziej popularnego na terenie Europy. Rozdział zachęca czytelnika do obserwacji poczynąń poszczególnych państw europejskich w wypełnianiu postanowień UE.

Recenzowana pozycja naukowa wzbogaca treść rozdziałów licznymi tabelami wykresami, schematami oraz ilustracjami. Dzięki wizualizacji przytaczanych problemów czytelnik może zrozumieć złożoność dylematów, które składają się na bezpieczeństwo gospodarcze Europy. Opracowania pisane są w sposób przejrzysty, a dodatkowe objaśnienia oraz zarysy historyczne pozwalają adresatom publikacji na wyrobienie sobie ogólnego poglądu na przedstawiane problemy. *Bezpieczeństwo Europy. Kontekst gospodarczy* to książka, którą można polecić nie tylko studentom oraz zainteresowanym tematyką gospodarczą, ale każdemu, komu bezpieczeństwo Wspólnoty nie jest obojętne.