

WSPÓŁCZESNOŚĆ POLITYCZNO-MILITARNA

Tomasz OTŁOWSKI*

PROBLEMY LOGISTYCZNE SIŁ MIĘDZYNARODOWYCH W AFGANISTANIE

Pakistańskie radykalne ugrupowania islamskie intensyfikują działania wymierzone w infrastrukturę logistyczną sił ISAF/OEF, znajdującą się na terytorium Pakistanu. Trend ten stanowi potwierdzenie niedawno wyrażanych przewidywań¹, a działania tego typu mają na celu osłabienie położenia strategicznego i zdolności operacyjnych sił międzynarodowych walczących w Afganistanie. W najbliższym czasie zapewnienie bezpieczeństwa lądowym dostawom zaopatrzenia dla wojsk sojuszniczych w Afganistanie stać się może jedną z bardziej palących kwestii, przed jakimi staną sztabowcy i planiści w Waszyngtonie i Brukseli.

Na przestrzeni minionych dwóch tygodni skala i częstotliwość ataków przeprowadzanych na terytorium Pakistanu na konwoje zaopatrzeniowe dla sił NATO i USA stacjonujących w Afganistanie uległy znacznej intensyfikacji².

* Tomasz Otłowski – ekspert i analityk w zakresie stosunków międzynarodowych oraz polityki zagranicznej i bezpieczeństwa narodowego RP. Współpracownik Fundacji *Amicus Europae*, ekspert Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego, publicysta. W latach 1997-2006 analityk, a następnie naczelnik Wydziału Analiz Strategicznych w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego.

¹ Patrz: Tomasz Otłowski, *Spodziewany wzrost aktywności islamistów w Azji Południowej*, „Policy Paper” Fundacji *Amicus Europae* nr 9/2008, grudzień 2008 roku.

² Tylko w dwóch dużych atakach na place parkingowe dla ciężarówek w pobliżu Peszawaru, przeprowadzonych w pierwszej połowie grudnia 2008 roku, zniszczonych zostało kilkaset samochodów, a drugie tyle uszkodzono. Wśród zniszczonych pojazdów był m.in. ponad 70 samochodów wojskowych typu HUMVEE dla sił USA (za: *Pakistan militants destroy NATO vehicles*, AFP, 13 grudnia 2008 roku, a także: Bill Roggio, *Taliban storm two Peshawar trucking terminals*, „The Long War Journal”, 7 grudnia 2008 roku).

Niemal każdego dnia³ atakowane są nie tylko samochody, ale też infrastruktura pomocna w całym logistycznym przedsięwzięciu (parkingi, magazyny i składy przeładunkowe, hotele dla kierowców itp.). Ataki te (o różnym charakterze⁴) mają miejsce głównie w północnych regionach Pakistanu: Północno-Zachodniej Prowincji Granicznej (NWFP) oraz Federalnie Administrowanych Terytoriach Plemiennych (FATA). Tereny te, bezpośrednio graniczące z Afganistanem, są także od wielu miesięcy areną narastających walk między pakistańskimi siłami rządowymi a radykalnymi ugrupowaniami islamskimi (głównie Talibami)⁵.

To właśnie pakistańscy Talibowie, mający zresztą bardzo bliskie związki ze swymi afgańskimi pobratymcami⁶, obarczani są odpowiedzialnością za większość z tych ataków. Wzrost pozycji i siły islamistów w Pakistanie w ostatnich miesiącach ma bowiem – jak się wydaje – decydujący wpływ na intensyfikację ataków na konwoje logistyczne ISAF/OEF. Pogorszenie sytuacji bezpieczeństwa w pogranicznych regionach Pakistanu ma bezpośrednie przełożenie na zwiększenie swobody działania radykalnych paramilitarnych i terrorystycznych formacji islamskich, co z kolei sprzyja rozszerzaniu przez te grupy spektrum ich działalności. Pakistańskie formacje bezpieczeństwa – tradycyjnie osłabione przez korupcję, nepotyzm i permanentne braki w wyposażeniu i wyszkoleniu – są bezsilne wobec erupcji przemocy w NWFP i FATA. Ważnym czynnikiem jest tu także brak silnej politycznej woli władz w Islamabadzie dla podjęcia radykalnych działań wobec islamistów, co wynika z obaw przed rozległymi (i umacniającymi się z dnia na dzień) wpływami Talibów i ich radykalnych sojuszników⁷.

Należy w tym kontekście zauważyć, że intensyfikacja ataków na infrastrukturę logistyczną sił międzynarodowych w Afganistanie zbiegła się w czasie z zamachami terrorystycznymi w Bombaju. Nie jest to najpewniej przypadek – zarówno pakistańscy, jak i afgańscy Talibowie, a także inne ugrupowania

³ Do ostatniego z serii ataków na transporty zaopatrzeniowe sił ISAF doszło w Pakistanie w dniu 29 grudnia br. (za: *Rocket hits ISAF oil tankers*, „Dawn”, 29 grudnia 2008 roku).

⁴ Do najczęstszej formy ataków należą klasyczne działania partyzanckie, takie jak ostrzał z broni maszynowej i ciężkiej, a także (sporadycznie) podkładanie bomb na trasie przejazdu konwojów.

⁵ Więcej w: Dominik Jankowski, *Niebezpieczna próżnia: Pakistan po Musharrafie*, „Policy Paper” Nr 3/2008, Fundacja Amicus Europae, wrzesień 2008.

⁶ **Bill Roggio**, *Leader of Peshawar attacks reported captured*, „The Long War Journal”, 12 grudnia 2008 roku.

⁷ Dominik Jankowski, op. cit.

islamistów działające w Pakistanie (głównie Laszkar-e-Taiba, LeT) pozostają pod wpływem Al-Kaidy, mniej lub bardziej ściśle z nią współpracując. Organizacja Osamy bin Ladena – oprócz celów o krótkookresowym, taktycznym charakterze, dotyczących konkretnego regionu/kraju – wciąż dąży do realizacji celów strategicznych, odnoszących się do szerszych planów ideologiczno-politycznych grupy. Zamachy w Bombaju, choć przygotowane i przeprowadzone przez struktury bojowe LeT, wpisują się doskonale w strategiczne zamiary Al-Kaidy dotyczące doprowadzenia do otwartej konfrontacji między Indiami a Pakistanem. Konfrontacji, której następstwem byłoby załamanie sytuacji bezpieczeństwa w Azji Południowej oraz poprawa strategicznego i operacyjnego położenia islamistów w Afganistanie i na pograniczu pakistańskim⁸. Ważnym elementem tej strategii jest także dążenie do pogorszenia stanu zabezpieczenia logistycznego sił międzynarodowych, operujących w Afganistanie; kontrolowanie w coraz większym stopniu przez Talibów⁹ terenów północnego i północno-zachodniego Pakistanu stwarza ku temu dogodną okazję.

Oficjalnie, zarówno siły ISAF, jak i dowództwo amerykańskiej misji OEF, bagatelizują póki co problem zagrożenia dla płynności dostaw zaopatrzenia *via* Pakistan. Według przedstawicieli NATO, „incydenty” na terytorium pakistańskim „nie mają znaczenia militarnego”¹⁰.

Należy jednak uznać, że oświadczenia te stoją w sprzeczności z oczywistymi faktami. Drogą lądową – z pełnomorskiego pakistańskiego portu w Karaczi na wybrzeżu Morza Arabskiego kolejną do Peszawaru i dalej ciężarówkami (*patrz mapa*)¹¹ – transportowane jest do Afganistanu ok. 70% zaopatrzenia dla sił ISAF/OEF. Dla pełniejszego wyobrażenia skali tej olbrzymiej operacji logistycznej wystarczy podać, że w przeciągu roku jest to ok. 50 tys. standardowych kontenerów kolejowych, nie licząc tysięcy sztuk pojazdów wojskowych, ciężkiego uzbrojenia i innego sprzętu, transportowanych w obie strony¹².

⁸ Tomasz Otłowski, op. cit.

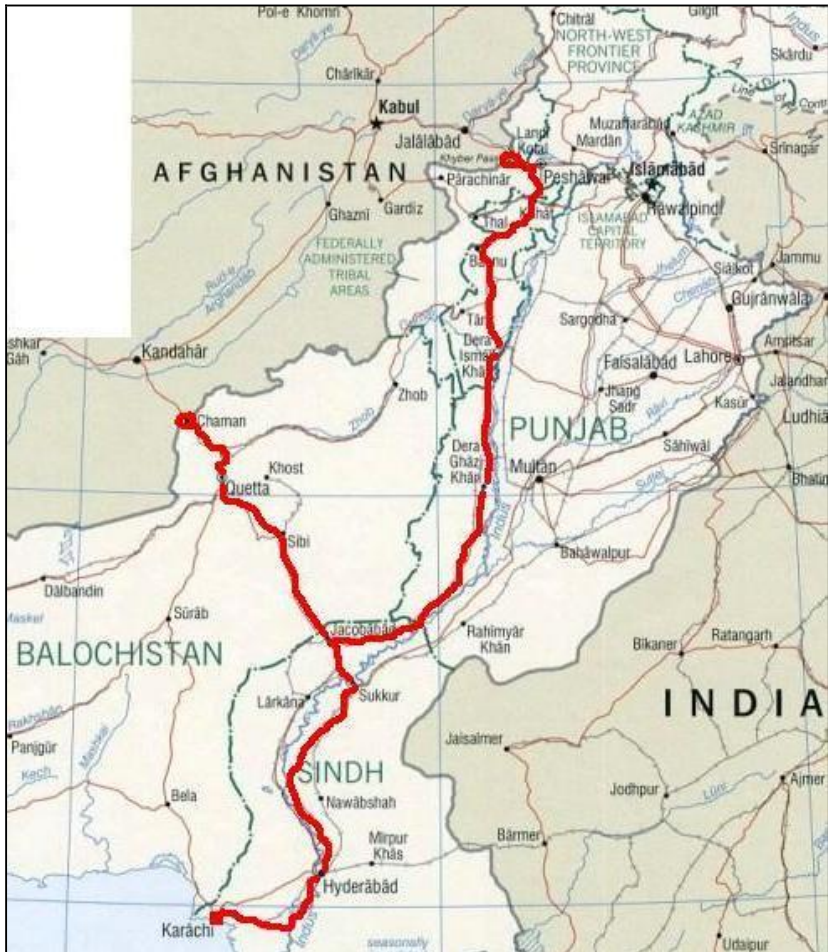
⁹ Bill Roggio, *Pakistani military continue to withdraw from the tribal areas*, „The Long War Journal”, 29 grudnia 2008 roku.

¹⁰ *Pakistan militants destroy...*

¹¹ Widoczna na mapie „odnoga” szlaku transportowego z Karaczi wiodąca do Kandaharu w Afganistanie jest póki co mniej eksploatowana ze względu na gorszą jakość terminalu granicznego i infrastruktury po stronie pakistańskiej oraz systematycznie pogarszającą się sytuację bezpieczeństwa po afgańskiej stronie granicy wokół Kandaharu.

¹² *A breakdown in transporting supplies to Afghanistan*, „Stratfor”, 16 grudnia 2008 roku.

Na pozostałe 30% dostarczanego do Afganistanu zaopatrzenia, większa część (głównie paliwo) przypada na transport kolejowy z państw Azji Centralnej, reszta to transport lotniczy.



Widać więc wyraźnie, że jakiegokolwiek perturbacje w płynności (nie mówiąc już o ciągłości) dostaw zaopatrzenia dla ISAF/OEF, dostarczanego poprzez Pakistan, mogą mieć katastrofalne skutki, zarówno w wymiarze ope-

racyjnym, jak i strategicznym. Gwałtowność i częstotliwość zamachów na konwoje zaopatrzeniowe na obszarze Pakistanu już sprawiła, że część prywatnych pakistańskich przedsiębiorstw transportowych odmawia świadczenia dalszych usług przewozowych dla sił ISAF, a te, które tego jeszcze nie uczyniły, zaczynają mieć problemy z werbunkiem kierowców¹³.

Dramatyzmu całej sytuacji dodaje również fakt, że ze względu na geograficzne położenie Afganistanu, aktualne lądowe połączenie „ze światem” stacjonujących tam sił międzynarodowych jest w istocie jedynym dostępnym. W chwili obecnej – a także w dającej się przewidzieć przyszłości – nie istnieje żadna alternatywna lądowa trasa zaopatrzenia dla sił ISAF/OEF. Inne potencjalne drogi zaopatrzenia wiodą bowiem albo przez Iran, albo przez Rosję i państwa Azji Centralnej; w obu przypadkach ich dostępność jest mało prawdopodobna ze względów politycznych (a w przypadku trasy rosyjskiej także finansowo-organizacyjnych)¹⁴. Rozwiązaniem problemu nie jest też przerzucenie większej części wysiłku logistycznego na barki transportu powietrznego. Kluczowym jest tu fakt, iż tego typu transport jest kilkakrotnie droższy od lądowego; poza tym w Afganistanie nie ma odpowiedniej (i bezpiecznej) infrastruktury lotniskowej dla przyjęcia i obsługi tak intensywnego ruchu powietrznego¹⁵.

Władze w Islamabadzie przez wiele miesięcy znajdowały się pod silną presją USA i państw NATO, aby podjąć zdecydowane działania na rzecz z jednej strony ograniczenia swobody działania islamistów na pograniczu z Afganistanem, z drugiej zapewnienia bezpieczeństwa transportom logistycznym sił ISAF/OEF. Obecnie, wobec gwałtownie pogarszających się relacji między Pakistanem a Indiami – jako następstwa zamachów terrorystycznych w Bombaju – rząd pakistański zmuszony jest w pierwszej kolejności reagować na dyplomatyczne i militarne posunięcia Indii. Oznacza to osłabienie i tak niewystarczającej pakistańskiej obecności militarnej na pograniczu z Afgani-

¹³ Ibidem.

¹⁴ *Afghanistan: the search for safer supply routes*, „Stratfor”, 19 listopada 2008 roku. Warto jednak zauważyć, że Rosja w ramach swej tradycyjnej polityki „dziel i rządź” wobec państw europejskich zezwoliła w listopadzie 2008 roku Niemcom na transport ich zaopatrzenia i uzbrojenia do Afganistanu drogą kolejową przez swoje terytorium (*Trans-Siberian NATO weapon Express*, „Strategypage.com”, 28 listopada 2008 roku).

¹⁵ *Afghanistan: the search for...*

nem¹⁶; skutkiem tego jest m.in. wspomniane wcześniej przyspieszenie procesu „talibanizacji” północno-zachodniego Pakistanu.

Presja Waszyngtonu jednak nie słabnie – Amerykanie naciskają na Islamabad, grożąc eskalacją bezpośrednich operacji militarnych swych sił na terytorium pakistańskim. Według doniesień, dziś stawką jest przede wszystkim bezpieczeństwo i płynność dostaw zaopatrzenia do Afganistanu¹⁷. Nie dziwi więc, że Pakistańczycy próbują wzmocnić bezpieczeństwo szlaków transportowych wokół Przełęczy Khyber, podejmując nawet w tym celu operacje wojskowe¹⁸. Naciski amerykańskie i obawy o dalszy rozwój sytuacji w Pakistanie, zwłaszcza na terenach plemiennych, są jak najbardziej uzasadnione. USA już zapowiedziały zwiększenie o ok. 30-35 tys. żołnierzy swego kontyngentu wojskowego w Afganistanie w ciągu przyszłego roku, co oznaczać będzie jego faktyczne podwojenie. Większa liczba żołnierzy to jeszcze większy wysiłek logistyczny i znacznie większa wrażliwość całej maszyny logistycznej na najmniejsze nawet perturbacje. Tym większe znaczenie ma więc zapewnienie stabilności i ciągłości linii transportowych.

Wnioski, perspektywy

- Relatywnie nowa taktyka atakowania przez islamistów dostaw zaopatrzenia dla sił ISAF/OEF na obszarze Pakistanu jest elementem szerszej strategii umacniania pozycji Al-Kaidy i sprzymierzonych z nią ugrupowań w całym regionie Azji Południowej.
- Będące elementem tej samej strategii zamachy w Bombaju sprawiły, że dynamika rozwoju sytuacji geopolitycznej w regionie zmierza w kierunku dalszego wzrostu napięcia między Pakistanem a Indiami. To z kolei, poprzez odciążenie uwagi oraz sił i środków Islamabadu od wydarzeń na pograniczu afgańskim, zwiększa swobodę operacyjnego manewru islamistów, dodatkowo narażając infrastrukturę logistyczną ISAF/OEF na dalsze ataki.
- Należy zakładać, że w zaistniałej sytuacji częstotliwość ataków na terytorium Pakistanu na konwoje zaopatrzeniowe dla sił międzynarodowych

¹⁶ Bill Roggio, *Pakistan deploys troops from tribal areas to the Indian border*, „The Long War Journal”, 26 grudnia 2008 roku.

¹⁷ *Stratfor's Situation Reports*, 27 grudnia 2008 roku.

¹⁸ Bill Roggio, *Pakistan shuts down NATO supply line through the Khyber Pass*, „The Long War Journal”, 30 grudnia 2008 roku.

- stacjonujących w Afganistanie będzie narastać. Wraz ze zmniejszaniem się liczebności sił pakistańskich w tej części kraju (dyslokowanych nad granicę z Indiami), wzrastać też będzie zapewne skuteczność tych ataków.
- Niekorzystny rozwój sytuacji w Pakistanie może również sprawić, że fala ataków na transporty sił ISAF/OEF przeniesie się z północy Pakistanu na południe.
 - W najgorszym scenariuszu, siły NATO mogą być zmuszone do podjęcia samodzielnych działań na rzecz ochrony swych szlaków zaopatrzeniowych, co wiązałoby się jednak z dużymi kosztami politycznymi.

Niniejsza publikacja stanowi analizę z serii „Police Papers”, którą można znaleźć na str. internet. Fundacji *Amicus Europe*.