



STRATEGICZNA KONCEPCJA  
BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



**STRATEGICZNA KONCEPCJA  
BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

WARSZAWA-GDYNIA 2017

## **ZESPÓŁ AUTORSKI**

### **Przewodniczący Zespołu:**

Jarosław BRYŚIEWICZ, zastępca szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego (do 31.10.2016 r.)

Dariusz GWIZDAŁA, zastępca szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego (od 1.11.2016 r.)

### **Zastępca przewodniczącego zespołu:**

kmdr rez. prof. dr hab. Andrzej MAKOWSKI, Akademia Marynarki Wojennej

### **Sekretarz Zespołu:**

Szymon HATŁAS, Akademia Sztuki Wojennej, Instytut gen. Józefa Hallera

### **Zespół:**

Agnieszka ADAMUSIŃSKA, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego

kmdr ppor. rez. Cezary CIERZAN, Akademia Marynarki Wojennej

kmdr por. rez. Maciej JANIĄK, Rada Budowy Okrętów

dr Sławomir KAMIŃSKI, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego

gen. bryg. dr Jarosław KRASZEWSKI, dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego

kmdr prof. dr hab. Tomasz SZUBRYCHT, rektor-komendant Akademii Marynarki Wojennej

Redakcja: Monika Biernat, Joanna Kwaśniewska-Wróbel, Marcin Skowron

Korekta: Alicja Górna

Projekt okładki: Krzysztof Godlewski

Zdjęcie na okładce – autor: Grzegorz Sowa; miejsce: Atlantyck, maj 2013.

Od prawej: fragment dziobu ORP gen. T. Kościuszko z proporcem Marynarki Wojennej RP, BNS Louise-Marie, HMS Liverpool, HMS Bulwark

Wydawca: Biuro Bezpieczeństwa Narodowego

Kontakt: koncepcjamorska@bbn.gov.pl

ISBN 978-83-60846-28-5

Przygotowanie do druku, druk:

Agencja Reklamowo-Wydawnicza A. Grzegorzczuk

www.grzeg.com.pl

# SPIS TREŚCI

<b>SŁOWO WSTĘPNE</b> .....	<b>5</b>
<b>WPROWADZENIE</b> .....	<b>7</b>
<b>ROZDZIAŁ 1. ŚRODOWISKO MORSKIE</b> .....	<b>9</b>
1.1. Aktywność ludzka na morzu .....	9
1.2. Zagrożenia, ryzyko, wyzwania i szanse w obszarze bezpieczeństwa morskiego .....	11
1.3. Obszary działań Sił Morskich RP .....	14
1.4. Środowisko bezpieczeństwa morskiego RP .....	17
<b>ROZDZIAŁ 2. SIŁY MORSKIE RP</b> .....	<b>19</b>
2.1. Siły Morskie RP w ujęciu historycznym .....	19
2.2. Istota Sił Morskich .....	21
2.3. Komponenty Sił Morskich RP .....	24
2.4. Siły Morskie w kontekście polityczno-militarnym .....	25
2.5. Siły Morskie w kontekście gospodarczym .....	34
2.6. Siły Morskie w kontekście społeczno-kulturowym .....	36
<b>ROZDZIAŁ 3. KIERUNKI ROZWOJU ZDOLNOŚCI SIŁ MORSKICH RP</b> .....	<b>39</b>
3.1. Interesy morskie RP .....	39
3.2. Cele strategiczne w obszarze bezpieczeństwa morskiego RP .....	40
3.3. Oczekiwane zdolności w przestrzeni polityczno-militarnej .....	42
3.4. Oczekiwane zdolności w przestrzeni gospodarczej .....	49
3.5. Oczekiwane zdolności w przestrzeni społeczno-kulturowej .....	50
<b>ROZDZIAŁ 4. REKOMENDACJE NA RZECZ ROZWOJU SIŁ MORSKICH RP</b> .....	<b>53</b>
4.1. Rekomendacje w zakresie rozwoju MW RP i Morskich Jednostek Specjalnych .....	53
4.2. Rekomendacje w zakresie rozwoju pozamilitarnych zdolności morskich .....	61
<b>ZAKOŃCZENIE</b> .....	<b>63</b>
<b>Załącznik 1. Porządek prawny mórz i oceanów</b> .....	<b>65</b>
<b>Załącznik 2. Charakterystyka, status prawnomiędzynarodowy i sytuacja geopolityczna Morza Bałtyckiego</b> .....	<b>68</b>
<b>Słownik pojęć</b> .....	<b>73</b>
<b>Wykaz skrótów i skrótowców</b> .....	<b>79</b>



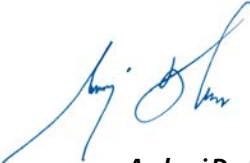
# SŁOWO WSTĘPNE

Współczesne środowisko bezpieczeństwa międzynarodowego jest coraz bardziej niepewne i złożone. Dzieje się tak wskutek nieustannego poszerzenia się sieci globalnych połączeń politycznych, militarnych, gospodarczych i społecznych, co wywiera bezpośredni wpływ na relacje pomiędzy państwami, podmiotami pozapaństwowymi i poszczególnymi ludźmi. Pojawiają się nowe zagrożenia dla bezpieczeństwa, które wymagają skutecznego adekwatnego do nowych wyzwań przeciwdziałania ze strony władz państwa. Nadmorskie położenie Polski ma strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego oraz społeczno-gospodarczego rozwoju, z wszelkimi wynikającymi z tego konsekwencjami.

Opracowanie strategicznego dokumentu koncepcyjnego w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego RP wynika więc z potrzeby zapewnienia zdolności państwa polskiego do reagowania na zagrożenia pojawiające się w konsekwencji dynamicznie zmieniających warunków bezpieczeństwa Polski. Konieczne jest zapewnienie niezagrażonego rozwoju gospodarce morskiej oraz opracowania wizji funkcjonowania i doskonalenia sił morskich w naszym kraju. Niepełne wykorzystywanie w ostatnich latach przez Polskę potencjału związanego z jej położeniem nad Bałtykiem skutkowało zaniedbaniami, jakie dotknęły siły morskie, w szczególności Marynarkę Wojenną RP. Doprowadziło to nie tylko do radykalnego obniżenia jej zdolności bojowych, niepewności, co do perspektyw dalszego funkcjonowania, ale też do niewykorzystywania szans powstałych wraz z przystąpieniem Polski do struktur europejskich i euroatlantyckich. Brak koncepcji w zakresie przeznaczenia i wykorzystania sił morskich prowadzi do selektywnego planowania ich rozwoju i – co za tym idzie – przyjmowania programów modernizacyjnych, które jedynie w ograniczonym stopniu przystają do zmieniających się warunków bezpieczeństwa.

Chciałbym, aby opracowanie niniejszej *Koncepcji* zainicjowało debatę prowadzącą do przekształcania systemu bezpieczeństwa morskiego RP. Opracowanie takiego dokumentu rozpoczyna wprowadzanie porządku i sekwencyjności rozwoju *polskich sił morskich* oraz wykorzystywania szans wynikających z nadmorskiego położenia naszego państwa. Rekomendacje zawarte w *Koncepcji* przeznaczone są do odpowiedniego wykorzystania przez podmioty publiczne i prywatne odpowiedzialne za planowanie, organizowanie oraz realizowanie zadań w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa, w tym do ewentualnego opracowania przyszłej *Strategii morskiej RP*, obejmującej wszystkie sfery istotne dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego naszego państwa.

**Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej  
Zwierzchnik Sił Zbrojnych**



**Andrzej Duda**



# WPROWADZENIE

Prace nad *Strategiczną Koncepcją Bezpieczeństwa Morskiego RP* (SKBM RP) zostały podjęte przez Biuro Bezpieczeństwa Narodowego z inicjatywy Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

Główną intencją niniejszej SKBM RP jest zainspirowanie możliwie szerokiej debaty i ukierunkowanie działań organów państwa w tym właśnie obszarze. W pracach uwzględniono zapisy zawarte w polskich dokumentach strategicznych w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego, *Strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego* (2014), *Strategii bezpieczeństwa morskiego NATO* (2011) oraz innych obowiązujących dokumentach, których stroną jest Polska. Wykorzystano także dorobek BBN w zakresie organizacji i metodyki opracowywania dokumentów koncepcyjnych.

SKBM RP zawiera następujące elementy: ocenę środowiska bezpieczeństwa morskiego, w tym katalog zagrożeń, rodzajów ryzyka, szans i wyzwań, diagnozę sił morskich państwa, zdefiniowanie interesów narodowych i celów strategicznych, sposobów ich realizacji w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa oraz rekomendowane kierunki transformacji systemu bezpieczeństwa narodowego w tym zakresie. Uwzględnia kontekst historyczny oraz płaszczyznę społeczno-kulturową.

Niniejsze opracowanie może stanowić punkt wyjścia i podstawę koncepcyjną do prowadzenia i koordynowania dalszych prac na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego Polski. Zawarte w niej założenia powinny pobudzać do dyskusji i debat na temat wszystkich jego aspektów, składających się na spójny system, wymagający synergicznego i zintegrowanego podejścia.

*Koncepcja* nakreśla warunki potrzebne do stworzenia systemu wykorzystania wszystkich instytucji państwa, których działania służą budowaniu bezpieczeństwa w odniesieniu do jego morskich aspektów. Obejmuje również podmioty pozapaństwowe, których działalność jest z nimi związana. Odnosi się także do obywateli naszego państwa, zwłaszcza w kontekście budowania świadomości morskiej i upowszechniania wiedzy na temat problematyki morskiej.

Opracowanie niniejszego dokumentu nie byłoby możliwe bez życzliwej pomocy i wsparcia licznych instytucji współpracujących. W imieniu Zespołu autorskiego chciałbym w szczególności złożyć wyrazy uszanowania i serdeczne podziękowania kierownictwu i przedstawicielom resortów: Spraw Zagranicznych, Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Obrony Narodowej. Doceniamy unikatową wartość przekazanych Zespołowi opinii i wyrażamy uznanie dla zaangażowania kierownictwa i przedstawicieli Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, w tym Inspektoratu Marynarki Wojennej i Inspektoratu Wojsk Specjalnych, a także Sztabu Generalnego WP, Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Centrum Zarządzania Kryzysowego Województwa Pomorskiego oraz wszystkich innych osób i instytucji, które przyczyniły się do opracowania niniejszego dokumentu.

**Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego**  
**Sekretarz Stanu**



**Paweł Soloch**





# ROZDZIAŁ 1

## ŚRODOWISKO MORSKIE

### 1.1. Aktywność ludzka na morzu

Wraz z podjęciem przez człowieka żeglugi oceanicznej wprowadzającej ludzkość w epokę nowożytną, rozpoczął się jeden z najważniejszych procesów dziejowych, który odmienił wizerunek świata i ukształtował jego ramy cywilizacyjne. Trwa on nieprzerwanie do dziś i zapewne także w przyszłości będzie wpływał na przewartościowywanie postrzegania spraw globalnych. Mało które wydarzenia w historii dokonały tak gruntownych przemian w umysłach ludzi – poznawczych, świadomościowych i egzystencjalnych oraz doprowadziły do tak bezprecedensowych przeobrażeń cywilizacyjnych. Wraz z pojawieniem się okrętów i statków zdolnych do żeglugi po oceanie, ludzkość otrzymała narzędzia umożliwiające przebudowę istniejącego światowego systemu wzajemnych powiązań politycznych, gospodarczych, społecznych i kulturowych. Narzędzia te podlegały ciągłej modernizacji i przeobrażaniu, umożliwiając narodom coraz pełniejszą realizację interesów morskich. Konsekwencją tej sytuacji stała się potrzeba wprowadzenia powszechnie obowiązujących i stosowanych elementów kontroli przestrzegania ładu na morzach i oceanach oraz usankcjonowanie go międzynarodowymi normami prawnymi, definiującymi zasady aktywności ludzkiej na ich obszarach. Środowisko morskie stało się naturalną przestrzenią kreowania, rozwijania i przekształcania stosunków międzyludzkich we wszystkich ich aspektach i przejawach.

Można wyróżnić trzy podstawowe przestrzenie aktywności ludzkiej na morzu, które są ze sobą powiązane, a przez to współzależne:

- polityczno-militarną (w tym kontrolę akwenów morskich);
- gospodarczą;
- społeczno-kulturową.

#### **Przestrzeń budowania siły politycznej i militarnej**

Oceaniczna aktywność narodów ukształtowała polityczny obraz świata. Jej przenikające się nawzajem przestrzenie budowały pozycję gospodarczą państw, za którą podążała potęga militarna i polityczna. Coraz szerzej definiowane interesy morskie sprawiały, że siły morskie stały się naturalnym i podstawowym instrumentem budowania ich bezpieczeństwa oraz pozycji międzynarodowej poprzez projekcję siły wspomagającej realizację coraz szerszej gamy morskich celów strategicznych oraz wpływanie na pożądane kierunki ewolucji światowego środowiska bezpieczeństwa.

Dlatego też obecnie siły morskie jako jeden z instrumentów oddziaływania państwa (*instruments of national power*) z marynarkami wojennymi na czele, stoją na straży światowego porządku politycznego na morzach i oceanach wraz z przyległymi do nich obszarami wybrzeży. Jedną z ich głównych misji jest utrzymanie szeroko pojętego ładu i pokoju, minimalizującego zagrożenie wybuchu wojny – przy zachowaniu i rozwijaniu pełnych zdolności do jej prowadzenia, które decydują o sile i wiarygodności odstraszenia potencjalnych przeciwników (*warfighting capabilities*).



ORP gen. T. Kościuszko  
na Bałtyku.

Foto: Grzegorz Sowa

### **Przestrzeń aktywności gospodarczej**

Potrzeba rozwoju dotychczasowych powiązań gospodarczych i handlowych w Europie stanowiła bodziec dający początek oceanicznej aktywności narodów. Od tego czasu, inicjując największą migrację w swoich dziejach, ludzkość rozpoczęła zasiedlanie wybrzeży mórz i oceanów, skupiając w ich bezpośredniej bliskości niemal 80 proc. swojej populacji, rozwijając wzajemne kontakty gospodarcze oraz wyznaczając nowe szlaki żeglugowe. Współcześnie łączą one większość państw, stanowiąc swoisty krwiobieg światowego systemu gospodarczego. Bezpieczeństwo żeglugi na morskich liniach komunikacyjnych jest niezbędnym warunkiem jego harmonijnego rozwoju. Przewozi się nimi blisko 90 proc. towarów globalnej wymiany handlowej. Aktywność gospodarcza na morzu obejmuje ponadto szereg innych obszarów, takich jak: górnictwo morskie, rybołówstwo, energetyka morska, prace morskie, rekreacja i turystyka, budownictwo morskie, wyposażenie morskie itp. Zapewnienie bezpieczeństwa dla rozwoju wszystkich tych dziedzin jest jednym z głównych zadań sił morskich – przede wszystkim marynarek wojennych.

### **Przestrzeń przeobrażeń społecznych, wspólnych wartości i wymiany kulturowej**

Morska aktywność człowieka na szlakach żeglugowych uformowała społeczny i kulturowy obraz świata. Kształtowała zbiorową mentalność narodów, wprowadzając do niej elementy poczucia wolności, inicjatywy, otwartości i jedności. Wpływ pierwiastków morskich sprawił, że wykreowany przez nie porządek oparty został na uniwersalnych wartościach demokratycznych. Ich obrona jest zasadniczym zadaniem sił morskich państw wolnego świata. Przemierzające się pomiędzy kontynentami idee, religie, wzorce zachowań społecznych i języki, ale też szeroko pojęta zbiorowa świadomość i preferowany porządek (także prawny), połączyły wiele fizycznie odległych od siebie narodów i państw globu.

Wszelkie formy aktywności morskiej ewoluowały, wymuszając nieprzerwany rozwój nauki i technologii. W ten sposób przyczyniły się nie tylko do wdrażania i upowszechniania nowych zdobyczy techniki, ale były głównym czynnikiem cywilizacyjnego rozwoju ludzkości.

Wielkim osiągnięciem narodów, dającym im równe prawa w prowadzeniu działalności na morzu, w tym nieskrępowanej wymiany towarowej oraz podejmowania zabiegów powiązanych z zapewnieniem swojego bezpieczeństwa, są wolności morza pełnego i prawa do żeglugi, gwarantowane międzynarodowym prawem morza. Siły morskie wszystkich państw działających na morzu w dobrej wierze winny stać na jego straży i dążyć do jego utrzymania w obecnym kształcie.

## 1.2. Zagrożenia, ryzyko, wyzwania i szanse w obszarze bezpieczeństwa morskiego

### Współczesne zagrożenia i rodzaje ryzyka na morzu

Współczesne środowisko bezpieczeństwa charakteryzuje się dynamicznym procesem przeobrażeń zachodzących na skutek stałych, powtarzających się okresowo oraz nowych, całkowicie odmiennych od dotychczasowych, rodzajów zagrożeń. Zawierają one w sobie: ambicje niektórych państw do dominacji, wyrażane w ich politykach bezpieczeństwa, zapisywane w sposób mniej lub bardziej bezpośredni w dokumentach strategicznych; nierównomierny rozwój cywilizacyjny i kulturowy w świecie; konflikty o charakterze narodowościowym, etnicznym i religijnym, również w Europie i jej bezpośrednim sąsiedztwie; masowe migracje ludności z Północnej Afryki i Bliskiego Wschodu do Europy; narastającą rywalizację o dostęp do źródeł pozyskiwania surowców energetycznych, a także niestabilność światowego systemu finansowego. Zagrożenia i ryzyka w obszarze bezpieczeństwa morskiego wywierają lub mogą wywoływać negatywny wpływ na bezpieczeństwo Europy jako całości, w tym także na bezpieczeństwo regionu bałtyckiego i Polski. Należą do nich:

- podważanie lub selektywne uznawanie ogólnych zasad prawa międzynarodowego, skutkujące m.in. ograniczeniami wolności żeglugi, nasilaniem się sporów terytorialnych o obszary morskie (tzw. terytorializacją mórz);
- terroryzm, piractwo oraz inne zamierzone bezprawne akty na morzu i w portach wobec statków, przewożonych ładunków, załóg i pasażerów, portów i obiektów portowych oraz morskiej infrastruktury krytycznej;
- przestępczość transgraniczna i zorganizowana (rozbój morski, handel ludźmi, przemyt, zorganizowane grupy przestępcze związane z nielegalną imigracją, handlem bronią i narkotykami, przemyt towarów oraz kontrabanda);
- proliferacja broni masowego rażenia (chemicznej, biologicznej, radiologicznej, jądrowej);
- osłabienie reżimu kontroli broni konwencjonalnych i systemu środków budowy zaufania w Europie, co stwarza warunki do postępującej militaryzacji jej obszarów morskich;
- wzrost liczby incydentów o charakterze militarnym i niemilitarnym, stanowiących zagrożenie m.in. dla systemu transportu morskiego, epizody wojny hybrydowej, działania asymetryczne, walka informacyjna i w cyberprzestrzeni.

Ponadto, do głównych zagrożeń związanych w szczególności z regionem bałtyckim należy zaliczyć:

- militaryzację regionu bałtyckiego, związaną przede wszystkim z rozwojem rosyjskiego potencjału militarnego, szczególnie zdolności przeciwdostępowych (*Anti Access/Area Denial, A2/AD*) w Obwodzie Kaliningradzkim, co prowadzi do wzrostu znaczenia sił zbrojnych, jako instrumentu wykorzystywanego w relacjach międzynarodowych w regionie;

Patrol na Morzu Marmara  
– przejście przez cieśninę Bosfor  
(SNMG2 2016). Żołnierz Wojsk  
Specjalnych na pokładzie  
ORP gen. T. Kościuszko.



Foto: Grzegorz Sowa

- monopolistyczną pozycję Rosji w obszarze dostaw surowców energetycznych – zbyt mocne uzależnienie niektórych państw od importu surowców energetycznych z Federacji Rosyjskiej, a także od rosyjskiej infrastruktury transportowej;
- potencjalny konflikt lokalny na małą skalę (incydenty bez i z użyciem uzbrojenia; wojna hybrydowa lub asymetryczna; wojny współzależne (*connectivity wars*), obejmujące tzw. geoeconomiczne pole walki);
- zanieczyszczenie wód Morza Bałtyckiego – stanowiące zagrożenie dla morskiego ekosystemu oraz życia i zdrowia mieszkańców wybrzeży, np. wycieki i rozlewy substancji ropopochodnych i innych substancji niebezpiecznych, a także zwiększone ilości ścieków komunalnych, przemysłowych i pochodnych produkcji rolniczej odprowadzanych do rzek zlewiska Morza Bałtyckiego, powodujących jego eutrofizację, broń i substancje chemiczne zalegające na dnie;
- niedozwolone lub nadmierne eksploatowanie zasobów morskich, przyczyniające się do zubożenia biologicznego morza, nielegalne połowy, degradacja środowiska związana z działalnością człowieka oraz rozprzestrzenianie gatunków obcych dla wód bałtyckich;
- nielegalną eksplorację wraków i obiektów podwodnych (penetracja wraków będących zbiorowymi mogiłami), połączoną z grabieżą obiektów archeologicznych lub historycznych;
- nieuregulowany przebieg rozgraniczeń wyłącznych stref ekonomicznych państw nadbałtyckich oraz ograniczenia dostępu do niektórych typów cieśnin używanych do żeglugi międzynarodowej;
- forsowanie inwestycji brzegowych i morskich przez państwo lub grupę państw, ograniczających przedsięwzięcia gospodarcze innych państw regionu;
- zmiany klimatyczne.

### Wyzwania w obszarze bezpieczeństwa morskiego

Do kluczowych wyzwań w obszarze bezpieczeństwa morskiego RP należy zaliczyć:

- aktywny i stały udział w utrzymywaniu porządku prawnego zgodnego z zapisami międzynarodowego prawa morza, obejmującymi m.in. swobodę żeglugi i przelotu, pozyskiwanie żywych i nieożywionych zasobów morskich oraz prowadzenie innych form działalności gospodarczej i naukowo-badawczej;
- odbudowanie potencjału Sił Morskich Rzeczypospolitej Polskiej (SM RP) gwarantującego zapewnienie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa morskiego państwa przez zwiększanie aktywności w ramach morskich przedsięwzięć NATO i UE zabezpieczających morskie interesy państw członkowskich, zarówno w zakresie bezpiecznego dostępu do światowych obszarów morskich, stabilizacji środowiska bezpieczeństwa na kluczowych akwenach, jak i ochrony granic;
- rozbudowę infrastruktury logistycznej umożliwiającą zwiększanie zdolności w zakresie wsparcia przez Państwo – Gospodarza (*Host Nation Support*, HNS) oraz wysuniętą morską obecność NATO w rejonie Morza Bałtyckiego i rozszerzającą przestrzeń do pogłębiania współpracy NATO z UE;
- udział we wzmacnianiu zdolności morskich NATO (*NATO Maritime Force Posture*), zintegrowanie ich z komponentem lądowym i powietrznym, wpisanie tej kwestii w proces długofalowej adaptacji Sojuszu oraz aktywne włączenie się i rozwijanie systemu budowania świadomości o sytuacji w przestrzeni morskiej (*Maritime Situational Awareness/Maritime Domain Awareness* MSA/MDA);
- zdobycie i utrzymanie lokalnego panowania na morzu – wzmocnienie sojuszniczych i narodowych możliwości skutecznego przełamywania zdolności przeciwdostępowych potencjalnego przeciwnika (A2/AD), zorganizowanych głównie dla utrudnienia dostępu sojuszniczych sił wzmocnienia do bałtyckiego teatru działań;
- stworzenie warunków dla dywersyfikacji źródeł pozyskiwania surowców energetycznych drogą morską;
- przeciwdziałanie zjawiskom niekontrolowanej, masowej migracji na obszarach morskich;
- powstrzymanie degradacji środowiska morskiego – zmiany warunków naturalnych w regionie bałtyckim wynikają z degradacji środowiska morskiego oraz postępujących zmian klimatycznych;
- dbałość o bezpieczeństwo morskie na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji ruchu morskiego, ratownictwa morskiego i ekologicznego w związku z rosnącym zatłoczeniem bałtyckich szlaków żeglugowych i ich strategicznym znaczeniem dla transportu surowców energetycznych do Polski;
- wsparcie działań na rzecz zapewnienia stabilności rejonu arktycznego – zachodzące w regionie zmiany klimatyczne powodujące wzmożoną aktywność państw arktycznych, związaną z procesem ustalania granic szelfów kontynentalnych (potencjalny dostęp do źródeł surowców naturalnych) oraz uzyskanie uprawnień na otwierających się akwenach umożliwiających żeglugę, mogą zagrozić stabilności układu sił regionu bałtyckiego.

### **Szanse w obszarze bezpieczeństwa morskiego**

Nadmorskie położenie państwa stwarza wyjątkowe szanse do realizacji zasadniczych interesów strategicznych, wśród nich w zakresie utrzymania suwerenności i integralności terytorialnej, zapewnienia warunków do rozwoju gospodarczego, społecznego i kulturowego oraz obrony obywateli i tworzenia pozytywnego wizerunku państwa. Jednocześnie w środowisku morskim w nieskrępowany sposób mogą ścierać się interesy wszystkich narodów i państw globu. Dla Polski oznacza to konieczność zapewnienia warunków dla realizacji interesów morskich, przede wszystkim w układach sojuszniczych i koalicyjnych.

Dlatego wysiłki w zakresie bezpieczeństwa morskiego państwa wymagają stałej koordynacji z całym procesem realizacji jego interesów morskich oraz zbilansowania wydatków budżetowych niezbędnych do utrzymania i użycia SM RP. Dotyczy to także ciągłego dostosowywania (doktryna, praktyka, siły, środki) SM RP do bieżących wyzwań i zagrożeń kształtujących przestrzeń polskiego bezpieczeństwa morskiego. Synchronizacja działania na przedstawionych płaszczyznach w zglobalizowanym i wymagającym środowisku morskim może przynosić znaczące korzyści. Warunkiem niezbędnym ich osiągnięcia jest jednak przede wszystkim przebudowa zasadniczej koncepcji polityczno-militarnego użycia Marynarki Wojennej RP (MW RP) w warunkach członkostwa w NATO i UE – zmiana modelu wyniesionego z Układu Warszawskiego (MW przygotowująca się głównie do klasycznych działań wojennych) na model marynarki aktywnej, wpisanej w układ sojuszniczy (MW RP aktywnie uczestniczącej w działaniach współtworzących porządek na światowym obszarze morskim, ochraniającej europejskie bezpieczeństwo morskie oraz budującej pozycję i wiarygodność sojuszniczą Polski w NATO i UE).

Realizacja tego zasadniczego postulatu pozwoli wykorzystać w pełni szanse, jakie wiążą się z bezpieczeństwem morskim Polski. Należą do nich przede wszystkim:

- uczynienie z Morza Bałtyckiego platformy rozszerzenia euroatlantyckiej strefy bezpieczeństwa przez rozwijanie nowych, sformalizowanych i nieformalnych funkcjonalnych forów współpracy regionalnej, w tym pogłębianie integracji euroatlantyckiej w rejonie bałtyckim oraz zacieśnianie współpracy z państwami nordyckimi w dziedzinie bezpieczeństwa, a także podnoszenie potencjału MW RP i jej regularny udział w operacjach i ćwiczeniach sił sojuszniczych;
- wykorzystanie działań sił morskich do tworzenia bezpiecznych warunków dla rozwoju gospodarki morskiej, umożliwiających poszerzenie zakresu realizacji naszych interesów morskich na coraz bardziej odległych akwenach, a także rozwój innowacji w dziedzinie technologii militarnych i niemilitarnych;
- rozszerzenie przestrzeni prowadzenia badań naukowych, wymiany kulturowej i turystycznej;
- wykorzystywanie możliwości wynikających z zapisów międzynarodowego prawa morza oraz warunków sprzyjających realizacji polskich interesów morskich do podejmowania współpracy z innymi państwami, zwłaszcza tymi, dla których akweny o żywotnym znaczeniu dla Polski mają status taki sam lub podobny do naszego.

### **1.3. Obszary działań Sił Morskich RP**

Interesy morskie Polski zlokalizowane są na całym światowym obszarze morskim. Tak jak w przypadku większości państw, warunki ich realizacji chronione są w układzie narodowym, sojuszniczym lub koalicyjnym. SM RP są składowymi regionalnego (bałtyckiego), europejskiego i światowego systemu bezpieczeństwa na morzu.

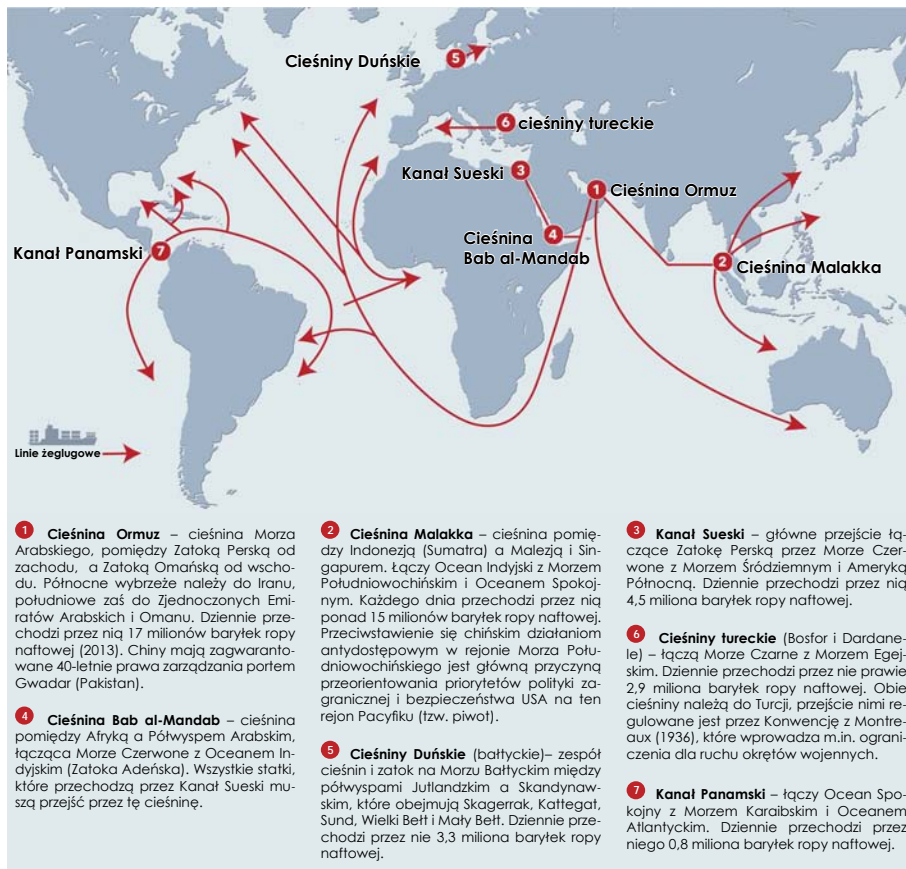
## Akweny o żywotnym znaczeniu dla Polski

**Akweny o żywotnym znaczeniu dla państwa to obszary morskie (oceaniczne) wraz z przyległymi wybrzeżami, na których utrzymanie pokoju, obowiązującego porządku prawnego i wysokich norm ochrony środowiska naturalnego, ma decydujące znaczenie dla ogółu żywotnych interesów państwa – ze względu na ich znaczenie dla bezpieczeństwa militarnego, żeglugi i infrastruktury morskiej, bądź występujące żywe i nieożywione zasoby.**

Z racji swojego znaczenia dla prowadzonych interesów morskich państwa wyróżnia się akweny pełniące rolę szczególną, nazywane akwenami o żywotnym znaczeniu. Rozlokowane są one na całym światowym obszarze morskim. W większości tożsame dla wszystkich państw morskich, znajdują się pod ich specjalną kontrolą.

Zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na głównych szlakach morskich wymaga szczególnie wysiłku na stanowiących ich istotne fragmenty węzłach – cieśninach i kanałach, tzw. *choke-points* (rysunek 1). Są to akweny o żywotnym znaczeniu dla całego systemu światowego handlu.

**Rysunek 1. Światowe węzły żeglugowe o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa i handlu morskiego.**



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Critical Maritime Trade Chokepoints*. U.S. Energy Information Administration.



Niektóre z nich mogą być stosunkowo łatwo zablokowane przez podmioty państwowe lub pozapaństwowe. Z kolei w wielu innych rejonach o krytycznym znaczeniu dla żeglugi występują stałe lub czasowe zagrożenia dla bezpieczeństwa i porządku prawnego z powodu konfliktów zbrojnych, sporów międzypaństwowych, terroryzmu na morzu, piractwa i innych rodzajów zorganizowanej przestępczości. Wszystkie te obszary znajdują się pod szczególnym nadzorem społeczności międzynarodowej, działającej na podstawie mandatu ONZ, z inicjatywy NATO, UE lub regionalnych koalicji międzynarodowych.

W wymiarze narodowym, najbliższymi akwenami o żywotnym znaczeniu dla Polski są:

- Morze Bałtyckie z Cieśninami Duńskimi (bałtyckimi);
- Morza Północne, Norweskie i Śródziemne z przylegającymi do nich obszarami atlantyckimi;
- Morze Czarne;
- a także wody Arktyki.

Są to akweny, gdzie realizowana jest największa część polskich interesów morskich, zarówno w przestrzeni polityczno-militarnej, gospodarczej, jak i społeczno-kulturowej.

W rejonach tych, szczególnie na akwenach morskich podległych polskiej jurysdykcji, SM RP winny prowadzić systematyczne działania narodowe, sojusznicze i koalicyjne, zwiększające bezpieczeństwo. Powinny one aktywnie uczestniczyć w inicjatywach NATO, UE lub regionalnych koalicji międzynarodowych, realizowanych na europejskich obszarach morskich szczególnie narażonych na występowanie stałych lub czasowych zagrożeń dla pokoju i porządku prawnego. Wspólne działania na rzecz ochrony morskiej granicy państw UE i NATO powinny być prowadzone w sposób ciągły. Dodatkowo, SM RP powinny wspierać polskie instytucje naukowo-badawcze, szczególnie te realizujące projekty na obszarze arktycznym i antarktycznym. Dzięki nim nauka polska ma możliwość promowania się na zewnątrz, co wiąże się ze wzrostem pozycji Polski na arenie międzynarodowej i może przynieść wymierne korzyści gospodarcze (np. dostęp do surowców).

MW RP powinna brać udział w przedsięwzięciach państw NATO i UE zabezpieczających wspólne strategiczne interesy bezpieczeństwa morskiego, prowadzonych na wodach pozaeuropejskich (w tym tzw. *out-of-area operations*<sup>1</sup>), na tamtejszych akwenach o żywotnym znaczeniu dla Polski.

### **Rejony potencjalnych działań Sił Morskich RP**

W przypadku państw należących do NATO i UE, a zatem również Polski, konieczne jest wyodrębnienie pojęcia: rejony potencjalnych działań. Za rejony potencjalnych działań należy uznać akweny morskie, na których, ze względu na: interesy bezpieczeństwa państwa, zobowiązania sojusznicze lub koalicyjne oraz aspiracje (polityczne, militarne lub gospodarcze) państwa, występuje największe prawdopodobieństwo działań sił morskich.

Przystępując do NATO, Polska przyjęła jednoznaczne zobowiązania w stosunku do obszaru północnoatlantyckiego (na północ od zwrotnika Raka) – udzielenia pomocy napadniętej stronie lub stronom Sojuszu, podejmując natychmiast indywidualnie i w porozumieniu z innymi stronami taką akcję, jaką uzna za konieczną, nie wyłączając użycia siły zbrojnej w celu przywrócenia i utrzymania na nich bezpieczeństwa (art. 5 Traktatu Północnoatlantyckiego). Akweny istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa państw Sojuszu należy więc uznać za rejony potencjalnych działań SM RP, w tym głównie MW RP.

<sup>1</sup> Operacje na obszarze pozatraktatowym NATO, niezwiązane bezpośrednio z realizacją art. 5, wynikające z realizacji innych priorytetowych zadań przyjętych w *Strategii bezpieczeństwa morskiego NATO*.

## 1.4. Środowisko bezpieczeństwa morskiego RP

Globalny zasięg mórz oraz przenikające się interesy morskie poszczególnych państw sprawiają, że żadne z nich nie może ograniczać dbałości o stan bezpieczeństwa na morzu jedynie do własnych obszarów morskich. Państwo nadmorskie musi kształtować sprzyjające warunki umożliwiające prowadzenie działalności zgodnej z interesem narodowym także na akwenach uznanych dla siebie za żywotne, znajdujących się na całym światowym obszarze morskim.

### Wymiar bałtycki

W *Strategii bezpieczeństwa morskiego NATO*<sup>2</sup> morze przedstawiane jest jako jedna z podstawowych przestrzeni realizowania polityki odstraszania i obrony, operacji reagowania kryzysowego oraz budowania partnerstw. Wskazuje się na konieczność doskonalenia potencjału sił morskich Sojuszu w związku z ich wszechstronnym znaczeniem dla bezpieczeństwa morskiego sygnatariuszy. Zwraca się uwagę na zagadnienia strategiczne i operacyjne – także te powiązane z rozmieszczeniem istotnej części natowskiego systemu odstraszania i obrony powietrznej w środowisku morskim. Stałe zespoły okrętów NATO (*Standing NATO Maritime Groups* – SNMG) traktowane są jako jedne z zasadniczych narzędzi natychmiastowego reagowania i utrzymania panowania na morzu, które jest warunkiem koniecznym do zwycięstwa w większości konfliktów.

Bałtyk jest zwornikiem działalności wielu państw o zróżnicowanym potencjale i różnej aktywności. Polska jest zaangażowana w realizację *Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego* oraz w działalność Rady Państw Morza Bałtyckiego, gdzie jedną z trzech priorytetowych kategorii jest bezpieczeństwo (m.in. w wymiarze nuklearnym i ochrony radiologicznej). Nasz potencjał bałtycki może również stanowić atut w relacjach wewnątrz Grupy Wyszehradzkiej.

W sferze zagrożeń militarnych i pozamilitarnych w rejonie Bałtyku szczególną uwagę należy zwrócić na tzw. zagrożenia hybrydowe<sup>3</sup> (o zróżnicowanej skali i intensywności), generowane skrycie, które mogą być skierowane przeciwko jednemu, kilku lub większości państw regionu. Obiektem takich działań może być przede wszystkim morska infrastruktura krytyczna, np. porty i miejsca bazowania, kable podmorskie, rurociągi czy platformy wydobywcze. Nie bez znaczenia jest również fakt postępującej militarizacji Bałtyku, która jest efektem przede wszystkim działań Rosji, co zostało podkreślone w oficjalnym komunikacie przywódców zebranych na szczycie NATO w Warszawie w 2016 r.

### Wymiar europejski i euroatlantycki

Głównymi instytucjami stojącymi na straży europejskiego bezpieczeństwa morskiego są NATO i UE. Charakter współczesnych zagrożeń i dynamika zmian zachodzących w środowisku bezpieczeństwa europejskiego powodują, że kładą one obecnie duży nacisk na koordynację wzajemnych działań zapobiegawczych, usprawnienie współpracy operacyjnej w ramach prowadzonych morskich operacji UE i NATO oraz zapowiadają dalszą pogłębioną współpracę<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> *Alliance Maritime Strategy*, [http://www.nato.int/cps/en/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm) (dostęp: 17 stycznia 2017 r.).

<sup>3</sup> Zagrożenia hybrydowe – łączące różne metody użycia siły (militarnej i niemilitarnej) poprzez działania regularne i nieregularne, otwarte bądź utajnione, które mogą być stosowane w sposób skoordynowany przez podmioty państwowe i niepaństwowe, obejmujące również operacje w cyberprzestrzeni oraz działania ekonomiczne, psychologiczne, informacyjne (propaganda) itp.

<sup>4</sup> Por.: *Joint declaration by the President of the European Council, the President of the European Commission, and the Secretary General of the North Atlantic Treaty Organization*, [http://www.nato.int/cps/en/natohq/official\\_texts\\_133163.htm](http://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_133163.htm) (dostęp: 8 września 2016 r.).

UE posiada nie tylko interesy morskie, ale poczuwa się także do współodpowiedzialności za bezpieczeństwo całego światowego obszaru morskiego. W *Strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego* zagrożenia i ryzyko traktowane są w wymiarze globalnym. Dotyczą takich kwestii jak: respektowanie praw żeglugowych i wolności komunikacyjnych, egzekwowanie praw i jurysdykcji państw członkowskich nad ich strefami morskimi, bezpieczeństwo obywateli i interesów gospodarczych na morzu, przestępczość transgraniczna i zorganizowana czy terroryzm. Jedno z największych obecnych zagrożeń dla systemu bezpieczeństwa, wynikające z kryzysu imigracyjnego, ma niewątpliwie morski charakter.

W kontekście wymiaru euroatlantyckiego należy postrzegać koncepcję przebudowy morskich sił NATO i wzmocnienia Stałych Sił Morskich (*Standing Naval Forces – SNF*) Sojuszu, które, zgodnie z postanowieniami szczytu w Warszawie, powinny zostać wyposażone w dodatkowe zdolności, obejmujące zapewnienie swobody żeglugi, morskie operacje blokadowe i ochronę infrastruktury krytycznej.

### Wymiar globalny

W dziedzinie morskiego środowiska bezpieczeństwa należy wskazać następujące wyzwania, które mogą zmienić się w zagrożenia, ale i szanse, jeśli podjęte zostaną aktywne działania państwa dla ich wykorzystania: prognozowane podwojenie skali wymiany handlowej drogą morską w ciągu najbliższych 15–30 lat, zmiany demograficzne (starzenie się społeczeństw państw rozwiniętych, nierównomierny przyrost liczby ludności w poszczególnych krajach) i związane z nimi migracje, aktywność tzw. wschodzących potęg, erozja instytucji międzynarodowych, zmiany klimatyczne oraz rywalizacja o dostęp do światowych zasobów (*global commons* – surowce energetyczne, światowy obszar morski, przestrzeń powietrzna, cyberprzestrzeń). Jako istotny trend należy również odnotować dynamiczny rozwój platform (systemów) bezzałogowych używanych przez siły zbrojne państw oraz inne podmioty. Brak bezpośredniego ryzyka związanego z utratą życia ludzkiego przez stronę je używającą może powodować znaczne obniżenie progu ich zastosowania do osiągnięcia swoich celów.



ORP gen. T. Kościuszko wychodzi z portu La Valletta (3 września 2016 r.). Na maszcie widoczna bandera bojowa przekazana okrętowi przez Prezydenta RP.

Foto: Szymon Hartas

# ROZDZIAŁ 2

## SIŁY MORSKIE RP

Idea nowoczesnych sił morskich wywodzi się z całokształtu morskiej aktywności państw lub narodów, które swój rozwój cywilizacyjny i znaczenie tradycyjnie budowały poprzez morze. Dla nich bezpieczeństwo, rozwój i pomyślność kojarzyły się nierozdzielnie z flotą, stanowiącą zarazem emanacją siły państwa. W Polsce, kraju o nastawieniu kontynentalnym, o ambiwalentnym stosunku do zagadnień morskich, sytuacja sił morskich była zawsze trudna. Potwierdza to przedstawiona niżej próba rysu historycznego, podsumowującego stosunek Polaków do morza, jak również końcowa konkluzja określająca stan obecny wszystkich komponentów tych sił, zwłaszcza kondycji MW RP. Usytuowanie sił morskich w obecnym środowisku międzynarodowego bezpieczeństwa morskiego przedstawiono w trzech kontekstach: polityczno-militarnym, gospodarczym i społeczno-kulturowym. Zwrócono uwagę na specyficzny charakter służby na morzu, stwierdzając że czynnik ludzki jest najważniejszym elementem współtworzącym zdolności operacyjne każdej marynarki wojennej, także MW RP.

### 2.1. Siły Morskie RP w ujęciu historycznym

Bałtyk od wieków stanowił jedno z najważniejszych mórz europejskich. Jego północne akweny i wybrzeża oraz rejon cieśnin łączących je z wszechoceanem, kształtowała aktywność narodów skandynawskich. Wybrzeża południowe formowała działalność zamieszkujących je ludów oraz narodów znad Morza Północnego. Na obszarach tych od połowy XIII do końca XV w. dominowała Liga Hanzeatycka (Hanza). Podporządkowała sobie wówczas bałtycką żeglugę, handel i rybołówstwo, stanowiąc realną siłę polityczną i wojskową. Jej bałtycki zasięg na wschodzie odpowiadał w przybliżeniu obecnemu zasięgowi bałtyckich wybrzeży państw – członków NATO. Formalnie Liga nigdy nie została rozwiązana, a jako organizację można ją uznać za swego rodzaju pierwowzór europejskich wspólnot gospodarczych.

Hanza została z czasem wyparta przez rozwijające się morskie imperia niderlandzkie i angielskie. Wywożone z bałtyckich portów zboże i materiały potrzebne do budowania statków stanowiły podwalinę globalnej potęgi tych państw. Na przełomie XVII i XVIII w. car Piotr I zdobył szeroki dostęp do Bałtyku, łącząc tym samym Rosję szlakami żeglugowymi ze światem zachodnim. Tymczasem I Rzeczpospolita, poza kilkoma epizodami, praktycznie nie prowadziła polityki morskiej, oddając całkowicie inicjatywę na tym obszarze innym państwom. Nie wykorzystywała szans wynikających z nadmorskiego położenia w sposób efektywny, ponosząc straty polityczne, gospodarcze, a w zbiorowej świadomości narodowej również mentalne, egzystencjalne i poznawcze.

Dopiero po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. Polska stała się *de facto* graczem na Morzu Bałtyckim, a idea „Polski morskiej” przyjęta została jako gwarant niezależności, narodowej integracji porozbiorowej oraz podstawowy element strategii modernizacji gospodarczo-społecznej. Wolny i bezpieczny dostęp Polski do Bałtyku uwzględniony został w deklaracji dotyczącej powojennego porządku w Europie, wygłoszonej w styczniu 1918 r. przez prezydenta USA Thomasa W. Wilsona, usankcjonowany w 1919 r. przez paryską konferencję pokojową, potwierdzony aktem symbolicznych zaślubin Polski z morzem dokonany 10 lutego 1920 r. w Pucku przez gen. Józefa Hallera. Rozkaz Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego z 28 listopada 1918 r.

nakazywał utworzenie Marynarki Polskiej. Podjęto decyzję o polskim gospodarowaniu na morzu, a nie – jak dotychczas – jedynie władaniu pasem bałtyckiego wybrzeża. Emanacją morskich wysiłków całego narodu stała się Gdynia – miasto, port i baza Marynarki Wojennej – widoczny, realny i namacalny symbol „Polski Morskiej”.

Po zakończeniu II wojny światowej Marynarka Wojenna umiejscawiana była wyłącznie w kontekście wojennym, zgodnie z interesami Związku Radzieckiego, jako wsparcie działań ofensywnych wojsk lądowych nadbałtyckich państw Układu Warszawskiego. Mimo to w okresie PRL kontynuowany był rozwój gospodarki morskiej – odbudowa portów i floty handlowej, przedsiębiorstw armatorskich, rybołówstwa dalekomorskiego oraz przemysłu okrętowego, wspartych rozbudową specjalistycznego zaplecza naukowego i szkolnictwa morskiego. Użytkany po II wojnie światowej szeroki dostęp do Morza Bałtyckiego (440 km granicy morskiej, 770 km linii brzegowej<sup>5</sup>) był wydarzeniem o powszechnie uznanym, przełomowym znaczeniu dziejowym i został wykorzystany jako punkt odniesienia dla rozwoju polskiej aktywności na innych morzach i oceanach.

Po zimnej wojnie, w basenie Morza Bałtyckiego zaszły zasadnicze przeobrażenia polityczne, gospodarcze i militarne. W porównaniu z innymi europejskimi obszarami morskimi ich zakres był bezprecedensowy. Procesy te spowodowały znaczne obniżenie stanów zarówno sił i środków bojowych – okrętowych, lotniczych i brzegowych, jak też ich zaplecza – z likwidacją baz morskich i lotnisk włącznie (także w Polsce). Skalę przemian w strukturach sił okrętowych marynarek bałtyckich oraz aktualne kierunki ich rozwoju przedstawia tabela 1.

**Tabela 1. Porównanie stanów ilościowych okrętów wybranych klas sił morskich państw basenu Morza Bałtyckiego w okresie zimnej wojny (*Weyers Flottentaschenbuch 1977/78*) i obecnie (*IHS Jane's Fighting Ships 2015*). Litwa, Łotwa i Estonia nie posiadają prezentowanych klas okrętów.**

PAŃSTWA	OP		Ni/FrR		KoR		KT/KTR	
	1978	2015	1978	2015	1978	2015	1978	2015
DANIA	6	–	2	3+2	3	4	20	–
FINLANDIA	–	–	–	–	4	–	5	8
NORWEGIA	15	6	5	5	2	–	40	6
POLSKA	4	5	1	2	–	1	12	3
RFN	24	5	11	10	11	5	40	4
NRD	–	–	–	–	1	–	30	–
SZWECJA	20	5	6	–	2	–	30	9
ROSJA (fl. bałt.)	20	3	8	5	24	11	70	4
KRAJE NATO	45	16	18	22	16	10	100	13
RAZEM	89	24	33	27	47	21	247	34

Źródło: opracowanie własne. Zastosowane skróty: OP – okręt podwodny, Ni – niszczyciel, FrR – fregata raketowa, KoR – korweta raketowa (kategoria obejmuje również tzw. lekkie fregaty, niespełniające kryteriów współczesnej fregaty), KT – kuter torpedowy, KTR – kuter raketowy.

Z danych zawartych w tabeli 1 wynika, że w nadbałtyckich państwach będących członkami Sojuszu w 1978 r. (RFN, Dania, Norwegia) liczba okrętów podwodnych w stosunku do stanu obecnego zmniejszyła się z 45 do 11, lekkich sił uderzeniowych (KT/KTR) ze 100 do 13, korwet z 16 do 10 (w tym 4 SM Danii przeznaczone są do służby na wodach Grenlandii i Wysp Owczych), a liczba dużych okrętów klasy niszczyciel/fregata wzrosła z 18 do 22 (w tym w SM

<sup>5</sup> Mały Rocznik Statystyczny Polski 2016, <http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosc/5515/1/17/1/mrsp.pdf> (dostęp: 4 lipca 2016 r.).

Danii – 2 okręty dowodzenia i wsparcia działań połączonych i specjalnych, przeznaczone do działań morskich nowego typu – w warunkach zagrożeń hybrydowych lub asymetrycznych). Skala redukcji stanów ilościowych okrętów w rosyjskiej Flocie Bałtyckiej w porównywanym okresie ma równie znaczący wymiar.

Obecnie wszystkie państwa nadbałtyckie, z wyjątkiem Rosji oraz neutralnych Szwecji i Finlandii, są członkami Sojuszu Północnoatlantyckiego. Oprócz Rosji wszystkie państwa nadbałtyckie należą też do UE<sup>6</sup>. Rozpad dwubiegunowego świata oraz przemiany ustrojowo-społeczne w Europie Środkowej i Wschodniej w latach 90. XX w., a także trendy globalizacyjne zwiększyły znaczenie Bałtyku dla Polski. Zakotwiczenie Polski w NATO w 1999 r. oraz przystąpienie do UE w 2004 r. znacznie rozszerzyło możliwości rozwoju i modernizacji Polski przez bliską, wszechstronną współpracę z państwami morskimi oraz rozwijanie polskiego potencjału morskiego. Możliwości te nie są jednak obecnie w pełni wykorzystywane w prowadzeniu polityki morskiej państwa.



„Polskie okno na świat”.  
Wyjście z Portu Gdynia.

Foto: Aleksander Hartas

## 2.2. Istota Sił Morskich

Z racji wyjątkowych możliwości stwarzanych przez środowisko morskie, ale również tradycyjnej niezależności, odrębności i odmienności, siły morskie, szczególnie marynarka wojenna, stanowią dla państw morskich jeden z najważniejszych instrumentów oddziaływania nie tylko militarnego, ale także politycznego i gospodarczego. Siły morskie wypełniają również ważne misje społeczne, kulturowe i naukowe.

<sup>6</sup> Państwami nadbałtyckimi są: Szwecja, Finlandia, Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Niemcy, Dania. Norwegię – ze względów politycznych, militarnych, historycznych i gospodarczych – również zalicza się do tej grupy, ale geograficznie nie jest ona państwem nadbałtyckim.

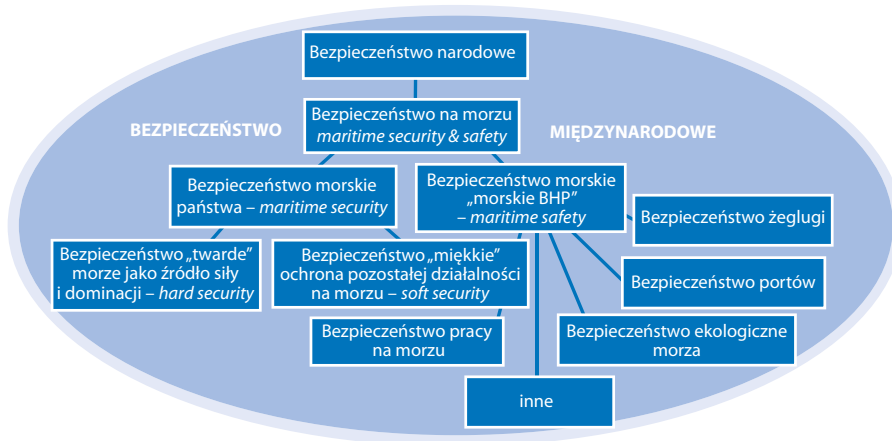
**Siły Morskie Rzeczypospolitej Polskiej** to ogół posiadanych przez Polskę sił i środków do prowadzenia polityki na morzu. W ich skład wchodzi (wg kryterium podmiotowego): Marynarka Wojenna RP wraz ze służbą hydrograficzną, morskie jednostki działań specjalnych, Morski Oddział Straży Granicznej, terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Służba Celna, Policja wodna, a także inne podmioty posiadające kompetencje w obszarze bezpieczeństwa morskiego.

Flota wojenna to nie tylko siła militarna, ale też narzędzie uprawiania polityki przez państwo morskie, dążące do rozwoju i osiągające założone cele. Marynarka wojenna, dzięki swej wszechstronności, posiada naturalną łatwość budowania i podtrzymywania układów sojuszniczych leżących w sferze interesów całego państwa. Wykorzystując międzynarodowe prawa żeglugowe i wolności komunikacyjne, jej okręty są zdolne do manifestowania determinacji politycznej i militarnej oraz ochrony narodowych lub sojuszniczych morskich interesów bez formalnego naruszania terytorium potencjalnych adwersarzy. Siły morskie, a w szczególności marynarka wojenna, są współcześnie jedną z najbardziej akceptowalnych politycznie form obecności wojskowej. Wreszcie, marynarka wojenna sankcjonuje swoją rację bytu jako integralny i niezbędny komponent narodowej gospodarki morskiej.

Współczesne wykorzystanie środowiska morskiego obejmuje cztery zasadnicze płaszczyzny: morze jako źródło bogactw naturalnych, transport i wymianę handlową (łańcuchy dostaw o znaczeniu globalnym i regionalnym), rozprzestrzenianie idei, kultury i informacji oraz jego wykorzystanie do uprawiania polityki siły i dominacji. Należy stwierdzić, że każda działalność na morzu (wojskowa czy gospodarcza) nosi z reguły międzynarodowy charakter, w związku z czym może być zbieżna z interesami innych państw czy podmiotów, rozbieżna (neutralna) lub kolizyjna – generująca napięcia i konflikty. To dlatego każde państwo morskie tworzy w ramach posiadanych możliwości ekonomicznych oraz prezentowanego stopnia ambicji narodowych stosowne siły morskie, mające wspierać realizację jego interesów w wymienionych płaszczyznach, a także określa ich rolę (funkcje) i zadania.

Złożoność środowiska morskiego spowodowała, że konieczne stało się dokonanie podziału powiązanego z nim bezpieczeństwa na dwa rodzaje: *maritime safety* i *maritime security* (rysunek 2). Pierwszy, określaný jako bezpieczeństwo morskie, zawiera w sobie zasady tzw. morskiego BHP – czyli bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia od zagrożeń na morzu generowanych przez zarówno fizyczno-geograficzne, jak i operacyjne warunki tegoż środowiska, a także jego bezpieczeństwo od zanieczyszczeń produktami ubocznymi działalności ludzkiej na morzu oraz na obszarach zlewków. Drugi możemy określić jako bezpieczeństwo morskie państwa. Powinno ono zapewnić możliwość przeciwstawienia się wszystkim wyzwaniom i zagrożeniom na morzu. Można je z kolei podzielić na dwa segmenty: *hard security*, stanowiący domenę wyłącznie flot wojennych (wykorzystanie morza jako źródła siły i dominacji) i *soft security* (tj. ochrona i obrona pozostałych form działalności człowieka na morzu), w którym udział biorą zarówno floty wojenne, jak i inne podmioty (Straż Graniczna, Policja wodna, Służba Celna, Administracja Morska, inne). *Soft security* staje się też domeną podmiotów prywatnych. Oba rodzaje bezpieczeństwa spowodowały podział sił morskich na narzędzia *siłowe* oraz *inne*.

**Rysunek 2. Miejsce bezpieczeństwa morskiego państwa w międzynarodowym środowisku bezpieczeństwa.**



Źródło: opracowanie własne.

Najbardziej elastyczne, wszechstronne i geograficznie nieograniczone w swoich działaniach są marynarki wojenne. Mogą one wypełniać różnorodne zadania powiązane z wszelkimi rodzajami bezpieczeństwa występującymi na światowym obszarze morskim. Teoretycy wojskowości komasują je w trzy zasadnicze funkcje: **militarną, dyplomatyczną i porządkową** (ochrona porządku publicznego na morzu, *constabulary role*). Na morzu praktycznie są one nierozłączne – każdy dowódca okrętu w trakcie rejsu realizuje je w sposób ciągły, często jednocześnie łącząc wszystkie trzy funkcje.

Współcześnie oraz w najbliższej przyszłości nie bez znaczenia pozostanie **czynnikiem ludzki**, który jest najważniejszym elementem współtworzącym zdolności operacyjne sił morskich, przede wszystkim marynarki wojennej. Wyszkolone i doświadczone załogi są równie trudno osiągalne jak nowoczesne okręty, zwłaszcza że oczekiwane i pożądane zmiany w składzie floty spowodują zasadniczy sprzętowy przeskok technologiczny. Podjęcie nowych wyzwań przez SM RP wymagać więc będzie weryfikacji metod i sposobów kształcenia i szkolenia załóg, a także sprawdzenia przydatności używanych na uczelniach i w centrach szkoleniowych programów nauczania. Obok przekazu odpowiednio dobranego zakresu wiedzy ogólnej i specjalistycznej dużo większą niż obecnie rangę powinno uzyskać: na początkowych etapach kariery – szkolenie praktyczne; na etapach dalszych – praktyczna służba na morzu. Winny one kształtować niezbędną wytrzymałość połączoną z odpornością – cechy nierozłącznie powiązane ze służbą na morzu. Szczególną uwagę należy zwrócić na cechy przywódcze, kreujące osobowość przyszłego dowódcy okrętu – umiejętności dowodzenia zespołem, zdecydowanie, dokładność, prawość, wyobraźnię, opanowanie, wysoką motywację do działania, stawianie jasnych, prowadzących do osiągnięcia celów zadań. Cechy te powinny być rozwijane przez cały okres kształcenia i szkolenia.

Istotnym czynnikiem budującym renomę SM RP w społeczeństwie powinien być przyjęty przez nie i świadomie stosowany system awansowania, oparty na kryteriach merytorycznych promujący kadry najbardziej utalentowane, potwierdzone rzeczywistymi dokonaniem na morzu. Wprowadzenie tej zasady do polityki kadrowej SM RP jest warunkiem niezbędnym ich efektywnej odnowy.



## 2.3. Komponenty Sił Morskich RP

**Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej** wraz ze służbą hydrograficzną przeznaczona jest do realizacji interesów państwa na obszarach morskich, morskiej obrony wybrzeża oraz udziału w lądowej obronie wybrzeża we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych w ramach operacji połączonych. **Nadrzędnym zadaniem sił Marynarki Wojennej RP jest udział w obronie terytorium Polski i obronie kolektywnej państw NATO oraz wzmacnianie sojuszniczego systemu odstraszania.** MW RP bierze również udział w operacjach reagowania kryzysowego Sojuszu oraz działaniach na rzecz pogłębiania współpracy międzynarodowej (bezpieczeństwo kooperatywne). Do realizacji powyższych zadań MW RP powinna dysponować nowoczesnymi platformami pływającymi, jak również środkami powietrznymi i lądowymi, których zdolności taktyczno-techniczne będą adekwatne do zwalczania powstających zagrożeń. Zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi MW RP utrzymuje i rozwija zdolności do realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa zarówno w obszarze Morza Bałtyckiego, jak i poza nim.

**Morskie jednostki działań specjalnych.** Działania morskich pododdziałów Wojsk Specjalnych (WS) na rzecz MW RP lub wojsk współdziałających obejmują: rozpoznanie specjalne, akcje bezpośrednie, pomoc wojskową – wsparcie udzielane siłom sojuszniczym lub innemu państwu w zakresie organizacji i prowadzenia walki zbrojnej oraz kontrolę akwenów morskich, która może obejmować: morską kontrolę żeglugi, ochronę morskich dróg komunikacyjnych, morskie operacje blokadowe i embarga nakładane na statki handlowe – w czasie jej trwania WS stanowią siły szturmowe. W Polsce do morskich pododdziałów WS należy zaliczyć przede wszystkim: JW FORMOZA oraz Zespół Bojowy B w strukturze organizacyjnej JW GROM.

**Straż Graniczna**, formacja policyjna, której zadania na morskim odcinku granicy państwowej RP realizują odpowiednio: granica morska i porty morskie – Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej (MOSG), nadzór z powietrza – Dyrektor Zarządu Granicznego Komendy Głównej SG (ZG KGSG) za pośrednictwem I Wydziału Lotniczego ZG KGSG. **Morski Oddział Straży Granicznej** jest jednym z ośmiu oddziałów SG przeznaczonym do ochrony morskiej granicy państwa oraz polskich obszarów morskich. Do głównych zadań MOSG należą: współdziałanie międzynarodowe z pokrewnymi służbami – szczególnie z Agencją ds. Europejskiej Straży Granicznej i Przybrzeżnej (FRONTEX), nadzór nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki obowiązujących przepisów oraz ściganie sprawców je naruszających, przeciwdziałanie zagrożeniom dla statków, obiektów portowych i związanej z nimi infrastruktury, udział w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych na morzu, zapobieganie nielegalnemu przewozowi odpadów, materiałów niebezpiecznych, substancji narkotycznych i psychotropowych, broni, amunicji i materiałów wybuchowych przez granicę morską, realizowanie zadań wynikających z Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego, ochrona środowiska morskiego, współpraca z innymi służbami i administracją krajową na obszarach morskich.

**Terenowe organy administracji morskiej.** Funkcje terenowych organów administracji morskiej pełni trzech dyrektorów Urzędów Morskich, którym podporządkowane są Urzędy Morskie: w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Posiadają kompetencje odnoszące się do polskich obszarów morskich, a także do portów i przystani morskich, pasa nadbrzeżnego przebiegającego wzdłuż wybrzeża morskiego, w szczególności jego części zwanej pasem technicznym. Terenowe organy administracji morskiej zostały wyposażone w kompetencje do przeprowadzania kontroli i inspekcji oraz nakładania sankcji w postaci kar pieniężnych, orzekanych w drodze administracyjnej oraz mandatów karnych za naruszanie przepisów prawnych, należących do

właściwości tych organów. Dyrektorzy Urzędów Morskich są również uprawnieni do wydawania dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na statkach oraz jachtach komercyjnych.

**Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa** (*Search and Rescue, SAR*). Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Do jej zadań należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu (bez względu na okoliczności, w wyniku których znalazła się w niebezpieczeństwie) oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych oraz chemicznych środowiska morskiego. Współdziała z innymi komponentami SM RP – głównie z MW RP (śmigłowce SAR) i MOSG. Swoje zadania SAR wykonuje na podstawie *Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych* (Plan SAR) oraz *Krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego*. SAR działa na akwenach zwanych rejonem poszukiwania i ratownictwa (polska strefa odpowiedzialności SAR). Organem opiniodawczo-doradczym ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w sprawach związanych z poszukiwaniem i ratowaniem życia ludzkiego na morzu jest Rada SAR, której przewodniczy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych.

**Służba Celna** (*Krajowa Administracja Skarbowa, jako planowana przyszła forma organizacyjna polskiej administracji podatkowej i celno-skarbowej*) jest umundurowaną służbą podległą Ministrowi Finansów. Jest organem ścigania, którego działania ukierunkowane są na wykrywanie przestępstw podatkowo-skarbowych, na akwenach podległych polskiej jurysdykcji i w portach morskich oraz ściganie ich sprawców przez prowadzenie śledztw i dochodzeń.

**Policja wodna** (wyspecjalizowana komórka służby prewencyjnej Policji) jest umundurowaną i uzbrojoną formacją przeznaczoną do ochrony bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania (na morzu terytorialnym i wodach wewnętrznych). Zadania Policji wodnej ukierunkowane są na dbanie o bezpieczeństwo osób przebywających nad wodą, niesienie pomocy tonącym, ochronę środowiska oraz akcje ratownicze podczas katastrof i klęsk żywiołowych.

SM RP uzupełniają inne podmioty funkcjonujące w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa, w tym podmioty wchodzące w skład szkolnictwa wojskowego, organizacje naukowe, centra szkoleniowe i żeglarskie, których zadania koncentrują się na promowaniu, upowszechnianiu i powiększaniu potencjału edukacyjnego i naukowego w obszarze bezpieczeństwa na morzu. SM RP stanowią również, obok innych rodzajów sił zbrojnych, ważny element systemu bezpieczeństwa narodowego i obrony państwa.

## 2.4. Siły Morskie w kontekście polityczno-militarnym

Ustalenie bieżącego stanu i określenie perspektyw rozwojowych siłowych komponentów SM RP, zwłaszcza MW RP, poprzedzono sformułowaniem koniecznych podstaw teoretycznych.

### Użycie flot wojennych w XXI w.

Prognozując użycie flot wojennych w pierwszej połowie obecnego wieku w realizacji ich podstawowych funkcji, przewidziano dla nich misje, które przedstawia rysunek 3. Wśród nich uwagę należy zwrócić na wykorzystanie flot wojennych w działaniach poniżej progu wojny, w tym w ramach dyplomacji morskiej. Współczesne konflikty mają bardzo złożony charakter.

Ich rozwiązanie wymaga umiejętności działania na wielu płaszczyznach (przestrzeniach), które są wzajemnie zależne. Należy wyróżnić przynajmniej sześć przestrzeni użycia siły (*engagement space*): polityczna, militarna, gospodarcza, społeczna, infrastruktury krytycznej oraz informacyjna. Zmiany, jakie zaszły w prowadzeniu współczesnych konfliktów zbrojnych (asymetria czy wojny hybrydowe), doprowadziły także do zmian prowadzenia działań na obszarach morskich: działania wojenne na morzu w formule *flota przeciw flocie* są mniej prawdopodobne i można je odnieść głównie do starcia potęg morskich lub koalicji państw morskich o globalnym zasięgu. Współcześnie, obniżanie napięć, przejmowanie kontroli nad kryzysem lub rozwiązywanie konfliktów ułatwia dyplomacja morska (zob. słownik pojęć).

Współczesny dorobek myśli morskiej pozwala zidentyfikować następujące uniwersalne zadania dla każdej marynarki wojennej:

- zapobieganie konfliktom;
- zapewnienie porządku prawnego i bezpieczeństwa na morzu;
- budowanie i utrzymywanie zdolności bojowych, również jako element polityki odstraszania i projekcji siły;
- promowanie partnerstwa i współpracy;
- ochronę i obronę interesów gospodarczych państwa;
- budowanie i podtrzymywanie sojuszy;
- zapewnienie pomocy humanitarnej.

W odniesieniu do funkcji militarnej dzisiejsze znaczenie dużych flot wojennych polega już nie tyle na zdolności do *panowania nad morzami*, ale do *skierowania (projekcji) siły* z morza na ląd niemal w każdym miejscu na świecie. To na lądzie ważą się zasadniczo losy wojen i w związku z tym floty odgrywają największą rolę na tych akwenach, gdzie mogą dokonać projekcji z morza na ląd. Zdolność państwa do skupienia większej części zasobów floty i zwiększenie zakresu jej oddziaływania na ląd może prowadzić do wniosku, że oddziaływanie sił morskich na politykę międzynarodową nie ulegnie w przewidywalnej przyszłości zmniejszeniu, lecz będzie wzrastać.

**Rysunek 3. Prognozowany zakres użycia flot wojennych w pierwszej połowie XXI w.**



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Jacob Børresen, *The Seapower of the Coastal State*, [w:] Geoffrey Till, *Seapower. Theory and Practice*, Frank Cass 1994, s. 180.

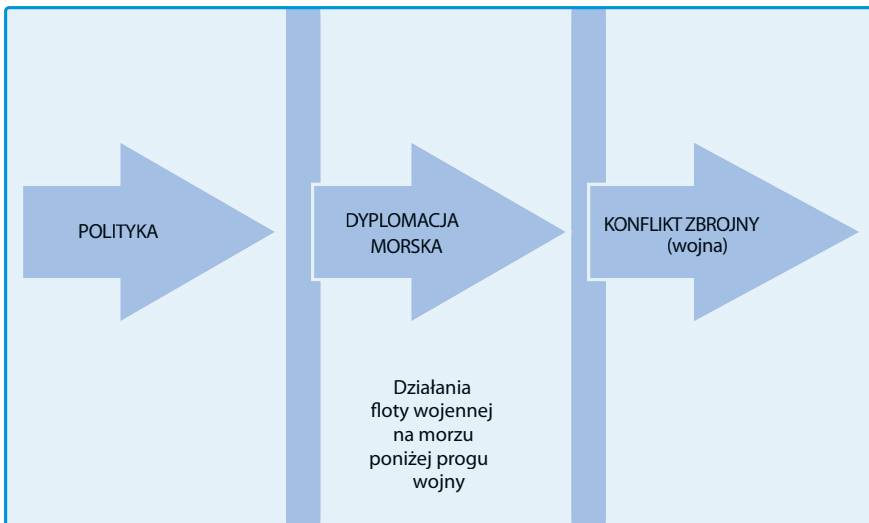
Użycie okrętów jako „mobilnych” baz (*seabasing*), które realizują swoje działania z obszaru wód międzynarodowych, a przy tym mogą operować przez bardzo długi czas dzięki stałemu zaopatrzeniu z morza, eliminuje takie niedogodności jak utrzymywanie i ochrona wysuniętych baz morskich czy konieczność uzyskania zgody na przelot przez przestrzeń powietrzną państwa trzeciego.

Wymienione cechy floty wojennej mogą zmieniać się w przestrzeni i czasie, ze względu na zmianę charakteru zagrożeń i wyzwań dla bezpieczeństwa. Zagrozić jej może m.in. stały rozwój systemów rażenia dalekiego zasięgu i innych systemów przeciwdostępowych (A2/AD), których zadaniem jest utrzymanie floty wojennej przeciwnika na tyle daleko od brzegów (również własnych), by nie mogła ona skutecznie realizować swoich zadań, w tym utrudniać wsparcia drogą morską. Można również spodziewać się użycia środków i sposobów działania typowych dla wojny asymetrycznej czy hybrydowej.

Współczesne siły morskie wciąż jednak oferują szczególne połączenie siły rażenia (platform pływających, latających i lądowych), szybkości i elastyczności, wielce przydatnych w środowisku bezpieczeństwa, w którym trudno jest przewidywać zagrożenia i z odpowiednim wyprzedzeniem przygotowywać adekwatne działania zaradcze. Współczesne floty wojenne mają wyjątkową zdolność do spełniania funkcji globalnego czynnika stabilizującego (zapobieganie wojnie) – wysoce pożądanego w świecie obfitującym w lokalne wojny, konflikty i kryzysy. Tak więc działalność okrętów poszczególnych państw w zespołach o międzynarodowym składzie (w ramach organizacji międzynarodowej, sojuszu, koalicji *ad hoc*) stała się obecnie standardem.

Doświadczenia użycia flot wojennych na przełomie XX i XXI w. wskazują, że w większości przypadków są one używane do działań poniżej progu wojny, w operacjach reagowania kryzysowego i zadaniach związanych z dyplomacją morską (rysunek 4). Na takie użycie flot wojennych wpływają ich naturalne zdolności, do których można zaliczyć: **wysuniętą obecność**, **elastyczność** oraz **utrzymanie wysokiej zdolności bojowej przez długi czas**. Obecność okrętów nie narusza obowiązującego prawa międzynarodowego, jeśli znajdują się poza morzem terytorialnym państwa nadbrzeżnego.

**Rysunek 4. Przewidywane użycie flot wojennych w pierwszej połowie XXI w.**



Źródło: opracowanie własne.

Śmigłowiec pokładowy  
Kaman SH-2G w trakcie  
tankowania.



Foto: Grzegorz Sowa

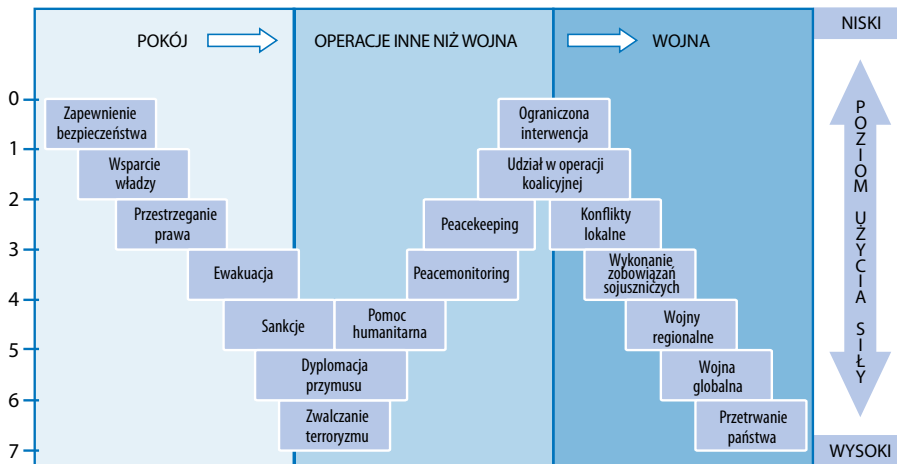
Spektrum realizowanych współcześnie operacji morskich może więc przyjąć postać wyszczególnioną na rysunku 4, przy czym nie wszystkie zaznaczone operacje będą w stanie zrealizować siły morskie jednego państwa. Stąd ważne jest, aby w procesie planowania ich rozwoju i użycia skoncentrować działania i przygotowania na tych elementach, które są najbardziej istotne. Planowanie to powinno być zgodne z trzema zasadami: **celowości** (użycie sił zgodne z interesem państwa, również w kontekście sojuszniczym), **swobody działania** (zapewnienia SM RP możliwie największego wpływu na przebieg operacji, np. narodowe zasady użycia siły [Rules of Engagement, ROE], udział w strukturach dowodzenia) oraz **ekonomii sił** (optymalnego wykorzystania środków w stosunku do zamierzonych celów). Decyzja w sprawie zaangażowania SM RP w operacje międzynarodowe jest wypadkową analizy kryteriów: politycznego, prawnego, militarnego oraz finansowego i stanowi każdorazowo element świadomie wybranego przez organy władzy państwowej celu strategicznego RP. Uzgodnienia dotyczące szeroko rozumianych korzyści dla Polski wynikających z uczestnictwa w takiej operacji powinny być dokonane przed zakomunikowaniem decyzji o jej rozpoczęciu.

Współczesne i przyszłe operacje sił morskich, w tym misje pokojowe i stabilizacyjne, nie ograniczają się jedynie do zadań wojskowych (rysunek 5). Misje te mają charakter wieloaspektowy, obejmujący także działania polityczne i dyplomatyczne, gospodarcze oraz społeczne. Warunkiem ich powodzenia jest ścisła koordynacja działań, zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i narodowym, w tym skuteczna współpraca cywilno-wojskowa. W tym miejscu należy jednak podkreślić, że wymiar morski współczesnych operacji jest jedynie czynnikiem przyczyniającym się do sukcesu (*enabling factor*), a nie wprost decydującym o zwycięstwie w kluczowym środowisku strategicznym, czyli na lądzie<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> J. Bartosiak, T. Szatkowski, *Geografia wojskowa Bałtyku, Wnioski dla kierunków modernizacji Sił Zbrojnych RP*, NCSS, Warszawa 2013, s. 22, <http://www.ncss.org.pl/>, <http://tiny.pl/gc1bb> (dostęp: 17 stycznia 2017 r.).

Ważnym problemem w odniesieniu do całości sił morskich jest wewnętrzny podział ich kompetencji. Praktyka w tym zakresie jest zróżnicowana (istnieją państwa nadbrzeżne czy wyspiarskie, które nie posiadają marynarki wojennej, a jedynie jednostki straży granicznej). Z tego względu, dokonując próby takiego podziału należy przyjąć, że straż graniczna (lub jej odpowiedniki) oraz instytucje cywilne (tj. administracja morską, służby ochrony, inspekcje nadzoru i inne podmioty posiadające kompetencje w obszarze bezpieczeństwa morskiego) odpowiadają za przestrzeganie i wymuszanie prawa na własnych obszarach morskich, natomiast marynarka wojenna odpowiada za bezpieczeństwo państwa (w tym obronę i ochronę jego działalności na morzu).

**Rysunek 5. Spektrum współczesnych operacji morskich.**



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Australian Maritime Doctrine: RAN Doctrine 1-2010*.

Na początku XXI w. mniejsze marynarki wojenne stały w obliczu szczególnych wyzwań dotyczących kierunków ich rozwoju, zarządzania zasobami finansowymi oraz organizacji i operacyjnego użycia, które odnoszą się w całości do utrzymania ich wiarygodnej zdolności do działania. MW RP podejmuje te wyzwania w sposób niepełny. Istnieje zatem uzasadnione ryzyko, że bez doktrynalnych i systemowych zmian może ona, już w nieodległej perspektywie, nie być w stanie efektywnie współdziałać z siłami morskimi innych państw. Prowadzić to może do sytuacji, że utraci ona wymagane zdolności na rzecz utrzymania bezpieczeństwa narodowego i stabilizacji regionalnej.

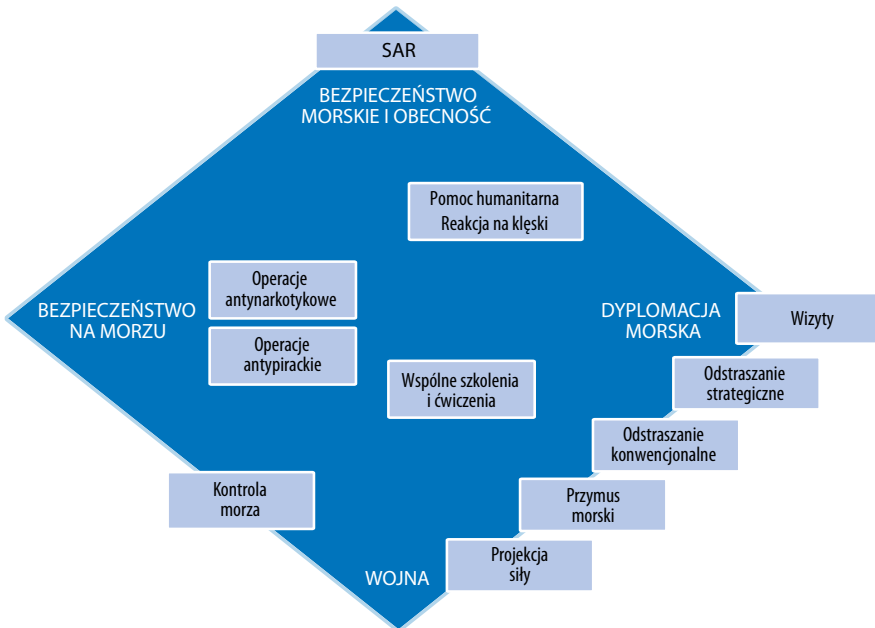
Różnice konceptualne pomiędzy wielkimi i małymi marynarkami są dzisiaj bardziej sprawą jakości niż wielkości. Bazując na dotychczasowej praktyce należy skonstatować, że skuteczność marynarki nie zależy bezpośrednio od jej wielkości. Przy ograniczonych zasobach finansowych możliwe jest zbudowanie takiej marynarki wojennej (z wykorzystaniem wiarygodnego układu sojuszniczego), która uniemożliwi potencjalnemu agresorowi próby naruszenia interesów bezpieczeństwa państwa.

Dla przeciwdziałania zagrożeniom przewiduje się zróżnicowaną rolę sił morskich oraz różnorodne ich misje (zadania), które przedstawia rysunek 6. MW RP powinna więc posiadać zdolności do ich wykonywania w zakresie typowym dla sił morskich średniej wielkości.

Działania na morzu obejmują takie przedsięwzięcia jak:

- dowodzenie, kierowanie, łączność, systemy informatyczne, wywiad, obserwacja i rozpoznanie wojskowe (C4ISR);
- zwalczanie jednostek nawodnych oraz podwodnych;
- obrona powietrzna na morzu i z kierunku morskiego;
- morskie wsparcie ogniowe (w tym projekcja siły na ląd);
- działania asymetryczne;
- morskie operacje blokadowe;
- działania minowe i przeciwminowe;
- działania desantowe i przeciwdesantowe;
- współpraca wojskowa.

**Rysunek 6. Siły morskie oraz ich przewidywana rola w XXI w.**



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Christian Le Mière, *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*, Routledge 2014, s. 122.

### **Marynarka Wojenna RP – stan obecny**

**Marynarka Wojenna RP** posiada w swoich strukturach: 3. Flotyllę Okrętów (3FO) w Gdyni, 8. Flotyllę Obrony Wybrzeża (8FOW) w Świnoujściu oraz Biuro Hydrograficzne MW w Gdyni. W Siłach Powietrznych funkcjonuje Gdyńska Brygada Lotnictwa MW. MW RP posiada ponadto jednostki brzegowe składające się z jednostek bojowych oraz wsparcia i zabezpieczenia działań sił okrętowych i lotnictwa morskiego.

Biuro Hydrograficzne MW RP, we współpracy z dyrektorami Urzędów Morskich oraz innymi podmiotami, wykonuje zadania służby hydrograficznej związane z prowadzeniem, koordynowaniem i nadzorowaniem prac w zakresie hydrografii i kartografii morskiej, publikacji i informacji nautycznych.

**Struktura dowodzenia siłami Marynarki Wojennej RP obejmuje:**

- **Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych (DG RSZ) z wchodzącym w jego skład Inspektoratem Marynarki Wojennej (IMW)**, który odpowiada za realizację przedsięwzięć i wykonywanie zadań w zakresie tworzenia warunków do szkolenia dowództw, sztabów i wojsk. Ponadto, zadaniem IMW jest przygotowanie sił MW RP do działań bojowych, koordynowanie, organizowanie, sprawowanie nadzoru nad realizacją przedsięwzięć związanych z osiągnięciem zdolności operacyjnych w ramach programów operacyjnych. IMW monitoruje poziom wyszkolenia wojsk wydzielonych do operacji sojusznicznych, koalicyjnych, międzynarodowych oraz wykonywania zadań osłony strategicznej, a także do udziału w akcjach ratowniczych, likwidacji skutków awarii, katastrof i klęsk żywiołowych. Realizuje zadania wynikające z funkcji gestora uzbrojenia i sprzętu wojskowego w zakresie MW RP. Sprawuje merytoryczny nadzór nad związkami taktycznymi MW RP oraz Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej.
- **Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM)**, które będąc jednostką podporządkowaną Dowódcy Operacyjnemu Rodzajów Sił Zbrojnych (DO RSZ), przeznaczone jest do dowodzenia w czasie pokoju, kryzysu i wojny wydzielonymi siłami MW, Wojsk Lądowych oraz Sił Powietrznych przewidzianymi do prowadzenia działań na kierunku morskim.

Do sił okrętowych MW RP, przeznaczonych do oddziaływania bojowego na przeciwnika, zalicza się<sup>8</sup>:

- okręty podwodne:
  - 1 t. Kilo (1986)
  - 4 t. Kobben (1964–1967)
- zasadnicze nawodne okręty bojowe:
  - 2 fregaty rakietowe t. OHP (1980)
  - 1 korweta ZOP proj. 620 (1987)
  - 3 okręty rakietowe małe proj. 660 (1992–1995)
- okręty morskiej walki minowej:
  - 1 okręt dowodzenia siłami obrony przeciwminowej (pol. OPM, ang. MCM) proj. 130Z (2001)
  - 3 niszczyciele min proj. 206 FM (1966–1967)
  - 1 trałowiec proj. 207D (1982)
  - 4 trałowce proj. 207M (1992–1994)
  - 12 trałowców proj. 207P (1984–1991)
- desantowe jednostki pływające:
  - 5 okrętów transportowo-minowych proj. 767 (1989–1991)
  - kutry transportowe proj. 716.

MW RP w swoich siłach posiada również jednostki pływające wykonujące zadania wsparcia lub zabezpieczenia bojowego działań, do których zalicza się:

- jednostki pomocnicze:
  - 1 okręt szkolny (1988)
  - 1 żagłowiec szkolny (1982)
  - 2 okręty rozpoznania radioelektronicznego (1975)
  - 2 okręty hydrograficzne (1982)
  - okręty ratownicze (1974–1987)

<sup>8</sup> W nawiasach podano daty wejścia do służby – w MW RP lub w marynarkach innych państw – poszczególnych typów okrętów.



- 2 pływające stacje demagnetyzacyjne (1971–1972)
- 1 zbiornikowiec paliwowy (1991)
- bazowe środki pływające:
  - holowniki
  - motorówki transportowe
  - kuter – poławiacz torped
  - kuter hydrograficzny
  - motorówka hydrograficzna
  - barki paliwowe bez napędu
  - jachty pełnomorskie i zatokowe

Jednostki brzegowe MW RP składają się z jednostek bojowych oraz jednostek wsparcia i zabezpieczenia działań sił okrętowych i lotnictwa morskiego. Do jednostek bojowych zalicza się nadbrzeżne jednostki wyposażone w przeciwokrętowe pociski raketowe typu ziemia-woda.

Potencjał, którym dysponuje obecnie MW RP nie jest adekwatny do zagrożeń, wyzwań i szans generowanych przez środowisko bezpieczeństwa morskiego RP, stawianych jej zadań oraz akwenów, na których mają być one realizowane. Odpowiedź na główne zagrożenie generowane w rejonie bałtyckim przez Rosję wymaga zdobycia lokalnego panowania na morzu, które jest niemożliwe do osiągnięcia obecnym potencjałem ani siłami postulowanymi w przyjętym programie modernizacji MW RP.

### **Morskie Jednostki Wojsk Specjalnych – stan obecny**

Morskie Jednostki Wojsk Specjalnych (WS) to niewielkie, elastyczne, mobilne pododdziały (Morskie Zadaniowe Zespoły Bojowe) działające z morza, na morzu lub pod jego powierzchnią.

Zadania specjalne o podwyższonym poziomie ryzyka mogące wywołać skutki polityczne, wojskowe, dyplomatyczne lub gospodarcze, wykonują samodzielnie lub we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych. Dysponują możliwościami przerzutu drogą morską jedynie na niewielkie odległości, stąd stała potrzeba i konieczność ścisłego współdziałania z MW RP. Wymaga tego także potrzeba zachowania zdolności bojowej żołnierzy przeznaczonych do realizacji zadań rodzaju wejścia na pokład, przeszukania i zajęcia jednostki (*Visit Board, Search, Seizure, VBSS*). Dlatego okręty MW RP są wykorzystywane zarówno jako środki, jak i okręty bazowe na czas realizacji misji specjalnych.

Z analizy potencjału, struktury, wyposażenia i dotychczasowych działań morskich jednostek specjalnych wynika, iż możliwości ich funkcjonowania zabezpieczone są w sposób właściwy. Poprawy wymaga natomiast koordynacja współpracy z innymi podmiotami SM RP, w tym przede wszystkim z MW RP.

### **Morski Oddział Straży Granicznej – stan obecny**

Morski Oddział Straży Granicznej (MO SG) odpowiada za ochronę morskiego odcinka granicy o łącznej długości ok. 471 km, odcinka granicy lądowej z Rosją o długości 0,85 km, odcinka granicy lądowej z Niemcami o długości 168,91 km oraz realizację zadań w lotniczych przejściach granicznych: Gdańsk-Rębiechowo i Szczecin-Goleniów<sup>9</sup>. Obszar zasięgu MO SG stanowią 82 gminy leżące w strefie nadgranicznej oraz rejon gmin i powiatów, leżących poza obszarem strefy nadgranicznej, łącznie 18 proc. całkowitej długości granicy RP.

<sup>9</sup> Wymienionych wartości liczbowych nie należy mylić z długością granicy państwowej ani długością granicy morza terytorialnego.

W skład MO SG wchodzi 9 placówek, którym podlega 20 przejść granicznych (18 morskich i 2 lotnicze) oraz 2 dywizjony grupujące morskie jednostki pływające SG (Kaszubski Dywizjon SG w Gdańsku – Westerplatte i Pomorski Dywizjon SG w Świnoujściu).

System ochrony morskiej granicy państwa jest realizowany wielopłaszczyznowo. Podstawowym narzędziem służącym do ochrony jest Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru (ZSRN), pozwalający na stały nadzór nad morską granicą państwową, morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi poprzez wykorzystywanie stacjonarnych i mobilnych urządzeń radiolokacyjnych i optoelektronicznych. System stanowi platformę współdziałania SG z urzędami morskimi, administracją rybacką, MW RP i Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. Kompleksowy obraz sytuacji nawodnej wypracowany przez ZSRN jest uzupełniany informacjami o dyslokacji statków z systemów zewnętrznych. Dodatkowo prowadzone są patrole z wykorzystaniem jednostek pływających i statków powietrznych SG oraz stałe dyżury interwencyjno-pościgowych jednostek pływających w pięciu miejscach na wybrzeżu, w tym na Zalewie Wiślanym, pozwalające na niezwłoczne podejmowanie interwencji oraz wyjaśnianie zdarzeń.

Utrzymywane są dyżury lotnicze statków powietrznych I Wydziału Lotniczego Zarządu Granicznego KG SG z siedzibą w Gdańsku, na rzecz działań patrolowo-rozpoznawczych.

### **Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – stan obecny**

W skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Służby SAR) wchodzi 12 Morskich Stacji Ratowniczych, wyposażonych w 11 morskich statków ratowniczych oraz 8 Brzegowych Stacji Ratowniczych i dwie Bazy Ratownicze, w skład których wchodzi dwa specjalistyczne statki do zwalczania zanieczyszczeń na morzu.

Terytorialny zasięg działania Służby SAR obejmuje polską Strefę Odpowiedzialności SAR (*Search and Rescue Region, SRR*) – w zakresie ratowania życia ludzkiego oraz polską Wyłączną Strefę Ekonomiczną (*Exclusive Economic Zone, EEZ*) – w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. Siły i środki Służby SAR są równomiernie rozlokowane wzdłuż polskiego wybrzeża.

Statek ratowniczy SAR 3000.



## 2.5. Siły Morskie w kontekście gospodarczym

### Gospodarka morska

SM RP są najważniejszym instrumentem zapewniania nieskrępowanych warunków do rozwoju potencjału gospodarczego Polski w zakresie prowadzenia efektywnej gospodarki morskiej. Polskie interesy morskie ulokowane są w każdym z sektorów gospodarki morskiej, sklasyfikowanych w Polskiej Klasyfikacji Działalności<sup>10</sup>. Usystematyzowano je w oparciu o Europejską Klasyfikację Działalności. Polskie przemysły morskie ułożone zostały w zbiór 11 niezależnych sektorów (łącznie z siłami morskimi): żegluga morska, żegluga śródlądowa, obronność, górnictwo morskie, prace morskie, rybołówstwo, rekreacja i turystyka (jachting), wyposażenie morskie (w tym okrętowe), budownictwo morskie, usługi morskie oraz usługi portowe. Obecna sytuacja gospodarki morskiej jest mocno zróżnicowana. Poniżej przedstawiono najważniejsze jej komponenty.

### Żegluga morska i bezpieczeństwo energetyczne RP

Spedycja morska to najtańszy sposób przewozu ładunku. Jej dodatkową zaletą jest możliwość dotarcia do zdecydowanej większości ludności Ziemi. Prawa żeglugowe oraz wolności komunikacyjne stanowią filary prawne bezpieczeństwa tego *krwiobiegu* światowej gospodarki, umożliwiając swobodę wytyczania szlaków statkom i okrętom nawet na morzach terytorialnych innych państw. Niemal 90 proc. towarów na świecie transportowanych jest drogą morską. Obecna skala globalnej wymiany towarowej nie byłaby więc możliwa bez transportu morskiego i przeładunku w portach.

Zależność Polski od eksportu rośnie dynamicznie, osiągając wartość ok. 45 proc. PKB<sup>11</sup>. Gospodarka Polski w dużym stopniu oparta jest na transporcie morskim. W 2015 r. krajowy obrót morski wyniósł 1,3 mln ton. W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 68,5 mln ton ładunków (0,7 proc. więcej niż w 2014 r.)<sup>12</sup>. Rocznie odnotowuje się kilkanaście tysięcy wejść statków do polskich portów morskich (najważniejsze polskie porty morskie to: Gdańsk, Gdynia, Świnoujście i Szczecin). Obecna wielkość przeładunków nadal nie wyczerpuje ich zdolności. Porty Trójmiasta dysponują jednymi z największych na Bałtyku terminalami kontenerowymi i aspirują do miana głównego węzła morskiego (tzw. *hubu*) Morza Bałtyckiego. Tonaż przeładunków kontenerowych w polskich portach wzrósł trzykrotnie od 2008 r., pomimo okresowego światowego kryzysu gospodarczego.

Istotne znaczenie ma także morski transport pasażerski. W 2015 r. w polskich portach rozpoczęło lub zakończyło podróż morską na statkach prawie 2,5 mln pasażerów, tj. o 8,9 proc. więcej niż w 2014 r.<sup>13</sup>. Potencjalne wyłączenie polskich portów mogłoby więc powodować katastrofalne skutki dla funkcjonowania niemal każdego obywatela naszego państwa. Eksport dużej części produkowanych w Polsce towarów oraz import szerokiego wachlarza produktów, w tym codziennego użytku, byłby znacznie utrudniony. Sytuacja taka wywarłaby negatywny wpływ nie tylko na jakość życia obywateli, ale przede wszystkim na funkcjonowanie rodzimych przedsiębiorstw, wywołując załamanie gospodarcze i kryzys. Wszystko

<sup>10</sup> Europejska Klasyfikacja Działalności (EKD) – usystematyzowany zbiór rodzajów działalności społeczno-gospodarczych występujących w gospodarce narodowej. Została opracowana na podstawie projektu wydawnictwa Biura Statystycznego Europejskiej Wspólnoty Eurostat: „Nomenclatures des Activites de Communité Europeene – NACE rev. 1”. Ma charakter przedmiotowy.

<sup>11</sup> W ujęciu płatniczym. Za same towary wskaźnik jest – wg Narodowego Banku Polskiego – nieco niższy (41,4 proc. PKB za I poł. 2015 r.); za towary i usługi nieco wyższy (50,3 proc. PKB, I poł. 2015 r.). W ujęciu rzeczowym 43 proc. PKB (wg GUS, za I poł. 2015 r.).

<sup>12</sup> *Gospodarka morska w Polsce w 2015 r. Opracowanie sygnałne*, GUS, Warszawa, 27 kwietnia 2016, s. 5.

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 6.

to sprawia, że bezpieczeństwo morskie powinno być trwale związane z realizacją polskich interesów narodowych, a jego wzmacnianie stanowić kluczowy element polityki państwa.

Ważną częścią bezpieczeństwa Polski jest bezpieczeństwo energetyczne, przede wszystkim zapewnienie dywersyfikacji i ciągłości dostaw surowców energetycznych. Nadmorskie położenie RP sprzyja osiągnięciu tego celu. W 2016 r. otwarty został terminal skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Świnoujściu. Roczna zdolność terminalu w Świnoujściu do regazyfikacji wynosząca 5 mld m<sup>3</sup> może zapewnić 1/3 zapotrzebowania Polski na gaz ziemny. Wraz z rozbudową terminalu LNG w Świnoujściu zaplanowano budowę podmorskiego rurociągu gazowego umożliwiającego sprowadzanie gazu wydobywanego na należącym do Norwegii szelfie Morza Północnego. Przez Bałtyk z Danii do Polski planowane jest ułożenie rurociągu *Baltic Pipe*. W Porcie Północnym w Gdańsku funkcjonuje baza przeładunku paliw płynnych Naftoport, który w sytuacji kryzysowej posiada możliwość odbioru nawet 60 mln ton ropy rocznie (rurociąg Gdańsk-Płock ma przepustowość 30 mln ton rocznie)<sup>14</sup>. Cała infrastruktura Gazoportu, wspólnie z Naftoportem, tworzy zespół instrumentów służących dywersyfikacji dostaw węglowodorów i zwiększeniu odporności Polski na ewentualny szantaż energetyczny.

Spośród wytypowanych światowych węzłów komunikacyjnych (tzw. *chokepoints*), na których zapewnienie bezpieczeństwa dla transportu surowców ma kluczowe znaczenie, statek – metanowiec w drodze z Kataru do Świnoujścia musi pokonać cztery: Ormuz, Bab el-Mandab, Kanał Sueski i Cieśniny Duńskie. Wszystkie te obszary znajdują się pod szczególnym nadzorem społeczności międzynarodowej. Jednym z najważniejszych zadań dla MW RP jest zapewnienie bezpieczeństwa na tych akwenach (w układach sojuszniczych lub koalicyjnych).



Doki Stoczni Remontowej  
„NAUTA” S.A. w Gdyni.

Foto: Aleksander Horbas

<sup>14</sup> Dwie największe polskie rafinerie w Płocku i Gdańsku przerabiają ok. 24 mln ton rocznie.

## Budownictwo i wyposażenie morskie

Budownictwo i wyposażenie morskie jest jednym z sektorów gospodarki morskiej, który powinien odgrywać ważną rolę w systemie bezpieczeństwa państwa. Należy w tym kontekście pamiętać, że każdy z zakładów tego sektora może współpracować nawet z kilkuset przedsiębiorstwami innych branż jako podwykonawcami czy kooperantami. Budownictwo morskie stanowi więc jedno z kół zamachowych całej gospodarki państwa.

W dziedzinie przemysłu okrętowego, najistotniejszego z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego, z powodu zaniedbań kompetencyjnych, pogłębionych brakiem odpowiedniej infrastruktury, nowoczesnej organizacji pracy, płynności finansowej, doświadczenia w zarządzaniu projektami dla MW RP oraz umiejętności posługiwania się metodami outsourcingu produkcji, większość stoczni (szczególnie państwowych) ma obecnie ograniczony potencjał do samodzielnej produkcji nowoczesnych okrętów. Ograniczenia te dotyczą w szczególności wielkości budowanych jednostek oraz możliwości zastosowania na nich najbardziej skomplikowanych technologii – tym niemniej budowa okrętów dla MW RP powinna odbywać się w miarę możliwości z maksymalnie możliwym wykorzystaniem ich potencjału (sposrządzenie to dotyczy także polskich biur konstrukcyjnych).

Należy szczególnie zadbać o zwiększenie potencjału polskich stoczni produkcyjnych, zgodnie z przyjętymi działaniami dotyczącymi przemysłu okrętowego, tworzącymi kolejne elementy „master-planu”<sup>15</sup> stoczniowego. Jednakże MW RP nie może być zakładnikiem ograniczonych możliwości produkcyjnych polskich stoczni. MW powinna pozyskiwać jednostki, potrzebne do zapewnienia jej zdolności operacyjnych, a nie jedynie takie, które są obecnie w stanie wyprodukować polskie stocznie<sup>16</sup>. Ma to szczególne znaczenie w odniesieniu do zaawansowanych okrętów bojowych, których w Polsce nigdy nie budowano.

## 2.6. Siły Morskie w kontekście społeczno-kulturowym

Obecnie pierwszoplanowym problemem SM RP, a zwłaszcza MW RP, nie jest brak nowych okrętów, ale brak szeroko pojętej świadomości morskiej. Dlatego potrzeba istnienia floty i kreatywnego wykorzystywania zasobów, które posiadamy, jak również tych, które planujemy pozyskać, nie jest właściwie artykułowana.

W państwach morskich marynarka wojenna nie istnieje sama dla siebie, jej racja bytu nie sprowadza się do oczekiwania na ewentualne użycie w stanie najwyższej konieczności. Przeciwnie, powinna podejmować działania w sposób ciągły i aktywny na co dzień, w związku z pojawiającymi się na bieżąco wyzwaniem. Ma uprzedzać stany kryzysowe, likwidować je w zarodku, zapobiegać im, odsuwać zagrożenia od granic państwa oraz zadbać, aby świat znajdował się w stanie możliwie uporządkowanym, umożliwiającym funkcjonowanie wszelkich form ludzkiej aktywności na morzu w sposób jak najmniej zakłócany niepożądanymi czynnikami.

<sup>15</sup> Plan generalny obejmujący zasady, warunki i formy aktywizacji oraz rozwoju przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.

<sup>16</sup> Takie podejście potwierdził Zwierzchnik SZ Prezydent Andrzej Duda wskazując, że niezwykle istotne jest „nabywanie dla polskiego wojska nowego wyposażenia, które będzie odpowiadało w jak najbardziej idealnym stopniu po pierwsze: oczekiwaniom polskiego wojska, po drugie: jego potrzebom, po trzecie: potrzebom współczesnego pola walki”. (Wystąpienie Prezydenta RP z okazji uroczystości wręczenia awansów generalskich 29 listopada 2016 r.).



Port morski Gdynia.  
Widok na kanał portowy.  
Po lewej: Nabrże Helskie,  
po prawej: Nabrże Bułgarskie.

Foto: Aleksander Huflos

Myśl przewodnia określająca rację bytu naszej floty wciąż formułowana jest błędnie opierając się na przekonaniu, że jej główne zadania koncentrują się wyłącznie na przygotowaniach do prowadzenia wojen na morzu. Pochodną takiego postrzegania jest idea ograniczenia roli MW do działań w zakresie obrony polskiego wybrzeża w przypadku militarnego zagrożenia i zamknięcia jej działalności operacyjnej na Bałtyku i w jego najbliższym sąsiedztwie. **Należy podkreślić, że gdziekolwiek MW RP prowadzi działania – broni wolności i interesów Polski.** W przypadku naszego kraju takie podejście negatywnie wpływa także na szereg innych dziedzin powiązanych z życiem społecznym, politycznym czy gospodarczym, które mogłyby być stymulowane przez działania na morzu, z morza i przez morze.

Przykładem, który warto naśladować współcześnie, jest budowanie morskiej świadomości w okresie międzywojennym. Idee „Rzeczypospolitej Morskiej”, sformułowane i sukcesywnie wprowadzane w życie przez ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, przyjęte zostały jako jedna z głównych strategii budowania szeroko pojętej cywilizacyjnej modernizacji kraju oraz łączenia podzielonego rozbiorami społeczeństwa. Osiągnięcia, jakie udało się uzyskać na tym polu, okazały się niezwykle istotne. Atmosfera wytworzona wówczas wokół marynarki wojennej sprawiła, iż włączono ją do zbioru elementów budujących dumę narodową. Podobnie postrzegano nowo wybudowaną Gdynię, inne porty, statki handlowe i elementy marynarskiego etosu.

Obecnie, mimo sprzyjających uwarunkowań zarówno międzynarodowych, jak i wewnętrznych, Polska nie wykorzystuje w pełni szans, jakie daje posiadanie dostępu do morza i oferowanych przez ten fakt korzyści. Można przyjąć założenie, że wynika to w dużej mierze z braku wiedzy zarówno na temat zagrożeń i wyzwań pojawiających się w związku z bliskością morza, jak i na temat szans, które ono za sobą niesie.

Podsumowując, obserwowany niski poziom świadomości morskiej sprzyja kształtowaniu niekorzystnego obrazu sił morskich, w tym przede wszystkim MW RP, które błędnie postrzegane są jako kosztowne, a ich przydatność uznawana za problematyczną, co uniemożliwia wykorzystywanie czynników morskich w realizowaniu polityki państwa.



## ROZDZIAŁ 3

# KIERUNKI ROZWOJU ZDOLNOŚCI SIŁ MORSKICH RP

Najważniejszymi determinantami wyboru kierunków rozwoju SM RP powinny być precyzyjnie zdefiniowane, określone i powszechnie akceptowane interesy i cele morskie państwa.

### 3.1. Interesy morskie RP

Polska, posiadając największy w swej ponadtysiącletniej historii dostęp do morza, powinna w maksymalnym stopniu wykorzystać go dla rozwoju społeczno-gospodarczego oraz współkształtowania przyjaznego międzynarodowego środowiska bezpieczeństwa. Osiągnięcie tego celu pozwoli na wzmocnienie znaczenia Polski na forum międzynarodowym, szczególnie w NATO i UE.

Dla SM RP osadzenie Polski w strukturach euroatlantyckich otworzyło możliwości działania w niespotykanym dotychczas zakresie. Obok pełnienia funkcji *stricte* zapewniających bezpieczeństwo morskie państwa, powinny posiadać zdolności do budowania jego międzynarodowej pozycji i prestiżu. Tak więc zasadniczą misją realizowaną przez SM RP winno być trwale wprowadzenie Polski do kręgu państw morskich, jako aktywnego uczestnika działań współtworzących światowy porządek. Dodatkowo, z racji swojej wszechstronności w stosunkach międzynarodowych, SM RP wykorzystując swoją naturalną łatwość budowania i podtrzymywania układów międzynarodowych, uzyskałyby możliwość współkształtowania ponadnarodowych systemów bezpieczeństwa. Realizowanie tej misji ma bezpośredni wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa narodowego.

Morze jest obszarem bardzo intensywnej współpracy politycznej i budowy więzi społecznych oraz gospodarczych. Rolą systemu bezpieczeństwa morskiego państwa jest tych wartości bronić, chronić i rozwijać – własnymi siłami, a także przy wsparciu państw sojuszniczych i koalicyjnych. Rolą państwa i obywateli jest ten system wspierać, ponieważ interesy bezpieczeństwa oraz szanse cywilizacyjne kraju są ściśle powiązane z nowoczesnym i zrównoważonym zagospodarowaniem naszej obecności w światowym systemie morskim.

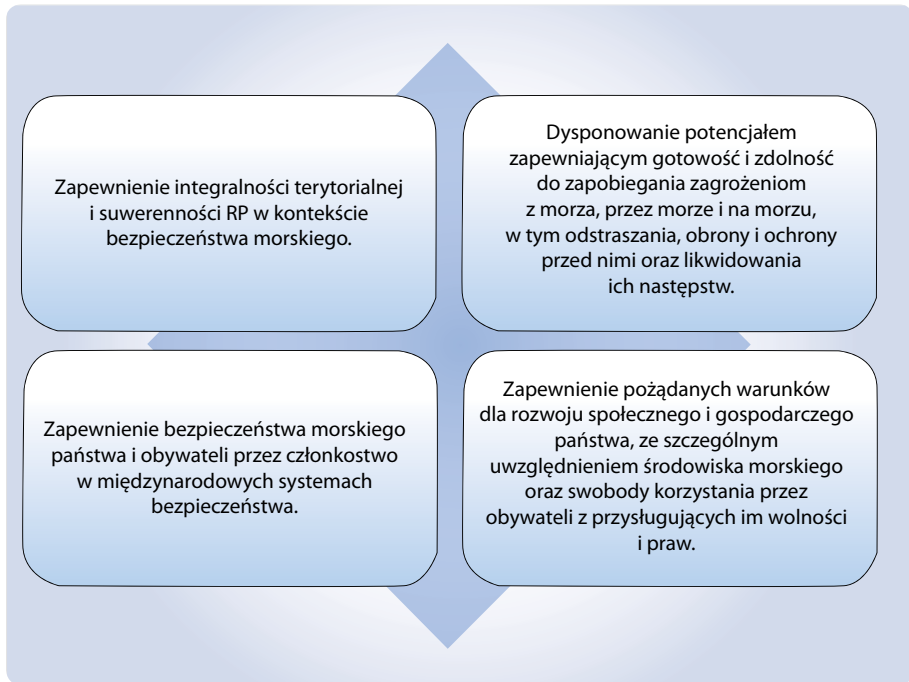
Polska swoje interesy morskie powinna realizować we wszystkich trzech wymienionych uprzednio przestrzeniach, korzystając z możliwości gwarantowanych przez prawo międzynarodowe publiczne i jego dział – międzynarodowe prawo morza. W odróżnieniu od środowiska kontynentalnego (lądowego), ich zasięg jest praktycznie nieograniczony. Na morzach i oceanach, opierając się na jednej z najstarszych i najbardziej zakorzenionych zasad prawa narodów – zasadę wolności mórz i oceanów – *na końcu świata* można działać jak *u siebie*. Formuła ta, tworząc przestrzeń umożliwiającą maksymalizowanie własnych interesów morskich, może równocześnie rodzić międzynarodowe spory i konflikty o różnej intensywności.

Realizacja polskich interesów morskich wymaga posiadania i wykorzystywania odpowiednich sił i środków do ich ochrony. Bezpieczeństwo to może być zapewniane w wymiarach narodowym, regionalnym i globalnym.

Interesy narodowe określone zostały w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Wynikają z nich morskie interesy narodowe, które z kolei definiują interesy w obszarze bezpieczeństwa morskiego – przedstawione na rysunku 7.



**Rysunek 7. Interesy w obszarze bezpieczeństwa morskiego RP.**



Źródło: opracowanie własne.

### 3.2. Cele strategiczne w obszarze bezpieczeństwa morskiego RP

Z przedstawionego powyżej układu interesów narodowych w obszarze bezpieczeństwa morskiego RP wynikają odpowiadające im cele strategiczne mające wymiar narodowy, regionalny i globalny.

Można rozróżnić dwa rodzaje aktywności na rzecz interesów morskich RP:

- wzmacnianie tego, co jest korzystne dla bezpieczeństwa morskiego;
- przeciwdziałanie temu, co jest niekorzystne dla tego bezpieczeństwa.



Wachta na sterze  
ORP gen. T. Kościuszko.

Foto: Grzegorz Sowa

**Cele strategiczne w obszarze bezpieczeństwa morskiego RP obejmują:**

- zapewnienie nienaruszalności morskiej granicy państwa;
- adekwatny do potrzeb poziom potencjału obronnego, ochronnego, społecznego i gospodarczego w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa;
- odpowiedni poziom gotowości i zdolności NATO do kolektywnej obrony oraz spójności działań UE w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa;
- skuteczną koordynację działań podmiotów państwa posiadających kompetencje w obszarze bezpieczeństwa morskiego;
- zapewnienie wolności morza pełnego i wynikającej z niej swobody żeglugi i przelotów;
- wykorzystanie nadmorskiego położenia Polski do stałego rozwijania działalności gospodarczej i naukowo-badawczej na akwenach morskich;
- zapobieganie i rozwiązywanie konfliktów i kryzysów na obszarach morskich przez selektywny, lecz regularny udział w międzynarodowych operacjach militarnych i niemilitarnych na obszarach morskich;
- przeciwdziałanie nielegalnej migracji przez morze;
- zrównoważony rozwój gospodarki morskiej, ochrona i poprawa stanu środowiska morskiego oraz brzegu morskiego;
- odbudowa i ugruntowanie świadomości morskiej obywateli RP.

**Siły Morskie RP** są szczególnie predysponowane do osiągnięcia powyższych celów, głównie przez:

- zapobieganie i przeciwstawienie się polityczno-militarnym zagrożeniom bezpieczeństwa narodowego przez kontynuowanie budowy profesjonalnych i nowoczesnych Sił Zbrojnych RP (w tym MW RP), ich modernizację techniczną i podniesienie poziomu wyszkolenia oraz doskonalenie struktur organizacyjnych, w tym systemu kierowania i dowodzenia, współpracę z polskim przemysłem obronnym i związanym z nim potencjałem naukowo-badawczym;
- współkształtowanie stabilnego międzynarodowego środowiska bezpieczeństwa w wymiarze regionalnym i globalnym, pogłębianie współpracy międzynarodowej oraz podnoszenie efektywności współpracy dwustronnej i wielostronnej, zwłaszcza z USA, zwiększanie skuteczności realizacji polskich priorytetów w NATO i UE oraz dbanie o sprawność mechanizmów sojuszniczych;
- rozwój odporności na zagrożenia bezpieczeństwa narodowego, zwłaszcza w tej sferze aktywności państwa, która nie mieści się w tradycyjnej klasyfikacji podsystemów wykonawczych oraz działów administracji rządowej i ma charakter międzysektorowy.

Interesom narodowym w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa oraz celom strategicznym przypisano odpowiednie zdolności, których osiągnięcie powinno pozwolić na ich skuteczną realizację. Zdolności te, podobnie jak formy aktywności ludzkiej i diagnozę stanu obecnego, ujęto w trzech przestrzeniach, zdefiniowanych w pierwszym rozdziale.

### 3.3. Oczekiwane zdolności w przestrzeni polityczno-militarnej

Charakter marynarki wojennej sprawia, że jest ona uznawana za najbardziej wszechstronny rodzaj sił zbrojnych. Jej najistotniejszymi właściwościami są:

- nieograniczona w skali globalnej mobilność, połączona z liczną latami możliwością przebywania na morzu oraz prowadzenia długotrwałych działań na dowolnym akwenie morskim;
- duża autonomiczność oraz niezależność od lądowej infrastruktury zaopatrzeniowej, opierająca się jedynie na zabezpieczeniu logistycznym, które efektywnie mogą zapewnić wyspecjalizowane okręty;
- elastyczność – pozwalająca realizować pełne spektrum działań militarnych i niemilitarnych z możliwością szybkiej modyfikacji lub całkowitej zmiany charakteru misji w trakcie jej wykonywania.

Żadna marynarka wojenna nie ma tak dużego potencjału, by móc samodzielnie prowadzić każdy rodzaj operacji morskich. Żadna nie ma również na tyle małego potencjału, by nie można było włączyć jej do działań wielonarodowych zespołów okrętów. Dzięki rozwojowi morskich systemów precyzyjnego rażenia (w tym dalekiego rażenia) państwa morskie średniej wielkości, do których zalicza się Polska, uzyskały zdolności do podejmowania działań zarówno w składzie wielonarodowych zespołów okrętów, jak i samodzielnych, wspierających narodowe interesy morskie, także na odległych akwenach.

Przy określaniu zadań stawianych MW RP istotnymi determinantami są m.in.: potencjał morski oraz polityczna wola aktywnego włączenia się do podejmowanych przez społeczność międzynarodową przedsięwzięć na morzu. Dlatego bez zdefiniowania interesów morskich, akwenów o żywotnym znaczeniu dla Polski oraz określenia obecnych i prognozowanych zagrożeń, wyzwań i szans w jej środowisku bezpieczeństwa morskiego, opracowanie optymalnego modelu struktury i potencjału MW RP będzie niemożliwe.

Polska powinna posiadać zrównoważone siły morskie (słownik pojęć) dysponujące zdolnościami do prowadzenia działań w wymiarze narodowym, przy jednoczesnej możliwości aktywnego włączania się w działania sojusznicze i koalicyjne. W tym kontekście potrzebuje nie tylko zdolności obrony własnego wybrzeża, ale także współdziałania w zapewnieniu suwerenności sojuszników. Ze względu na zobowiązania sojusznicze, decydujące o skuteczności obrony wschodniej flanki NATO, siły morskie powinny utrzymywać zdolności do włączania się do działań wielonarodowych, (także poza Bałtykiem) w tym w składach zespołów morskich NATO oraz posiadać okręty umożliwiające naturalne i elastyczne współdziałanie podczas realizacji zadań w tych zespołach.

W czasie kryzysu lub konfliktu powinny stanowić integralny element systemu obrony kraju, w tym obrony powietrznej, we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych (m.in. z uwzględnieniem zasad działań sieciocentrycznych). Należy również uwzględnić ich wkład w system obrony powietrznej i rakietowej NATO.

Posiadane oraz nowo budowane zdolności SM RP powinny umożliwiać realizację zadań zarówno typowo militarnych, np.: odstraszenie, rozpoznanie czy rażenie, jak i niemilitarnych: użycie w sytuacjach kryzysowych, w razie wystąpienia klęsk żywiołowych, dla ochrony infrastruktury krytycznej czy w celu niesienia pomocy humanitarnej. Znakiem czasów jest ich przemyślane przystosowanie do działań w warunkach wojny hybrydowej i współczesnych rodzajów działań asymetrycznych.

Za celowy uważa się rozwój SM RP, w tym przede wszystkim MW RP, w każdym z obszarów zdolności operacyjnych (dowodzenia, rozpoznania, rażenia, przetrwania i ochrony wojsk, wsparcia działań, przerzutu i mobilności oraz do wsparcia układu pozamilitarnego).

Operacje morskie w strefie litoralnej (do takiej kategorii należy zaliczyć środowisko Bałtyku) w wysokim stopniu zależą od działań prowadzonych jednocześnie na lądzie i w powietrzu<sup>17</sup>. Jeśli prowokacyjne działania Federacji Rosyjskiej, (które według Rosji są odpowiedzią na rzekome działania ofensywne NATO<sup>18</sup>) doprowadziłyby do eskalacji napięcia<sup>19</sup>, to wybuch konfliktu o wysokiej intensywności (nawet krótkotrwałego) w rejonie Bałtyku będzie przede wszystkim zagrożeniem dla:

- utrzymania morskich szlaków komunikacyjnych, które stają się coraz ważniejsze dla RP, państw bałtyckich oraz innych sojuszników zachodnich w obliczu zmian w środowisku bezpieczeństwa, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa energetycznego i przyjęcia sił wsparcia;
- elementów znajdujących się na terytorium lądowym RP, w szczególności dla infrastruktury krytycznej oraz wojsk operujących w zasięgu środków przeciwnika dyslokowanych w obwodzie kaliningradzkim, co może mieć kluczowe znaczenie szczególnie w pierwszej fazie konfliktu.

Przewiduje się, że w warunkach konfliktu, ze względu na niekorzystne dla siebie uwarunkowania geograficzno-militarne na Bałtyku<sup>20</sup>, Federacja Rosyjska będzie starała się wykorzystać przede wszystkim środki napadu powietrznego do oddziaływania na kraje NATO oraz Szwecję i Finlandię (działania antydostępowe – A2/AD) – bez konieczności użycia w pierwszej kolejności sił okrętowych i prowadzenia operacji desantowej z kierunku morskiego (operacje aterytorialne).

Ze strategicznego punktu widzenia dużą rolę w prowadzeniu operacji morskich w czasie konfliktu odgrywają Cieśniny Duńskie oraz wyjścia z portów rosyjskich, które znajdują się w północno-wschodniej części Bałtyku. W przypadku współdziałania z siłami NATO, bądź przynajmniej z siłami szwedzkimi i fińskimi, wyjścia te łatwo mogłyby być zamknięte przez MW RP współdziałającą z siłami powietrznymi zdolnymi do niszczenia okrętów<sup>21</sup>.

Obrona morskich szlaków komunikacyjnych, zapewnienie ochrony innym elementom sił morskich oraz lądowej infrastruktury krytycznej i wojskom operującym z lądu wymaga rozbudowy nie tylko środków przełamania systemów antydostępowych (anty A2/AD) – jak ma to miejsce przy obronie wybrzeża, *de facto* przeciwdesantowej (morska jednostka raketowa, małe okręty raketowe) – ale również środków umożliwiających uzyskanie lokalnego panowania na morzu (rysunek 8). Lokalne panowanie na morzu oznacza nie tylko zwalczanie wrogich jednostek nawodnych, ale przede wszystkim kontrolę sytuacji powietrznej oraz przeciwdziałanie zagrożeniom spod wody.

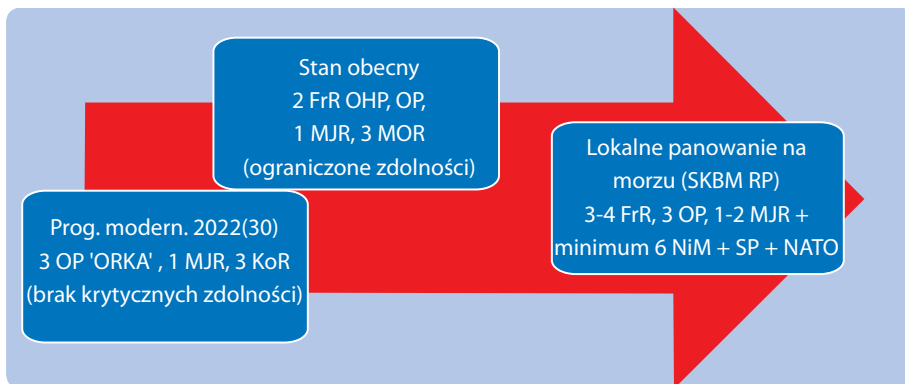
<sup>17</sup> Strefa litoralna może być definiowana, jako przybrzeżna strefa wód i pas dna w zbiornikach wodnych do głębokości 200 m. Źródło: Słownik języka polskiego PWN, <http://sjp.pwn.pl/sjp/litoral;2566191.html> (dostęp: 23 stycznia 2017 r.).

<sup>18</sup> Patrz: ust. 15 Strategii bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej, opublikowanej 31 grudnia 2015 r., *Russian National Security Strategy*, <http://www.iecee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Internacional/2016/Russian-National-Security-Strategy-31Dec2015.pdf>, <http://tiny.pl/gd4ns> (dostęp: 17 stycznia 2017 r.).

<sup>19</sup> Patrz: Doktryna wojenna Federacji Rosyjskiej (tłumaczenie robocze), kwartalnik „Bezpieczeństwo Narodowe” nr 35, III/2015, s. 179–206.

<sup>20</sup> Kraje NATO, wraz ze współpracującą z nimi Szwecją i Finlandią, kontrolują zdecydowaną większość wybrzeża oraz wód Bałtyku i to one dominują na bałtyckim teatrze działań. Niezwykle ważnym jest fakt, że kluczowy dla przyjęcia sił wsparcia węzeł (Cieśniny Duńskie) znajduje się pod całkowitą kontrolą państw NATO, co daje pełną swobodę manewru państwom Sojuszu i jednocześnie uniemożliwia Rosji przebazowanie dodatkowych sił okrętowych na Bałtyk. Dodatkowym utrudnieniem prowadzenia ofensywnych operacji morskich przez Rosję jest duży ruch cywilny statków (handlowych i rybackich).

<sup>21</sup> J. Bartosiak, T. Szatkowski, *Geografia...*, *op.cit.*, s. 30.

**Rysunek 8. Neutralizacja zdolności antydostępowych adversarza.**

Kolorem czerwonym oznaczono zdiagnozowany poziom zagrożenia. Przyjęty program modernizacyjny nie pozwala na neutralizację potencjalnego zagrożenia generowanego przez Federację Rosyjską, również obecne siły MW RP mają mocno ograniczone zdolności w tym zakresie. Dopiero zdobycie lokalnego panowania na morzu umożliwiła jego neutralizację. Zastosowane skróty: OHP – fregaty t. Oliver Hazard Perry, OP – okręty podwodne, MJR – morską jednostką raketową, MOR – mały okręt raketowy, ORKA – okręt podwodny t. ORKA (planowany), KoR – korweta raketowa, FrR – fregata raketowa, NiM – niszczyciel min, SP – Siły Powietrzne, NATO – tu wsparcie przez komponenty sojusznicze.

Źródło: opracowanie własne.

W odpowiedzi na zdolności przeciwdostępowe Federacji Rosyjskiej należy rozwijać zdolności pozwalające przełamać rosyjskie A2/AD poprzez uzyskanie lokalnego panowania na morzu w czterech przestrzeniach: powietrze – powierzchnia wody – głęбина – cyberprzestrzeń.

Nie można wykluczyć prawdopodobieństwa wybuchu konfliktu o wysokiej intensywności w rejonie Bałtyku, dlatego należy pozyskać platformy morskie, które będą najlepiej komponowały się z pozostałymi środkami MW RP (w szczególności Morską Jednostką Raketową – MJR) oraz komponentami Sił Powietrznych. Biorąc pod uwagę rodzaj i rosnącą skalę zagrożeń oraz stan obecny sił i środków MW RP, w obecnych uwarunkowaniach zarówno Siły Powietrzne jak i MW RP nie będą w stanie zapewnić swobody operacyjnego manewru platformom morskim i lądowym, takim jak Morska Jednostka Raketowa (MJR).

Powyższej sytuacji nie zmieni na pewno obecny program modernizacyjny MW RP, w tym plan pozyskania okrętów typu *Miecznik* i *Czapla*, które zaledwie imitują wymagane zdolności – mają one posiadać jedynie system przeznaczony do samoobrony (i to bliskiego zasięgu) lub będą pozbawione go całkowicie. Obecnie jedynymi jednostkami MW RP posiadającymi jakikolwiek potencjał zwalczania środków napadu powietrznego są fregaty *Olivier Hazard Perry* (OHP) uzbrojone w system SM-1 (*Standard Missile*)<sup>22</sup> o zasięgu około 40 km – patrz tabela 2 – zostały w niej porównane właściwości i zdolności dwóch klas okrętów: korwety i fregaty.

Usprawnienie systemów na fregatach OHP powinno być priorytetowym zadaniem w obecnych warunkach środowiska bezpieczeństwa narodowego. Pilne wprowadzenie do służby kolejnej generacji fregat wielozadaniowych z rozszerzonymi zdolnościami obrony przeciwlotniczej (OPL; w ramach pozyskania tzw. zdolności pomostowych) umożliwi zamknięcie istniejącej luki w zdolnościach oraz znacząco zwiększy skuteczność wykorzystania innych komponentów MW RP oraz współpracy z Siłami Powietrznymi (SP). Fregaty

<sup>22</sup> SM-1 – pocisk raketowy średniego zasięgu służący do zwalczania środków napadu powietrznego.

przeciwlotnicze, jako okręty posiadające zdolność obrony powietrznej, mają możliwość zobrazowania sytuacji powietrznej znacznego obszaru (o zasięgu kilkuset kilometrów – również na lądzie), zwalczania celów powietrznych na odległościach ponad 100 km (a więc jeszcze przed wystrzeleniem przez wykrytego przeciwnika przeciwokrętowego kierowanego pocisku raketowego – PoKPR), a także naprowadzania własnych samolotów.

**Tabela 2. Porównanie właściwości i zdolności klas okrętów.**

Właściwości i zdolności klas okrętów	KORWETA (1000-2500 t)	FREGATA (4500-6500 t)			
Autonomiczność (niezależność od bazy, możliwość uzupełniania zapasów w morzu)	Yellow	Green			
Możliwość użycia uzbrojenia przy wysokim stanie morza	Red	Yellow			
Możliwość efektywnej pracy sensorów przy wysokim stanie morza	Red	Green			
Zwalczanie celów nawodnych	Green	Green			
Zwalczanie celów podwodnych	Yellow	Green			
Zapewnienie obrony powietrznej obszaru (osłona innych sił)	Red	Green			
Dowodzenie obroną powietrzną znacznych obszarów i zespołów	Red	Green			
Obrona przed kierowanymi pociskami przeciwokrętowymi (PoKPR)	Red	Green			
Wykrywanie i śledzenie rakiet balistycznych	Red	Green			
Zwalczanie rakiet balistycznych	Red	Yellow			
Możliwość użycia pocisków manewrujących (projekcja siły z morza na ląd)	Red	Green			
Śmigłowiec pokładowy i prowadzenie operacji śmigłowcowych	Red	Green			
Interoperacyjność z SNMG	Red	Green			
Możliwość uczestniczenia w inicjatywach BMD (np. sensory)	Red	Green			
<b>Oznaczenie poziomu właściwości i zdolności:</b>	<table border="1"> <tr> <td>wysokie</td> </tr> <tr> <td>satysfakcjonujące</td> </tr> <tr> <td>niskie</td> </tr> </table>		wysokie	satysfakcjonujące	niskie
wysokie					
satysfakcjonujące					
niskie					

Źródło: opracowanie własne.

Należy nadmienić, że fregaty przeciwlotnicze w ścisłej współpracy z lotnictwem rozpoznawczym i uderzeniowym powinny skupić się na rażeniu w pierwszej kolejności: elementów systemu wskazywania celów poza horyzontem (*Over-the-Horizon-Targeting*, OTHT), elementów systemu kierowania i dowodzenia oraz samych efektorów przeciwnika. Kolejnymi istotnymi cechami, które wskazują na potrzebę pozyskania fregat a nie korwet lub małych okrętów raketowych jest fakt, że są one w stanie odeprzeć nawet skoordynowany atak raketowy z kilku kierunków i same zapewniają osłonę przeciwlotniczą MJR innym okrętom i komponentom wojsk lądowych. Osiągnięcie lokalnego panowania na morzu powinno obejmować: zwalczanie celów nawodnych realizowane głównie przez MJR (której zaletą jest duża jednostka ognia), natomiast fregaty przeciwlotnicze będą zapewniać ciągłą obronę powietrzną obszaru, reali-

zując jednocześnie zwalczanie okrętów podwodnych (ZOP), obronę przeciwlotniczą i obronę przed okrętami nawodnymi samodzielnie oraz we współdziałaniu z pozostałymi komponentami, będąc jednocześnie kluczowym elementem zapewniającym swobodę manewru okrętom podwodnym oraz brzegowym śmigłowcom ZOP.

Należy podkreślić, że zdolności do operowania przez siły MW RP o każdej porze roku wymagają uwzględnienia warunków hydrometeorologicznych rejonów działań. Dotyczy to również Bałtyku, który jako morze stosunkowo niewielkie w obiegowej opinii uznawane jest za akwen o niskich wymaganiach dla żeglugi. Tymczasem w rzeczywistości przewaga wiatrów z kierunku zachodniego, duża liczba dni sztormowych powodują, że jest on morzem burzliwym, a fale są krótkie i strome. Typowa wysokość fali wynosi 5 m. W czasie silnych sztormów fale są gwałtowne, nieuporządkowane, często odbite i nadchodzące z różnych kierunków, a ich wysokość sięga 10 m. Odległości między grzbietami fal są przy tym niewielkie, sięgają zaledwie 50 m. Z powyższych powodów Bałtyk jest w istocie akwenem bardzo wymagającym<sup>23</sup>, co implikuje konieczność posiadania jednostek bojowych o dużej dzielności morskiej okrętów (zob. słownik pojęć), pozwalającej na użycie systemów uzbrojenia (sensorów i efektorów) w trudnych warunkach hydrometeorologicznych. Błędem jest więc postulowanie pozyskania przez MW RP jednostek mniejszych (klasy korweta<sup>24</sup> i niższe), które w obliczu militarnych wyzwań operacyjnych i w opisanych wyżej warunkach hydrometeorologicznych nie są w stanie zapewnić realnych zdolności operacyjnych. Za całkowicie nieprawdziwy należy uznać argu-



Przejście przez Bałtyk,  
w drodze na Morze Północne.

Foto: Grzegorz Sowa

<sup>23</sup> J. Bartosiak, T. Szatkowski, *Geografia...*, *op.cit.*, s. 22.

<sup>24</sup> Tabela 2 potwierdza fakt, że nawet kilka korwet nie jest w stanie zastąpić jednej fregaty.

ment, że fregata, jako jednostka większa, jest łatwiejsza do wyeliminowania w razie konfliktu. Jest zupełnie odwrotnie: to mniejsze okręty, pozbawione możliwości samoobrony, mogą zostać w łatwy sposób wyłączone przez przeciwnika z prowadzenia operacji.

Istotnym czynnikiem, który należy wziąć pod uwagę w procesie osiągania zdolności operacyjnych jest konieczność radykalnego uproszczenia obowiązujących zasad i procedur pozyskiwania, utrzymania oraz serwisowania sprzętu i uzbrojenia (okrętów), które ze względu na swój skomplikowany charakter i brak jednoznacznego określenia odpowiedzialności za wykonanie zadań prowadzą w wielu przypadkach do paraliżu tych zdolności.

### Zasady planowania rozwoju Sił Morskich RP

Mając na uwadze wnioski z przeprowadzonych analiz, w szczególności w zakresie konieczności zdobycia lokalnego panowania na morzu oraz doświadczenia innych państw NATO w procesie modernizacji sił morskich, należy przyjąć następujące, nadrzędne zasady w planowaniu rozwoju SM RP:

- **Interoperacyjność** – siły morskie działają w układzie międzynarodowym, dlatego posiadane obecnie i pozyskiwane jednostki powinny dysponować możliwie pełnymi zdolnościami do współdziałania z siłami NATO i UE – tę zasadę należy uwzględnić w procesie modernizacji (usprawnienia) posiadanych, jak też pozyskiwania nowych jednostek. Elementem tego procesu powinno być przyjęcie norm stosowanych w państwach NATO w zakresie budownictwa okrętowego (odejście od norm polskich, pochodzących często z czasów PRL, nieuwzględniających współczesnych trendów w okrętownictwie).
- **Połączoność** – siły morskie, szczególnie w warunkach konfliktu, funkcjonują w układzie działań połączonych. W planowaniu zdolności, biorąc pod uwagę zadania organizatorów systemów funkcjonalnych, należy uwzględnić możliwość współdziałania z innymi Rodzajami Sił Zbrojnych (RSZ), w szczególności z elementami Sił Powietrznych i Wojsk Specjalnych oraz zdolności posiadane przez inne RSZ (unikanie dublowania zdolności oraz kompatybilność).
- **Sieciocentryczność** – rozwój zdolności sił okrętowych polega nie tylko na powiększeniu stanu liczebnego, ale przede wszystkim na racjonalnym ich wykorzystaniu przez dowództwa i sztaby, dzięki dystrybucji aktualnej i wiarygodnej informacji sytuacyjnej. Głównym założeniem zwiększenia efektywności działań powinno być połączenie w strukturę sieciową wszystkich składników, tj. ośrodków decyzyjnych, sensorów i efektorów. Ma to zapewnić, pomimo dużego rozśrodkowania, uzyskanie zsynchronizowanej czasowo i przestrzennie świadomości sytuacyjnej wszystkich uczestników sieci.
- **Pomocniczość** – siły morskie powinny pozyskiwać w pierwszej kolejności zdolności konieczne do wykonywania przypisanych im zadań. W warunkach ograniczonego budżetu pewne zdolności mogą być osiągnięte w ramach sił sojuszniczych albo poprzez wykorzystanie jednostek cywilnych. Jest to szczególnie wskazane w przypadku zdolności wykorzystywanych sporadycznie. Zabezpieczenie takich zdolności poprzez układ zewnętrzny powinno być oparte na stałych porozumieniach lub umowach ramowych.
- **Zrównoważenie sił morskich** – budowanie zdolności powinno skutkować posiadaniem takich sił morskich, które własnym potencjałem są w stanie efektywnie realizować wszystkie zadania wynikające z polityki państwa na akwenach uznanych za żywotne dla szeroko rozumianego interesu narodowego i bezpieczeństwa państwa.
- **Utrzymanie sił w gotowości** – utrzymanie sił w gotowości wymaga posiadania odpowiedniej liczby jednostek o takich samych minimalnych zdolnościach do wykony-



wania danych zadań. Umożliwia to odtwarzanie zdolności (gotowości), przy jednoczesnym wykonywaniu zadań przez inną jednostkę. Przyjmuje się, że dla danej zdolności winny być pozyskane minimum trzy jednostki (w uzasadnionych przypadkach liczba ta może być ograniczona do dwóch).

- **Priorytet zdolności** – rozwój sił powinien być oparty na kryterium zdolnościowym, a nie ilościowym. Komponenty funkcjonalne zdolności stanowią: doktryna, organizacja, ćwiczenia, zabezpieczenie materiałowe i technologie, przywództwo (liderzy), personel i edukacja, wyposażenie i infrastruktura.
- **Wielozadaniowość** – siły morskie powinny pozyskiwać w pierwszej kolejności jednostki wielozadaniowe, wykonujące jak najszersze spektrum zadań (np. fregata) – winny one stanowić podstawową klasę okrętów MW RP, natomiast jednostki wyspecjalizowane pozyskuje się tylko w przypadku, gdy uniwersalizacja jest niemożliwa (np. obrona przeciwlotnicza, obrona przeciwminowa) albo nieuzasadniona kosztowo.
- **Prymat zdolności bojowych** – pozyskiwanie okrętów powinno być oparte na prymacie budowania zdolności bojowych (zdolnościach do rażenia), a nie zdolnościach w zakresie wspierania działań. Jednostki muszą posiadać zdolności do działania zarówno w czasie konfliktu, jak i pokoju lub kryzysu. Preferowanie jednostek mniejszych, wyspecjalizowanych, o ograniczonych zdolnościach bojowych i małej dzielności morskiej, które mogą być zastąpione przez jednostki wielozadaniowe, powoduje poważny uszczerbek w systemie bezpieczeństwa oraz niegospodarne wydatkowanie środków przeznaczonych na modernizację techniczną. Pozyskiwanie i utrzymywanie zdolności w warunkach ograniczonego budżetu powinno być oparte na priorytetach: najpierw jednostki bojowe wielozadaniowe (zapewnienie obrony obszarowej), następnie jednostki bojowe wyspecjalizowane, a w dalszej kolejności jednostki wsparcia i zabezpieczenia bojowego działań.
- **Efektywność kosztowa** – wprowadzane do służby okręty powinny posiadać optymalne zdolności przy zachowaniu efektywności kosztowej poprzez:
  - stosowanie sprawdzonych technologii, tzw. średnich, o niskim poziomie ryzyka,
  - maksymalną wielozadaniowość,
  - ekonomiczność użytkowania (koszty eksploatacji i wsparcia w docelowym okresie eksploatacyjnym powinny być równorzędnym kryterium obok ceny nowej jednostki),
  - budowę seryjną (w przypadku pozyskiwania jednostek nowych), połączoną z aktywnym nadzorem gestora nad procesem produkcji, opartym na wybranych metodologiach zarządzania projektami. Ze względu na obecny stan techniczny MW RP, w celu utrzymania określonych zdolności (również *pomostowych*) i warunkach ograniczonych środków budżetowych, część potencjału floty powinna być utrzymywana przez określone formy pozyskiwania i wykorzystywania jednostek używanych.
- **Tożsamość zdolności** – w celu odpowiedniej reakcji na dużą skalę potencjalnych zagrożeń w rejonie Bałtyku oraz w związku z zobowiązaniami międzynarodowymi, MW RP powinna utrzymywać tożsame (jednakowe) zdolności do realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa w rejonie Morza Bałtyckiego, jak i na innych akwenach.
- **Potencjał modernizacyjny** – pozyskiwane jednostki w miarę możliwości powinny posiadać otwartą (modułową) architekturę, tzn. potencjał modernizacyjny wyrażający się w odpowiednim zapasie:
  - przestrzeni,

- wyporności,
- mocy,
- chłodzenia urządzeń i systemów uzbrojenia.

### 3.4. Oczekiwane zdolności w przestrzeni gospodarczej

W krajach o wysokim stopniu świadomości morskiej siły morskie stanowią istotny element systemu zdolności państwa, zapewniającego harmonijny rozwój morskich sektorów gospodarki.

Postępująca globalizacja i zmiana wzorców relacji między państwami w ostatnich dekadach zwiększyła gospodarcze znaczenie Bałtyku dla Polski. Uzależniła bowiem w dużym stopniu postęp cywilizacyjny i bezpieczeństwo RP od jakości i skali integracji z morskimi szlakami wymiany gospodarczej (żegluga morska) oraz z regionalnymi kręgami integracyjnymi w Europie.

Polska nie stanie się wystarczająco silnym państwem bez integracji ze światową strukturą surowcowo-energetyczną, technologiczną czy przemysłowo-handlową. Jej najważniejsze centra połączone są systemem globalnych szlaków żeglugowych. Z ekonomicznego punktu widzenia nie ma dla Polski rozsądnej alternatywy wobec dążenia do rozwoju wymiany handlowej, prowadzonej w zrównoważony geograficznie sposób, ze wszystkimi kontynentami drogą morską. Spowoduje to konieczność dokonania stosownych zmian w polityce bezpieczeństwa morskiego RP. Wymagać też będzie budowy nowych zdolności sił morskich do ochrony gospodarczych interesów państwa w rozszerzonym zakresie oraz rozbudowy infrastruktury portowej.

Szacuje się, że wskaźnik zależności gospodarki krajowej od eksportu powinien wzrosnąć do ok. 60 proc., aby mogła ona efektywnie zintegrować się ze światowym systemem gospodarczym i zapewniać sobie długoterminowy rozwój<sup>25</sup>.

W kwestii transportu surowców energetycznych Polska powinna zmierzać do osiągnięcia pozycji regionalnego hubu energetycznego (głównego węzła morskiego). Planowana rozbudowa możliwości przeładunkowych terminala LNG w Świnoujściu do co najmniej 7,5 mld m<sup>3</sup> gazu rocznie, o blisko 50 proc. w stosunku do obecnej pojemności, pokazuje docelowe kierunki rozwoju nowych dróg dla surowców energetycznych.

Dalsza dywersyfikacja dostaw surowców energetycznych będzie realna w przypadku realizacji planowanej budowy podmorskich rurociągów umożliwiających pozyskiwanie gazu z Norwegii i Danii oraz rozwoju infrastruktury przesyłowej ropy naftowej, głównie tej sprowadzanej drogą morską. Naftoport w Gdańsku może stać się kluczowym elementem nowej infrastruktury, ważnym dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski i części Europy Środkowej. Z tej perspektywy istotne będzie także polskie górnictwo morskie, którego znaczenie będzie wzrastać.

Krajowe koncerny elektroenergetyczne zaplanowały budowę na Bałtyku morskich farm wiatrowych produkujących energię elektryczną, o mocach wytwórczych odpowiadających dużym lądowym elektrowniom konwencjonalnym. Przedsięwzięcia powiązane z morskim aspektem polskiego bezpieczeństwa energetycznego powinny być ochraniające lub osłaniające przez SM RP na wszystkich etapach realizacji.

W przemyśle okrętowym konieczna jest racjonalna i pragmatyczna rewitalizacja części jego komponentów. Szacuje się, że po jej przeprowadzeniu, w latach 2016–2026 wielkość

<sup>25</sup> Dane otrzymane z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ).

zamówień tego sektora gospodarki morskiej mogłaby osiągnąć poziom 25 mld zł. Zgodnie z założeniami *Ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych*, branża ta może zwiększyć liczbę osób w niej zatrudnionych nawet o 5–7 tysięcy, czyli o około 1/3 obecnie pracujących. Przyjmuje się, że każde miejsce w przemyśle stoczniowym generuje około 7 miejsc pracy w innych sektorach gospodarki<sup>26</sup>. Należy pamiętać, że sektor stoczniowy to nie tylko produkcja jednostek pływających, ale także budowa elementów innego rodzaju infrastruktury morskiej, w tym np. konstrukcji dla farm wiatrowych czy platform wiertniczych.

Ważnym aspektem funkcjonowania stoczniowej gałęzi gospodarki jest budowa i utrzymanie potencjału sił okrętowych MW RP. Powinna ona odbywać się z możliwie dużym wykorzystaniem polskich zakładów, przy zastrzeżeniu, że będą one w stanie dostarczyć okręty odpowiadające współczesnym wymogom i standardom. Zachowanie zdolności produkcyjnych i remontowych dla MW RP w polskich stoczniach, stanowi istotny element bezpieczeństwa morskiego państwa.

Polska powinna dążyć do odzyskania pełni praw żeglugowych przysługujących jej na mocy *Konwencji o prawie morza* w Cieśninie Piławskiej i rosyjskiej części Zalewu Wiślanego. Alternatywą jest realizacja projektu przekopania Mierzei Wiślanej. Wymaga on jednak pragmatycznego rozważenia bilansu kosztów inwestycji w stosunku do możliwych do uzyskania korzyści.

Ważną gałęzią polskiej gospodarki morskiej jest rybołówstwo morskie i przemysł rybny. Dziedziny te powinny być w sposób racjonalny odbudowywane i rozwijane. Ich produkty posiadają strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa żywnościowego kraju. SM RP powinny ochraniać i zabezpieczać interesy rybołówstwa, szczególnie na akwenach podległych polskiej jurysdykcji.

Istotnym przedsięwzięciem dla ogółu polskiej gospodarki morskiej jest kontynuowanie oczyszczania Bałtyku z materiałów niebezpiecznych, pozostających na jego dnie od czasu toczonych w przeszłości wojen oraz w wyniku świadomego zatapiania w morzu broni chemicznej. Działania w tym zakresie są stałą domeną SM RP.

### 3.5. Oczekiwane zdolności w przestrzeni społeczno-kulturowej

Sens i cel przemiany w przestrzeni społeczno-kulturowej przez *skryształizowany, jasny i wytrwały stosunek do zagadnień morskich*<sup>27</sup>, który powinien przyświecać wszystkim pragnącym rozwojowi Polski, oddaje cytat z pracy Eugeniusza Kwiatkowskiego: *Morze nie zna granic i nie zna podziałów, zmusza zespoły ludzkie do zdyscyplinowanej kolaboracji, a jednostki do samodzielnej inicjatywy. Ono hamuje wybujały indywidualizm, ale przepaja poczuciem wolności, ono nie zna totalizmu, ale niszczy anarchię. Kontynent odwrotnie, popycha ludzi do partykularyzmu i do uporczywego, do ustawicznego odgradzania się jednych ludzi od drugich. Gdy ląd reprezentuje formy statyczne, to morze jest dynamicznym czynnikiem ruchu. Gdy na lądzie dominuje tendencja posiadania, to na morzu użytkowania. Gdy na lądzie czynnikiem rozstrzygającym jest siła, to na morzu sztuka*<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> Dane dotyczące prognoz dla rozwoju przemysłu stoczniowego pochodzą z informacji otrzymanej z MGMiŻŚ.

<sup>27</sup> E. Kwiatkowski, *Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem*, PIW, Warszawa 1945, s. 9.

<sup>28</sup> E. Kwiatkowski, *Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu*, Warszawa 1946.

Wykorzystując przełomowe wydarzenia, jakim były wejścia Polski do struktur Sojuszu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej, a tym samym dołączenie do grona państw w większości o morskim charakterze, nasz kraj – czerpiąc z ich doświadczeń i pozytywnych w pełni nasze nadmorskie położenie – powinien rozpocząć proces przyspieszonego rozwoju cywilizacyjnego, gwarantującego wysoką pozycję w stosunkach międzynarodowych. Dla osiągnięcia tego celu, reaktywowanie i rozwijanie świadomości i kultury morskiej w polskim społeczeństwie, kręgach politycznych i wojskowych oraz gremiach opiniotwórczych ma podstawowe znaczenie. Zasadne jest skoordynowanie działań wszystkich służb i instytucji wchodzących w skład SM RP w celu wzmocnienia wysiłków na rzecz budowania ich pozytywnego obrazu.



HMCS Charlottetown,  
ORP gen. T. Kościuszko i RS Regina Maria  
w czasie ćwiczeń na Morzu Czarnym  
(SNMG2) w 2016 r.

Foto: Formation Imaging Services - Canadian Armed Forces



## ROZDZIAŁ 4

# REKOMENDACJE NA RZECZ ROZWOJU SIŁ MORSKICH RP

Zdefiniowanie środowiska morskiego, w tym zagrożeń, wyzwań, rodzajów ryzyka i szans w obszarze bezpieczeństwa morskiego, a następnie zdiagnozowanie stanu sił morskich RP oraz zarysowanie pożądanych zdolności tych sił wraz z wnioskami zebranymi po dotychczasowych doświadczeniach udziału floty w narodowych i międzynarodowych działaniach, powinny stanowić podstawę do sformułowania rekomendacji dla kierunków rozwoju SM RP, w tym przede wszystkim dla MW RP.

### 4.1. Rekomendacje w zakresie rozwoju MW RP i Morskich Jednostek Specjalnych

Analiza teoretycznych podstaw wykorzystania flot wojennych w XXI w. oraz złożonych zmian zachodzących w środowisku bezpieczeństwa morskiego RP, prowadzi do zdefiniowania optymalnego dla Polski modelu floty. Model ten można wyróżnić w każdej z opisanych poniżej klasyfikacji flot, które skonstruowano opierając się na odmiennych kryteriach.

Pierwszy zastosowany system klasyfikacyjny, odnoszący się do wymogów współczesnego środowiska bezpieczeństwa morskiego, wyróżnia trzy warianty flot:

- *przednowoczesny* – marynarka wojenna walczy o przetrwanie, posiada jedynie ograniczone zdolności obronne (sytuacja obecna);
- *nowoczesny* – oznacza wykorzystywanie klasycznych koncepcji dostosowania marynarki wojennej do współczesnych wyzwań;
- *ponowoczesny* – transformacja marynarki wojennej (w części lub całkowicie) w nową jakość, oparta na pozyskiwaniu zdolności bojowych wpisanych w układ sił połączonych i sojuszniczych, przy jednoczesnej redukcji ilościowej jednostek pozbawionych kluczowych zdolności (tzw. *Smart Navy*<sup>29</sup> – sytuacja pożądana).

Powyższe kryteria nie odnoszą się w głównej mierze do wyboru najnowocześniejszego wyposażenia i uzbrojenia oraz stosowania najnowszych rozwiązań technologicznych (choć są bardzo istotne). Odnoszą się przede wszystkim do przewidywanych funkcji oraz koncepcji użycia marynarki. Stąd też floty wszystkich mocarstw morskich, niemogących całkowicie zrezygnować z tradycyjnych funkcji i koncepcji, są dzisiaj klasyfikowane jako nowoczesne, natomiast w grupie flot ponowoczesnych znajdują się jedynie marynarki wybranych państw, np. Australii, Danii, Holandii, Kanady lub Norwegii.

Zgodnie z tą klasyfikacją najbardziej pożądaną dla Polski byłby model ponowoczesny. Zakłada on posiadanie floty o zoptymalizowanej strukturze i składzie sił, które są dostosowane do aktualnie przyjętej strategii opartej na analizie obecnych oraz prognozie zagrożeń i rodzajów ryzyka występujących w morskim środowisku bezpieczeństwa, uwzględniającej aktualne

<sup>29</sup> Nazwa nawiązuje do obowiązującej w NATO koncepcji *Smart Defence*, której głównym założeniem jest tworzenie priorytetowych narodowych zdolności obronnych we współpracy i z planowym uwzględnieniem zdolności wnoszonych przez sojuszników.

i prognozowane interesy morskie na akwenach o żywotnym znaczeniu dla państwa oraz priorytetowe zdolności i zasady – wielozadaniowość, łączoność i interoperacyjność, z zachowaniem zasady efektywności kosztowej.

Drugi model klasyfikacji flot określa ich kategorie ze względu na zdolności do prowadzenia zasadniczych misji (tabela 3). Na podstawie jego kryteriów należy uznać, iż rekomendowana dla Polski byłaby flota średnia.

**Tabela 3. Kategorie sił morskich i ich zdolności do prowadzenia zasadniczych misji.**

Kategoria sił morskich	Odstraszanie strategiczne i wymuszanie	Projekcja siły	Panowanie na morzu ( <i>sea control</i> )	Odmowa korzystania z morza (A2/AD)	Dyplomacja morska	Działania policyjne	Pomoc humanitarna
duże	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak
średnie	nie	w ukł. sojusz. i połączonym	lojalnie, w ukł. sojuszniczym	tak	tak	tak	tak
małe przybrzeżne	nie	nie	nie	na własnych wodach	nie	tak	na własnych wodach

Źródło: opracowanie własne.

W celu jeszcze dokładniejszego wypracowania koncepcji docelowego modelu MW RP posłużono się także trzecim, najbardziej precyzyjnym wariantem klasyfikacyjnym flot wojennych<sup>30</sup>.

Uwzględniając wszystkie trzy klasyfikacje oraz biorąc pod uwagę całokształt uwarunkowań środowiska bezpieczeństwa Polski, a w nim środowiska bezpieczeństwa morskiego i rosnącego poziomu zagrożenia, zwłaszcza ze strony Federacji Rosyjskiej, realizowane w jego przestrzeni interesy i osiągnięte cele strategiczne, poziom ambicji narodowych, a także posiadane instrumenty, środki i zasoby, za właściwe rozwiązanie docelowe należy przyjąć budowę MW RP aspirującej do kategorii trzeciej – marynarki średniej, zdolnej do projekcji siły o zasięgu globalnym – posiadającej ograniczone, ale wiarygodne zdolności do projekcji siły, takiej która w sposób stały i konsekwentny demonstruje swoją determinację w jej wykorzystaniu z dala od wód terytorialnych, we współpracy z marynarkami kategorii pierwszej lub drugiej, *ponowoczesnej* – posiadającej zdolności do podjęcia współczesnych i przyszłych wyzwań, silnej nowoczesną doktryną morską i zrównoważonej – w stosunku do zadań realizowanych na akwenach uznanych dla Polski za żywotne. Jest to zadanie możliwe do zrealizowania, wymagające przede wszystkim przemian mentalnych w samej MW RP, jej otoczeniu, a także wśród decydentów (cywilnych i wojskowych).

Dotychczas MW RP postrzegana była jako *pomocniczy* rodzaj sił zbrojnych, przeznaczony do obrony terytorium (kategoria 6 lub 7 w trzeciej klasyfikacji – tabela 4). Należy podkreślić, że osiągnięcie przez MW RP proponowanego modelu nie jest związane z radykalnym zwiększeniem budżetu MW, ale przede wszystkim z racjonalizacją wydatków w ramach przyznanego środków.

<sup>30</sup> E. Grove, *The Future of Sea Power*, US Naval Institute Press, 1990, s. 236–240.

Tabela 4. Kategorie flot wojennych świata.

**Kategoria 1: Marynarka wielka zdolna do projekcji siły o zasięgu globalnym (w pełnym zakresie)**

Marynarka mająca zdolności do prowadzenia pełnego spektrum operacji morskich w skali globalnej. Posiada pełne zdolności do bazowania lotnictwa (lotniskowce) i prowadzenia operacji desantowych, panowania na morzu i ataku z użyciem broni jądrowej. Posiada wystarczające siły do prowadzenia wielkich operacji jednocześnie, np. flota USA.

**Kategoria 2: Marynarka wielka zdolna do projekcji siły o zasięgu globalnym (w ograniczonym zakresie)**

Marynarka mająca większość albo wszystkie zdolności do projekcji siły (podobnie jak marynarka kategorii 1), jednak jej potencjał pozwala na prowadzenie tylko jednej wielkiej operacji „out of area”, np. floty Wielkiej Brytanii, Francji, Włoch lub Hiszpanii.

**Kategoria 3: Marynarka średnia zdolna do projekcji siły o zasięgu globalnym (w ograniczonym zakresie)**

Marynarka posiada ograniczone, ale wiarygodne zdolności do projekcji siły. W sposób stały i konsekwentny demonstruje swoją determinację w ich wykonywaniu z dala od wód terytorialnych, we współpracy z marynarkami kategorii 1 i 2. Do kategorii 3 należą np. floty Kanady, Holandii, Australii, Danii lub Norwegii.

**Kategoria 4: Marynarka średnia zdolna do projekcji siły o zasięgu regionalnym**

Marynarka posiada zdolności do projekcji siły na przyległym akwenie. Może również mieć potencjał do wykorzystania zdolności z dala od przyległego akwenu, jednak z różnych powodów nie prowadzi takich operacji w sposób regularny.

**Kategoria 5: Marynarka zdolna do projekcji siły na akwenach przyległych do terytorium państwa**

Marynarka posiada zdolności do projekcji siły w strefie przybrzeżnej, jednak nie jest w stanie prowadzić operacji morskich na morzu pełnym.

**Kategoria 6: Marynarka przybrzeżna przeznaczona do obrony terytorium**

Marynarka posiada względny poziom zdolności do prowadzenia operacji obronnych (utrzymanie porządku) do 200 mil od wybrzeża.

**Kategoria 7: Marynarka nadbrzeżna przeznaczona wyłącznie do obrony terytorium**

Marynarka zasadniczo posiada pewne zdolności do obrony w strefie nadbrzeżnej, przeznaczona jest bardziej do prowadzenia operacji przybrzeżnych niż policyjnych (utrzymanie porządku publicznego). Warunkują one posiadanie sił składających się z kutrów raketowych, lotnictwa bazowania brzegowego i ograniczonych sił podwodnych.

**Kategoria 8: Marynarka policyjna**

Marynarka nie jest przeznaczona do prowadzenia operacji bojowych, ale wyłącznie do działań utrzymania porządku publicznego.

**Kategoria 9: Marynarka symboliczna**

Marynarka o minimalnych zdolnościach. Składa się z niewielkiej struktury organizacyjnej i kilku jednostek przybrzeżnych. Takie państwa, najmniejsze i najsłabsze na świecie, mogą aspirować wyłącznie do posiadania floty o minimalnych zdolnościach policyjnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Leadmark. The Navy's Strategy for 2020 (Canada)*, Directorate of Maritime Strategy, 2001, s. 43–45.



Tylko poprzez osiągnięcie statusu floty kategorii 3, wymagające m.in. pozyskania fregat wielozadaniowych zdolnych do zapewnienia obrony powietrznej obszaru, zmiany struktury sił okrętowych i aktywizację floty w operacjach sojuszniczych, Polska jest w stanie zneutralizować potencjalne zagrożenia generowane m.in. przez Federację Rosyjską oraz zmanifestować solidarność sojuszniczą. W ten sposób MW RP zyska odpowiednie zdolności, pełną interoperacyjność i wniesie realny wkład do systemu obronnego RP, bez którego wysiłek innych RSZ nie może zostać osiągnięty albo będzie wymagał nakładów wielokrotnie wyższych, niż te na MW RP.

Argumentem potwierdzającym zasadność przyjętych założeń rozwoju MW RP jest porównanie potencjałów państw (tabela 5), których floty zaliczane są do kategorii 3 (w trzeciej klasyfikacji – tabela 4). Należy przy tym zwrócić uwagę, że w porównaniu z wymienionymi w poniższej tabeli państwami Polska ma najmniej rozwiniętą infrastrukturalnie linię brzegową, oraz nie posiada bezpośredniego dostępu do otwartego morza.

**Tabela 5. Porównanie potencjałów Polski i wybranych państw posiadających floty wojenne kategorii 3.**

PAŃSTWO	SIŁA MILITARNA GFP 2016	PKB 2016 (MLD \$) (miejsce w rankingu)	LUDNOŚĆ (MLN)	PERSONEL MW
Australia	23	1,138 (19)	22,7	13 500
Dania	50	0,258 (57)	5,5	3600
Holandia	39	0,815 (27)	16,9	7800
Kanada	22	1,631 (16)	35,1	8300
Norwegia	38	0,356 (47)	5,2	3900
<b>Polska</b>	<b>18</b>	<b>1,005 (24)</b>	<b>38,5</b>	<b>7 000</b>

Zródło: Siła militarna według rankingu *Global Firepower 2016*. PKB 2016 (szacowany) według rankingu Międzynarodowego Funduszu Walutowego.

Przyjęty przez Polskę *Program operacyjny „Zwalczanie zagrożeń na morzu” 2013 – 2022/30* nie powstał w oparciu o konkretną wizję MW RP i konieczność zapewnienia Polsce realnych zdolności, lecz w zasadniczej części jest wynikiem prostej wymiany wycofywanych jednostek (odziedziczonych z czasów Układu Warszawskiego) na nowe, w ramach poszczególnych klas okrętów. Takie podejście prowadzi *de facto* do przedłużenia istnienia modelu floty *przednowoczesnej*, który tylko częściowo realizuje zadania w ramach bezpieczeństwa morskiego i obrony narodowej. Poza tym, powyższe podejście nie w pełni uwzględnia standardy przyjęte w NATO. Flota taka nie jest w stanie wypełnić całego wachlarza zadań narodowych i jest w niewielkim stopniu przydatna z punktu widzenia naszych sojuszników i koalicjantów. Dotychczas na podstawie tego przestarzałego wzorca postulowano pozyskanie dużego spektrum wyspecjalizowanych jednostek pomocniczych i bojowych, z małymi okrętami klasy korweta (elementy rozwinięcia starej doktryny dotyczącej wykorzystania na Bałtyku lekkich nawodnych sił uderzeniowych – LNSU), jako sił głównych floty. W praktyce oznacza to posiadanie ograniczonych zdolności sił morskich z punktu widzenia wymogów współczesnego, a tym bardziej przyszłego środowiska bezpieczeństwa narodowego państwa polskiego.

Ze względu na dynamicznie wzrastające wyzwania w dziedzinie bezpieczeństwa oraz znaczące opóźnienie w realizacji i konieczność wprowadzenia odpowiednich korekt w programie operacyjnym, należy w pełnym stopniu wykorzystać posiadane fregaty typu Oliver Hazard Perry do działań w ramach NATO i UE. Próby tworzenia na Morzu Bałtyckim naro-

dowych sił odstraszenia opartych jednak na okrętach podwodnych o napędzie klasycznym należy uznać za zasadne. Rozważenia wymaga plan wyposażenia tych jednostek w pociski manewrujące, które alternatywnie można byłoby rozlokować na platformach lądowych. Głównym argumentem przemawiającym za takim podejściem jest możliwość wystąpienia ryzyka technologicznego, związanego z budową okrętu podwodnego o takich zdolnościach, zwłaszcza z udziałem polskiego przemysłu obronnego. Podkreślić trzeba, że kluczowym elementem odstraszenia przed potencjalnym, bezpośrednim i poważnym zagrożeniem zewnętrznym jest nieuchronność adekwatnej reakcji ze strony NATO, o co Polska musi stale zabiegać, zarówno przez odpowiednie działania służb dyplomatycznych, jak też aktywne uczestnictwo SM RP w przedsięwzięciach i działaniach Sojuszu.

Filarami bezpieczeństwa Polski są, oprócz własnego potencjału, członkostwa w NATO i w UE oraz partnerstwa strategiczne, w tym głównie z USA. Specyfika środowiska morskiego i praktyka korzystania z morza potwierdzają, że cele w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa mogą być skutecznie osiągnięte przede wszystkim przez rozwój współpracy międzynarodowej. Wzrost wzajemnych powiązań między państwami, organizacjami międzynarodowymi, pozarządowymi oraz rosnąca skala zagrożeń i wyzwań powiązana z morskim strategicznym środowiskiem bezpieczeństwa powodują, że siły morskie są współcześnie niezwykle ważnym narzędziem służącym realizacji interesów narodowych i sojuszniczych.

W *Strategii bezpieczeństwa morskiego NATO* stwierdza się wprost, że siły morskie żadnego państwa nie są w stanie osiągnąć celów w zakresie bezpieczeństwa samotnie, w izolacji. Dlatego należy dążyć do tego, aby SM RP aspirowały do jak najwyższego poziomu interoperacyjności z siłami innych państw NATO i UE (z zachowaniem gotowości do ich natychmiastowego użycia). Jak wynika z powyższych założeń, żaden kraj rejonu bałtyckiego, w tym Polska, nie jest w stanie samodzielnie osiągnąć efektu strategicznego odstraszenia wobec potencjalnego przeciwnika mającego status mocarstwa regionalnego.

W związku z powyższym należy przyjąć następujące założenia dla udziału MW RP w systemie odstraszenia w ramach NATO i UE:

- **uzyskanie zdolności do zdobycia lokalnego panowania na morzu** (w czterech wymiarach: powietrze – woda – głęбина – cyberprzestrzeń) z wykorzystaniem układu sojuszniczego. Osiągnięcie zakładanego efektu jest możliwe tylko dzięki zbudowaniu stosownych zdolności sił własnych, będących logicznym elementem zdolności wnoszonych przez układ sojuszniczy oraz umożliwiających ścisłą współpracę z pozostałymi państwami regionu;
- **budowanie i rozwijanie wiarygodności sojuszniczej Polski** przez regularne zaangażowanie w działania stałych morskich zespołów okrętów i udział w operacjach sojuszniczych, mających wzmocnić gwarancje ze strony innych państw NATO;
- **zapewnienie jednoczesnej, poszerzonej<sup>31</sup> i nieprzewidywalnej dla przeciwnika reakcji Sojuszu** (w razie kryzysu lub konfliktu grożącego Polsce) w innych rejonach o żywotnym znaczeniu dla potencjalnego adwersarza (poza Bałtykiem), wymagające działań polskiej dyplomacji i władz wojskowych na rzecz stałej i regularnej aktualizacji planów ewentualnościowych NATO. Właśnie z tego względu stała obecność okrętów MW RP w operacjach prowadzonych na całym obszarze eu-

<sup>31</sup> Zgodnie z art. 5 traktatu waszyngtońskiego napaść na jeden kraj uznaje się za napaść na wszystkie kraje Sojuszu. Z tego względu to nie przeciwnik, ale kraje NATO – korzystając z tej klauzuli – powinny decydować o sposobie (środki niemilitarne i militarne) i miejscu (dowolny rejon o żywotnym znaczeniu dla adwersarza) prowadzenia działań obronnych, tym samym poszerzając reakcję Sojuszu, np. w przypadku zagrożenia konfliktem w rejonie Bałtyku NATO jednocześnie reaguje w rejonie Morza Czarnego i Śródziemnego.

roatlantyckim ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo narodowe, wzmacniając pewność reakcji Sojuszu i rozwijając kluczowe dla prowadzenia operacji obronnej zdolności.

Dla realizacji tych założeń należy w sposób precyzyjny, odpowiedzialny, ale i ambitny, nakreślić kierunki rozwoju MW RP mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa morskiego państwa oraz realizację jego interesów w obszarze bezpieczeństwa morskiego przez stosowną jej reorganizację i wypracowanie nowych zasad doktrynalnego użycia. To wszystko należy zapewnić w warunkach systematycznego zwiększania jej zaangażowania w przedsięwzięcia sił morskich NATO – zgodnie ze schematem przedstawionym na rysunku 9.

**Rysunek 9. Rozwój sił okrętowych RP – droga do floty ponowoczesnej.**



Poziomy gotowości (alerty) są niejawnie. Zastosowane skróty: SNMG (*Standing NATO Maritime Group*) – Stały Zespół Okrętów NATO, SNMCMG (*Standing NATO Mine Countermeasures Group*) – Stały Zespół Sił Obrony Przeciwwinowej NATO, CMF (*Combined Maritime Forces*) – Wielonarodowe Siły Morskie, SAGs (*Surface Action Groups*) – Zespoły Zadaniowe Sił Nawodnych, CSG (*Carrier Strike Groups*) – Lotniskowcowe grupy uderzeniowe

Źródło: opracowanie własne.

Konieczne jest więc jak najszybsze wdrożenie zmodyfikowanego programu rozwoju i modernizacji SM RP, uwzględniającego założenia wynikające z niniejszego dokumentu. Dla MW RP oznacza to oparcie sił głównych na fregatach wielozadaniowych – wyboru floty o stosownej dla Polski randze, odpowiadającej wyzwaniom w zakresie bezpieczeństwa morskiego państwa, konieczności realizacji interesów morskich oraz poziomu ambicji narodowych i jej pozycji na arenie międzynarodowej. Zgodnie z tendencjami we flotach wojennych państw NATO należy położyć szczególny nacisk na włączenie sił okrętowych MW RP do systemu obrony powietrznej kraju i Sojuszu, do czego predestynowane są wyłącznie fregaty wielozadaniowe i wyższe klasy okrętów. Pozwoli to na znaczące wzmocnienie obrony powietrznej Polski, a równocześnie stanie się istotnym elementem bezpieczeństwa sojuszniczego. Konieczne jest również zapewnienie stałego utrzymania w pełnej gotowości co najmniej jednego okrętu, z możliwością skierowania go na dowolny akwen.

Rozwój MW RP wymaga modernizacji lub pozyskania jednostek następujących kategorii:

- okrętów nawodnych wielozadaniowych (klasy fregata) o wyporności i innych parametrach gwarantujących zdolności do:
  - zapewnienia obszarowej obrony powietrznej o odpowiednim zasięgu efektorów,
  - zapewnienia informacji o sytuacji powietrznej, nawodnej i lądowej dalekiego zasięgu (w tym targetingu),
  - realizacji funkcji wczesnego ostrzegania dla krajowego systemu obrony powietrznej,
  - zapewnienia informacji o sytuacji podwodnej,
  - projekcji siły z morza na ląd, poprzez wyposażenie w pociski taktyczne do atakowania celów naziemnych (*Land-Attack Missile*, LAM),
  - zwalczania okrętów podwodnych,
  - prowadzenia działań połączonych (w szczególności grupy bojowe wojsk specjalnych i lotnictwo rozpoznawcze/taktyczne),
  - prowadzenia działań w ramach morskich grup zadaniowych, w szczególności sił odpowiedzi NATO na akwenach potencjalnych działań,
  - zabezpieczenia dowodzenia zespołem okrętów przez dowódcę poziomu taktycznego,
  - bazowania śmigłowca;
- okrętów dowodzenia i wsparcia działań połączonych (specjalnych) – morskich, powietrznych i lądowych, z możliwością transportu i zapewnienia mobilności dodatkowo zaokrętowanych sił i środków, stawiania min morskich oraz pełnienia funkcji szpitalnej. Powinny one dysponować możliwościami taktyczno-technicznymi w szczególności sposobem przystosowanymi do użycia w działaniach asymetrycznych i hybrydowych;
- okrętów podwodnych, zdolnych do:
  - zwalczania okrętów i innych jednostek nawodnych,
  - zwalczania okrętów podwodnych,
  - prowadzenia rozpoznania i dozoru morskiego,
  - zabezpieczania działań sił specjalnych,
  - z opcją poszerzenia o zdolności do projekcji siły z morza na ląd, poprzez wyposażenie w pociski taktyczne do atakowania celów naziemnych (LAM),
  - prowadzenia wyspecjalizowanych działań z zakresu wojny minowej;
- samolotów rozpoznawczych i patrolowych, zdolnych do prowadzenia kompleksowego rozpoznania morskiego: elektronicznego (*Signals Intelligence*, SIGINT), obrazowego (*Imagery Intelligence*, IMINT) i radiolokacyjnego (*Radar Intelligence*, RADINT), zwalczania okrętów podwodnych oraz uczestniczenia w akcjach SAR;
- śmigłowców zwalczania okrętów podwodnych, współdziałania z grupami Wojsk Specjalnych (WS) oraz prowadzenia akcji SAR;
- sił przeciwminowych – niszczycieli min i okrętów dowodzenia siłami przeciwminowymi (*Mine Countermeasures*, MCM), zdolnych do pełnego spektrum działań przeciwminowych – poszukiwania, wykrywania, klasyfikacji, identyfikacji i neutralizacji/zwalczania wszystkich rodzajów min morskich, obiektów niebezpiecznych oraz improwizowanych ładunków wybuchowych, przy zapewnieniu pełnej i wszechstronnej możliwości działań w składzie morskich grup zadaniowych w systemie narodowym i sojuszniczym, w szczególności w ramach Stałych Zespołów Morskich NATO oraz Sił Odpowiedzi NATO na akwenach potencjalnych działań;
- systemów bezzałogowych, wspierających prowadzenie działań w powietrzu, na wodzie i pod wodą, w tym bezzałogowych systemów powietrznych (BSP) krótkiego i średniego zasięgu w eskadrze lotnictwa rozpoznawczego BL MW (IMINT).

Weryfikacja założeń istniejącego programu rozwoju i modernizacji SM RP powinna uwzględniać przyjęty we wszystkich państwach Sojuszu współczynnik wykorzystania operacyjnego, który wynosi 1:3 (możliwość stałego wykonywania zadań przez jeden z trzech posiadanych okrętów danej klasy). Współczynnik ten uwzględnia realia eksploatacyjne i operacyjne.

Konsekwencją zwiększonej aktywności polskich okrętów w przedsięwzięciach realizowanych przez SM NATO powinno być zapewnienie adekwatnej reprezentacji osobowej w międzynarodowych strukturach decyzyjnych i dowódczych Sojuszu, także na stanowiskach dowodzenia na morzu, co zagwarantuje Polsce większy wpływ na kształt wspólnych działań, podniesie prestiż wynikający z naszego morskiego zaangażowania, jak również wzmocni pozycję Polski w Sojuszu. MW RP pozyska w ten sposób kadre dysponującą praktycznymi i cennymi doświadczeniami.

Decydujące znaczenie ma regularny i rotacyjny<sup>32</sup> udział MW RP w operacjach NATO, w tym w ramach SNMG i SNMCMG, m.in. w operacjach: zwalczania piractwa i terroryzmu, przeciwdziałaniu nielegalnej imigracji oraz proliferacji broni masowego rażenia, a także selektywny udział w innych międzynarodowych działaniach na morzu mających na celu utrzymanie pokoju i porządku prawnego na obszarach morskich (np. *Sea Guardian*, *Sophia* i in.).

Udział w operacjach międzynarodowych jest warunkiem koniecznym zbudowania zdolności w zakresie lokalnego panowania na morzu w rejonie bałtyckim (podnoszenie poziomu wyszkolenia oraz interoperacyjności dla realizacji głównego zadania narodowego), nie wymaga on żadnych dodatkowych zdolności ani sił okrętowych.

Maksymalizacja korzyści wynikających z udziału okrętów MW RP w operacjach międzynarodowych wymaga ścisłej i stałej koordynacji działań między Ministerstwem Obrony Narodowej (MON), Ministerstwem Spraw Zagranicznych (MSZ) i ośrodkiem prezydenckim, zarówno na etapie planowania zaangażowania Polski, jak i jego realizacji. Obecność i znaczenie okrętu MW RP w danym rejonie działań powinny być wykorzystywane do osiągnięcia pełnego spektrum celów polityki zagranicznej i bezpieczeństwa RP.



Fregata ORP gen. T. Kościuszko wyruszyła 29 czerwca 2016 r. z portu wojennego w Gdyni na Morze Śródziemne.

Foto: BBN

<sup>32</sup> Wnioski z dotychczasowego udziału wydzielonych sił i środków MW RP w stałych zespołach NATO pozwalają na sformułowanie rekomendacji, że średnio rocznie czas zaangażowania okrętów powinien wynosić minimum 6 miesięcy.

## 4.2. Rekomendacje w zakresie rozwoju pozamilitarnych zdolności morskich

W celu skutecznej realizacji pozamilitarnych funkcji przez SM RP niezbędne jest zorganizowanie właściwego współdziałania pomiędzy tworzącymi je komponentami podległymi różnym ministerstwom i instytucjom. Dotyczy to również wypracowania i praktycznego sprawdzenia szczegółowych procedur regulujących postępowanie w różnych sytuacjach, z użyciem uzbrojenia włącznie.

W tym kontekście, zasadnicze działania władz i wszystkich podmiotów państwa, posiadających kompetencje w obszarze bezpieczeństwa morskiego, powinny być ukierunkowane na przekształcenie Polski z kraju nadbrzeżnego w kraj morski.

W celu osiągnięcia powyższego celu rekomendowane są następujące działania:

- umożliwienie głównym portom morskim w Polsce przyjmowania statków BALTIMAX (zanurzenie 15,4 m) i usuwanie ograniczeń w rozwoju tych portów;
- połączenie portów z lądowymi i rzecznyymi drogami transportowymi;
- aktywizację krajowego przemysłu stoczniowego.

W obszarze gospodarczym zadania powinny obejmować:

- odbudowę Marynarki Wojennej RP w miarę możliwości opierając się na potencjale krajowego przemysłu stoczniowego oraz polskiej myśli technicznej;
- uzyskanie wysokiego poziomu dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych;
- zrównoważone wykorzystanie potencjału polskich obszarów morskich dla potrzeb wszystkich sektorów gospodarki, w tym morskiej energetyki wiatrowej;
- promocję polskiej gospodarki morskiej.

Zadania na rzecz koordynacji działań na poziomie państwa powinny zawierać:

- współdziałanie międzyresortowe na rzecz uporządkowania spraw morskich;
- uregulowanie kwestii spornych obszarów morskich;
- tworzenie warunków do rozwoju polskiej floty handlowej;
- tworzenie warunków do działalności dla podmiotów należących do niepublicznego sektora bezpieczeństwa i ochrony statków i infrastruktury (poza terytorium RP);
- zwiększenie poziomu wiedzy, świadomości morskiej społeczeństwa i promowanie elementów edukacji morskiej.

### **Rekomendacje dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej (wyspecjalizowanej jednostki SG)**

Konieczne jest powiększenie potencjału MO SG w obszarze monitorowania i patrolowania akwenów podległych polskiej jurysdykcji. W celu zapewnienia przez tę formację skutecznej ochrony granicy państwa, ochrony interesów gospodarczych, bezpieczeństwa na polskich obszarach morskich i sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów przez statki, wskazane jest:

- doposażenie MO SG w dwie wielozadaniowe, pełnomorskie jednostki pływające;
- zapewnienie środków finansowych na utrzymanie i rozwój Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru (ZSRN) polskich obszarów morskich;
- zapewnienie właściwej infrastruktury portowej dla jednostek pływających MO SG w miejscowościach Świnoujście i Stara Pasłęka;
- doposażenie oddziału w dwusilnikowy samolot patrolowy i śmigłowiec;
- stworzenie warunków prawnych umożliwiających wykorzystanie systemów bezzałogowych (w odniesieniu do MO SG i pozostałych komponentów SM RP).

### **Rekomendacje dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR)**

Niezbędne jest wypracowanie systemu współdziałania SAR z lądowymi jednostkami organizacyjnymi w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych na morzu terytorialnym, w wyłącznej strefie ekonomicznej i obszarze odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo. W 2016 r. wprowadzono odpowiednie unormowania do nowej *ustawy z dn. 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych*. Takie rozwiązania należy wprowadzić w odniesieniu do działalności wszystkich służb odpowiedzialnych za ratownictwo na morzu. Niezbędne jest podjęcie strategicznych rozwiązań przez ministrów właściwych do spraw gospodarki morskiej, obrony narodowej, spraw wewnętrznych oraz zdrowia.

Konieczne jest również pozyskanie nowego, wielozadaniowego, specjalistycznego statku do przeciwdziałania różnorodnym zagrożeniom na morzu, realizującego funkcje holowania awaryjnego uszkodzonych statków, asysty ratowniczej, gaszenia pożarów na statkach, zwalczania zagrożeń olejowych i chemicznych na morzu, a także poszukiwania i ratowania rozbitków, udzielania im pomocy medycznej, pełnienia funkcji ośrodka koordynacyjnego w przypadku masowych akcji ratowniczych oraz w każdej innej sytuacji kryzysowej na morzu.

### **Rekomendacje dla organów administracji morskiej**

Jako priorytetowe zadanie dla polskiej administracji morskiej należy uznać możliwie szybkie sporządzenie planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich oraz jego oddziaływania na środowisko. Zgodnie z przyjętym harmonogramem powinien on zostać wykonany najpóźniej do końca października 2019 r.

### **Rekomendacje dla systemu reagowania kryzysowego**

W zakresie bezpieczeństwa morskiego należy zwrócić szczególną uwagę na zagrożenia ochrony infrastruktury portów morskich uznawanej za krytyczną, w szczególności instalacji gazoportu LNG w Świnoujściu, instalacji przeładunkowych, zbiorników paliw, urządzeń remontowych oraz systemów teleinformatycznych służących zarządzaniu ruchem i ochronie przestrzeni portowej. Z tego względu należy położyć nacisk na tworzenie warunków umożliwiających komórkom organizacyjnym, właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędach wojewódzkich, optymalną realizację zadań dotyczących zarządzania kryzysowego, w szczególności związanych z ochroną infrastruktury krytycznej. Należy zaliczyć do niej obiekty szczególnie ważne dla bezpieczeństwa i obronności państwa oraz instalacje zarządzane przez przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, które są usytuowane na obszarze województw nadmorskich.

Potrzeba podjęcia wskazanych wyżej działań wynika również z potencjalnego funkcjonalnego powiązania infrastruktury portowej i obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa i obronności, usytuowanych poza strefą przybrzeżną dla realizacji zadań HNS na rzecz wojsk sojuszniczych przybywających drogą morską.

Tego rodzaju specyfika województw nadmorskich powinna być odzwierciedlona w działaniach podejmowanych w ramach planowania cywilnego (plany zarządzania kryzysowego, przygotowanie struktur, utrzymywanie zasobów i baz danych, zdolność odtwarzania zniszczonej lub uszkodzonej infrastruktury, spójność planistyczna). Jednocześnie odmienna charakterystyka zadań w wyżej wskazanych województwach powinna zostać uwzględniona w strukturze i wyposażeniu komórek organizacyjnych właściwych w sprawach zarządzania kryzysowego (ZK) na szczeblu wojewódzkim, a ewentualnie – w zależności od lokalizacji infrastruktury krytycznej – również na poziomie powiatowym.

# ZAKOŃCZENIE

Niniejsza *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP* to efekt prac zespołu autorskiego złożonego z ekspertów Biura Bezpieczeństwa Narodowego, Akademii Marynarki Wojennej, Rady Budowy Okrętów i Instytutu gen. Józefa Hallera, wspomaganych wiedzą oraz doświadczeniem przedstawicieli innych resortów i instytucji. Jest to propozycja wdrożenia systemowych działań państwa w obszarze bezpieczeństwa morskiego, w szczególności w zakresie przeznaczenia i wykorzystania polskich sił morskich oraz planowania ich rozwoju. Wprowadzenie w życie proponowanych rozwiązań nie tylko przyczyni się do wzmocnienia tego podsystemu bezpieczeństwa, wzrostu znaczenia Polski na forum międzynarodowym oraz jej awansu do grona państw morskich, ale także do efektywnego przeciwdziałania zagrożeniom i obniżenia poziomu napięcia w dynamicznie zmieniającym się środowisku bezpieczeństwa. Ideę strategicznej koncepcji bezpieczeństwa morskiego RP prezentuje rysunek 10.

Z analizy obecnego potencjału polskich sił morskich, w szczególności potencjału, jakim dysponuje Marynarka Wojenna RP wynika, że nie jest on adekwatny do postawionych zadań oraz akwenów, na których mają być realizowane. Podjęcie działań naprawczych w tym zakresie jest nie tylko pilną potrzebą, ale wręcz nieodzownym warunkiem odpowiedzialnego i bezpiecznego funkcjonowania w niestabilnym otoczeniu międzynarodowym.

Prezentowana *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP* nie wyczerpuje tematyki. Głównym celem autorów jest zainicjowanie debaty na temat bezpieczeństwa morskiego Polski oraz zainspirowanie podmiotów państwowych różnego szczebla posiadających kompetencje w obszarze bezpieczeństwa narodowego do podjęcia wspólnych prac systemowych na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego Polski i warunków jej nieskrępowanego rozwoju. Taka debata powinna w przyszłości zaowocować przyjęciem całościowej *Strategii morskiej RP*.



Rysunek 10. Idea strategicznej koncepcji bezpieczeństwa morskigo RP.



Źródło: opracowanie własne.

## Załącznik 1

### Porządek prawny mórz i oceanów

Współcześnie obowiązujący porządek prawny na morzach został skodyfikowany w Konwencji o prawie morza z 1982 r., która weszła w życie w r. 1994. Normy ratyfikowanej przez Polskę w 1998 r. Konwencji mają swoje źródło w dawnym prawie zwyczajowym, ale też są odzwierciedleniem tendencji rozwojowych prawa międzynarodowego w drugiej połowie XX w.

#### **Wody międzynarodowe i obszary morskie państwa**

Ratyfikowana Konwencja podzieliła obszary morskie na: wody międzynarodowe oraz morze terytorialne (wchodzące w skład terytorium państwa – rysunek 11). Zgodnie z Konwencją obszary morskie państwa obejmują: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wody archipelagowe, strefę przyległą i wyłączną strefę ekonomiczną (ang. EEZ, pol. WSE). Zwierzchnictwo terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej nad morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym (12 mil morskich od linii podstawowej) rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad tymi wodami oraz na dno morskie wód wewnętrznych i morza terytorialnego, a także na wnętrze ziemi pod nimi.

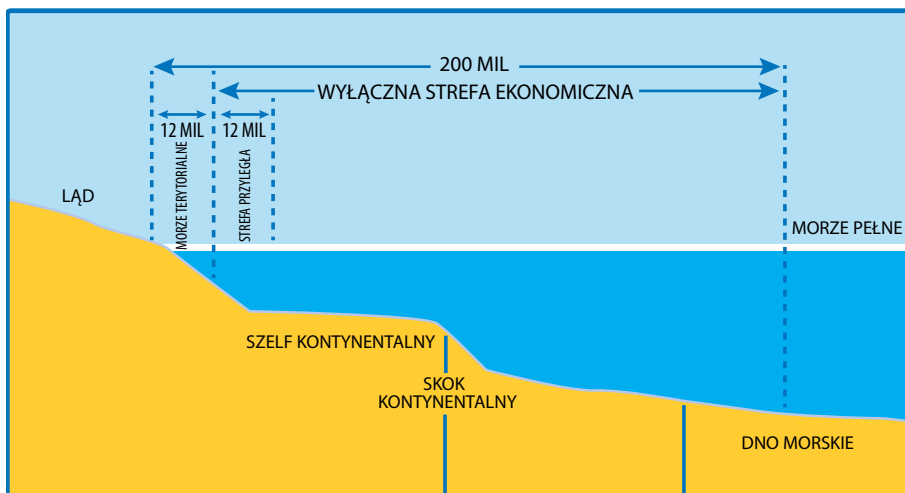
W strefie przyległej (24 mile morskie od linii podstawowej, a zatem 12 mil na zewnątrz od granicy państwa – morza terytorialnego) Polska ma prawo do zapobiegania naruszaniu polskich przepisów celnych, skarbowych, sanitarnych, dotyczących nielegalnej imigracji oraz ścigania, zatrzymywania i karania sprawców naruszeń wyżej wymienionych przepisów. Prawa te mogą również wynikać z umów międzynarodowych. Ustanowienie strefy przyległej nie wpływa na rozszerzenie terytorium państwa. Konwencja zaleca, by spory morskie między państwami, szczególnie w zakresie delimitacji obszarów morskich, rozstrzygał powołany przez Konwencję Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza z siedzibą w Hamburgu.

Każdy z obszarów morskich charakteryzuje się odrębnym statusem prawnym, przy czym wolności morza pełnego (wolność żeglugi morskiej i powietrznej oraz układania kabli i rurociągów) obowiązuje również w strefie przyległej i wyłącznej strefie ekonomicznej, na których państwo nadbrzeżne ma suwerenne uprawnienia określone przez prawo międzynarodowe.

Delimitacja obszarów morskich wprowadzona przez Konwencję spowodowała, że Morze Bałtyckie dzieli się na wody terytorialne (morskie wody wewnętrzne, morza terytorialne) oraz pozostałe akweny, które obejmują strefy przyległe i wyłączne strefy ekonomiczne poszczególnych państw rozgraniczone na podstawie umów dwustronnych, na których obowiązuje wolność żeglugi – taka sama jak na morzu pełnym. Ze względu na swoje niewielkie wymiary fizyczne i półzamknięty charakter Bałtyku, niemożliwe było wprowadzenie na nim 200-milowej WSE. Normy Konwencji w przypadku mórz mających status morza półzamkniętego nakazują współpracę państw nadbrzeżnych.

W odniesieniu do dna morskiego wprowadzono podział na szelf kontynentalny i „Obszar” (dno mórz i oceanów oraz ich podziemie znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwowej). Usankcjonowano także pojęcie państwa archipelagowego, wód archipelagowych i przejścia (przelotu) archipelagowym szlakiem morskim. Na Morzu Bałtyckim nie występuje pojęcie „Obszaru” i państwa archipelagowego. Ze względu na rozmiary Morza Bałtyckiego i brak możliwości wyznaczenia pełnej 200-milowej wyłącznej strefy ekonomicznej granice zewnętrzne polskiej strefy określono w drodze umów dwustronnych.

Rysunek 11. Strefy morskie.



Źródło: opracowanie własne.

### Status okrętu wojennego

Konwencja zawiera definicję okrętu wojennego (patrz: Słownik pojęć), a także pojęcie „innego statku rządowego używanego do celów niehandlowych” (np. jednostka pływająca MOSG lub SAR, w skrócie: statek w służbie rządowej – SSR), którym na morzu pełnym przysługuje immunitet wobec każdego państwa innego niż państwo bandery. Oznacza to, że taka jednostka podlega wyłącznie władzy i prawu własnego państwa, którego banderę ma prawo podnosić (państwo bandery). Nawet w przypadku wejścia okrętu do obcego portu (na które wyraziło zgodę państwo nadbrzeżne zgodnie z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi i państwa nadbrzeżnego) wykonywanie jakichkolwiek uprawnień władczych (np. wejście na okręt celem przeprowadzenia kontroli) przez to państwo może odbyć się wyłącznie za zgodą dowódcy okrętu (kapitana statku), tzn. za zgodą państwa bandery. Każdy okręt wojenny podczas pobytu w morzu jest tymczasowym organem państwa w stosunkach międzynarodowych.

Dla działalności wojskowej na morzu najważniejsze są prawa do żeglugi na wodach terytorialnych, w tym w cieśninach międzynarodowych i na wodach archipelagowych oraz wolności morza pełnego na wodach międzynarodowych, w tym wolności komunikacyjne oraz wolność prowadzenia działalności operacyjnej poza morzem terytorialnym i wodami archipelagowymi innych państw (która wynika z prawa zwyczajowego).

Do morza terytorialnego i wód archipelagowych odnosi się prawo nieszkodliwego przepływu, które może być czasowo zawieszane przez państwo nadbrzeżne z powodu istotnych przyczyn związanych z bezpieczeństwem tego państwa. Prawo to odnosi się do wszystkich okrętów wojennych (okręty podwodne mają obowiązek przepływania na powierzchni i z podniesioną banderą), nie mogą z niego korzystać wojskowe statki powietrzne. W odniesieniu do cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej stosuje się prawo przejścia tranzytowego lub nieszkodliwego przepływu. Prawa przejścia tranzytowego oraz nieszkodliwego przepływu w przypadku cieśnin o znaczeniu międzynarodowym nie można zawieszać.

## Jurysdykcja i zwierzchnictwo okrętowe

Na morzu pełnym okręty wojenne i SSR korzystają ze zwierzchnictwa okrętowego w odniesieniu do statków podnoszących banderę tego samego państwa.

Jeśli istnieje uzasadnione podejrzenie: że statek zajmuje się piractwem, zajmuje się handlem niewolnikami, nadawaniem nielegalnych audycji, nie posiada przynależności państwowej, podnosi obcą banderę lub odmawia pokazania swojej bandery, a posiada w rzeczywistości tę samą przynależność co okręt wojenny to taki statek podlega jurysdykcji uniwersalnej, co oznacza że podlega on prawu wizyty i rewizji przez okręt innego państwa. Konwencja nakazuje współpracę w zwalczaniu piractwa i nielegalnego handlu narkotykami lub substancjami psychotropowymi. Dla zapewnienia wykonywania wymienionych uprawnień jednostkom sił morskich przysługuje prawo wizyty i prawo pościgu.

## Ład przestrzenny na morzu

Współcześnie korzystanie z morza (wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych, poszukiwanie i eksploatacja ropy naftowej i gazu, transport morski i działalność połowowa, ochrona ekosystemu i różnorodności biologicznej, wydobycie surowców, turystyka, akwakultura i podwodne dziedzictwo kulturowe), jak również występowanie sporów o delimitację obszarów morskich, wymagają zintegrowanego podejścia w zakresie planowania i zarządzania przestrzenią morską – przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo i konkurencję pomiędzy poszczególnymi podmiotami, które w różny sposób chcą korzystać z przestrzeni morskiej.

Jako priorytetowe zadanie polskiej administracji morskiej należy uznać możliwe szybkie sporządzenie planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Spory wokół wykorzystywania przestrzeni morskiej, szczególnie w układzie międzynarodowym, mogą również generować realne zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego państwa. Przeciwdziałanie takim zagrożeniom stanowi jedno z podstawowych zadań sił morskich.

## Prawo konfliktów zbrojnych

Zagadnienia związane z konfliktami zbrojnymi na morzu regulują: konwencje haskie i konwencje genewskie, których obowiązującą wykładnię (w rozumieniu prawa zwyczajowego) zawiera *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea* – podręcznik przygotowany przez Międzynarodowy Instytut Prawa Humanitarnego. XXVI konferencja Międzynarodowego Czerwonego Krzyża (1995 r.) zobowiązała państwa do przerehabrowania podręczników międzynarodowego prawa humanitarnego stosowanego w konfliktach zbrojnych na morzu i zachęciła je do uwzględnienia postanowień zawartych w Podręczniku z San Remo. Do podstawowych zasad międzynarodowego prawa humanitarnego stosowanych podczas konfliktu należą:

**Zasada humanitaryzmu** – prawo ma chronić ofiary wojny i ich podstawowe prawa, bez względu na to, po której stronie występują; wprowadza się zakaz powodowania niepotrzebnego cierpienia.

**Zasada rozróżniania** – strony konfliktu powinny zawsze dokonywać rozróżnienia między ludnością cywilną a kombatantami (osobami biorącymi bezpośredni udział w konflikcie) oraz między dobrami o charakterze cywilnym a celami wojskowymi – w związku z tym kierować swoje operacje jedynie przeciwko celom wojskowym.

**Zasada proporcjonalności** – państwo może skorzystać z prawa do samoobrony używając środków proporcjonalnych do zbrojnej napaści oraz tylko w takim zakresie, w jakim jest to konieczne dla jej odparcia.

**Konieczność wojskowa** – oznacza wdrożenie środków niezbędnych do osiągnięcia przyjętych celów w związku z prowadzeniem działań zbrojnych, przy założeniu, że środki te nie mogą stanowić naruszenia norm prawa wojennego. Główne elementy konieczności wojskowej to zasada proporcjonalności i zasada legalności.

## Załącznik 2

### Charakterystyka, status prawnomiędzynarodowy i sytuacja geopolityczna Morza Bałtyckiego

#### Charakterystyka Morza Bałtyckiego

Granica państwa polskiego na północy przebiega wzdłuż wybrzeży Morza Bałtyckiego – płytkiego morza śródlądowego na szelfie kontynentalnym w północnej Europie, w strefie klimatu umiarkowanego. Morze Bałtyckie jest akwenem wodnym unikatowym w skali świata, niepodobnym do innych mórz na świecie (rysunek 12). Ze wszystkich stron otoczone jest lądem. Linia brzegowa Bałtyku liczy ok. 8100 km. Jest urozmaicona i mocno rozwinięta, co wynika z dużej ilości zalewów, zatok, półwyspów oraz wysp i wysepek, szczególnie licznych przy wybrzeżach północnym i zachodnim. Charakterystyczną cechą rzeźby dna Bałtyku są głębokie, rynny i płycizny (ławice). Zbudowane są przeważnie z materiału piaszczysto-żwirowego i kamienistego, będącego pozostałością dawnych moren polodowcowych.

Państwami nadbałtyckimi są: Szwecja, Finlandia, Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Niemcy, Dania. Norwegię ze względów politycznych, militarnych, historycznych i gospodarczych również zalicza się do tej grupy, ale geograficznie nie jest ona państwem nadbałtyckim. Do zlewiska Bałtyku należą ponadto: Słowacja, Czechy i Białoruś. Dla pięciu państw – Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy i Polski – Morze Bałtyckie jest jedyną drogą wodną łączącą je z wszech oceanem. Państwa nadbałtyckie zrzeszone są w różnych sformalizowanych i nieformalnych formułach współpracy ukierunkowanej na poprawę warunków bezpieczeństwa na Bałtyku, rozwijanie współpracy gospodarczej, społecznej i technicznej, kwestie humanitarne, ochronę środowiska, a również zagadnienia energetyczne i ekologiczne, rozwój nauki, kultury, edukacji i turystyki w regionie bałtyckim. Do najważniejszych forów współpracy państw nadbałtyckich zaliczyć należy m.in.: Radę Państw Morza Bałtyckiego, Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku, Związek Państw Bałtyckich, a także fora współpracy subregionalnej, np. Radę Bałtycką skupiającą Litwę, Łotwę i Estonię oraz Radę Nordycką skupiającą państwa nordyckie i ich terytoria autonomiczne.

Morze Bałtyckie stanowi dla Polski ważny zarówno pod względem gospodarczym jak i bezpieczeństwa obszar geograficzny. Dostęp do Bałtyku umożliwił szerokie połączenie polskiej gospodarki ze światowymi rynkami. Polskie obszary morskie zawierają również bogactwa naturalne, stanowią podstawę dla kilku gałęzi gospodarki oraz stwarzają duże możliwości wykorzystania ich pod względem produkcji energii odnawialnej. Bałtyk jest płytkim morzem szelfowym, którego średnia głębokość wynosi zaledwie 52,3 m (maksymalna – 459 m). Jego rozciągłość południkowa wynosi 1300 km (Gdańsk – Harpanda), a rozciągłość równoleżnikowa 700–1100 km (Płw. Jutlandzki – Kłajpeda; Płw. Jutlandzki – Sankt Petersburg). Bałtyk jest połączony ze wszech oceanem przez Kattogat, Skagerrak i Morze Północne. Istnieją jeszcze dwa sztuczne połączenia: Kanał Kiloński i Kanał Białomorski.

Unikatowość środowiska morskiego Bałtyku przekłada się na zmienność jego parametrów hydrologicznych, bezpośrednio wpływających na możliwości działania sił morskich. Do kluczowych należy zaliczyć: temperaturę wody i powietrza, zasolenie wody, stratyfikację termohalinową, zlodzenie, wiatry i stan morza, falowanie. Bałtyk jest akwenem nietypowym, zjawiska na nim zachodzące charakteryzują się dużą zmiennością, a ich wpływ na psychofizyczne możliwości pracy ludzi jest większy, niż w przypadku innych mórz położonych w podobnych strefach klimatycznych. Parametry hydrologiczne występujące we wszech oceanie do głębokości rzędu 1000 m, w Bałtyku mają miejsce już na głębokościach dziesięciokrotnie mniejszych.

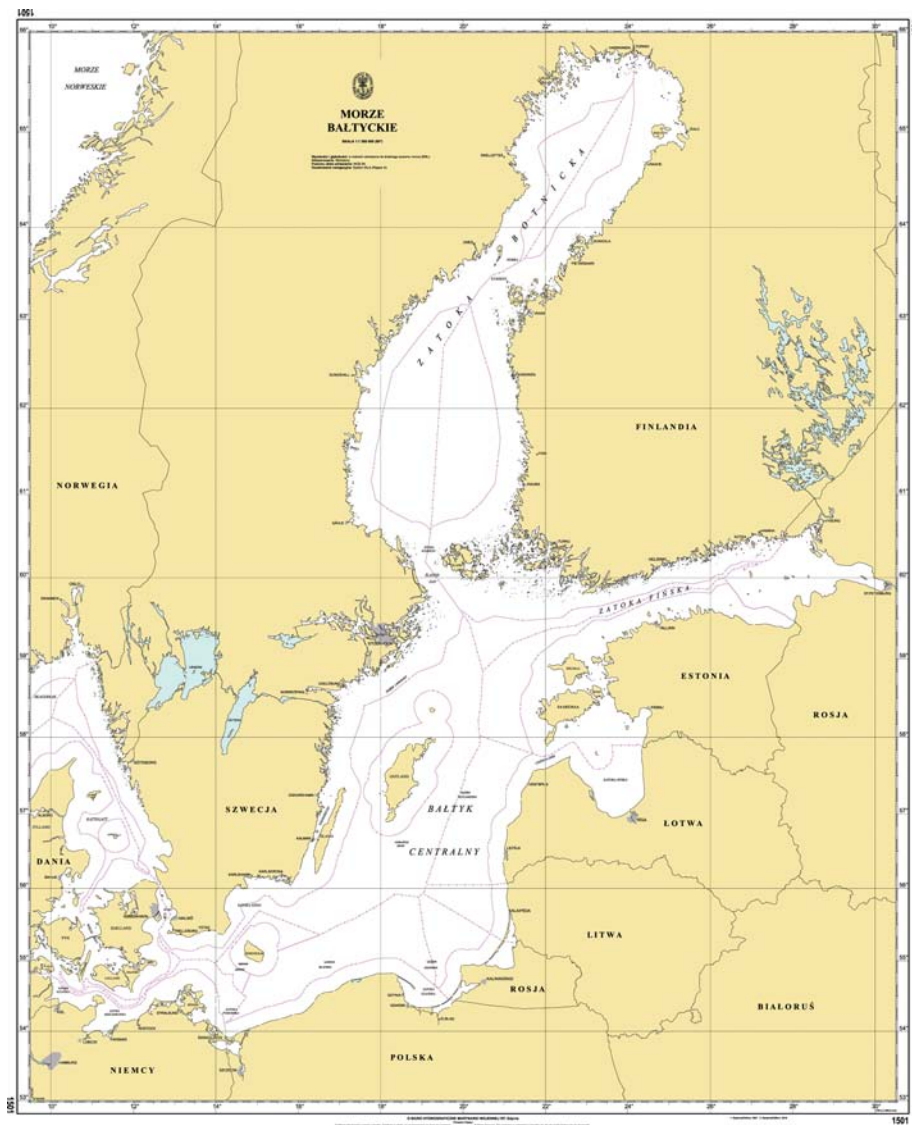
Rysunek 12. Mapa geograficzna rejonu Morza Bałtyckiego.



Źródło: Ministerstwo Obrony Narodowej; opracowanie: Szefostwo Geografii Wojskowej.

## Status prawnomiędzynarodowy i sytuacja geopolityczna

Rysunek 13. Podział Morza Bałtyckiego na morza terytorialne i wyłączne strefy ekonomiczne.

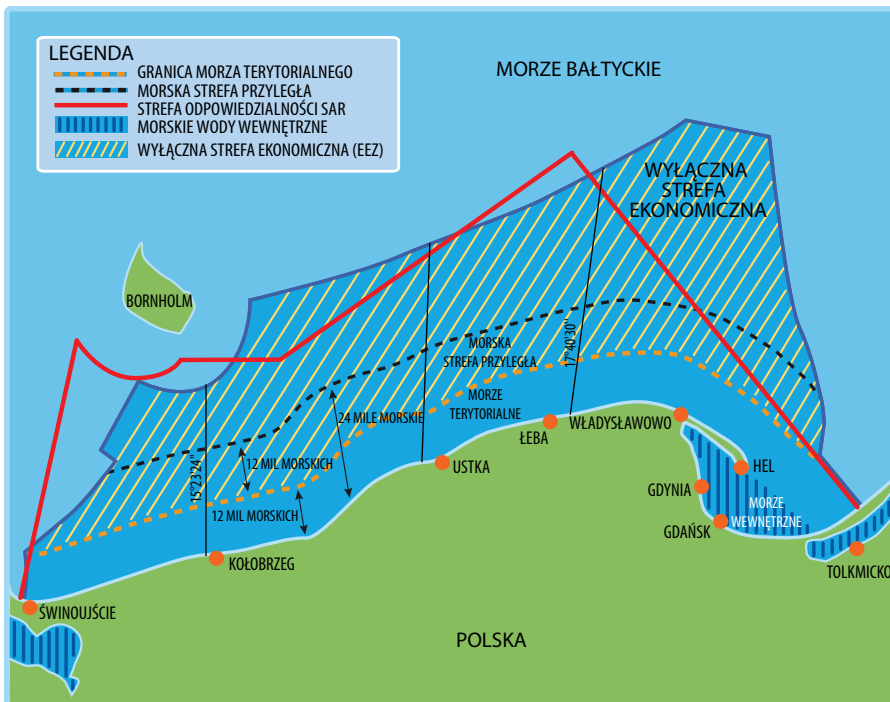


Źródło: Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP.

Położenie Polski nad morzem półzamkniętym ma dodatkowe implikacje wychodzące poza część IX Konwencji o prawie morza z 1982 r., co powoduje, że zgodnie z jej art. 70, jest państwem o niekorzystnym położeniu geograficznym. Oznacza to, że Polska posiada utrudnioną łączność z oceanicznymi szlakami morskimi (tylko przez Cieśniny Duńskie i Kanał Kiloński) oraz niekorzystny stosunek obszarów morskich do lądowego (około 11 proc.). Nie skutkuje to jednak żadnymi preferencjami czy dodatkowymi korzyściami dla naszego państwa.

Spośród państw nadbałtyckich jedynie Polska do chwili obecnej nie uregulowała sporu z Danią, dotyczącego rozgraniczenia stref ekonomicznych wokół wyspy Bornholm (rysunek 13). Natomiast porozumienie w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej, podpisane w Berlinie 22 maja 1989 r. (potwierdzone w polsko-niemieckim traktacie granicznym z 14 listopada 1990 r.) w sprawie redy i toru podejściowego do Świnoujścia okazuje się być rozwiązaniem nie w pełni skutecznym w świetle występujących „okresowych trudności” w ich użytkowaniu. W ustawie z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich i administracji morskiej ustawodawca zrezygnował z zapisu o szelfie kontynentalnym, co ogranicza egzekwowanie przy-sługujących Polsce na tym obszarze praw (rysunek 14).

**Rysunek 14. Podział polskich obszarów morskich.**



Źródło: Instytut gen. Józefa Hallera.

Obecny status Morza Bałtyckiego i jego podział nie ogranicza wolności żeglugi i przelotu w wyłącznych strefach ekonomicznych poszczególnych państw, które określa art. 58 Konwencji. Oznacza to, że dopuszczalna jest tam jedynie zwyczajowa działalność wojskowa w okresie pokoju. Działalność okrętów flot NATO w portach i na kotwicznicach regulują natomiast zasady STANAG 1100<sup>33</sup>. Z wojskowego punktu widzenia, najbardziej istotne są rozmiary Morza Bałtyckiego, jego głębokość i parametry hydrologiczne.

Bałtyk na początku lat 90. XX w. przestał być akwenem – potencjalną areną konfrontacji dwóch bloków polityczno-wojskowych, a stał się obszarem współpracy (przede wszystkim w dziedzinie gospodarczej). Sytuacja bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego pozostaje obecnie względnie stabilna, lecz niektóre zjawiska i tendencje mogą budzić niepokój. W odróżnieniu od uwarunkowań okresu zimnej wojny, obecna sytuacja kształtująca środowisko

<sup>33</sup> NATO – STANAG 1100. *Procedures for visits to NATO and non-NATO ports by naval ships of NATO nations.*



bezpieczeństwa na Bałtyku podlega dynamicznym zmianom. W dużym stopniu zmienił się też charakter występujących zagrożeń, ale nie wszystkie klasyczne zostały zneutralizowane – osłabione działają dalej w tle, podsycane w zależności od potrzeb z większą lub mniejszą intensywnością. W ocenie przywódców państw – członków NATO, od 2014 r. w regionie Morza Bałtyckiego sytuacja w zakresie bezpieczeństwa uległa pogorszeniu<sup>34</sup>.

Istniejące w regionie Morza Bałtyckiego problemy w głównej mierze dotyczą postępującej militaryzacji regionu oraz kwestii niemilitarnych, w szczególności tranzytu surowców energetycznych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska. Współpraca regionalna jest jednak sukcesywnie realizowana i rozwijana głównie w ramach Komisji Helsińskiej, Rady Państw Morza Bałtyckiego, programu Partnerstwo dla Pokoju, organizacji gospodarczych, zrzeszających samorządy lokalne, a także w ramach działań służb ratownictwa morskiego.

---

<sup>34</sup> Oficjalny komunikat przywódców zebranych na szczycie NATO w Warszawie, pkt. 23.

## Słownik pojęć

- **Akweny o żywotnym znaczeniu dla państwa** (*areas of vital maritime importance*) – obszary morskie (oceaniczne) wraz z przyległymi wybrzeżami, na których utrzymanie pokoju, obowiązującego porządku prawnego i wysokich norm ochrony środowiska naturalnego, ma decydujące znaczenie dla ogółu żywotnych interesów państwa – ze względu na ich znaczenie dla bezpieczeństwa militarnego, żeglugi i infrastruktury morskiej, bądź występujące żywe i nieożywione zasoby.
- **Asymetryzacja bezpieczeństwa** (*asymmetrization of security*) – proces wzrostu znaczenia niesymetrycznych relacji między różnorodnymi (o różnym charakterze i różnych potencjałach) podmiotami w środowisku bezpieczeństwa oraz stosowania niesymetrycznych metod w procesach (operacjach) bezpieczeństwa.
- **Bezpieczeństwo morskie** (*maritime safety*) – przeciwstawianie się lub minimalizowanie subiektywnie ocenianych zagrożeń i wyzwań odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich, które są efektem technicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się warunki hydrometeorologiczne. W Polsce sprawy bezpieczeństwa morskiego regulowane są przez ustawę z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2011, Nr 228, poz. 1368).
- **Bezpieczeństwo morskie państwa** (*maritime security*) – ochrona terytorium lądowego i morskiego państwa, infrastruktury, gospodarki, środowiska i zasobów ludzkich przed wyzwaniami i zagrożeniami pochodzącymi z kierunku morskiego. Obejmuje ono również egzekwowanie obowiązujących postanowień prawa krajowego i międzynarodowego oraz zapewnienie integralności terytorialnej państwa. Stwarza warunki zapewniające wykorzystywanie akwenów uznanych dla państwa za żywotne, zgodnie z jego wolą i interesem narodowym.
- **Bezpieczeństwo na morzu** (*maritime security and safety*) – nadrzędny termin określający łącznie bezpieczeństwo morskie i bezpieczeństwo morskie państwa. Oznacza stan na Wszechoceanie, na którym efektywnie egzekwowane jest prawo międzynarodowe i prawo krajowe, gwarantowana jest wolność żeglugi oraz skutecznie chronieni są obywatele, infrastruktura, transport, środowisko i zasoby morskie.
- **Bezpieczeństwo narodowe** (*national security*) – taki rodzaj bezpieczeństwa, którego podmiotem jest naród zorganizowany w państwo. Bezpieczeństwo narodowe jest naczelną misją narodową całego społeczeństwa i jego organizacji państwowej, polegającą na stałej realizacji dwóch współzależnych funkcji, pierwszej – podstawowej: ochrony i obrony wartości i interesów narodowych przed istniejącymi lub potencjalnymi zagrożeniami, zapewniającej warunki konieczne dla realizacji drugiej funkcji: tworzenia wewnętrznych i zewnętrznych warunków dla swobodnego rozwoju i sprostania wyzwaniom, jakie niesie dla narodu zmienność, nieprzewidywalność i postęp cywilizacyjny.
- **Cele strategiczne państwa w dziedzinie bezpieczeństwa** (*national security strategic objectives*) – zoperacjonalizowane interesy narodowe, czyli – wynikające z dezagregacji poszczególnych interesów narodowych dokonanej w kontekście konkretnych (obecnych i przewidywanych) strategicznych warunków bezpieczeństwa oraz potrzeb i możliwości (potencjału strategicznego państwa) – pożądane z punktu widzenia tych interesów przyszłościowe stany, zjawiska i procesy w sferze bezpieczeństwa; w odróżnieniu od interesów narodowych, które są kategorią względnie trwałą, cele strategiczne odnoszą się do konkretnych warunków w danym okresie historycznym istnienia podmiotu; osiągnane są poprzez prowadzenie polityki bezpieczeństwa.

- **Dyplomacja morska** (*naval diplomacy – diplomacy at sea*) – prowadzenie polityki zagranicznej (międzynarodowej) z wykorzystaniem okrętów, poprzez operacje wojskowe prowadzone poniżej progu wojny, celem realizacji interesów narodowych. Dyplomacja morska obejmuje bardzo szerokie spektrum działań, które lokują się pomiędzy prowadzeniem klasycznej polityki a wojną. Działania te mogą mieć charakter niesiłowowy (pomoc humanitarna, współpraca cywilno-wojskowa, wysunięta obecność czy wizyty w portach) lub wykorzystywać siłę w ograniczonym zakresie (operacje wsparcia pokoju, morskie operacje blokadowe czy wymuszanie).
- **Działania antyterrorystyczne** (*anti-terrorist operations*) – należy przez to rozumieć **defensywne i odstrasżające** działania sił bezpieczeństwa państwa oraz cywilnych służb oraz agencji ochrony polegające na redukcji wrażliwości osób i mienia na akty terroru (zdarzenia o charakterze terrorystycznym) poprzez ograniczoną reakcję na takie zdarzenia oraz doprowadzenie do ich powstrzymania.
- **Działania kontrterrorystyczne** (*counter-terrorist operations*) – należy przez to rozumieć wszelkie działania **ofensywne** podejmowane w celu neutralizacji terroryzmu przed i po zdarzeniach o charakterze terrorystycznym.
- **Dzielność morska okrętu** (*seakeeping*) – zdolność okrętu do bezpiecznego pływania oraz użycia uzbrojenia i środków technicznych w trudnych warunkach hydrometeorologicznych. Charakteryzuje się właściwościami morskimi okrętu, takimi jak: stateczność okrętu, która określa dopuszczalny stan morza, przy jakim okręt może bezpiecznie pływać i wykorzystać swoje główne uzbrojenie. Ponadto do właściwości morskich okrętu zalicza się pływalność, niezatapialność, dopuszczalne przechyły i trymy oraz inne. Dzielną morską okrętu charakteryzuje stopień niezależności jego działań bojowych od warunków pogodowych.
- **Fregata wielozadaniowa** (*multipurpose frigate*) – podstawowa a zarazem najmniejsza klasa okrętów bojowych NATO posiadająca zdolności do wykonywania zadań w trzech przestrzeniach: zwalczanie środków napadu powietrznego, zwalczanie jednostek/środków nawodnych i podwodnych (powietrze – woda – głęбина) i zdolna do zapewnienia obrony powietrznej obszaru oraz osłony innych elementów sił, np. korwetom, okrętom podwodnym, siłom przeciwminowym czy wojskom lądowym operującym w pasie przybrzeżnym. Związane jest to z koniecznością posiadania (1) odpowiedniego zapasu przestrzeni i mocy (instalacja odpowiednich sensorów i efektorów, stanowisk dowodzenia, zapas modernizacyjny), (2) minimalnej dzielności morskiej pozwalającej na użycie sensorów i efektorów przy wysokich stanach morza (tj. przez cały rok, niezależnie od warunków hydrometeorologicznych) oraz (3) warunków do bazowania śmigłowca pokładowego. Fregata wielozadaniowa ze śmigłowcem jest jednocześnie podstawową klasą okrętów w zespołach SNMG, które stanowią siły szybkiego reagowania NATO. Należy przyjąć, że dla wypełnienia wszystkich zadań przez fregatę i zachowania zapasu modernizacyjnego jej wyporność powinna wynosić ok. 4500–5000 t.
- **Gospodarka morska – przemysł morski** (*maritime economy – maritime industries*) – system działalności gospodarczej i jej skutków związany ze środowiskiem morskim, polegający na produkcji, przetwórstwie, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług oraz morskim planowaniu przestrzennym. Marynarka wojenna stanowi integralną część gospodarki morskiej, swoim autorytetem łącząc wszystkie części składowe gospodarki morskiej, ochraniając je oraz stymulując wysokie standardy oraz rozwój.
- **Immunitet okrętów i statków w służbie państwowej używanych do celów niehandlowych** (*immunities of warships and other government ships operated for non-commercial*

*purposes*) – wyłączenie okrętu (statku w służbie państwowej) spod kompetencji organów administracyjnych, sądowych i egzekucyjnych obcego państwa, wynikające z immunitetu państwa opartego na zasadzie suwerennej równości państw.

- **Interesy morskie** (*maritime interests*) – ogół stałych korzyści powiązanych z obszarami morskimi, jednoznacznie zdefiniowanych i realizowanych w sposób konsekwentny przez dane państwo bezpośrednio (np. działania marynarki wojennej, dyplomacja), jak też poprzez inne podmioty (np. przedsiębiorstwa) zainteresowane osiągnięciem tych korzyści. Są one kształtowane przez potrzeby, aspiracje i możliwości państwa.
- **Interesy morskie RP** (*Polish maritime interests*) – zespół uniwersalnych i narodowych interesów morskich, ogólnych i stałych celów oraz wartości z szeroko pojętego obszaru morskiego, na rzecz których w sposób konsekwentny i długookresowy działa system bezpieczeństwa narodowego RP przy wykorzystaniu całego dostępnego potencjału państwa. Interesy morskie RP są pochodną i rozwinięciem interesów narodowych w dziedzinie bezpieczeństwa.
- **Koalicja** (*coalition*) – porozumienie między dwoma lub większą liczbą państw w celu przeprowadzenia wspólnej operacji.
- **Lokalne panowanie na morzu** (*local/littoral sea control*) – zdolność do kontrolowania trzech głównych wymiarów morskiego teatru działań wojennych (powietrze – woda – głębina) oraz w cyberprzestrzeni, mająca na celu umożliwienie swobody manewru sił własnych i sojuszniczych. Sformułowanie „lokalne panowanie” odnosi się do jego ograniczonego wymiaru w sensie geograficznym oraz czasowym. Głównym celem lokalnego panowania na morzu na bałtyckim teatrze działań wojennych jest przeciwstawienie się zdolnościom antydostępowym A2/AD do czasu wejścia morskich sił sojuszniczych w rejon działania, uniemożliwiając przeciwnikowi osiągnięcie głównego strategicznego celu. Krytycznym czynnikiem jest tu nie tyle osiągnięcie panowania w powietrzu przez siły własne, co uniemożliwienie osiągnięcia tego celu potencjalnemu przeciwnikowi. Wymaga to posiadania jednostek pływających zdolnych do ciągłego zapewnienia obrony powietrznej obszaru (*Area Air Defence*) zdolnych do atakowania nosicieli rakiet. Niezbędnym warunkiem całkowitego przełamania zdolności A2/AD potencjalnego przeciwnika jest porażenie łańcucha zdolności dowodzenia, rozpoznania i wskazywania celów (C4ISR). Aby to osiągnąć wymagane jest współdziałanie w wymiarze narodowym połączonym i sojuszniczym oraz wykorzystanie zdolności do rażenia dalekiego zasięgu (np. systemów jak NSM, JA-ASM, JAASMER).
- **Obszary morskie** (*maritime zones*) – przestrzeń, na którą składają się morskie wody wewnętrzne, wody terytorialne, wody archipelagowe, strefa przyległa, wyłączna strefa ekonomiczna, szelf kontynentalny oraz morze otwarte (pełne) i obszar (dno mórz i oceanów znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwowej). Obszary morskie określone zostały w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay 10 grudnia 1982 r., ratyfikowanej przez Polskę 6 listopada 1998 r. Status prawny polskich obszarów morskich określa *Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz.U. 2013, poz. 934 z późn. zm.).
- **Okręt wojenny** (*warship*) – okręt należący do sił zbrojnych państwa, noszący zewnętrzne znaki wyróżniające okręty posiadające przynależność tego państwa, dowodzony przez oficera marynarki pozostającego w służbie tego państwa i którego nazwisko znajduje się na liście oficerów lub w równorzędnym dokumencie, z załogą podlegającą normalnej dyscyplinie wojskowej. **Każdy okręt wojenny jest tymczasowym organem zewnętrznym państwa w stosunkach zagranicznych.**

- **Operacje ekspedycyjne** (*expeditionary operations*) – operacje wojskowe, które mogą być podjęte w krótkim czasie, składające się z wysuniętych, samodzielnych sił, w tym sił szybkiego reagowania, przygotowanych w celu osiągnięcia jasno określonego celu w obcym państwie.
- **Planowanie ewentualnościowe** (*contingency planning*) – proces przygotowania, z odpowiednim wyprzedzeniem, kierunkowych (ogólnych, ramowych) planów działania na ewentualność pojawienia się określonych rodzajów zagrożeń w przyszłości.
- **Podmiot bezpieczeństwa** (*security party*) – każdy celowo działający podmiot (indywidualny lub zbiorowy), rozpatrywany z punktu widzenia jego bezpieczeństwa. W odniesieniu do bezpieczeństwa rozpatrywanego z perspektywy politycznej podstawowymi rodzajami podmiotów bezpieczeństwa są państwa (narody zorganizowane w państwa), jednostki organizacyjne państw (np. stany, kraje federacyjne, województwa, jednostki samorządowe) oraz organizacje międzynarodowe (międzypaństwowe, a także – ostatnio coraz istotniejsze – struktury niepaństwowe: np. transnarodowe korporacje biznesowe, organizacje terrorystyczne lub przestępcze).
- **Poziom ambicji państwa** (*level of ambition of a state*) – liczba, skala i charakter działań, które państwo chce i może, a także w świetle zobowiązań sojuszniczych powinno być w stanie przeprowadzić z wykorzystaniem sił zbrojnych.
- **Rejony potencjalnych działań** (*primary deployment area*) – akweny morskie, na których, ze względu na: żywotne interesy państwa, zobowiązania sojusznicze lub koalicyjne oraz aspiracje (polityczne, militarne lub gospodarcze) państwa, występuje największe prawdopodobieństwo działań sił morskich.
- **Ryzyko w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa** (*risks in maritime security*) – termin odnosi się do skutków wywoływanych przez dane zdarzenie lub akt (zagrożenie) oraz prawdopodobieństwa jego wystąpienia, co z kolei wpływa na poziom bezpieczeństwa morskiego państwa lub realizację określonych interesów morskich.
- **Siły morskie** (*maritime forces*) – ogół posiadanych przez państwo środków do prowadzenia polityki na morzu. W ich skład wchodzi: Marynarka Wojenna RP wraz ze służbą hydrograficzną, morskie jednostki działań specjalnych, Straż Graniczna (poprzez Morski Oddział Straży Granicznej i jednostkę odpowiedzialną za nadzór granicy morskiej z powietrza), terenowe organy administracji morskiej, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Służba Celna, Policja wodna (morska). Służby morskie uzupełniają inne podmioty funkcjonujące w obszarze bezpieczeństwa morskiego państwa, w tym podmioty wchodzące w skład szkolnictwa wojskowego, organizacje naukowe, centra szkoleniowe i żeglarskie.
- **Sojusz** (*alliance*) – układ między dwoma lub większą liczbą państw celem osiągania szerokiego spektrum długoterminowych interesów w zakresie bezpieczeństwa (narodowego), które jednocześnie wzmacniają wspólne interesy sojuszników.
- **Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP** (*Poland's Strategic Concept for Maritime Security*) – dokument koncepcyjny i rekomendacyjny, który uwzględniając zapisy Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP, zintegrowanych strategii rozwojowych oraz strategii w zakresie bezpieczeństwa morskiego UE i NATO, określa w jaki sposób polskie siły morskie powinny być rozwijane i wykorzystywane do osiągnięcia celów związanych z bezpieczeństwem morskim państwa – w wymiarze narodowym, sojuszniczym i koalicyjnym. Dokument stanowi punkt wyjścia i podwalinę koncepcyjną do prowadzenia i skoordynowania dalszych prac na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego Polski.
- **Strategiczne środowisko bezpieczeństwa** (*strategic security environment*) – obszar geopolityczny, na którym dzieją się procesy (zdarzenia) najistotniejsze dla bezpieczeństwa

państwa (regionu, sojuszu, itd.), opisywany przez zewnętrzne i wewnętrzne czynniki warunkujące realizację interesów w dziedzinie bezpieczeństwa oraz osiąganie celów strategicznych. Tymi czynnikami są wyzwania, szanse, ryzyko i zagrożenia.

- **System bezpieczeństwa narodowego (*national security system*)** – całość sił (podmiotów), środków i zasobów przeznaczonych przez państwo do realizacji zadań w dziedzinie bezpieczeństwa, odpowiednio do tych zadań zorganizowana (w podsystemy i ogniwa), utrzymywana i przygotowywana. Składa się z podsystemu (systemu) kierowania i szeregu podsystemów (systemów) wykonawczych.
- **Szansy bezpieczeństwa (*security opportunities*)** – niezależne od woli podmiotu okoliczności (zjawiska i procesy w środowisku bezpieczeństwa) sprzyjające realizacji interesów oraz osiągnięciu celów podmiotu w dziedzinie bezpieczeństwa.
- **Szansy dla bezpieczeństwa morskiego państwa (*maritime security opportunities*)** – niezależne od woli podmiotu okoliczności (zjawiska i procesy w środowisku bezpieczeństwa) sprzyjające realizacji interesów oraz osiągnięciu celów podmiotu w obszarze bezpieczeństwa morskiego.
- **Środowisko bezpieczeństwa (*security environment*)** – zewnętrzne i wewnętrzne, militarne i niemilitarne (cywilne) warunki bezpieczeństwa (warunki realizacji interesów danego podmiotu w dziedzinie bezpieczeństwa i osiągnięcia ustalonych przezeń celów w tym zakresie), charakteryzowane przy pomocy takich kategorii, jak: wyzwania, szanse, ryzyko oraz zagrożenia.
- **Środowisko bezpieczeństwa morskiego państwa (*maritime security environment*)** – ogół warunków funkcjonowania danego podmiotu w obszarze bezpieczeństwa morskiego charakteryzowany przez wyzwania, szanse, ryzyko oraz zagrożenia.
- **Świadomość o sytuacji w przestrzeni morskiej (*Maritime Situational Awareness – MSA* albo *Maritime Domain Awareness – MDA*)** – skuteczne zrozumienie jakiegokolwiek aktywności związanej ze środowiskiem morskim (przestrzenią), która może wpłynąć na bezpieczeństwo na morzu, gospodarkę czy środowisko.
- **Tożsamość morską (*maritime identity*)** – okazywanie innym jednostkom, grupom społecznym i samemu sobie identyfikacji (utożsamiania się) z morskimi elementami rzeczywistości społecznej, ujmowanymi w kategoriach psychologicznych, socjologicznych i kulturowych, kształtowanych przez środowisko (tu: nadmorskie położenie państwa), w której zachodzi socjalizacja jednostki.
- **UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*)** – Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 r.
- **Wiarygodność sojusznicza (*credibility as an ally*)** – oparta na determinacji politycznej, spójności deklarowanych wartości z podejmowanymi działaniami i konsekwentnie rozwijanym potencjale militarnym zdolność danego sojusznika do stałej i przewidywalnej realizacji zobowiązań wynikających z przyjętych obowiązków członka Sojuszu, skutkująca jednocześnie wzmocnieniem więzi i pewnością reakcji sojuszników w razie konieczności udzielenia pomocy temu sojusznikowi (realizacja art. 5 traktatu waszyngtońskiego).
- **Wojna hybrydowa (*hybrid warfare*)** – wojna łącząca w sobie jednocześnie różne możliwe środki i metody przemocy, w tym zwłaszcza zbrojne działania regularne i nieregularne, operacje w cyberprzestrzeni oraz działania ekonomiczne, psychologiczne, kampanie informacyjne (propaganda), itp.
- **Wysunięta obecność (*forward presence*)** – czasowe utrzymywanie sił morskich poza rejonem bałtyckim dla realizacji zadań narodowych i sojuszniczych (zabezpieczenia warunków realizacji interesów morskich, zapewnienia pokoju i porządku prawnego), sprawdzenie

nia i rozwijania zdolności w tym zakresie, podnoszenia poziomu ich interoperacyjności, ugruntowania pewności reakcji w sytuacji zagrożenia, demonstracji woli i ambicji narodowych, odstraszenia potencjalnych adwersarzy, utrzymywania spójności sojuszy oraz budowania więzi z Polonią i Polakami za granicą.

- **Wyzwania bezpieczeństwa** (*security challenges*) – sytuacje problemowe w dziedzinie bezpieczeństwa generujące dylematy decyzyjne, przed jakimi stoi podmiot w rozstrzyganiu spraw bezpieczeństwa.
- **Wyzwania dla bezpieczeństwa morskiego państwa** (*maritime security challenges*) – sytuacje problemowe, stwarzane przez ryzyko i szanse, generujące dylematy decyzyjne, przed jakimi stoi podmiot w rozstrzyganiu spraw w obszarze bezpieczeństwa morskiego.
- **Zagrożenia (operacje) aterytorialne** (*non-territorial threats/operations*) – zagrożenia (operacje) o charakterze nagłym, niespodziewanym, selektywnym, o ograniczonej skali, które nie wiążą się z zamiarem opanowania terytorium zaatakowanego państwa, a jedynie z zadaniem strat dla wymuszenia pożądanych przez agresora zachowań politycznych.
- **Zagrożenia bezpieczeństwa** (*security threats*) – pośrednie lub bezpośrednie destrukcyjne oddziaływania na podmiot. Najbardziej klasyczny czynnik środowiska bezpieczeństwa; różni się zagrożenia potencjalne i realne; subiektywne i obiektywne; zewnętrzne i wewnętrzne; militarne i niemilitarne; kryzysowe i wojenne; intencjonalne i przypadkowe (losowe).
- **Zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego państwa** (*maritime security threats*) – bezpośrednie lub pośrednie zakłócające lub destrukcyjne oddziaływanie na podmiot w obszarze bezpieczeństwa morskiego.
- **Zdolności przeciwzaskoczeniowe** (*response capabilities in rapidly developing situations*) – zdolności systemu bezpieczeństwa narodowego do przeciwdziałania (unikania, przeciwstawiania się) nagłym, niespodziewanym atakom różnego rodzaju. Polska, jako państwo graniczne NATO i UE jest szczególnie narażona na zagrożenia o charakterze nagłym, niespodziewanym, selektywnym, o ograniczonej skali – czyli takie, które nie wymagają dłuższych i zauważalnych przygotowań, a jednocześnie mogą być skutecznym środkiem szantażu i wywierania presji polityczno-strategicznej. Takie zagrożenia niekoniecznie muszą się wiązać z zamiarem opanowania terytorium; z tego względu stwarzają tzw. sytuacje trudnokonsensusowe. Polska powinna posiadać pełne spektrum narodowych zdolności do przeciwstawiania się właśnie tego typu zagrożeniom (głównie: wywiad i rozpoznanie; obrona powietrzna, w tym przeciwrakietowa; mobilność wojsk, zwłaszcza śmigłowcowa).
- **Zrównoważone siły morskie** (*balanced maritime forces*) – takie siły morskie, które posiadany potencjałem są w stanie efektywnie realizować wszystkie zadania wynikające z polityki państwa na tych akwenach, które uznane zostały za akweny o szczególnym znaczeniu dla realizacji interesów narodowych i bezpieczeństwa państwa.

## Wykaz skrótów i skrótowców

A2/AD	Anti-Access/Area Denial ( <i>zdolności przeciwdostępowe</i> )
BBN	Biuro Bezpieczeństwa Narodowego
BHP	Bezpieczeństwo i Higiena Pracy
BL MW	Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej
BSP	Bezzałogowy System Powietrzny
C4ISR	Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance ( <i>dowodzenie, kontrola, łączność, komputery, wywiad, obserwacja i rozpoznanie</i> )
CMF	Combined Maritime Forces ( <i>Wielonarodowe Siły Morskie</i> )
COM-DKM	Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego
CSGs	Carrier Strike Groups ( <i>lotniskowcowe grupy uderzeniowe</i> )
Dz.U.	Dziennik Ustaw
EEZ	Exclusive Economic Zone ( <i>wyłączna strefa ekonomiczna</i> )
EKD	Europejska Klasyfikacja Działalności
FO	Flotylla Okrętów
FOW	Flotylla Obrony Wybrzeża
FRONTEX	European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union ( <i>Europejska Agencja Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach Państw Członkowskich Unii Europejskiej</i> )
GFP	Global Firepower ( <i>Światowy ranking potencjału militarnego</i> )
GIWA (ONZ)	Global International Waters Assessment ( <i>Globalna Ocena Wód Międzynarodowych</i> )
HELCOM	Helsinki Commission – Baltic Marine Environment Protection Commission ( <i>Komisja Helsińska – Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku</i> )
HNS	Host Nation Support ( <i>wsparcie przez Państwo-Gospodarza</i> )
IMINT	Imagery Intelligence ( <i>wywiad ze źródeł obrazowych</i> )
IMW	Inspektorat Marynarki Wojennej
JW	jednostka wojskowa
LAM	Land-Attack Missile ( <i>rakiety do atakowania celów naziemnych</i> )
LNG	Liquefied Natural Gas ( <i>skroplony gaz ziemny</i> )
LNSU	Lekkie Nawodne Siły Uderzeniowe
MCM / OPM	Mine Countermeasures ( <i>obrona przeciwminowa</i> )
MDA	Maritime Domain Awareness ( <i>Świadomość Sytuacji w Przestrzeni Morskiej</i> )
MGMiŻŚ	Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
MJR	Morska Jednostka Raketowa
MON	Ministerstwo Obrony Narodowej
MO SG	Morski Oddział Straży Granicznej
MSA	Maritime Situational Awareness ( <i>Morska Świadomość Sytuacyjna</i> )
MSZ	Ministerstwo Spraw Zagranicznych
MW RP	Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej
NATO	North Atlantic Treaty Organization ( <i>Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego</i> )
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych
OP	okręt podwodny
OPL	obrona przeciwlotnicza
PKB	Produkt Krajowy Brutto



PRL	Polska Rzeczpospolita Ludowa
RADINT	Radar Intelligence ( <i>wywiad, rozpoznanie radioelektroniczne</i> )
RFN	Republika Federalna Niemiec
ROE	Rules of Engagement ( <i>zasady użycia siły</i> )
RSZ	rodzaj(e) sił zbrojnych
SAGs	Surface Action Groups ( <i>Zespoły Zadaniowe Sił Nawodnych</i> )
SAR	Search and Rescue ( <i>Służba Poszukiwania i Ratownictwa</i> )
SG	Straż Graniczna
SIGINT	Signals Intelligence ( <i>wywiad elektroniczny</i> )
SKBM RP	Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej
SM RP	Siły Morskie Rzeczypospolitej Polskiej
SNMCMG	Standing NATO Mine Countermeasures Group ( <i>Stały Zespół Sił Obrony Przeciwminowej NATO</i> )
SNMG	Standing NATO Maritime Group ( <i>Stały Zespół Okrętów NATO</i> )
SP	Siły Powietrzne
SRR	Search and Rescue Region ( <i>Strefa Odpowiedzialności SAR – Służby Poszukiwania i Ratownictwa</i> )
SSR	Statek w służbie rządowej
STANAG	Standardization Agreement ( <i>Porozumienie Standaryzacyjne</i> )
UE	Unia Europejska (European Union – EU)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea ( <i>Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza</i> )
VBSS	Visit, Board, Search, Seizure ( <i>wizyta, wejście na pokład, przeszukanie, zajęcie – działania kontrolno-abordażowe wobec statków, element działań taktycznych w ramach morskiej operacji blokadowej</i> )
WS	Wojska Specjalne
WSE	Wyłączna Strefa Ekonomiczna
ZG KG SG	Zarząd Graniczny Komendy Głównej Straży Granicznej
ZK	zarządzanie kryzysowe
ZOP	zwalczanie okrętów podwodnych
ZSRN	Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru

ISBN 978-83-60846-28-5