

dr Adam Krampichowski
Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Wydział Humanistyczny
a.krampichowski@op.pl

ROLA MARYNARKI WOJENNEJ W ZWALCZANIU ZAGROŻEŃ ASYMETRYCZNYCH

THE ROLE OF THE NAVY IN FIGHTING ASYMMETRIC THREATS

Streszczenie: W artykule opisano podstawowe zadania Marynarki Wojennej podczas kryzysu i wojny oraz genezę terroryzmu morskiego, a także szanse na rozwój sił morskich, uwzględniono również uwarunkowania gospodarcze i ekonomiczne.

Słowa kluczowe: Marynarka Wojenna, NATO, UE, gospodarka, terroryzm.

Summary: The article describes the basic tasks of the Navy during the crisis and war, as well as the genesis of maritime terrorism, as well as the chances for the development of naval forces, as well as economic and economic conditions.

Keywords: Polish Navy, NATO, EU, economy, terrorism.

Wstęp

Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzą w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jeżeli wymagają tego potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, to na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym mogą być ustanawiane strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa. Wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego. Marynarka Wojenna jest jednym z pięciu rodzajów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, obok Wojsk Lądowych, Sił Powietrznych, Wojsk Specjalnych, oraz Wojsk Obrony Terytorialnej. Zgodnie ze Strategią Obronności RP, Marynarka Wojenna przeznaczona jest do obrony interesów państwa na polskich obszarach morskich, morskiej obrony wybrzeża oraz udziału w lądowej obronie wybrzeża we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych, w ramach strategicznej operacji obronnej. Zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi Marynarka Wojenna utrzymuje zdolności do realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa zarówno w obszarze Morza Bałtyckiego jak i poza nim. Podstawowym zadaniem Marynarki Wojennej jest obrona i utrzymanie morskich linii komunikacyjnych państwa podczas kryzysu i wojny oraz niedopuszczenie do blokady morskiej kraju. W czasie pokoju Marynarka

Wojenna wspiera działania Straży Granicznej w obszarze morskich wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej w ramach dostosowania sił morskich Rzeczypospolitej Polskiej do wymagań sojuszniczych. Marynarka Wojenna dysponuje jednostkami zapewniającymi aktywny udział w projekcji sił połączonych NATO i UE. Trzon struktury Marynarki Wojennej tworzą flotylle okrętów, Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej, a także brzegowe jednostki wsparcia i zabezpieczenia działań oraz ośrodki szkolne. Analizując problematykę obecnego wymiaru bezpieczeństwa na akwenach morskich, warto zastanowić się czym jest samo wspomniane już bezpieczeństwo morskie państwa. Istnieją różne definicje tego terminu. Analizując różne z nich możemy przyjąć iż „bezpieczeństwo morskie” to subiektywna, sumaryczna ocena poziomu zagrożeń odnosząca się do działalności ludzkiej na akwenach morskich. Bezpieczeństwem określamy najczęściej stan wolny od zagrożeń. Jest wynikiem tak proceduralnej, technologicznej, jak i osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się występujące warunki hydrometeorologiczne. Składa się między innymi z takich członów jak: bezpieczeństwo życia i mienia, środowiska naturalnego, bezpieczeństwo nawigacyjne oraz pozyskiwania zasobów naturalnych. Należy przy tym pamiętać, że bezpieczeństwo jest nie tylko naczelną potrzebą człowieka, ale także podstawowa potrzebą państw i systemów międzynarodowych, więc w zależności z czyjego punktu widzenia rozpatrywać będziemy ten termin, może mieć on różne priorytety. Dzisiejsze bezpieczeństwo morskie porównałbym do przepisów BHP, których podstawowym celem jest bezpieczne i higieniczne wykonywanie pracy oraz kształtowanie odpowiednich do niej warunków. Jego brak wprowadza poczucie zagrożenia i niepokój.

Warunkiem realizacji przez Marynarkę Wojenną pełnego spektrum zadań zdefiniowanych w Strategii Bezpieczeństwa Narodowego (pkt.106) jest posiadanie zdolności operacyjnych we wszystkich wymienionych obszarach: zdolność do dowodzenia; zdolność do rozpoznania; zdolność do rażenia; zdolność do przetrwania i ochrony wojsk; zdolność do przerzutu i mobilności; zdolność do wsparcia działań; zdolność do wsparcia układu pozamilitarnego w sytuacjach kryzysowych.

Współczesny terroryzm

Ataki terrorystyczne na morzu, lub wymierzone w porty morskie stanowią około 2% ogółu ataków terrorystycznych z ostatnich 30 lat, nie są jedynie zjawiskiem marginalnym. Ich zasięg oraz międzynarodowy wydzźwięk przyciągają zainteresowanie coraz to nowych grup terrorystycznych, chcących zmanifestować w jak najbardziej spektakularny sposób swoje żądania, bądź idee. Historia terroryzmu morskiego wskazuje na przypadek porwania dla okupu w roku 75 p.n.e., kiedy to został zaatakowany statek Juliusza Cezara. Piraci widząc młodego, silnego mężczyznę, zażądali 20 talentów okupu, na co młody władca roześmiał się sugerując, że powinni zażądać co najmniej 50 talentów, po oswobodzeniu Cezara. Porywacze zostali straceni przez ukrzyżowanie.

Współczesny terroryzm morski rozpoczął się w dniu 22 stycznia 1961 roku kiedy przeprowadzono atak na liniowiec pasażerski „Santa Maria” u wybrzeży Brazylii, gdy

siedemdziesięciu portugalskich rebeliantów, porwało sześciuset pasażerów oraz trzystu członków załogi. Chciano w ten sposób zwrócić uwagę świata na trwającą trzydzieści dziewięć lat portugalską dyktaturę Antonio de Salazara¹. Dziś ten akt przemocy zaliczany jest do tzw. „miękkiego terroryzmu”, czyli próby zwrócenia uwagi świata na problem, bez okupienia jej krwawą ofiarą.

Ataki terrorystyczne przeprowadzane na morzu dzielimy na trzy grupy: ataki na pełnym morzu, ataki samobójcze, ataki podwodne.

W światowym bilansie energetycznym znaczące miejsce zajmuje ropa i gaz ziemny. Przez całe dziesięciolecia duża jego ilość była importowana z Rosji (wcześniej Związku Radzieckiego). Brak dostaw ropy i gazu oznacza przerwę w produkcji, bez których takie gałęzie przemysłu, jak transport samochodowy, morski, kolejowy i lotniczy oraz energetyczny nie są w stanie funkcjonować, a więc również zagrożony jest harmonijny rozwój państw dotkniętych brakiem dostaw ropy naftowej lub jej produktów. Transport w Regionie Bałtyckim ma i będzie miał charakter morski – zarówno w ruchu pasażerskim, jak i w transporcie towarów, a porty stanowią kluczowe czynniki w tym systemie (Rokiciński, 2006, s. 119). W zakresie transportu morskimi drogami wodnymi, kwestie przewozu towarów niebezpiecznych, regulują wewnętrzne rozporządzenia poszczególnych krajów oraz konwencje międzynarodowe, które były ratyfikowane również przez Polskę. Należy do nich m.in. Konwencja MARPOL 73/78 – Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki, Kodeks IMDG – Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), stanowiący załącznik do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), Kodeks IBC – Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem. Ogółem na morzach i oceanach przewozi się ok. 80% światowego zapotrzebowania na ropę (Skarżyński, 2006). Należy wspomnieć, że zarówno ropa naftowa, jak i wszelkie produkty naftowe są ładunkami niezwykle niebezpiecznymi i szkodliwymi zarówno dla ludzi, jak i środowiska naturalnego. Dlatego jakakolwiek katastrofa morska z udziałem zbiornikowca przewożącego ropę i jej pochodne jest nieobliczalna w skutkach.

Polska gospodarka morska

Gospodarkę morską tworzy sektor gospodarki narodowej na którą składają się firmy, przedsiębiorstwa, instytucje oraz placówki o charakterze morskim, które są ze sobą powiązane zarówno poprzez transport, żeglugę i porty morskie oraz morski handel zagraniczny. Sektory te mają zasadniczy wpływ na rozwój całej branży gospodarki morskiej. Rozwój ten powinien jednocześnie odbywać się wraz z poszanowaniem zasad społecznej gospodarki rynkowej zgodnej z najważniejszym polskim aktem prawnym, czyli Konstytucją RP, z bezpośrednim zaangażowaniem się państwa w działalność gospodarki morskiej oraz z odpowiednim wykorzystaniem środków i możliwości, które daje nam

¹ António de Oliveira Salazar (urodzony 28 kwietnia 1889 r., zmarł 27 lipca 1970 r.) – portugalski polityk, profesor ekonomii. sprawował władzę dyktatorską.

Unia Europejska. Priorytetem w działaniach, które powinny być podejmowane, będą wszelkie działania zmierzające do stworzenia warunków możliwości wzrostu, dla wiodących podmiotów gospodarki morskiej. Uzyskanie podstawowego założonego celu tej strategii powinno zawierać w szczególności rozbudowę portów morskich jako węzłów infrastruktury transportowej i logistycznej kraju, a z tym związane jest zwiększenie bazy materialnej i różnych form turystyki morskiej. Porty morskie Morza Bałtyckiego pełnią rolę regionalną w systemie przewozowym zarówno ładunków, jak i osób, w związku z czym powinny mieć one wspólną reprezentację lokalną oraz centralną. Podstawą skutecznej aktywności gospodarki morskiej jest operatywny system transportu, który łączy zarazem przedsiębiorstwa i porty morskie (Zielaskiewicz, 2010, s. 21). Stymulowanie wzrostu gospodarczego w Polsce, a w tym i gospodarki morskiej wymaga spojrzenia na gospodarkę w sposób kompleksowy. Próba ingerencji prawnej, decyzyjnej, czy organizacyjnej wraz z zrozumieniem wzajemnych zależności pomiędzy nimi może przynieść pozytywne skutki. Wzrost klastra² gospodarki morskiej uzależniony jest od polityki finansowej i celnej państwa, dzięki którym mogą zaistnieć warunki opłacalności budowy lub zakupu różnych inwestycji w portach. Czynnikiemami decydującymi o obrocie towarowym w portach polskich, chroniącymi interesy naszej gospodarki morskiej są zadania przeznaczone dla dyplomacji zarówno w aspekcie krajowym, jak i zagranicznym (Polityka Morska R.P., 2015). Strategia rozwoju portów morskich powinna być wspierana przez różne programy pomocowe Unii Europejskiej. Głównym priorytetem jest przedstawienie możliwości i perspektyw rozwoju wybranych sektorów narodowej gospodarki morskiej w określonym czasie przy wsparciu finansowym ze środków unijnych oraz dzięki wykorzystaniu bardzo korzystnego położenia geograficznego Polski nad Morzem Bałtyckim. W 2013 roku przyjęto (Rozporządzenie UE nr.1316/2013) „Łącząc Europę”, które ma na celu realizację inwestycji poprawiających sieć transportową w latach 2014-2020. Zagrożenia występujące w polskiej strefie to: powodzie wywołane sztormowym spiętrzeniem wody w rzekach, skażenia chemiczne powodowane bojowymi środkami trującymi, uwalniającymi się z dna morza oraz lub katastrofy lub zatonięcia statków (chemikaliowców), oblodzenie instalacji portowych i zamarznięcia ujścia rzek oraz akwenów portowych powodowane przez silne mrozy, (które jednak nie występują corocznie), uszkodzenia infrastruktury brzegowej i ubytki brzegu powodowane przez czynniki niszczące, towarzyszące huraganom, katastrofy budowlane i osuwiska klifowego wybrzeża, powodowane podmywaniem skarpy brzegowej, zniszczenia infrastruktury portowej, także statków z niebezpiecznymi ładunkami przez działania terrorystów, skażenia radiacyjne powstałe wskutek awarii elektrowni atomowych.

² Klaster przemysłowy (ang. *industrial cluster*) – skoncentrowana przestrzennie (geograficznie) grupa przedsiębiorstw pochodzących z tego samego lub pokrewnych sektorów, a także instytucji i organizacji, powiązanych ze sobą siecią pionowych i poziomych zależności, konkurujących i współpracujących ze sobą.

Marynarka Wojenna – szanse na rozwój

Doktryna obronna definiuje marynarkę wojenną jako jeden z trzech rodzajów sił zbrojnych (M.P.1990, s. 6), określając ją jako „przygotowaną do udziału w operacjach obronnych na Morzu Bałtyckim, szczególnie do ochrony i obrony polskiego obszaru morskiego, a także wspierania wojsk lądowych w obronie wybrzeża morskiego Rzeczypospolitej Polskiej”. Po zakończeniu zimnej wojny, Rzeczpospolita Polska znalazła się w nowej sytuacji geopolitycznej. Na początku lat 90. XX wieku nie ustalono jednolitego kierunku realizacji polityki bezpieczeństwa i obronności państwa. Polska znalazła się w szarej strefie bezpieczeństwa, od 1 VII 1991 roku strategicznie niezagospodarowanej w związku z upadkiem Układu Warszawskiego. Doktryna wspomina również o sposobie osiągnięcia zdolności bojowej marynarki wojennej, realizowanej przez wyposażenie w okręty i odpowiednie szkolenie. Zawężenie zadań z zakresu obronności państwa do akwenu Morza Bałtyckiego na początku lat 90. było uzasadnione w wyniku niepewności co do przyszłości rozwoju polskiej polityki bezpieczeństwa i obronności. Polityka Bezpieczeństwa (Strategia Obronna R.P.,1992) identyfikuje marynarkę wojenną jako jeden z trzech rodzajów sił zbrojnych, przeznaczonych do obrony morskiej granicy państwa, ochrony żeglugi i interesów gospodarczych na polskich obszarach morskich oraz ochrony wybrzeża przy współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych. Strategia Obronna RP jako pierwszy dokument o randze strategii obronnej podkreśla istnienie interesów gospodarczych na Morzu Bałtyckim, podkreślając konieczność ochrony żeglugi. Choć w 1992 roku Rzeczpospolita nadal nie określiła dominującego kierunku rozwoju polityki bezpieczeństwa i obronności, podtrzymano konieczność działania na Morzu Bałtyckim. W Strategii Obronności R.P. z 2009 roku wymienia się marynarkę wojenną, jako jeden z 4 rodzajów sił zbrojnych, przeznaczony do obrony interesów państwa na obszarach morskich, morskiej obrony wybrzeża oraz współdziałania z innymi rodzajami sił zbrojnych w lądowej ochronie wybrzeża. Należy podkreślić, że strategia określa Marynarkę Wojenną jako rodzaj sił zbrojnych zdolny nie tylko do ochrony interesów gospodarczych związanych z Morzem Bałtyckim, ale także gotowy do działania poza akwenem bałtyckim, gdzie w kontekście przewidywanych zagrożeń, Strategia Obronności RP z 2009 wymienia blokadę morską i przerwanie morskich linii komunikacyjnych. W odniesieniu do struktur NATO i UE, Marynarka Wojenna ma dysponować jednostkami zdolnymi do kooperacji z siłami sojusznicy. W odniesieniu do dokumentów sprzed niemal dwóch dekad, (Strategia Obronności RP, 2009) wspomina o zdolności sił morskich do działania poza Bałtykiem a także o konieczności kooperacji z siłami sojusznicy Paktu Północnoatlantyckiego. Warto wspomnieć, że Marynarka Wojenna już w czerwcu 1993 roku (na trzy miesiące przed opuszczeniem granic państwa przez ostatnich żołnierzy rosyjskich stacjonujących w Polsce!) wzięła udział w ćwiczeniach *Baltops*, inicjując współpracę z siłami NATO. Siłę uderzeniową polskiej floty wojennej, stanowi kilkanaście okrętów 3 Flotyli Okrętów, do których zaliczyć należy dwie fregaty rakietowe, jedną korwetę zwalczania okrętów podwodnych, pięć konwencjonalnych okrętów podwodnych oraz trzy małe okręty rakietowe. Siła uderzeniowa polskiej marynarki wo-

jennej nie stanowi o posiadaniu strategicznej przewagi w akwenie Morza Bałtyckiego, ale stanowić może siłę zdolną do skutecznego działania w przypadku zagrożeń o charakterze terrorystycznym czy piractwa morskiego, które w basenie Bałtyku praktycznie nie występują. Szczególnie negatywną cechą jest wiek polskich okrętów. Średnio, każdy z wymienionych 11 okrętów uderzeniowych rozpoczął służbę w 1979 roku. Polska Marynarka Wojenna to 8,1 tysiąca osób personelu, 84 jednostki pływające i 44 statki powietrzne. Niestety znacząca część jej sprzętu jest przestarzała, ponieważ w ostatnim dwudziestolecu praktycznie nie było dostaw nowych okrętów. Szansą na zmianę sytuacji jest ogłoszony w ubiegłym roku program modernizacji do 2022 roku i koncepcja rozwoju do 2030 roku. Rocznie na ten cel ma być przeznaczanych co najmniej 900 milionów złotych. Najbliższych kilkanaście lat będzie trudne, ponieważ zostanie wycofanych ze służby wiele okrętów i śmigłowców, a ich następcy mają pojawić się dopiero za kilka lat. Najmłodsze są trzy okręty raketowe projektu 660. OORP „Orkan”, „Piorun” i „Grom” weszły do służby w latach 1992-1995. W Stoczni Północnej do ich budowy użyto, odkupionych od stoczni VEB Peene-Werft w Wolgast po zjednoczeniu Niemiec, niewykorzystanych kadłubów typu Sassnitz (zaprojektowane dla floty wojennej Niemieckiej Republiki Demokratycznej). Obecnie mają zostać wdrożone programy: zdolności do rażenia (Orka, Miecznik, MJR, Plaża), zdolność przetrwania i ochrony wojsk (Kormoran, Ślżzak, Czaplą, Ostryga, Ratownik, Kijanka), zdolność logistycznego zabezpieczenia działań (Marlin, Supply, Bałtyk, Magneto, Ekotank, Holownik, Transhol), zdolność do rozpoznania (Delfin, Bielik, SRN, Hydrograf)

Podsumowanie

Działania terrorystyczne skierowane na porty morskie, jednostki pływające, pasażerów, wielokrotnie miały miejsce w przeszłości. Jednym z przykładów może być napad w listopadzie 2002 roku na francuski tankowiec m/t „Limbury”, co potwierdza tezę, że statki i ich załogi są nie tylko celami napadów rabunkowych, piractwa oraz porwania zakładników, ale też aktów terroryzmu. Projekt Narodowego Programu Antyterrorystycznego całkowicie pomija ochronę żegluga i portów morskich przed zagrożeniami terrorystycznymi będącą w gestii ministerstwa właściwego do spraw gospodarki morskiej, jako jednego z organów państwa zajmującego się tym zagadnieniem. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest zobowiązany do działań w zakresie ochrony żegluga i portów, zgodnie z odpowiednimi przepisami (Dz. U. 2008 nr171 poz.1055). Polska Grupa Zbrojeniowa i potentat stoczniowy DCNS będą współpracować przy budowie okrętów podwodnych i jednostek nawodnych, jeśli MON zdecyduje się na zakup technologii morskich francuskiego producenta. Polska Marynarka Wojenna ma w planach zakup trzech nowoczesnych okrętów podwodnych z pociskami manewrującymi na pokładzie. Francuzi od dawna oferują flocie RP swoje okręty scorpene zintegrowane już z wyrzutniami strategicznych pocisków manewrujących dalekiego zasięgu NCM. W tym roku PGZ zdecydowanie wzmocni swoją pozycję jednego z najważniejszych graczy na rynku stoczniowym. W ostatnich dniach Agencja Rozwoju Przemysłu działająca w ramach Pol-

skiego Funduszu Rozwoju, dokapitalizowała Polską Grupę Zbrojeniową obejmując akcje o wartości 101,5 mln złotych. Pozyskane środki zgodnie z zawartą 20 stycznia umową, PGZ przeznaczy na zakup 100 procent udziałów Szczecińskiego Parku Przemysłowego, zdecydowano, że stocznię M.W. za państwowe pieniądze (z dokapitalizowania), wykupi nowoutworzona spółka Stocznia Wojenna, zależna od Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Umowa wyceniana jest na 300 milionów zł. Marynarka Wojenna korzystając ze swoich unikalnych cech mobilności i autonomiczności jest świetnym narzędziem ochrony interesów państwa i polityki międzynarodowej. W obecnej sytuacji oznacza to uniemożliwienie eskalacji konfliktów i tworzenie sojuszy koniecznych do pokrycia deficytu pomiędzy potrzebami, a możliwościami podsystemu militarnego, a to ile środków chcemy przeznaczyć na te cele zależy od tego jak ważne dla polityków są to priorytety. Flota powinna i może być istotnym elementem zapobiegania konfliktom i ograniczaniu ryzyka ich wystąpienia, jeśli już jednak dojdzie do walki zbrojnej na wielką skalę, flota wciąż może zaoferować manewr obronny i ochronę przed atakiem przeciwnika od strony morza.

BIBLIOGRAFIA

- Rokiciński, K. (2006). *Zagrożenia asymetryczne w regionie bałtyckim*, Warszawa 2006, s. 119.
- Skarżyński, M. (2006) *Globalne bezpieczeństwo naftowe, Rocznik bezpieczeństwa międzynarodowego*, Wrocław
- Zielaskiewicz, H. (2010). *Transport intermodalny na rynku usług przewozowych* Radom, s. 21.
- Doktryna obronna Rzeczypospolitej Polskiej (1990), Warszawa. s. 6, Pobrane z: <https://www.bbn.gov.pl/.../ObronnoPolskiwwarunkachsamodzielnocistrategicznejlat90>.
- Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*. (2014). Warszawa. Pobrane z: <https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/6085>
- Strategia Obronna Rzeczypospolitej Polskiej*. (1992), Warszawa. Pobrane z: <https://www.google.pl/search?q=Strategia+Obronna+Rzeczypospolitej+Polskiej+z+1992+roku>.
- Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*, (2009), Warszawa. Pobrane z: <https://www.google.pl/search?q=Strategia+obronności+RP+z+2009+roku>.
- Ustawa z 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich. (Dz. U. 2008 nr 171 poz. 1055).
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) Warszawa 2015 r.
- Rozporządzenie UE, Łącząc Eu