

Piotr MICKIEWICZ

Uniwersytet Gdański

MARYNARKA WOJENNA JAKO ŚRODEK REALIZACJI INTERESU NARODOWEGO

Abstrakt:

Zdolność do realizacji interesów narodowych stanowi o sile i pozycji państwa. W tym celu wykorzystuje ono szereg instrumentów, które stosuje w zależności od charakteru tegoż interesu, specyfiki otoczenia polityczno-gospodarczego oraz oczekiwań społecznych. Jednym z takich instrumentów, skoncentrowanym na prowadzeniu aktywności morskiej państwa, jest marynarka wojenna. Formuła jej działania, struktura organizacyjna oraz potencjał musi więc być dostosowany do długofalowych celów strategicznych państwa, które mają umożliwić realizację interesu narodowego. Równocześnie wizja wykorzystania sił morskich powinna mieć charakter otwarty, co pozwoli na osiąganie celów strategicznych w przypadku zmiany sytuacji międzynarodowej. Zdolność adaptacji sił morskich do zmian otoczenia międzynarodowego i niezmiennego dążenia do realizacji interesu narodowego stanowi wymóg właściwej organizacji marynarki wojennej. Analiza tych działań w latach 1918-2018 pozwala na sformułowanie tezy, iż Polska międzywojenna potrafiła stworzyć i wykorzystać potencjał Marynarki Wojennej do realizacji interesu narodowego, jakim było utrzymanie suwerenności i ciągłości państwa. Natomiast współcześnie państwo polskie nie potrafi w pełni wykorzystać tego instrumentu, głównie ze względu na brak umiejętności zdefiniowania istoty pojęcia interesu narodowego w zglobalizowanym świecie.

Słowa kluczowe: aktywność morska, interes narodowy, marynarka wojenna, strategia państwowa.

Interes narodowy w teoriach politologicznych

Rolą państwa jako organizacji politycznej jest realizacja własnych interesów w warunkach określonych przez bieżący stan stosunków międzynarodowych. Proces realizacji interesu narodowego jest zdeterminowany wieloma czynnikami, wśród których za wiodące uznać należy umiejętność zdefiniowania tegoż interesu oraz nakreślenie i przyjęcie planu dochodzenia do niego w sposób maksymalnie nieantagonistyczny. Interes ten składa się zazwyczaj z szeregu składowych interesów, niekiedy określanych jako żywotne.

Mają one charakter uniwersalny i stanowią podstawę określenia celów strategicznych. Powszechnie za interesy narodowe (*vital interests*) uznaje się zapewnienie możliwości przetrwania narodu i państwa, zagwarantowanie bezpieczeństwa, możliwości rozwojowych oraz sposobu funkcjonowania państwa i społeczeństwa w oparciu o powszechnie obowiązujące normy i wartości (por. Kukulka, 1978, s. 265; 2006, s. 253). Na ich podstawie określa się cele strategiczne oraz koncepcję ich osiągania, którą zazwyczaj definiuje się jako strategię państwową¹. Powinna ona mieć charakter otwarty i umożliwiać modyfikację planu osiągania celów strategicznych na każdym etapie jej realizacji. Tym samym każda strategia państwowa musi być uszczegóławiana poprzez komplementarne względem siebie strategie sektorowe oraz strategie operacyjne, będące przeniesieniem założeń strategii państwowej na najważniejsze obszary (sektory) funkcjonowania państwa. Te ostatnie są planami osiągania celów szczegółowych w każdym z określonych obszarów funkcjonalnych państwa. Powinny też mieć dwoisty charakter, to jest zakładać wariant defensywny (utrzymanie istniejącego *status quo* lub stanu posiadania) oraz plan aktywnego oddziaływania na otoczenie. Celem strategii ofensywnych jest dążenie do przekształcenia istniejącej rzeczywistości, co wymaga posiadania zarówno koncepcji jej realizacji, jak i możliwości pozyskania środków, pozwalających na realizację zakładanych celów. Do środków tych zaliczyć należy:

1. posiadane przez państwo instrumenty oddziaływania (prawne, materialne, ludzkie, technologiczne i organizacyjne);
2. zdolności elit władzy politycznej do właściwego doboru środków oddziaływania;
3. właściwe wykorzystanie uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych.

Tworząc strategię państwową należy także uwzględnić interesy i sposób oddziaływania innych graczy międzynarodowych. Ze względu na sposób powiązania własnych interesów strategicznych z interesami innych podmiotów stosunków międzynarodowych, państwo musi uwzględniać ich stanowisko. Dokonuje tego w swoim interesie, gdyż proces pogłębiania współzależności graczy międzynarodowych jest czynnikiem samoczynnie kreującym poziom bezpieczeństwa w regionie czy obszarze oddziaływania (Żukrowska, 2006, s. 36). Naturalnym jest więc fakt, iż na sposób osiągania interesów narodowych istotny wpływ mają interesy innych uczestników stosunków międzynarodowych oraz ich wzajemne relacje i zależności. Określają one sposób ułożenia stosunków państwa z innymi graczami międzynarodowymi i powinny być one wykorzystane przez państwo do wykreowania pożądanego stanu stosunków

¹ Uznając prawo każdego państwa do stosowania swojego nazewnictwa uznaje, iż istotę tego pojęcia najlepiej oddaje nazwa – strategia państwowa (*national strategy*) stosowana między innymi w USA i Francji. Dlatego też podając inne jej określenia, w postaci brytyjskiej *grand strategy*, czy *stratopolityki*, używam pierwszego z wymienionych pojęć.

międzynarodowych (Popiuk-Rysińska, 2006, s. 108). Umiejętne ich wykorzystanie pozwala stworzenie możliwości osiągania własnych celów strategicznych w sposób nieantagonistyczny, a nawet uzyskanie statusu gracza międzynarodowego, którego interesy są powszechnie akceptowane (Mickiewicz, 2012, s. 17-57).

Odnosząc te rozważania do procesu osiągania przez państwo interesów morskich wskazać należy na dodatkowe uwarunkowania. Formy aktywności morskiej państwa muszą uwzględniać ocenę możliwości prowadzenia działań na morzach, będących również miejscem ulokowania interesów innych graczy. Aktywność ta powinna więc być postrzegana w kontekście ich rzeczywistej i potencjalnej reakcji na działania podejmowane przez państwo. Niwelowanie skutków negatywnych reakcji na prowadzone działania, powinno zakładać stosowanie takich form aktywności, które mieszczą się w zakresie powszechnie uznawanych za dopuszczalne sposobów eksploatacji morza. Zapewnienie form użytkowania morza należy m.in. do zadań sił morskich. Ich rola, struktura organizacyjna i posiadany potencjał powinien wprost wynikać z koncepcji wykorzystania morza przez państwo. Zasadniczym warunkiem określenia roli sił morskich w polityce państwa jest posiadanie przez to państw długofalowej i bieżąco modyfikowanej koncepcji aktywności na morzu. Koncepcja ta obejmuje odpowiedź na pytanie, do czego państwu jest potrzebne morze i jakie akweny wchodzi w zakres jego zainteresowań. Drugą determinantą jest zdolność do skoordynowania poszczególnych polityk sektorowych w sposób umożliwiający realizację interesu narodowego poprzez aktywność morską państwa, zaś trzecią - umiejętność dostosowanie własnego potencjału morskiego do kształtu jego interesu i celów strategicznych oraz konsekwentna realizacja planów osiągania tych celów.

Interes narodowy i aktywność morską w II Rzeczypospolitej

Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku Polska niezmiennie funkcjonowała jako państwo o średnim potencjale polityczno-ekonomicznym. Jej położenie na ważnym szlaku międzykontynentalnej wymiany towarowej i pomiędzy dwoma mocarstwami regionalnymi, powodowało, że zmuszona była do prowadzenia polityki w formule *bandwagoning strategy*. Jej naczelną zasadą jest wykorzystywanie kooperacji międzynarodowej (instytucji ponadnarodowych lub grup państw) do osiągania własnych interesów strategicznych. Stosowanie tej strategii wymaga więc jednoznacznego określenia własnych interesów strategicznych, ich korelacji z interesem graczy międzynarodowych, którzy uczestniczą w tej formie kooperacji, oraz określenie ich pozycji względem siebie. Założenie to kreuje określone formy prowadzenia polityki. Musi być ona oparta na zasadach konstruowania strategii państwowej, czyli posiadać jednoznacznie zdefiniowany interes narodowy, cele strategiczne i wizje ich osiągania, poprzez

aktywność w określonych sferach życia polityczno-gospodarczego oraz plan realizacji działań, wraz z instytucjami go wdrażającymi.

Uwarunkowania geopolityczne powodują, że jednym z istotnych czynników kreujących poziom suwerenności Polski jest utrzymanie dostępu do morza. Z chwilą pojawienia się zorganizowanej żeglugi towarowej na Bałtyku, jednym z warunków przetrwania państwa polskiego, jako suwerennego podmiotu stosunków międzynarodowych, był dostęp do tego akwenu. Dosadnie stwierdził to między innymi król pruski Fryderyk II, stwierdzając iż ten kto będzie władał dolnym biegiem Wisły i Gdańskiem, *de facto* będzie rządził Polską (Konopczyński 1947, s. 11). Natomiast jeden z twórców polskiej myśli politycznej, Jan Ludwik Popławski podkreślał, że porozbiorowe państwo polskie - by mieć szansę przetrwania i rozwoju - powinno być budowane w oparciu o oś Śląsk-Pomorze, oraz posiadać dostęp do Bałtyku: „*Ta przyszła Polska, dla której żyjemy i pracujemy [...], nie byłaby wiele warta nie tylko bez Poznania, lecz także bez Śląska, bez dostępu do morza, a więc bez Gdańska i Królewca. Te ziemie, które obecnie należą do Prus, są niezbędnym warunkiem życia państwa polskiego, tak, jak obecnie są niezbędne dla utrzymania potęgi prusko-niemieckiej*” (Popławski, 1899, s. 8; 1910, s. 240).

Geopolityczne znaczenie dostępu do Bałtyku potwierdzają także liczne wypowiedzi ze strony niemieckiej, które przytaczał m.in. Eugeniusz Kwiatkowski:

„Należy sobie wyraźnie i jasno zdać sprawę w Polsce z tego, że gdyby nawet późniejsze pokolenia niemieckie pogodziły się kiedyś z utratą Poznańskiego, to żadne z nich nie pogodzi się z przynależnością do Polski Pomorza i Górnego Śląska [...] dla polityków niemieckich wypływa on ze świadomości, że Pomorze i Śląsk są podstawą niezależności gospodarczej i politycznej Polski, a jako takie stwarzają mocną zapórę dla germańskiej tendencji parcia na wschód [...] Już więc w kwietniu 1919 r. marszałek Hindenburg wygłosił w Opolu [...] przemówienie, w którym tak scharakteryzował stosunek Niemiec do Polski: Nie byłoby dla nas niebezpieczeństwa cięższego niż istnienie Polski, gdyby ona istotnie miała się utrzymać jako państwo niepodległe. Ale nie ulegamy temu niepokoju. Gen. Heye, minister Reichswehry w 1921 r. oświadczył: Musimy Polskę wziąć za kark i odebrać jej Pomorze oraz Poznańskie” (cyt. za: Wilczyński, 2018, s. 169-170).

Świadomość wielkiego geopolitycznego znaczenia Morza Bałtyckiego z punktu widzenia suwerenności państwa polskiego stała się główną przesłanką dla utworzenia, tuż po odzyskaniu niepodległości, marynarki wojennej. Była ona budowana jako integralny element systemu organizacyjnego państwa, pozwalający na realizację interesów narodowych poprzez wykorzystanie nadmorskiego położenia kraju. Zarówno jej pierwsza nazwa (Marynarka Polska²), jak szybkie włączenie sekcji Dróg Wodnych, Marynarki Handlowej i

² Dekret Naczelnika Państwa J. Piłsudskiego z 28 listopada 2018 roku powoływał do życia Marynarkę Polską.

Marynarki Wojennej do, utworzonego 19 maja 1919 roku, Departamentu dla Spraw Morskich, oraz jego usytuowanie w Ministerstwie Spraw Wojskowych, świadczy o takim postrzeganiu roli marynarki wojennej, zarówno przez Bogumiła Nowotnego, jak i Kazimierza Porębskiego (Porębski, 1919a, s. 3-6). Obydwaj oni uznawali, iż docelowo priorytetem działań marynarki wojennej jest wypełnianie funkcji obronnej³. Za jej istotne zadanie uznali kwestię uzyskania zdolności do przeciwstawienia się ewentualnej agresji niemieckiej na Pomorze oraz siłowym próbom zapewnienia ciągłości komunikacji między metropolią a Prusami Wschodnimi (Zalewski, 2000, s. 70). Dostęp do Bałtyku i możliwość politycznego oraz ekonomicznego wykorzystania tego akwenu miało zapewnić suwerenność państwa polskiego. Bałtyk był początkowo postrzegany jako akwen przez który może dotrzeć do Polski francuskie wsparcie militarne, jednakże w koncepcjach admirała Porębskiego, polska aktywność w jego zlewisku miała być instrumentem pozwalającym na uzyskanie przez Rzeczpospolitą pozycji silnego gracza regionalnego (Porębski 1996, s. 28-29). Celem politycznym, który kreował interesy morskie II Rzeczypospolitej - w rozumieniu Porębskiego - było stworzenie sojuszu państw regionu, które mogłyby ograniczyć silną pozycję Niemiec i Rosji. Jego intencją było zbudowanie układu międzynarodowego na wzór Związku Państw Bałtyckich, który tworzyć miały Polska, Finlandia Estonia, Łotwa, Litwa, a docelowo także Dania i Szwecja (Porębski 1919b, s. 16). Potencjał militarny państw tworzących sojusz miał przede wszystkim być wykorzystany do ograniczenia swobody działań sił morskich Niemiec i Rosji. Porębski uważał również, że przyjęta przez państwo polskie koncepcja wiązania gospodarczego krajów bałtyckich poprzez prowadzenie wymiany handlowej, wymaga równoległego wdrażania procesów budowy marynarki wojennej, floty handlowej i infrastruktury portowo-komunikacyjnej. Interes morski II Rzeczypospolitej w pierwszej dekadzie jej funkcjonowania określić można jako dążenie do utrzymania dostępu do Bałtyku i zapewnienia swobody żeglugi na tym akwenu oraz ochrony polskich portów, jako miejsc prowadzenia wymiany towarowej (Porębski, 1919c, s. 1; Świrski, 1919). Cele te, określone jeszcze w 1919 roku zostały skonkretyzowane w postaci budowy Gdyni jako portu handlowego z funkcją portu wojennego i systemem połączeń kolejowych z krajowymi centrami gospodarczymi. Budowa portu pozwoliła na reorientację kierunków prowadzenia wymiany handlowej, zwłaszcza eksportu węgla kamiennego. W konsekwencji od roku 1924 Bałtyk stał się ważnym dla Polski szlakiem transportowym, zwłaszcza w układzie południkowym (Gdynia – porty skandynawskie). Jednocześnie, w wyniku prowadzonej od 1919 roku aktywności politycznej, udało się zbudować

³ O czym świadczy fakt przekształcenia – w 1922 roku, za kadencji K. Porębskiego – Departamentu do Kierownictwo Marynarki Wojennej i skoncentrowaniu się na jej roli militarnej.

porozumienie między większością państw bałtyckich. Podpisana 17 stycznia 1925 roku w Helsingfors Konwencja Koncyliacyjna i Arbitrażowa zawarta między Polską, Estonią, Finlandią i Łotwą dotyczyła jednak jedynie kwestii pokojowego rozwiązywania sporów w oparciu o zapisy Protokołu Genewskiego z 2 października 1924 roku⁴. Nie rozwiązywała więc w żaden sposób kwestii zapewnienia bezpieczeństwa zarówno państwa polskiego jak i swobody prowadzenia żeglugi. Zagrożenie to wzmacniała postawa najważniejszego polskiego sojusznika, czyli Francji. Zdecydowanie deklarowała ona możliwość udzielenia Polsce wsparcia militarnego w sytuacji wystąpienia konfliktu z Niemcami, zaś udzielenie pomocy militarnej w ewentualnym sporze z Rosją uznawała za niezgodne z francuskim interesem politycznym. Uwarunkowania te spowodowały, że od roku 1926 Polska za cel aktywności morskiej uznała poprawę zdolności bojowych floty wojennej, co pośrednio miało także wzmacniać sojusz polsko-francuski⁵, jednakże w większym stopniu w wymiarze politycznym i gospodarczym niż militarnym.

Istotną cenzurę czasową w międzywojennych koncepcjach realizacji interesu narodowego poprzez aktywność morską stanowi przełom lat 20 i 30 XX wieku. Sposób postrzegania przez ówczesne kierownictwo polityczno-wojskowe zmian w otoczeniu międzynarodowym spowodował przekonanie o konieczności przygotowania się do zbrojnego przeciwstawienia się polityce Rosji lub Niemiec. W kręgach tych ukształtował się pogląd, że w przypadku konfliktu z Niemcami lub Rosją, Polska Marynarka Wojenna prowadzić będzie jedynie działania wspierające działania sił lądowych. Tę redefinicję charakteru polskiej aktywności morskiej dodatkowo uzasadniały przeobrażenia polityki Niemiec i ZSRR, jakie nastąpiły w pierwszej połowie lat 30 XX wieku. W tej sytuacji politycznej prymatem stała się kwestia zapewnienia suwerenności terytorialnej i budowa sojuszy politycznych, co w konsekwencji doprowadziło do zarzucenia komplementarnego traktowania handlowej i militarnej aktywności morskiej. O znaczeniu Bałtyku w polskiej polityce w tym okresie decydowała w dużej mierze ocena możliwości obronnych Pomorza i uzyskania pomocy militarnej od sojuszników. Cele polityki morskiej zostały zdominowane przez kwestie uzyskania zdolności do zachowania integralności terytorialnej i suwerenności politycznej, co spowodowało że najważniejszym przedsięwzięciem stała się rozbudowa potencjału marynarki wojennej. Toczące się od 1929 roku dyskusje o kształcie marynarki wojennej i jej celach zdominowała kwestia rozbudowy potencjału sił okrętowych (Krzywiec, 1929, s. 47). Do dzisiejszego dnia historycy toczą spór o sensowność wdrożonego programu budowy okrętów i sposobu ich wykorzystania w kampanii wrześniowej. Spór ten nie dotyczy jednak istoty problemu, czyli poszukiwania odpowiedzi na pytanie, czy Polska

⁴ Dz.U. 1925 nr 122 poz. 873, art. 1.

⁵ Beneficjentem części inwestycji miał być francuski przemysł zbrojeniowy.

Marynarka Wojenna była we wrześniu 1939 roku efektywnym instrumentem realizacji interesu narodowego. Zasadniczym interesem Rzeczypospolitej od połowy lat 30. XX wieku było utrzymanie niezawisłości terytorialnej, a następnie niepodległości. Rolą sił zbrojnych było przygotowanie się do odparcia ataku, a w przypadku marynarki wojennej, także utrzymania szlaków komunikacyjnych, pozwalających na uzyskanie wsparcia sojuszniczego, oraz blokada przeciwnika w jego strefie operacyjnej. Bezdyskusyjnie zadania tego nie udało się zrealizować, ale czy nie udało się osiągnąć celu jakim było zapewnienie możliwości funkcjonowania państwa? Po klęsce wrześniowej, to właśnie dzięki potencjałowi marynarki wojennej państwo polskie nie zatraciło zdolności do odbudowy suwerenności politycznej. Fakt przebywania w Wielkiej Brytanii polskich okrętów był jednym z czynników pozwalających na odbudowę polskiej armii po kampanii wrześniowej i klęsce Francji. Został także politycznie wykorzystany do uzasadnienia istnienia ciągłości politycznej państwa polskiego i pośrednio umożliwił ustanowienie rządu na uchodźstwie (w Londynie). Kontrowersyjna z punktu widzenia celów operacyjnych decyzja o wycofaniu z Bałtyku części sił Polskiej Marynarki Wojennej okazała się ważna z punktu widzenia osiągnięcia celu strategicznego, którym było utrzymanie bytu państwowego Rzeczypospolitej, pozwalającego - co prawda w ograniczonej formule - na jej funkcjonowanie jako gracza międzynarodowego.

W podobny sposób należy ocenić rolę Marynarki Wojennej okresu PRL-u w procesie osiągnięcia interesów narodowych. Oczywiście jest, że Polska nie była w tym okresie państwem suwerennym. W znacznym stopniu ówczesny hegemon (ZSRR) zniwelował prawo władz państwa do uwzględniania, w prowadzonej polityce, interesu narodowego. Niekiedy wręcz uniemożliwiał osiągnięcie średniookresowych celów strategicznych. Te ograniczenia dotyczyły szeregu sfer funkcjonowania państwa, w tym zwłaszcza polityki zagranicznej, rozwoju ekonomicznego oraz bezpieczeństwa. Interes narodowy w polityce ówczesnych władz państwowych został sprowadzony do funkcji interesów politycznych Związku Sowieckiego. W konsekwencji, zamiast prowadzenia polityki morskiej, rozwijano poszczególne gałęzie gospodarki morskiej, ograniczając ich rozwój do sektorów i sposobów eksploatacji morza w obszarach istotnych dla państwa radzieckiego. Symbolem tego podejścia był nadmiernie rozbudowany przemysł stoczniowy. Rzeczywistym interesem narodowym państwa polskiego w tym okresie było uzyskanie jak największego poziomu suwerenności decyzyjnej w obszarach istotnych dla przyszłości państwa. Można wręcz postawić tezę, że interesem narodowym w okresie PRL było uzyskanie ograniczonej suwerenności, która docelowo pozwoliłaby na uzyskanie pozycji niezależnego, sprawnego i silnego gospodarczo państwa. Pewną formą wybijania się na ową ograniczoną suwerenność była działalność szkoleniowo-organizacyjna prowadzona w marynarce wojennej. Wykorzystując specyfikę podziału zadań w ramach Zjednoczonej Floty Układu Warszawskiego

udało się stworzyć zręby niezależnej myśli operacyjno-taktycznej, stworzono koncepcję operacji obronnej polskich akwenów morskich i umiejętnie powiązano z nią procesy kształcenia kadr, a nade wszystko projektowania okrętów. W efekcie, w roku 1990 polskie okręty mogły wykonywać zadania pozwalające na nawiązanie i sukcesywne poszerzenie kooperacji polityczno-militarnej z NATO. Zaś koncepcja morskiej operacji obronnej przez całą dekadę lat 90. XX wieku, a praktycznie do 2010 roku, stanowiła zasadniczy plan obronny Rzeczypospolitej w sytuacji prowadzenia wobec niej działań wrogich na morzu. Nie są to osiągnięcia szczególne, ale ukazują, iż zachowanie ciągłości państwa jest także możliwe w sytuacji braku lub ograniczonej suwerenności.

Cele aktywności morskiej RP i ich miejsce w strategii państwowej w XXI wieku

Prezentując sposób wykorzystania Marynarki Wojennej dla realizacji interesu narodowego od 1918 roku, wskazać należy na niezmienną jej rolę i znaczne przeobrażenia sposobu aktywności, w zależności od zmian otoczenia strategicznego. Ta zasada obowiązuje także współcześnie. Tworząc model potencjalnego jej wykorzystania do realizacji interesu narodowego w XXI wieku uwzględnić należy przeobrażenia współczesnego świata, zwłaszcza zmianę uwarunkowań kreujących politykę światową. Cechą charakterystyczną obecnego ładu międzynarodowego jest przenikanie się procesów polityczno-gospodarczych i społecznych, kreowanych przez poszczególnych graczy międzynarodowych. Wymaga to od państwa umiejętnego prowadzenia własnej polityki, uwzględniającej cele polityczne i formy aktywności aktorów międzynarodowych. Miejscem szczególnego przenikania się interesów i celów strategicznych graczy międzynarodowych są akweny morskie. Globalizacja procesów gospodarczych, zwłaszcza wymiany towarowej, i sposób stosowania zapisów międzynarodowego prawa morza, określiły na nowo ich rolę. Morze – zgodnie z tezą Juliana Corbetta – nadal jest miejscem żeglugi, ale już o innym charakterze. Przewozy morskie zostały zdominowane przez floty krotcejsowe (pozapaństwowe floty zarobkowe służące do transportu ładunków obcych, przyp. red.), a zasadniczym zadaniem państwa jest zapewnienie swobody prowadzonej w sposób ciągły żeglugi, zwłaszcza zbiornikowców, gdyż od ciągłości dostaw uzależnione są procesy rozwojowe poszczególnych państw. Zmieniła się także rola poszczególnych podmiotów aktywnych na morzu, którymi stały się także różnorodne organizacje ekonomiczne: armatorzy, eksporterzy, importerzy i ubezpieczyciele morscy. Doprowadziło to do sytuacji, w której państwo nie jest hegemonem, kreującym samodzielnie swoją aktywność morską. Musi uwzględniać interesy innych graczy morskich, funkcjonujących na jego terytorium, jak i posiadających tylko interesy ulokowane w danym regionie lub akwenie. W swojej działalności państwo przestrzegać musi także zapisów międzynarodowego prawa morza, zwłaszcza regulacji Konwencji z Montego

Bay⁶. W konsekwencji na morzach występuje swoiste ograniczenie suwerenności państw na rzecz innych podmiotów. Jednakże o zakresie tych ograniczeń nadal decyduje samo państwo, które musi je wkomponować w koncepcje prowadzenia własnej aktywności morskiej.

Drugą cechą współczesnego ładu międzynarodowego jest znaczne poszerzenie znaczenia przedmiotowego pojęcia suwerenność. Nie można jej postrzegać w kategoriach zdolności do utrzymania kontroli nad własnym terytorium i swobody prowadzenia polityki. Współcześnie pojmowana suwerenność to zdolność do pełnego (ograniczanego jedynie przez możliwość wykreowania niekorzystnego otoczenia międzynarodowego) rozwoju państwa, społeczeństwa i obywatela, co dopiero pozwala na zapewnienie suwerenności politycznej, gospodarczej i terytorialnej. W tych okolicznościach suwerenność Polski postrzegać obecnie należy jako zdolność do kreowania procesów rozwojowych państwa, prowadzonych w warunkach oczekiwanej stabilności politycznej. Założenie to powoduje, że tworząc strategię państwową Rzeczypospolitej, za punkt wyjścia przyjąć należy możliwości rozwojowe państwa. Analizy makroekonomiczne jednoznacznie wskazują, że zasadniczym stymulatorem rozwojowym Rzeczypospolitej może być właściwie konstruowana polityka transportowa, wykorzystywana także do zbudowania pozycji ważnego państwa tranzytowego⁷. Może i powinien być on prowadzony z wykorzystaniem polskich portów bałtyckich. W tym rozwiązaniu widoczna jest zbieżność dwóch celów strategicznych – ekonomicznego i politycznego. Rozwiązanie to zapewnia Polsce suwerenność polityczną, odnoszącą się do cytowanych Fryderyka II i Ludwika Popławskiego, jak i możliwość odgrywania roli istotnego gracza ekonomicznego. Celem strategicznym aktywności morskiej staje się właściwie skonstruowana koncepcja prowadzenia wymiany towarowej oraz funkcji tranzytowej państwa. Dodatkowo uwzględnić należy główne założenia polskiej polityki energetycznej (dywersyfikacja dostaw gazu LNG) oraz konsekwencje, jakie wynikają dla Rzeczypospolitej z polityk transportowych i energetycznych innych państw bałtyckich. Powoduje to, że polska aktywność morska musi być postrzegana w dużo szerszym aspekcie niż uczestnictwo w, prowadzonych szlakami bałtyckimi, przewozach towarowych. W sposób naturalny jej celem jest umocnienie pozycji Polski oraz akwenu bałtyckiego w europejskim systemie transportowym. Powoduje to jednocześnie określone zagrożenia w postaci konsekwencji zwiększenia ruchu jednostek morskich na i tak najbardziej

⁶ *Konwencja Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzona w Montego Bay (Jamajka) dnia 10 grudnia 1982, DZ.U 002.59.543. Zwłaszcza artykuły 5-7,10 - 13, 33, 56, 86-87.

⁷ Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności, MP 2013, poz.121 (załącznik), s.74-79.

zatłoczonym akwenie morskim globu. W praktyce możliwym jest wskazanie najistotniejszych z nich. Są to:

- zwiększenie aktywności zorganizowanych grup przestępczych, skoncentrowanych na prowadzeniu przemytu drogą morską, głównie towarów akcyzowych i narkotyków. Wyzwaniem dla aktywności morskiej państwa nie jest sam fakt istnienia zjawiska, ale sposób wykorzystywania akwenów znajdujących się pod polską jurysdykcją;
- możliwość wystąpienia rozlewu olejowego w wyniku kolizji jednostek uprawiających żeglugę jak i przewożących wyroby olejowe, co każdorazowo może wykreować nie tylko lokalną katastrofę ekologiczną, ale prowadzić do zapaści społecznej konkretnego odcinka polskiego wybrzeża;
- wykorzystania dużego natężenia ruchu jednostek do prowadzenia walki politycznej przez innych graczy morskich, skoncentrowanej zwłaszcza na różnorodnych w formie aktach sabotażu, dywersji czy też oddziaływania terrorystycznego na jednostki, obiekty i instalacje morskie (Mickiewicz, 2012, s. 185-204, 232-236).

Formułę polskiej aktywności morskiej znacząco redefiniuje także przyjęta przez Rzeczpospolitą koncepcja dywersyfikacji dostaw nośników energii. Akwenem jej prowadzenia nie jest, tak jak w okresie II RP, wyłącznie Morze Bałtyckie, ale także pozostałe akweny, będące trasami ich przewozów. Zadanie w postaci zapewnienia ciągłości i nieprzerwanych dostaw wymaga jej prowadzenia w określonej formule. Powinna ona przyjąć postać ciągłej obecności na morzu i zdolności do zapewnienia asysty morskiej lub konwojowania jednostek. W obydwu przypadkach jest to zadanie trudne do wypełnienia, gdyż wymaga zarówno posiadania określonej liczby okrętów, jak i zdolności do przebywania na wybranych akwenach, co jest ściśle związane z posiadaniem pozabałtyckich baz morskich. Dlatego też rozsądnym rozwiązaniem jest zapewnienie polskich interesów morskich poprzez zastosowanie *bandwagoning strategy* i prowadzenie działań w ramach współpracy bilateralnej i wielonarodowej (pod auspicjami NATO i Unii Europejskiej, która posiada instrumentarium monitoringu i kontroli żeglugi). Możliwość wykorzystania potencjału organizacji międzynarodowych i państw sojusznicznych wymaga jednak utrzymania określonego poziomu zaangażowania w ochronę interesów tych państw lub proces osiągania celów danej organizacji międzynarodowej. Zasadnym jest więc tworzenie zarówno swoistej wspólnoty interesów, jak i wspólnoty działania. W przypadku polskim konieczność angażowania się w tę wspólnotę powinna być ograniczona do akwenów o istotnym znaczeniu dla Rzeczypospolitej. Takimi są więc trasy transportu gazu LNG oraz ropy naftowej (w perspektywie także węgla) czyli Zatoka Perska, morza Arabskie, Czerwone, Śródziemne i Północne oraz środkowy i północny

Atlantyk⁸. Jednakże należy także posiadać rozwiązania pozwalające na zapewnienie ciągłości dostaw poprzez wykorzystanie alternatywnej trasy żeglugowej wokół Afryki. Zadanie to przekracza możliwości państwa polskiego, co powoduje, że zasadnym jest zaangażowanie się w działania, które spowodują ich przejście przez sojuszników. Biorąc pod uwagę potrzeby Marynarki Wojennej RP w odniesieniu do przewidywanych działań na Morzu Bałtyckim, można określić zasadną formułę angażowania się państwa polskiego na innych akwenach. Ocena specyfiki zagrożeń na nich oraz warunków hydrometeorologicznych pozwala na uznanie za możliwe prowadzenie działań na Morzu Śródziemnym i Północnym wraz z Kanalem La Manche. Polskie okręty powinny posiadać zdolności pozwalające na uczestnictwo w zespołach sił morskich ukierunkowanych na przeciwdziałanie nielegalnym formom wykorzystywania morza, zwłaszcza o charakterze kryminalnym.

W polskiej strategii państwowej rolę kreatora aktywności morskiej, poza czynnikiem ekonomicznym, odgrywać powinien czynnik społeczny, postrzegany w kontekście zapewnienia możliwości rozwoju państwa, społeczeństwa i obywatela. Determinanta ta określa kolejny cel aktywności morskiej, jakim jest konieczność podtrzymania i docelowego rozwoju określonych sektorów gospodarki morskiej. Ze względu na charakter i skalę zasobów ożywionych i nieożywionych oraz możliwości eksploatacji polskich akwenów morskich, gospodarka morska nie stanowi istotnego ogniwa gospodarki narodowej. Jej potencjał gospodarczy – 0,9% PKB - jest zbyt nikły, by miała stać się swoistym kołem zamachowym rozwoju społecznego. Także perspektywy rozwojowe dla przemysłów morskich nie przewidują, by gospodarka morska stała się kreatorem procesów gospodarczych, kształtujących polski produkt krajowy brutto. Teza o ograniczonej roli gospodarki morskiej nie jest to jednak w pełni prawdziwa, gdyż ten sektor gospodarki narodowej stanowi główny instrument zabezpieczenia społecznego w istotnej części pasa polskiego wybrzeża. Specyfika infrastruktury gospodarczej wybrzeża środkowego powoduje, że region ten nie może funkcjonować bez turystyki nadmorskiej i przetwórstwa rybnego. Kierując się więc interesem społecznym konieczne jest zapewnienie możliwości funkcjonowania wybranych sektorów gospodarki morskiej i traktowanie ich jako segmentów koncepcji rozwojowych państwa. Kreuje to kolejny obszar działań, którym jest ochrona środowiska morskiego Bałtyku południowego ze szczególną rolą systemu wykrywania, przeciwdziałania i niwelowania zagrożenia w postaci rozlewu olejowego, który ze względu na uwarunkowania hydrometeorologiczne i układ szlaków transportowych może

⁸ Obecnie Polska przewozi drogą morską około 64 mln baryłek ropy (z syberyjskiej części Rosji, Arabii Saudyjskiej, Iraku, ZEA, Nigerii, Stanów Zjednoczonych, Norwegii i W. Brytanii), 5,7 mld m³ gazu (Katar, USA, Wielka Brytania, Norwegia) oraz 4,5 mln ton węgla (USA, Kolumbia, Australia, Mozambik).

doprowadzić do skażenia akwenów i wybrzeża. Jego konsekwencje przenoszą się natomiast wprost na sposób funkcjonowania rybołówstwa i turystyki nadmorskiej. Ewentualny rozlew olejowy o dużej intensywności wycieku może doprowadzić do likwidacji obydwu sektorów gospodarki na obszarze poddanym skażeniu. Niwelowanie tego zagrożenia wymaga stałej obecności morskiej wzdłuż zasadniczych szlaków prowadzenia żeglugi, zdolności do ewentualnego asystowania jednostkom przewożącym materiały niebezpieczne oraz monitorowania akwenu, zarówno z morza jak i powietrza. Po raz kolejny koniecznym również staje się prowadzenie tych przedsięwzięć w ramach układu ponadnarodowego, w wymiarze regionalnym (Rada Państw Morza Bałtyckiego) i ponadregionalnym (Unia Europejska), czyli poprzez wykorzystanie instrumentarium *bandwagoning strategy*.

Marynarka wojenna a realizacja interesów morskich państwa w XXI wieku

Dla zachowania swojej suwerenności uzyskiwanej w ramach *bandwagoning strategy*, jak i w celu realizacji przyjętej koncepcji rozwojowej, Rzeczpospolita powinna posiadać wizję zapewnienia osiągnięcia swoich celów strategicznych poprzez aktywność morską. Koncepcja ta ma określać wynikające właśnie z interesów formy aktywności morskiej państwa, przy uwzględnieniu posiadanego potencjału. Potencjał ten rozumieć należy jako *możliwość właściwej konsumpcji przez państwo faktu obecności na morzu oraz wykorzystania akwenów morskich do realizacji własnych celów polityczno-gospodarczych*. Istotnym elementem tego potencjału jest marynarka wojenna. W każdym państwie funkcjonuje ona w określonym reżimie prawnym i strukturze organizacyjnej, wynikającej z charakteru stawianych przed nią zadań. Przyjęte przez państwo polskie rozwiązania formalno-prawne cedują ściśle określone formy prowadzenia aktywności morskiej na kilka instytucji centralnych⁹. Specyfika polskiej aktywności morskiej powoduje, że istniejący system bezpieczeństwa morskiego powinien zostać rozbudowany, co pozwoli na wykonywanie zadań także na akwenach pozabałtyckich. Poszerzeniu muszą ulec też zadania stawiane jego poszczególnym komponentom, zwłaszcza Marynarce Wojennej. Ze względu na politykę dywersyfikacji dostaw gazu LNG i określenie tras dostaw z Kataru i USA powinna ona posiadać zdolność do prowadzenia

⁹ Na mocy rozwiązań ustawowych organem wiodącym jest ministerstwo w kompetencjach którego usytuowane zostanie problematyka gospodarki morskiej. Jest ono zobligowane do współpracy z innymi resortami i przy wykorzystaniu podległych instytucji służb. Uznanie, że większość z tych interesów umiejscowiona jest w Strefie Wyłączości Ekonomicznej, powoduje, że zasadniczą rolę w ich zapewnianiu odgrywają Urzędy Morskie. Natomiast służby podległe ministrom odpowiadającym za sprawy wewnętrzne i obronę narodową zapewniają bezpieczeństwo granic morskich. W rozwiązaniach tych Straż Graniczna odpowiada za ochronę granicy państwowej na lądzie i na morzu, a zadaniem resortu obrony narodowej jest ochrona przestrzeni powietrznej nad polskimi akwenami morskimi.

asysty jednostek handlowych. Poziom rywalizacji między głównymi rywalami na rynku eksportu gazu powoduje, że powinna być ona także przygotowana do zwalczania działań dywersyjno-sabotażowych na szlakach transportowych i w obszarach ulokowania infrastruktury przeładunkowej. Prowadzenie tych działań poza akwenami mórz Bałtyckiego i Północnego przekracza zarówno możliwości organizacyjne, jak i finansowe państwa polskiego. Z tego względu należy uznać polskie siły morskie, jako element wykonawczy strategii *bandwagoningu* i nałożyć na nie zadania wynikające z wizji aktywności morskiej organizacji ponadnarodowych. Uwzględniając polskie potrzeby obronne i specyfikę zapewniania jurysdykcji prawnej w Strefie Wylącznieści Ekonomicznej można uznać, iż Marynarka Wojenna powinna podejmować się prowadzenia działań w ramach sił przeciwminowych NATO oraz, wspólnie z siłami Straży Granicznej, uczestniczyć w operacjach patrolowania akwenów morskich w ramach działań Unii Europejskiej. Natomiast na Morzu Bałtyckim winna realizować zadania wynikające ze specyfiki obrony państwa i ochrony jej akwenów morskich. Powinna ona posiadać zdolność do wspierania działań polegających na zwalczaniu prób naruszenia polskich uprawnień na akwenach morskich. Tym samym jej struktura organizacyjna oraz posiadany potencjał bojowy powinien być także dostosowany do formy tych przedsięwzięć, czyli skorelowany z potencjałem okrętowym pozostałych instytucji tworzących system bezpieczeństwa morskiego państwa. Przyjmując, że podstawowym instrumentem monitorowania sytuacji w polskiej EEZ jest *Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru*, a siłami reagującymi na formy naruszenia polskich uprawnień jest Straż Graniczna, należy dążyć by struktura sił okrętowych MW RP była skonstruowana tak, by możliwym było wsparcie prowadzonych przedsięwzięć. Tym samym zadania Marynarki Wojennej powinny być skoncentrowane na trzech formach aktywności morskiej:

- 1) prowadzenia działań o charakterze asysty morskiej na zasadniczych trasach żeglugowych;
- 2) współuczestnictwa w międzynarodowym systemie ochrony żeglugi i zwalczania zagrożeń na morzu w ramach NATO i UE. Uczestnictwo to powinno być jednak ograniczone do form działań operacyjnych prowadzonych w polskich obszarach morskich, to jest do działań przeciwminowych i patrolowych, ukierunkowanych na wykrycie małych jednostek morskich zajmujących się działalnością przestępczą lub dywersyjną;
- 3) przeciwdziałanie możliwym formom agresji skierowanej przeciwko państwu polskiemu. Specyfika Morza Bałtyckiego powoduje, że za takie formy uznać należy przeprowadzenie ataku powietrznego lub raketowego, ograniczonej co do obszaru, ale szybkiej akcji desantowej, działań dywersyjnych, oraz działań minowych na trasach żeglugowych.

Specyfika tych zagrożeń oraz zadania ochrony form prowadzonej przez państwo polskie aktywności morskiej określa strukturę organizacyjną oraz zdolności bojowe marynarki wojennej. Powinna ona posiadać możliwość prowadzenia działań operacyjnych na niewielkim, praktycznie zamkniętym, płytkim, nasyconym techniką i będącym istotnym szlakiem komunikacyjnym akwenie, a jednocześnie przygotowanych do prowadzenia przedsięwzięć o charakterze ekspedycyjnym. Powoduje to, że potencjał sił morskich państwa powinien umożliwić prowadzenie działań w postaci:

1. zwalczania okrętów nawodnych, zwłaszcza *Lekkich Nawodnych Sił Uderzeniowych*;
2. zwalczania okrętów podwodnych, ze szczególnym uwzględnieniem miniaturowych okrętów oraz jednostek posiadających zdolności do przerzutu sił i środków dywersji (możliwość zanurzenia do linii izobaty 10 m);
3. prowadzenia wojny minowej, w tym działań przeciwminowych na morskich liniach komunikacyjnych i akwenach litoralnych;
4. prowadzenia działań ekspedycyjnych i umożliwiających projekcję siły.

Zaprezentowane *spectrum* zagrożeń o charakterze militarnym w największym stopniu determinuje zadania Marynarki Wojennej, a w dalszej kolejności jej strukturę i charakter pozostających w jej gestii środków oddziaływania. Przyjmując, że Marynarka Wojenna ma obowiązek zapewnienia możliwości prowadzenia nieskrępowanej aktywności morskiej oraz likwidację zagrożeń bezpieczeństwa państwa, wyodrębnić można jej zadania. W ramach funkcji militarnej podstawowym jej zadaniem będzie monitoring wybranych akwenów oraz utrzymanie zdolności do prowadzenia działań systematycznych. W warunkach Bałtyku południowego i potencjalnych zagrożeń na polskich obszarach morskich za formy aktywności floty w ramach działań systematycznych należy uznać przede wszystkim:

1. prowadzenie skutecznego i efektywnego rozpoznania sytuacji na akwenach morskich, zapewniającego także odpowiedni poziom zabezpieczenia hydrograficzno–nawigacyjnego;
2. utrzymanie zdolności do zwalczania zagrożenia minowego;
3. utrzymanie zdolności do skutecznego przeciwdziałania okrętom podwodnym i środkom dywersji morskiej;
4. ochrona własnej komunikacji morskiej;
5. stawianie ofensywnych i defensywnych zagród minowych w wybranych akwenach morskich i na morskich liniach komunikacyjnych.

Tak określone zadania pośrednio determinują poziom zdolności, jakimi powinien dysponować ten rodzaj sił zbrojnych. Rozpoznanie sytuacji na wybranych akwenach (strefie operacyjnego zainteresowania MW) zapewniają systemy monitoringu technicznego oraz ściśle z nim skorelowane systemy rozpoznania powietrznego oraz morskiego. Zasadniczym sposobem

prowadzenia rozpoznania w polskich warunkach powinien pozostać system patrolowania przy wykorzystaniu statków powietrznych, lecz skuteczne rozpoznanie wymaga skierowania w rejon aktywności sił podejrzanych o działania skierowane przeciwko państwu polskiemu sił okrętowych. Uznać więc należy, że w dyspozycji sił morskich winny znajdować się samoloty rozpoznawcze, zapewniające możliwość pełnego monitoringu sytuacji na akwenach morskich i przeprowadzenia wybiórczej kontroli w danych akwenie. Nie są one jednak w stanie zapewnić pełnego rozpoznania, co powoduje, że ich naturalnym uzupełnieniem są specjalistyczne okręty rozpoznawcze. Dysponować one powinny autonomicznością pozwalającą na prowadzenie działań do 30 dni oraz powinny być wyposażone w sprzęt specjalistyczny, pozwalający na prowadzenie rozpoznania powietrznego, nawodnego i podwodnego. Dodatkowo niezbędne jest posiadanie jednostek pełnomorskich i przybrzeżnych przeznaczonych do kontroli sytuacji hydrograficznej w polskich obszarach morskich.

Rozległość polskich obszarów morskich i specyfika ich żeglugowego wykorzystania powoduje, że siły morskie dysponować powinny minimum dwoma samolotami i jednym okrętem rozpoznawczym, pozostającymi w gotowości do działania. Tym samym wariant optymalny to dwa pełnomorskie okręty rozpoznawcze, trzy samoloty rozpoznawcze oraz pełnomorski okręt hydrograficzny uzupełniony kilkoma małymi specjalistycznymi jednostkami zabezpieczenia hydrograficznego.

Potrzebę posiadania jednostek rozpoznawczych i hydrograficznych uzasadnia także zadanie utrzymania zdolności do zwalczania zagrożenia minowego. Jednak zasadniczą rolę w tym obszarze aktywności morskiej odgrywają niszczyciele min. Szerokie możliwości stosowania zagród minowych w polskich obszarach morskich uzasadniają konieczność posiadania specjalistycznego zespołu niszczycieli min i tralowców. Przebieg tras żeglugowych i rozmieszczenie polskich portów oraz baz dla sił morskich powoduje, że do prowadzenia systematycznego rozpoznania przeciwwminowego niezbędne jest wydzielenie jednej okrętowej grupy tralowej operującej na wodach Zatoki Gdańskiej i torze podejściowym do portu Świnoujście oraz dwóch takich grup prowadzących rozpoznanie wzdłuż przybrzeżnego toru wodnego i w wyznaczonych akwenach. Sposób prowadzenia rozpoznania powoduje, że zaangażowanych w działania byłoby dziewięć jednostek, które powinny stacjonować w portach Gdynia i Świnoujście oraz mieć możliwość czasowego stacjonowania w portach Kołobrzeg, Hel, Władysławowo. Powoduje to że minimalna liczba pozostających na wyposażeniu polskiej marynarki wojennej niszczycieli min i okrętów tralowych nie powinna być niższa niż dziesięć jednostek, a efektywne wykonywanie zadań zapewnić może zwiększenie ich liczby do szesnastu.

Ukształtowanie polskiego wybrzeża, rozmieszczenie portów oraz głębokości akwenu w strefie przybrzeżnej pozwalają na wykorzystanie okrętów podwodnych. Praktycznie 50% powierzchni strefy jest rejonem, gdzie głębokości przewyższają 50 m. Chociaż nie pozwalają one w pełni wykorzystać operacyjnych możliwości zanurzenia przedstawianych okrętów, to w połączeniu z panującą hydrologią stwarzają im wystarczające warunki do wykonywania powierzonych zadań oraz dają sposobność uchylania się od sił i środków zwalczania okrętów podwodnych. Okręty te mogą być wykorzystane do zwalczania jednostek prowadzących żeglugę na polskich akwenach morskich, prowadzenia działalności wywiadowczej, stawiania ofensywnych zagród minowych, transportu środków dywersji oraz działań demonstracyjnych, a także prowadzenia działań blokadowych i rozpoznawczych w rejonach baz morskich i wewnątrz wód terytorialnych. Sposobem pozwalającym na niwelowanie zagrożenia stwarzanego przez działalność okrętów podwodnych jest budowa stałych barier hydroakustycznych oraz prowadzenie kontrolnego poszukiwania okrętów podwodnych w wyznaczonych rejonach. Efektywne poszukiwanie zapewnić mogą minimum dwie grupy okrętów (OGPU) prowadzące działania w północno-wschodniej części polskiej EEZ do izobaty 30 m, co zapewnia obronę przed okrętami podwodnymi rejonu krzyżowania się tras żeglugowych w rejonie Półwyspu Helskiego i na podejściach do portów: Gdynia, Gdańsk i Port Północny. Dwie kolejne grupy powinny natomiast skoncentrować działania w akwenu zatok Gdańskiej oraz Pomorskiej, zwłaszcza w rejonie Terminala LNG oraz portów Gdynia i Port Północny. Niezbędnym jest także wykorzystywanie do tych działań pary śmigłowców ZOP oraz posiadanie zdolności do natychmiastowego postawienia linii pław radio-hydroakustycznych w liczbie około czterdziestu. Natomiast podstawową metodą przeciwdziałania prawdopodobieństwu podjęcia działań dywersyjnych powinno być wykorzystanie okrętów przeznaczonych zarówno do prowadzenia dozorów, jak i lotnictwa. Okręty te powinny być przygotowane do asystowania podejrzanej jednostce w celu uszczegółowienia informacji o niej, zademonstrowania zainteresowania jej działaniami i gotowości do potencjalnego przeciwdziałania. W przypadku stwierdzenia realności zagrożenia powinny przystąpić do przeprowadzenia kontroli przez grupę inspekcyjną, a w przypadku prób uchylenia się od przyjęcia grupy inspekcyjnej, do zastosowania środków przymusu zgodnie z właściwymi regulacjami prawnymi. W przypadku znacznej przewagi prędkości podejrzanej jednostki siły okrętowe utrzymujące z nią kontakt powinny naprowadzić na nią lotnictwo. Zadanie to należy postrzegać więc w połączeniu z zadaniami związanymi z ochroną własnej komunikacji morskiej oraz w kontekście bojowego wykorzystania klasycznych okrętów bojowych. Z tego względu do realizacji przedsięwzięć związanych z ochroną własnej komunikacji oraz zwalczania jednostek podejrzanych o działalność dywersyjną, wykorzystywane być powinny zarówno okręty i lotnictwo marynarki

wojennej, jak i jednostki Straży Granicznej pełniące służbę na liniach wewnętrznych dozorów i w polskich obszarach morskich. Przyjąć więc należy, że budowa dwóch odrębnych komponentów w postaci okrętów patrolowych wyposażonych w środki rażenia jednostek nawodnych oraz okrętów bojowych przeznaczonych do prowadzenia operacji morskiej jest nieuzasadniona. Z tego względu zasadnym jest wyposażenie Marynarki Wojennej w korwety wielozadaniowe, które z powodzeniem mogą wypełnić obydwie funkcje. Za uzasadnione należy uznać wyposażenie Marynarki Wojennej minimum w 4 (docelowo w 6) okrętów tego typu.

Podsumowanie

Rolą sił morskich państwa jest uczestnictwo w działaniach mających na celu realizację interesu narodowego poprzez właściwie dobraną formę prowadzenia aktywności morskiej. Aktywność ta musi wynikać z tego interesu i strategii jego osiągnięcia. Tę zasadę udało się wdrożyć w II Rzeczypospolitej, której establishment potrafił opracować wizję wykorzystania Marynarki Wojennej do realizacji interesu narodowego. Bezdyskusyjnie wizja ta była opracowana i wdrażana, dyskusyjna jest jedynie zdolność państwa polskiego i jego potencjału militarnego do realizacji konkretnych zadań w określonej sytuacji politycznej. Tym niemniej, w niekorzystnym otoczeniu międzynarodowym w 1939 roku udało się na tyle przededefiniować koncepcje funkcjonowania Marynarki Wojennej, by mogła ona być wykorzystana do utrzymania ciągłości państwa polskiego i bytu państwowego, pomimo opanowania terytorium kraju przez państwa wrogie. Po odzyskaniu suwerenności w 1989 roku siły morskie zostały umiejętnie wkomponowane w procesy budowy samodzielnej pozycji politycznej i uzyskania członkostwa w organizacjach międzynarodowych, współdecydujących o poziomie bezpieczeństwa Rzeczypospolitej. Z tą chwilą polski establishment polityczny utracił zdolność tworzenia wizji aktywności morskiej państwa, wynikającej z zdefiniowanego interesu narodowego oraz strategii jego osiągnięcia. W konsekwencji nie potrafił wykreować wizji polskiej polityki morskiej oraz roli Marynarki Wojennej w tej polityce, a tym samym określić jej zadania oraz poziom potencjału bojowego. W konsekwencji państwo polskie jest zdolne jedynie do prowadzenia – w ograniczonym zakresie, wynikającym bardziej z obowiązku kontroli granicy zewnętrznej UE – monitoringu żeglugi i zwalczania przestępczości na południowym Bałtyku oraz ratowania życia i zdrowia użytkowników żeglugi w wyznaczonej strefie odpowiedzialności.

Literatura

- Domke, R., 2010, *Położenie geopolityczne Rzeczypospolitej w latach 1918-1939 oraz 1989-2009. Próba porównania*, Przegląd Geopolityczny, 2, s. 143-152.
- Drzewiecki, D., 2015, *Bezpieczeństwo obszarów nadbrzeżnych w południowej części basenu morza bałtyckiego w oparciu o najnowszy raport IPCC (AR5)*, Przegląd Geopolityczny, 12, s. 9-34.
- Konopczyński, W., 1947, *Kwestia bałtycka do XX w.*, Wyd. Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin.
- Krzywiec, B., 1929, *Jak należy traktować w Polsce sprawę Marynarki Wojennej. Studium porównawcze na tle rozwoju marynarek innych państw oraz potrzeb obronnych kraju*, Wilno.
- Kukulka, J., 1978, *Problemy teorii stosunków międzynarodowych*, Warszawa.
- Kukulka, J., 2006, *Zaspokajanie potrzeb i rozwiązywanie konfliktów w stosunkach międzynarodowych*, w: *Stosunki międzynarodowe. Geneza, struktura, dynamika, struktura*, red. E. Halizak, R. Kuźniar, Warszawa.
- Mickiewicz, P., 2012, *Morze Bałtyckie w polskiej strategii bezpieczeństwa morskiego*, Wrocław.
- Popiuk-Rysinska, I., 2006, *Uczestnicy stosunków międzynarodowych, ich interesy i oddziaływania*, w: *Stosunki międzynarodowe. Geneza, struktura, dynamika*, red. E. Halizak, R. Kuźniar, Warszawa.
- Popławski, J. L., 1899, *Polityka polska w zaborze pruskim*, Przegląd Wszechpolski, nr 1.
- Popławski, J. L., 1910, *Pisma polityczne*, t. I, przedmowa Z. Wasilewski, Wyd. Gebethnera i Wolffa, Warszawa i Kraków.
- Porębski, K., 1919a, *Memoriał o potrzebie utworzenia jednego Urzędu dla Spraw Morskich*, Warszawa 11 III 1919, Archiwum Akt Nowych, sygn. 1437, dokumenty KNP.
- Porębski, K., 1919b, *Memoriał o zadaniach i pracach Departamentu dla Spraw Morskich*, Centralne Archiwum Wojskowe, Akta Kierownictwa Marynarki Wojennej, sygn. I.300.21.42.
- Porębski, K., 1919c, *Memoriał w sprawie polityki polskiej na Bałtyku*, wrzesień 1919 r., CAW, sygn. I.300.21.125, akta KMW.
- Porębski, K., 1996, *Sprawy morskie Polski*, wstęp i oprac. Z. Machaliński, seria Księgi Floty Ojczystej, Gdynia.
- Świrski, J., 1919, *Memoriał: Konieczność i możliwość stworzenia Polskiej Floty Wojennej*, CAW, sygn. I.300.1.38, akta Gabinetu MSWojsk.
- Wilczyński, P. L., 2017, *Problematyka bezpieczeństwa we współczesnym dyskursie eksperckim w Polsce*, Przegląd Geopolityczny, 21, s. 48-66.
- Wilczyński, W.J., 2018, *Odzyskanie niepodległości przez Polskę w perspektywie geopolitycznej. Część II: Bilans okresu zaborów i reakcja mocarstw ościennych*, Przegląd Geopolityczny, 26, s. 155-183.

Zalewski, B., 2000, *Polska morska myśl wojskowa 1918–1989*, Gdynia
Żukrowska, K., 2006, *Pojęcie bezpieczeństwa i jego ewolucja*, w: *Bezpieczeństwo międzynarodowe. Teoria i praktyka*, red.: K. Żukrowska, M. Grącik, Warszawa.

Navy as a means of implementing the national interest

The ability to pursue national interests determines the strength and position of the state. To this end, it uses a number of instruments, depending on the nature of the interest, the specificity of the political and economic environment and social expectations. One of such instruments, focused on conducting maritime activity of the state, is the navy. The formula of its operation, organizational structure and potential must therefore be adapted to the long-term strategic goals of the state, which are to enable the realization of the national interest. At the same time, the vision of the use of naval forces should be open, which will allow to achieve strategic goals in the event of a change in the international situation. The ability to adapt the naval forces to changes in the international environment and the unchanging pursuit of national interest is a requirement for proper organization of the navy. The analysis of these activities in the years 1918-2018 allows us to formulate the thesis that interwar Poland was able to create and use the Navy's potential to implement the national interest, which was to maintain the sovereignty and continuity of the state. However, today the Polish state is not able to make full use of this instrument, mainly due to the lack of ability to define the essence of the concept of national interest in a globalized world.

Key words: maritime activity, national interest, navy, state strategy.