

dr inż. Waldemar PARUS

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koszalinie

MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA PORTÓW ŚROD- KOWEGO WYBRZEŻA W ASPEKTCIE POTRZEB SIŁ MORSKICH

STRESZCZENIE

Porty znajdujące się na środkowym wybrzeżu nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki morskiej oraz znaczenia strategicznego dla sił zbrojnych. Niemniej jednak, przy spełnieniu określonych warunków, mogą być w przyszłości wykorzystywane przez siły zbrojne (Marynarkę Wojenną, Wojska Specjalne), Policję, Straż Graniczną (Straż Przybrzeżną) oraz jednostki ratownicze do realizacji szczególnych zadań w okresie stanów gotowości obronnych państwa czasu kryzysu i czasu wojny. Zmodernizowanie, przez rozbudowę infrastruktury, pogłębienie torów wodnych zwiększą możliwości wykorzystania tych portów dla potrzeb schronienia, ratownictwa podczas stałego lub czasowego bazowania.

Słowa kluczowe:

porty, środkowe wybrzeże, strategiczne znaczenie, potrzeby sił morskich

WSTĘP

Porty znajdujące się na środkowym wybrzeżu nie mają obecnie zasadniczego znaczenia dla gospodarki morskiej oraz strategicznego znaczenia dla sił zbrojnych. Niemniej jednak, przy spełnieniu określonych warunków, mogą być w przyszłości wykorzystywane przez siły zbrojne (Marynarkę Wojenną, Wojska Specjalne), Policję, Straż Graniczną (Straż Przybrzeżną) oraz jednostki ratownicze do realizacji szczególnych zadań w okresie stanów gotowości obronnych państwa czasu kryzysu i czasu wojny¹.

¹ §2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 r. w sprawie gotowości obronnej państwa tekst jednolity (Dz.U. Nr 219, poz. 2218).

Zamieszczone poniżej informacje mają zatem na celu pomóc wyznaczyć kierunki wykorzystania tych portów dla potrzeb schronienia czy ratownictwa podczas stałego lub czasowego bazowania. Autor jest przekonany, że zebrane wyniki badań mogą stanowić punkt wyjścia do wypracowania efektywnych i przydatnych koncepcji modernizacji portów środkowego wybrzeża.

WARUNKI HYDROTECHNICZNE PORTÓW ŚRODKOWEGO WYBRZEŻA

Port Dźwirzyno

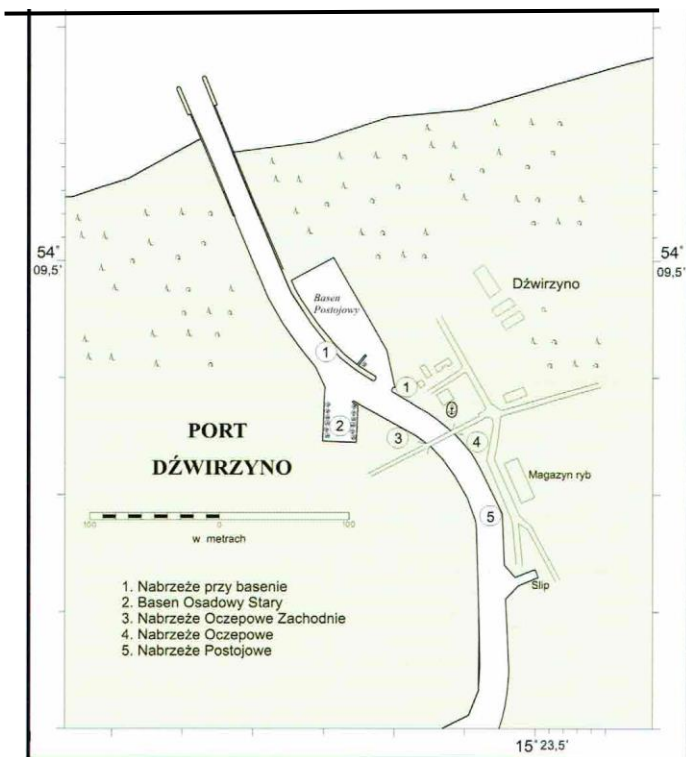
Jest to mały port rybacki w ujściu kanału łączącego pobliskie jezioro Resko z morzem². Wejście do portu o szerokości 20 m jest osłonięte dwoma falochronami³: zachodnim o długości 111,5 m i wschodnim o długości 113 m. Maksymalne parametry jednostek wchodzących do portu nie mogą przekraczać 15 m długości całkowitej (przy standardowych 12 m), 5 m szerokości i 1,2 m zanurzenia dla wody stojącej (standardowo 0,85 m) przy średnim poziomie wody (średni stan ocenia się na 507 cm). Głębokość toru wodnego na osi kanału portowego wynosi 1,5 m⁴, zaś głębokość na torze podejściowym do portu – od 1,2 m do 3,1m⁵. Port Dźwirzyno nie dysponuje obrotnicą, gdyż jest portem małym i znajduje się u ujścia niewielkiej rzeki.

² Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego ([Dz.U. z 2018 r. poz. 1138](#)).

³ falochron – budowla osłaniająca całkowicie lub częściowo przybrzeżny obszar wodny i brzeg morski przed działaniem fali. Zależnie od odsłanianego obiektu falochrony dzielą się na: 1) portowe (zewnątrzne, oddzielające akwen portowy od morza, i wewnętrzne, zwane ostrogami portowymi, dzielące ten akwen na mniejsze); 2) brzegowe (stanowiące umocnienie brzegowe sztuczne); 3) kierujące (tamy), chroniące ujścia rzek przed falą i zapiaszczeniem, B.K. Mazurkiewicz, *Encyklopedia inżynierii morskiej*, s. 108.

⁴ *Locja Bałtyku. Wybrzeże polskie (502)*, wyd. 11., Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej, s. 141-143.

⁵ Stan na dzień 11.03.2019 r. według relacji Dariusza Polikowskiego, bosmana Portu Dźwirzyno.



Ryc. 1. Plan portu Dźwirzyno

źródło: *Locja Bałtyku. Wybrzeże polskie (502)*, dz. cyt., s. 142

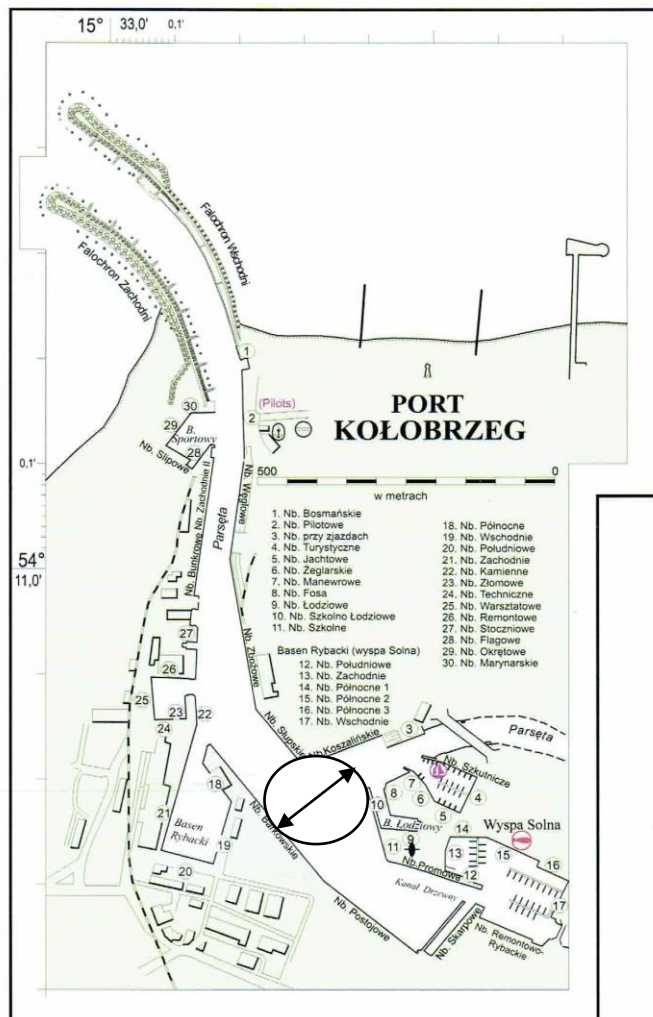
Port Kołobrzeg

To port o przeznaczeniu handlowym, rybackim i jachtowym u ujścia rzeki Parsęty⁶, osłonięty dwoma falochronami o długości: wschodni – 513 m i zachodni – 452 m. Szerokość wejścia do portu, mierzona między głowicami, wynosi 80 m, w najwęższym miejscu zaś (u nasady falochronów, na wysokości wejścia do basenu sportowego) – 48 m.

Do portu mogą zawijać statki o długości nieprzekraczającej 90 m i zanurzeniu do 5 m w wodzie słodkiej. Kapitan Portu może zezwolić na wejście do portu statku o długości do 100 m i zanurzeniu nieprzekraczającym 5,5 m w wodzie słodkiej dla średniego poziomu wody (507 cm). Port dysponuje obrotnicą o

⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Kołobrzegu od strony lądu (Dz.U. 2005 nr 144 poz. 1210).

średnicy 140 m i głębokości 6,3 m. Głębokość na torze podejściowym do portu wynosi od 6,3 m do 10 m⁷.



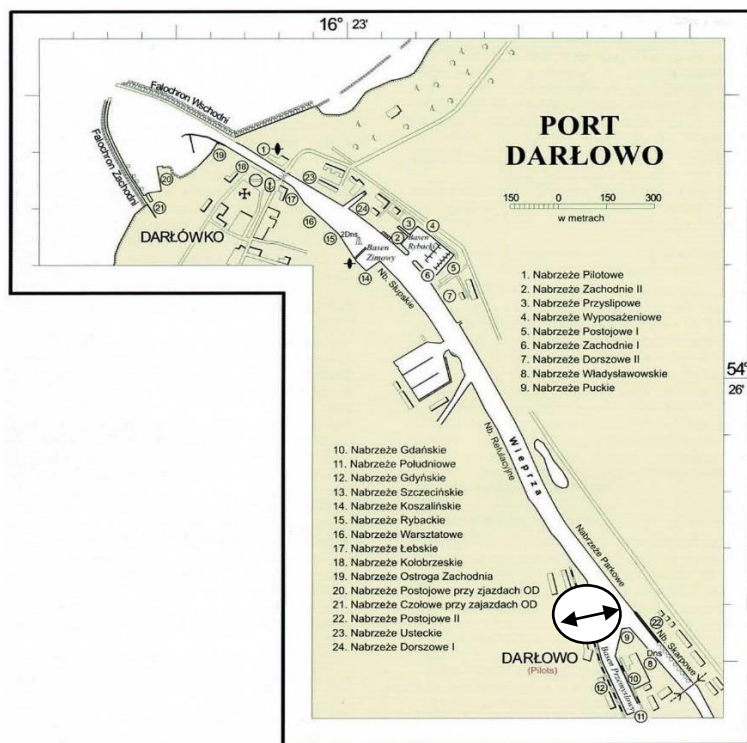
Ryc. 2. Plan portu Kołobrzeg
 źródło: *Locja Bałtyku. Wybrzeże polskie (502)*, dz. cyt., s. 137

Port Darłowo

⁷ Dane określone zostały na dzień 7.03.2019 r. przez Jana Świetlickiego, Kapitana Portu Kołobrzeg.

Możliwości wykorzystania portów środkowego wybrzeża w aspekcie potrzeb sił morskich

To port rybacko-handlowy u ujścia rzeki Wieprzy⁸. Do portu mogą wchodzić jednostki o długości do 75 m (za zgodą indywidualną kapitana portu maksymalnie do 90 m) i zanurzeniu do 4 m (maks. 4,5 m tylko na Nabrzeżu Dorszowym II i 4,20 m przy nabrzeżach: Gdańskim, Gdyńskim i Szczecińskim), przy średnim stanie, który wynosi 500 cm. Awanport osłaniają falochrony o długości: wschodni – 436 m i zachodni – 484 m. Szerokość wejścia między głowicami falochronów wynosi 38 m. Głębokość przy wejściu nie może przekraczać 7 m, a w awanporcie, przyległym do toru wodnego, 6 m, zaś na pozostałym akwatorium może wynosić od 4 m do 5,5 m. Szerokość wejścia z awanportu do kanału to 25 m. Port dysponuje obrotnicą o średnicy 110 m i głębokości 5,5 m. Głębokość toru podejściowego wynosi ok. 10-15 m⁹.



Ryc. 3. Plan portu Darłowo

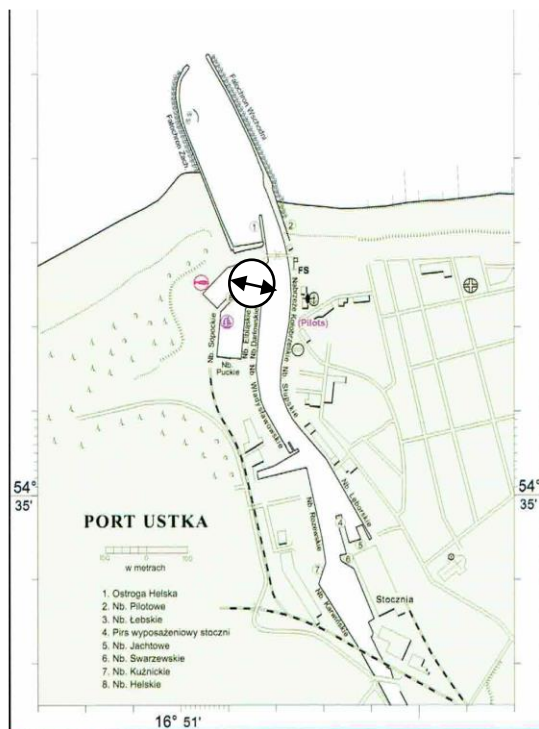
źródło: *Locja Bałtyku. Wybrzeże polskie (502)*, dz. cyt., s. 134

⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Darłowie (Dz. U. z 1998 nr 159 poz. 1056).

⁹ Powyższe dane określone zostały na dzień 12.03.2019 r. przez kpt. ż. w. Bogdana Janiczaka, Kapitana Portu w Darłowie.

Port Ustka

To port u ujścia rzeki Słupi. Szerokość wejścia wynosi 40,5 m, głębokość – 6 m¹⁰. Awanport ograniczony jest dwoma falochronami o długościach: wschodni – 333 m i zachodni – 431,6 m. Na torze wodnym w awanporcie utrzymywana jest głębokość 5,5 m. Wejście z awanportu do kanału portowego ma szerokość 28 m i głębokość 5,5 m. Do portu mogą zawijać jednostki nieprzekraczające 60 m, o zanurzeniu 4 m (średni poziom wody wynosi 508 cm). Port dysponuje obrotnicą o średnicy 67 m i głębokości 5,5 m. Głębokość na torze podejściowym do portu wynosi 6,5 m¹¹.



Ryc. 4. Plan portu Ustka

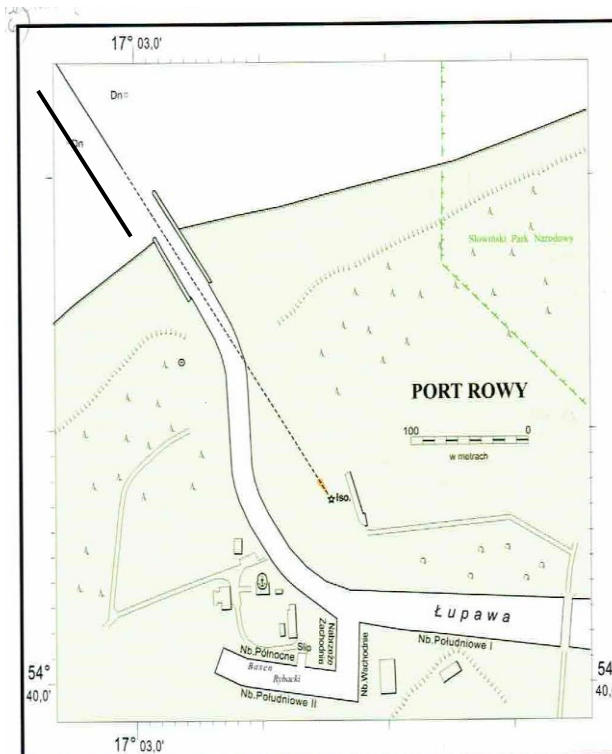
źródło: *Locja Bałtyk. Wybrzeże polskie (502)*, dz. cyt., s. 130

Port Rowy

¹⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 listopada 2005 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Ustce od strony lądu (Dz.U. 2005 nr 233 poz.1990).

¹¹ Powyższe dane określone zostały na dzień 12.03.2019 r. przez kpt. Mateusza Dziopaka, Kapitana Portu w Ustce.

Mały port rybacki u ujścia rzeki Łupawy¹². Maksymalne parametry jednostek wchodzących do portu Rowy nie mogą przekraczać następujących danych: długość całkowita – 16 m, szerokość – 5 m, zanurzenie – 1,4 m dla wody słodkiej przy średnim stanie 508 cm. Wejście do portu osłaniają dwa falochrony. Falochron zachodni ma długość 110 m, wschodni – 83,60 m. Szerokość wejścia wynosi 20 m. Głębokości przy nabrzeżach wynoszą 1,5 m, na środku kanału i na zakolach zaś ok. 2 m. Głębokość na torze podejściowym wynosi ok. 1,5 m. Port Rowy nie dysponuje obrotnicą, gdyż jest portem stosunkowo małym i znajduje się w ujścia niedłuznego kanału oraz niewielkiej rzeki.

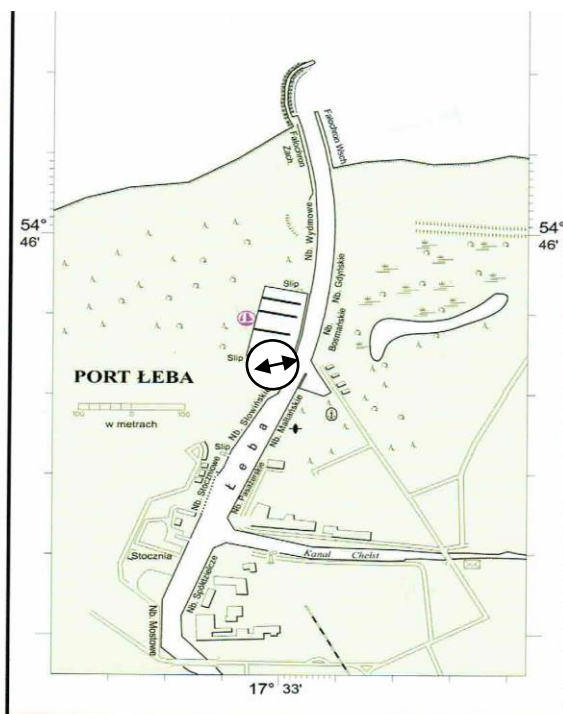


Ryc. 5. Plan portu Rowy
źródło: *Locja Bałtyku. Wybrzeże polskie (502)*, dz. cyt., s. 129

Port Łeba

¹² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Rowach od strony lądu (Dz.U. 2004 nr 273 poz. 2709).

Port rybacki przy ujściu rzeki Łeba¹³. Maksymalne parametry statków wchodzących do portu nie mogą przekraczać długości całkowitej – 65 m, szerokości – 15 m, zanurzenia – 3 m dla wody słodkiej przy średnim stanie 509 cm. Wejście osłaniają dwa falochrony: zachodni usytuowany w kierunku północno-wschodnim o długości 321 m i wschodni o długości 192 m; szerokość wejścia między głowicami falochronów wynosi 116 m, szerokość kanału między falochronami zaś 31 m. Głębokość w wejściu między falochronami wynosi 4 m, a po zapiaszczeniu spowodowanym przez sztormy może zmniejszyć się nawet do 2 m; w głębi portu utrzymują się głębokości ok. 3,5 m. Port dysponuje obrotnicą o średnicy 50 m i głębokości 3,5 m. Minimalna głębokość na torze podejściowym wynosi 3,5-5 m.



Ryc. 6. Plan portu Łeba

źródło: *Locja Bałtyku. Wybrzeże polskie (502)*, dz. cyt., s. 125

POTRZEBY SIŁ MORSKICH DO WYKONYWANIA ZADAŃ RATOWNICZYCH, OCHRONNYCH I OBRONNYCH

¹³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Łebie (Dz.U. 2015 poz. 516).

Potencjalny przeciwnik może zaatakować w nieprzewidywalny sposób, jednak powodzenie jakichkolwiek działań ofensywnych wymaga zdobycia panowania na morzu (ang. *command of the sea*), czyli zapewnienia niczym nieskrępowanej swobody użycia własnych okrętów na akwenie Bałtyku Południowego. Wywalczenie panowania na morzu jest zatem operacją trudną i kosztowną. Nawet kilkunastokrotna przewaga nie gwarantuje powodzenia.

Znaczenie łatwiejsze zadanie mają siły morskie, których rolą jest uniemożliwienie przeciwnikowi zdobycia panowania na morzu. Można to osiągnąć znacznie skromniejszymi siłami i mniejszym kosztem.

Przeciwnik pozbawiony panowania w rejonie Bałtyku Południowego nie zdoła:

- zagrozić kluczowym odcinkom morskich tras komunikacyjnych w zachodniej części Bałtyku,
- blokować polskich portów za pomocą zagród minowych,
- wysadzić desantu morskiego na Wybrzeżu,
- bronić swojej podmorskiej infrastruktury przesyłowej¹⁴.

Siły Morskie Rzeczypospolitej Polskiej to ogół posiadanych przez Polskę sił i środków do prowadzenia ochrony naszych praw oraz interesów. 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 morskiego¹⁵.

Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej wraz ze służbą hydrograficzną przeznaczona jest do realizowania interesów państwa na obszarach morskich, realizacji strategicznych zadań państwa i jego ekonomicznych możliwości¹⁶, 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. Marynarka Wojenna RP bierze również udział w operacjach reagowania kryzysowego Sojuszu oraz działaniach na

¹⁴ R. Grudziński, *Jeśli okręt podwodny, to jaki i dlaczego?*, <https://wiis.org.pl/> [dostęp: 25.02.2019 r.].

¹⁵ *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, s. 22.

¹⁶ H.H. Pietraszkiewicz, *O sprawach ważnych nie tylko dla Marynarki Wojennej*, „Morze, Statki i Okręty” 2019, styczeń-luty, s. 8-11.

rzecz pogłębiania współpracy międzynarodowej (bezpieczeństwo kooperatywne).

Do realizacji wymienionych zadań MW RP powinna dysponować nowoczesnymi platformami pływającymi, środkami powietrznymi i lądowymi, których zdolności taktyczno-techniczne będą wystarczające 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 nim¹⁷, niemniej jednak aktualne parametry jednostek pływających na południowym Bałtyku pozwalają bazować jedynie czasowo i tylko w porcie Kołobrzeg. Pozostałe porty położone na południowym Bałtyku, na środkowym wybrzeżu Polski nie spełniają wymogów czasowego bazowania w tych portach. Dokonanie modernizacji portów środkowego wybrzeża, które przedstawiono w kolejnym rozdziale dały by możliwość na realizację zadań i dostosowanie powyższych portów do pełnego wykorzystania w zakresie czasowego bazowania jednostek pływających w okresie stanów gotowości obronnych państwa czasu kryzysu i czasu wojny.

Istotnym jest by MW działała na całym wybrzeżu w dwóch układach, które określa kontradmirał w stanie spoczynku Hieronim Henryk Pietraszkiewicz w styczniowo-lutowym numerze pisma „Morze, Statki i Okręty” sugeruje, że „MW musi działać, zależnie od sytuacji, w dwóch układach:

- w europejskich siłach NATO oraz jako część lub wsparcie naszych sił wysyłanych w misje, w czasie pokoju,
- w wypadku agresji ze strony Rosji musi być aktywnym elementem sił powstrzymujących agresję, ze szczególnym wysiłkiem w okresie interwału”¹⁸.

Ten pogląd podziela prof. dr hab. Andrzej Makowski, który twierdzi: „Warto mieć więcej możliwości do wykonywania zadań charakterystycznych dla zbrojnego pokoju. [...] Myślą przewodnią racji bytu MW powinno być założenie, że ważniejsza jest w polskich warunkach jej użyteczność niż siła bojowa”¹⁹.

Kadm. Pietraszkiewicz uważa, że MW potrzebne są:

- zespół fregat składających się z trzech okrętów z bazą towarzyszącą,
- zespół niszczycieli min typu Kormoran II,
- znaczna liczba dronów o różnych funkcjach,

¹⁷ Tamże, s. 22.

¹⁸ H.H. Pietraszkiewicz, *O sprawach ważnych...*, dz. cyt., s. 10.

¹⁹ A. Makowski, *Polska Marynarka Wojenna – 100 lat i co dalej?*, „Morze, Statki i Okręty”, 2018, lipiec-sierpień, s. 19-21.

- śmigłowce do zadań ZOP i SAR,
- samoloty rozpoznawcze, w tym do współpracy z nadbrzeżną jednostką raketową,
- niezbędne pododdziały wsparcia bojowego i zabezpieczenia²⁰.

W związku z perspektywą zakupu dla potrzeb Marynarki Wojennej kolejnych jednostek Polska Grupa Zbrojeniowa na Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa (24.01.2019) zaprezentowała okręty, które sprostają wymaganiom Marynarki Wojennej RP w zakresie wykonywania zadań obronnych, ochronnych i ratowniczych oraz innych organów państwa zajmujących się szeroko pojętym bezpieczeństwem na morzu oraz ratownictwem morskim. Zaprezentowano dwa prototypy jednostek, które łączą wyjątkowo niską wykrywalność, odporność i niezawodność platformy z potężnymi zdolnościami zwalczania celów powietrznych, nawodnych i podwodnych²¹.

Pierwszym jest projekt GOWIND 2500²². Jest to wielozadaniowy okręt bojowy o wyjątkowo niskiej wykrywalności, a jednocześnie charakteryzujący się odpornością przy zdolności zwalczania celów powietrznych, nawodnych i podwodnych. Zaprojektowany jest do wykonywania zarówno złożonych operacji morskich, jak i do zadań ochrony morskiej (fot. 1). Zadaniem nowego okrętu będzie zabezpieczenie działań jednostek Marynarki Wojennej oraz NATO – poszukiwanie i ratownictwo na morzu (SAR, SUBSAR²³, DSAR). Do służby ma trafić za około 5 lat.

²⁰ H.H. Pietraszkiewicz, *O sprawach ważnych...*, dz. cyt., s. 10.

²¹ Z materiału informacyjnego PGZ NAVAL Group, projekt GOWIND 2500.

²² Dane projektu GOWIND 2500: wymiary – 102 m x 16 m x 5,4 m, wyporność – 2500 t, prędkość maks. – 25 węzłów, zasięg pływania 4000 Mm przy prędkości 15 węzłów, załoga (+Pax) – 65 (+15).

²³ SUBSAR – ratownicze zabezpieczenia działań okrętów podwodnych MW i NATO.



Fot. 1. Okręt projektu GOWIND 2500

źródło: materiał informacyjny NAVAL GROUP

Drugi prototyp to okręt ratowniczy projekt 570-II „Ratownik”²⁴ (fot. 2), uniwersalna jednostka stworzona do ratowania ludzkiego życia na morzu w sytuacjach nadzwyczajnych, czyli np. awarii okrętów podwodnych, nawodnych, należących także do sojuszników, oraz do prowadzenia prac nurkowo-podwodnych przy zastosowaniu np. pojazdów ROV²⁵. Będzie bezpośrednio należeć do pogotowia Marynarki Wojennej RP.

²⁴ Dane projektu 570-II: wymiary – 95,85 m x 18,80 m x 5 m, wyporność – 6000 t, prędkość maks. – 16 węzłów, prędkość przelotowa – 14 węzłów, załoga – 105 osób.

²⁵ pojazdy ROV – rodzaj [zdalnie sterowanej](#) bezałogowej [jednostki pływającej](#) zdolnej do zanurzenia i przebywania pod powierzchnią wody, wykorzystywanej w szerokim zakresie do celów badawczych, naukowych, przemysłowych i militarnych, <https://pl.wikipedia.org> [dostęp: 27.02.2019 r.].



Fot. 2. Wizualizacja statku ratowniczego projekt 570-II
źródło: <https://tech.wp.pl/> [dostęp: 27.02.2019 r.]

W zakresie zwalczania zanieczyszczeń i ratownictwa na morzu głównym organem na wodach południowego Bałtyku w RP jest Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR), zwana Służbą SAR. Ustawa z 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki²⁶ dała Radzie Ministrów podstawę do wydania Rozporządzenia z 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Powyższego rozporządzenia określa w § 2 ust. 1 pkt. 2, że w realizacji usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń uczestniczy MSPiR wraz z organami administracji morskiej, armatorem i kapitanem statku, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza oraz jednostkami współdziałającymi²⁷. Rozporządzenie to określiło zadania Służby SAR w zakresie dotyczącym zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu²⁸.

²⁶ Art. 23a. zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. 1995 nr 47 poz. 243)

²⁷ § 16 Służba SAR współdziała z jednostkami organizacyjnymi:

- 1) krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego Państwowej Straży Pożarnej;
- 2) Marynarki Wojennej;
- 3) Straży Granicznej;
- 4) Policji;
- 5) Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej;

6) innymi — określonymi w Krajowym Planie, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, (Dz. U. 2002 nr 239 poz. 2026)

²⁸ Tamże, § 7 ust. 1 pkt. 1-5



Ryc. 7. Polska strefa odpowiedzialności SAR i MW
źródło: MW [dostęp: 9.04.2019 r.]

Służba SAR swoje zadania wykonuje na podstawie Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych (Plan SAR) oraz Krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego²⁹.



Fot. 3. Jednostka ratownicza SAR „Orkan”
źródło: W. Parus

Potencjał techniczny oraz w pełni profesjonalne załogi statków Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa pozwalają również na podjęcie na otwartym morzu oraz w portach, we współpracy z Państwową Strażą Pożarną, akcji zwalczających zagrożenia i zanieczyszczenia wód morskich i morskich wód wewnętrznych³⁰.

²⁹ <http://www.sar.gov.pl/pl/> [dostęp: 6.05.2022 r.].

³⁰ Art. 4 Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Ze Służbą SAR współdziałają:

- Marynarka Wojenna RP,
- Morski Oddział Straży Granicznej,
- Państwowa Straż Pożarna,
- Policja,
- Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- terenowe organy administracji morskiej,
- jednostki organizacyjne służby zdrowia,
- inne, które mogą udzielić pomocy³¹.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w latach 2002-2022 (I kwartał) uczestniczyła w 4844 akcjach ratowniczych i uratowała 1969 osób. W 90 przypadkach nie dopuszczono do rozlewu lub zminimalizowano skutki rozlewów niebezpiecznych substancji³². Ponadto w samym tylko 2021 r. MSPiR współdziałała 427 razy z polskimi jednostkami realizującymi zadania ratownicze oraz jednostkami ratowniczymi następujących państw: Federacji Rosyjskiej, Niemiec, Danii, Szwecji, Włoch, Hongkongu, Ukrainy, USA, Portugalii.

Zadania ratownicze i ochronne na morzu wykonuje Straż Graniczna, a konkretnie Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG). Bezpośrednio MOSG działa na morzu terytorialnym, strefie przyległej i wyłącznej strefie ekonomicznej.

Mając na uwadze, że administracja morska wspólnie z Marynarką Wojenną, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Morskim Oddziałem SG stanowią Siły Morskie Rzeczypospolitej Polskiej do prowadzenia ochrony naszych praw oraz interesów na Morzu Bałtyckim. W 2018 roku, dla potrzeb administracji morskiej, w stoczni Remontowa Shipbuilding SA położono stępkę pod budowę drugiego wielozadaniowego statku serii B-618/2³³. Funkcją podstawową nowej

³¹ „Rocznik Ratowniczy. Morska Służba Poszukiwań i Ratownictwa. Służba SAR” 2018 oraz analiza statystyczna ze strony MSPR: <https://www.sar.gov.pl/pl/news/>.

³² Zob. W. Parus, *Zagrożenia polskiego wybrzeża, infrastruktury krytycznej oraz portów morskich RP. Studium przypadków dla województwa pomorskiego*, [w:] *Bezpiecznie w miastach i środowisku naturalnym. Wybrane problemy ochrony ludności i środowiska naturalnego w okresie pokoju*, red. A. Ostrokólski, A. Tomaszewski, Wydawnictwo Bezpieczna Przyszłość, Gdynia 2018, s. 93-114.

³³ Dane jednostki serii B-618/2: wymiary – 60 m x 12,8 m x 3,5 m, prędkość – 15 węzłów, załoga – 21 osób, w tym pełna obsługa specjalistów do obsługi sprzętu. Ponadto na pokładzie będzie zamontowany dźwиг pokładowy typu dostosowanego do funkcji o wysięgu od 17 do 25 m. Na śródkreściu natomiast przewidziano 2 ładownie oraz 2 podpokładowe

jednostki jest obsługa oznakowania nawigacyjnego. Statek został wyposażony w pełen zestaw urządzeń do pomiarów hydrograficznych, czyli badania czystości akwenów, ich głębokości oraz szlaków żeglugowych na Bałtyku. Jednostka może dodatkowo zwalczać rozlewy, pożary, pełnić funkcję holownika, a nawet w ostateczności ratować rozbitków. Kadłub jest przystosowany do łamania lodu³⁴.



Fot. 4. Jednostka z serii B-618/2 zaprojektowana dla urzędów morskich w Szczecinie i Gdyni

źródło: <https://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/w-stoczni-remontowa-shipbuilding-polozone-stepke-pod-budowe-drugiego-wielozadaniowego-statku-dla-urzedow-morskich-w-szczecinie-i-w-gdyni.html> [dostęp: 11.03.2019 r.]

Tabela nr 1 przedstawia parametry jednostek pływających będących w dyspozycji Straży Granicznej (MOSG), Morskiej Służby Poszukiwań i Ratownictwa (Służba SAR) oraz urzędów morskich (w Szczecinie i Gdyni).

Tabela 1. Zestawienie parametrów jednostek pływających SG, MSPiR i UM (dane uśrednione)

zbiorniki dla gromadzenia zebranych zanieczyszczeń ropopochodnych. Na statku będą zainstalowane urządzenia i wyposażenie hydrograficzne do pomiarów morskich, w tym do obsługi pojazdu podwodnego (ROV).

³⁴ <https://www.gospodarkamorska.pl/stocznie-offshore-w-stoczni-remontowa-shipbuilding-polozone-stepke-pod-budowe-drugiego-wielozadaniowego-statku-dla-urzedow-morskich-w-szczecinie-i-w-gdyni-38713> [dostęp: 11.03.2019 r.].

Możliwości wykorzystania portów środkowego wybrzeża w aspekcie potrzeb sił morskich

Jednostki pływające	SG	MSPR SAR	Urzędy morskie	Siły morskie		
				NATO i Roja		
				Niszczyciele i fregaty rakietowe	Korwety rakietowe	Katry torpedowe /rakietowe/
Długość (m)	43	37	60	55-61	130-150	48-57
Szerokość (m)	9	8,1	16	6-7	6-14	8-9
Zanurzenie (m)	2,5	2,52	3,5	6-6,5	5-7	2-2,5

źródło: opracowanie autora

To zestawienie dokonano na potrzeby dalszych rozważań naukowych w określeniu perspektyw modernizacji portów morskich środkowego wybrzeża. Z danych zawartych w tabeli należy wnioskować, że długość jednostek pływających SG, MSPiR i UM wynosi od 37 do 60 m. Szerokość mieści się w przedziale od 8 m do 16 m, a zanurzenie wynosi od 2,5 m do 3,5 m. Parametry powyższe zostaną wykorzystane w kolejnym rozdziale, w którym będą brane pod uwagę możliwości czasowego bazowania powyższych jednostek w małych portach, takich jak: Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy czy też Łeba.

PERSPEKTYWY MODYFIKACJI PORTÓW MORSKICH

Port morski stanowi zazwyczaj integralną część miasta, w którym jest położony. Jest mostem łączącym, zapewnia jego rozwój i funkcjonowanie. Wyniki dotychczasowych badań ujętych w poprzednim rozdziale wskazują, jakie kierunki modyfikacji portów środkowego wybrzeża zapewnią bezpieczeństwo morskie państwa. Według nich konieczna jest przebudowa i rozbudowa portów tak, by pozwalały na bazowanie sił morskich wykonujących zadania ratownicze, ochronne i obronne, a także zwiększały ich potencjał i mobilność.

Port Dźwirzyno



Fot. 5. Port Dźwirzyno widok z drona
źródło: *Urząd Morski w Słupsku*

Obecnie jest portem rybackim. Po pogłębieniu toru podejściowego do ok. 5-7 m (obecnie 1,2-3,1 m) oraz pogłębieniu toru wodnego do 3 m (obecnie 1,2 m) port mógłby być wykorzystany jako zapasowe miejsce schronienia dla jednostek rybackich oraz miejsce bazowania czasowego jednostek ratowniczych. Służyłby niedużym jednostkom o zanurzeniu ok. 1,2 m, służącym w Marynarce Wojennej RP i innych państw NATO. Ponadto port mógłby być wykorzystywany do czasowego bazowania jednostek sił specjalnych RP i NATO.

Na terenie portu Dźwirzyno brakuje również magazynów składowych, które można by było wykorzystać na cele ochronne i obronne. W planach rozbudowy należałoby zatem uwzględnić budowę pomieszczeń magazynowych na ok. 1000 m² z zapleczem sanitarnym.

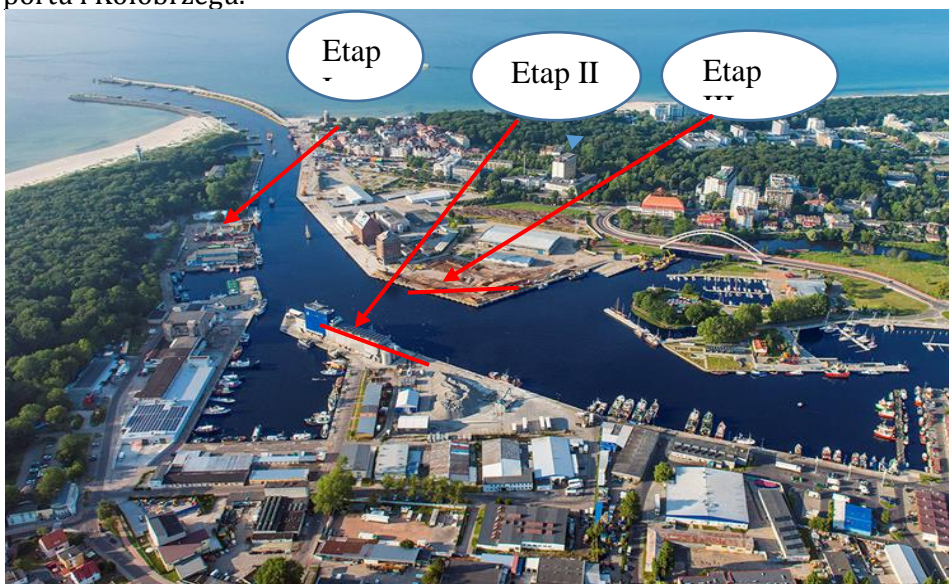
Port Kołobrzeg

W wyniku szerokich konsultacji z Prezesem Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu oraz Kapitanem Portu w Kołobrzegu wypracowano trzyetapową projekt do rozbudowy portu morskiego w Kołobrzegu. Etap I obejmowałby przebudowę i poszerzenie najwęższego gardła (z 48 m do 60,5 m) u nasady falochronu zachodniego, na wysokości wejścia do basenu sportowego. Na etapie II nastąpiłaby przebudowa żelbetonowego Nabrzeża Zachodniego i Nabrzeża Bunkrowego, a następnie pogłębienie do 6,5-7 m (obecnie 5,5 m). Etap III przewiduje ścięcie narożnika nabrzeży Słupskiego i Koszalińskiego oraz zwiększenie średnicy obrotnicy z dotychczasowych 140 m do ok. 200 m oraz pogłębienie jej z 6,3 m do 7 m.

Rozbudowa Portu Kołobrzeg zapewniłaby możliwość pogłębienia toru wodnego do głębokości 6,5-7 m i toru podejściowego do ok. 10-15 m, co pozwoliłoby jednostkom o znacznie większej szerokości na wejście do portu, np. najnowszej jednostki MW ORP „Ślązak” o zanurzeniu 5,5 m z pełnym obciążeniem.

Zwiększenie wielkości obrotnicy umożliwiłoby także na wejście jednostek powyżej 100 m długości, np. masowców typu Handymax³⁵. Obecnie wpływają masowce typu Handysize³⁶.

Dodatkowo należy uwzględnić bariery przeciwpowodziowe w główkach wejściowych do portu, stanowiące ochronę przed zalaniem wodami odmorskimi portu i Kołobrzegu.



Fot. 6. Port Kołobrzeg z etapami rozbudowy
źródło: Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg

Istotnym elementem przy rozbudowie portu jest zaplanowanie placów na sprzęt odkażający w przypadku wejścia do portu jednostki z materiałem niebezpiecznym. Ponadto należy uwzględnić możliwość stacjonowania czasowego lub stałego jednostki rakietowej z Morskiej Jednostki Rakietowej na zachód od portu, służącej do obrony przed atakami lotniczymi. Stanowiłoby zabezpieczeniem portu w czasie stałego lub czasowego bazowania jednostek wykonujących zadania ochronne i obronne na środkowym wybrzeżu.

Port Darłowo

³⁵ Handymax – typ masowca o wyporności 30-50 DWT, długości 150-200 m.

³⁶ Handysizyn – typ masowca o wyporności 10-30 DWT.

Port Darłowo nie jest obecnie wykorzystywany przez jednostki Marynarki Wojennej. Tymczasem niewielka modernizacja portu, polegająca na pogłębieniu toru wodnego o ok. 1-2 m, pozwoliłaby na czasowe bazowanie jednostek ratownictwa morskiego projektu 570/I, np. ORP „Lech” i ORP „Piast”³⁷.

Budowa apartamentowca Marina Royale (fot. 7) przy wejściu z awanportu nie pozwala na poszerzenie obecnego wejścia, które wynosi 25 m. Tym samym Zarząd Morskiego Portu w Darłowie zablokował wszelką dalszą modernizację wewnątrz portu, która miałaby na celu wprowadzanie większych jednostek handlowych (obecnie do portu wchodzi masowce typu Handysize) oraz dużych jednostek Marynarki Wojennej, wykonujących zadania ratownicze, obronne i ochronne.



Fot. 7. Widok na wejście do portu od strony awanportu z apartamentowcem Marina Royale Darłowo

źródło: <https://marina-royale.pl/en/galeria/> [dostęp:19.04.2022 r.]

Mając na uwadze możliwość ocieplenia klimatu i stopniowy wzrost poziomu morza, przy rozbudowie falochronów na wysokości główek wejściowych do portu należałoby także uwzględnić wybudowanie barier przeciwpowodziowych.

Port Ustka

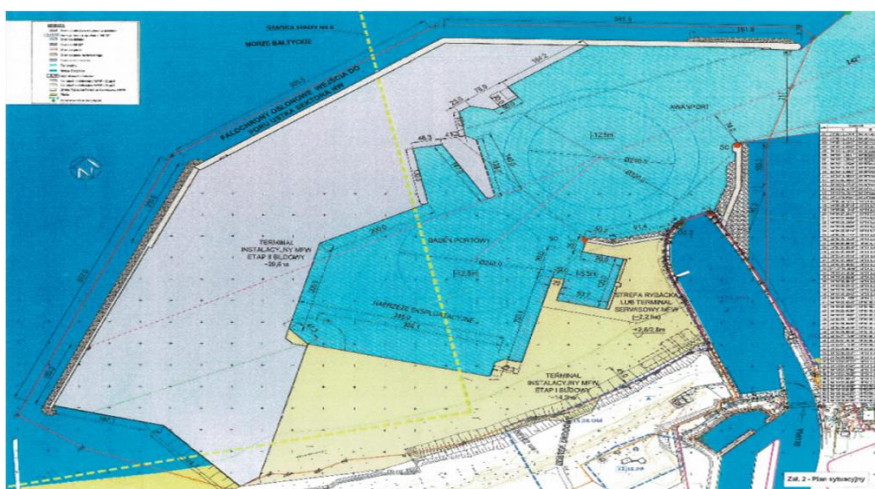
Parametry techniczne jednostek mogących zawijać do portu to tylko 4 m maksymalnego zanurzenia i 80 m długości. Te ograniczenia uniemożliwiają

³⁷ ORP „Lech” i ORP „Piast” o następujących danych eksploatacyjnych: długość – 73,4 m, szerokość – 12 m, maks. zanurzenie – 4,4 m, wyporność – 1697 ton.

obsługę transportu ryb, będących surowcem dla okolicznych przetwórn. Tymczasem obecnie szacowany potencjał przeładunku ryb i wytworzonych z nich produktów wynosi ponad 200 tys. t w skali roku. Przy takim zapotrzebowaniu parametry dostępności portu powinny umożliwiać przyjmowanie jednostek pływających o zanurzeniu ok. 7,5 m i długości do ok. 170 m.

W 2019 roku wzrosło znaczenie handlowe portu w Ustce. Przez I kwartał br. zawinęło do niego 10 jednostek handlowych z Norwegii i Szwecji z ładunkami kruszywa o wadze 1400-1600 ton, potrzebnego do budowy drogi wojewódzkiej nr 203 (z Ustki do granicy z województwem zachodniopomorskim). Tymczasem przewidywane potrzeby przeładunkowe (import-eksport) szacuje się na 200 tys. ton, przy obecnych około 40 tys. ton³⁸.

Urząd Morski w Gdyni w związku z rodzącą się potrzebą, przyszłymi możliwościami wykorzystania, jako inwestor zaplanował projekt „Przebudowa wejścia do portu Ustka”.



Ryc. 8. Planowana rozbudowa portu Ustka

źródło: Inwestycja „Przebudowa wejścia do portu Ustka”, Urząd Morski w Gdyni

W wyniku dokonanej analizy należałoby (mając na uwadze wykorzystanie portu Ustka w przyszłości) uwzględnić w tym projekcie zmiany i uzupełnienia:

- doprojektować barierę przeciwpowodziową, np. Maeslant (MER) w główkach wejściowych do portu, co pozwoliłoby na ochronę portu i miasta przed wzrostem poziomu morza
- zastosować bariery ochronne na Bulwarze Portowym, nabrzeżach Pilotowym i Lęborskim, co uchroniłoby ten teren przed zalewaniem przez wodę z kanału w przypadkach wystąpienia „cofki”.

³⁸ Informacja z Zarządu Portu Morskiego sp. z o.o. w Ustce.

Pisząc o proponowanej rozbudowie portu, warto podkreślić istotne znaczenie barier przeciwpowodziowych, które mają szerokie zastosowanie w Holandii. Ocieplenie klimatu stanowi istotny czynnik do uwzględnienia ich konstrukcji podczas przedsięwzięć modernizacyjnych we wszystkich portach morskich w celu zabezpieczenia perspektywicznego na wypadek podnoszenia się poziomu Morza Bałtyckiego. Już dziś można by je stosować w przypadku sztormów powyżej 8 stopni w skali Beauforta i wiatrów z kierunków północno-wschodnich oraz północnych, powodujących „cofkę”.



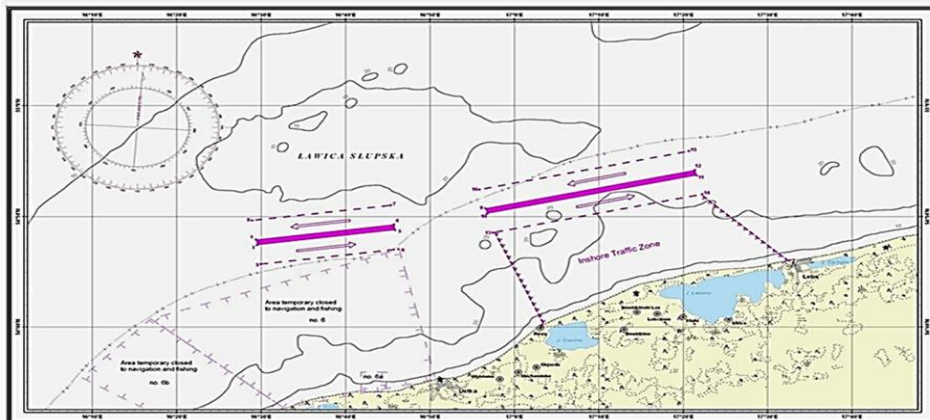
Fot. 8. Zastosowanie barier ochronnych na Bulwarze Portowym

źródło: W. Parus

Port Ustka jest wykorzystywany na potrzeby Marynarki Wojennej zarówno przez okręty Rzeczypospolitej Polskiej, jak i państw NATO do realizacji zadań związanych z zabezpieczeniem Centralnego Poligonu Sił Powietrznych, Punktu Bazowo-Manewrowego oraz punktu czasowego schronienia dla jednostek sił sojuszniczych, administracji państwowej i jednostek ratowniczych (SAR). Obecnie dla celów sił zbrojnych wykorzystywane jest Nabrzeże Darłowskie. Po przebudowie portu zwiększą się jego możliwości eksploatacyjne. W tym kontekście zasadne byłoby zatem rozważenie potrzeb Marynarki Wojennej, a zwłaszcza możliwość wejścia do portu podległym jej jednostkom, np. korwety o długości do ok. 150 m i zanurzeniu ok. 6-7 m (ORP „Generał Kazimierz Pułaski”)³⁹.

Innym czynnikiem pozwalającym na pełniejsze wykorzystanie portu byłoby przygotowanie miejsca schronienia i czasowego pobytu dla jednostek przepływających wskutek awarii torem rozgraniczenia „Ławica Słupska” (ryc. 9).

³⁹ ORP „Generał Kazimierz Pułaski” – dane taktyczno-techniczne: wyporność – 3658 t (pełna), długość – 135,6 m, szerokość – 13,7 m, zanurzenie – 5,7 m.



Ryc. 9. System rozgraniczenia ruchu „Ławica Słupska”
źródło: <http://www.umsl.gov.pl> [dostęp: 1.03.2019 r.]

Innym aspektem jest energetyka wiatrowa. Polska ma szansę stać się ważnym producentem energii wiatrowej. W tym kontekście istotne jest zatem, żeby w portach położonych najbliżej farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim dostępne były terminale *offshore*⁴⁰. Według projektu Polityki Energetycznej Państwa zakłada się uruchamianie farm wiatrowych na Bałtyku od 2026 r., a ich docelowa moc ma sięgać 9 GW. Morskimi farmami (*offshore*) są zainteresowane zarówno czołowe spółki z udziałem Skarbu Państwa, jak i PGE czy Orlen, krajowi inwestorzy prywatni, jak Polenergia, oraz wielcy gracze światowi, jak Equinor czy Oersted. Wnioski o warunki przyłączenia oraz umowy przyłączeniowe już dziś dotyczą 7 GW⁴¹.

⁴⁰ terminal *offshore* – terminal zapewniający pełną obsługę serwisową dla farm wiatrowych.

⁴¹ <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 1.03.2019 r.].



Ryc. 10. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej
 źródło: <https://www.umgdy.gov.pl> [dostęp: 1.03.2019 r.]

Położenie portu Ustka – ze względu na bliskość do farm wiatrowych – pozwala na uzyskanie profitów ekonomicznych. Atrakcyjny dla tego projektu jest także usytuowanie stoczni oraz zakładów naprawczych w oddalonym o 20 km Słupsku. Ta bliskość pozwoliłaby na pełne zabezpieczenie obsługi farm wiatrowych, podmian załóg i zaopatrzenie w prowiant (ryc. 10).

Aktualnie na terenie portu Ustka znajduje się 3000 m² składów otwartych. Jest to powierzchnia niewystarczająca. Zasadne jest zatem rozbudowanie terenów na zachód od portu na place składowe zarówno otwarte, jak i z lekkim zadaszaniem i zapleczem sanitarnym oraz magazyny do zabezpieczenia sprzętu odkażającego, przydatne w przypadku wejścia do portu jednostek z materiałami niebezpiecznymi.

Port Rowy



Fot. 9. Wejście do portu Rowy (widok z drona)

źródło: *Urząd Morski w Słupsku*

Port Rowy wykorzystywany jest aktualnie tylko przez stacjonujące w nim jednostki rybackie. Pogłębienie toru podejściowego do 4 m (obecnie 1,5 m) i toru wodnego w porcie do 3 m umożliwiłoby tymczasem czasowe bazowanie jednostek ratowniczych, np. SAR-1500, oraz jednostek wojsk specjalnych, w tym Straży Granicznej, w sytuacjach zagrożenia terrorystycznego na południowym Bałtyku. Ponadto w takich warunkach mogłyby wpływać jednostki pomocnicze państw NATO, ćwiczące na Centralnym Poligonie Sił Powietrznych.

Przy rozbudowie portu należałoby uwzględnić także zastosowanie barier ochronnych na odcinku nabrzeża od nabrzeża zachodniego do nasady wydmy, przy ośrodku wczasowym „Alga”. Zasadne jest również wybudowanie tam magazynów składowych krytych. W tym momencie port nimi nie dysponuje.

Port Łeba

Obecnie w porcie Łeba stacjonuje 68 jednostek (pasażerskie, rybackie, ratownicze, jednostki pomocnicze do obsługi portu) i nie ma on znaczenia z punktu widzenia gospodarki narodowej. Jednak pogłębienie toru wodnego do głębokości 4,5 m pozwoliłoby na czasowe stacjonowanie jednostek Straży Granicznej, jednostek administracji morskiej o zanurzeniu powyżej 3 m i jednostek ratowniczych.



Fot. 10. Zdjęcie wejścia do portu Łeba (widok z drona)

źródło:

<https://www.facebook.com/photo.and.art.tomasz.st.labedzki/photos/a.118037919852276/523896359266428/> [dostęp: 19.04.2022 r.]

W okresie zimowym mogłyby czasowo przebywać tam również jednostki ratownicze zarówno MW, jak i państw NATO, wykonujących czynności operacyjne na wschód od „Ławicy Słupskiej”.

Lokalizacja portu dawałaby także możliwość wykorzystania go przez PGN jako punktu zaopatrywania i obsługi (naprawy sprzętu) farm wiatrowych na „Ławicy Słupskiej”.

Ponadto, podobnie jak we wcześniej przedstawionych portach, przy rozbudowie portu należałoby uwzględnić potrzebę bariery przeciwpowodziowej w główkach wejściowych do portu, aby nie dopuścić do zalania wodami odmorskimi portu i miasta.

W związku z brakiem w porcie Łeba składów krytych przy najbliższych przedsięwzięciach inwestycyjnych sugerowane byłoby zaplanowanie placów z zapleczem sanitarnym.

SKOMUNIKOWANIE PORTÓW MORSKICH ŚRODKOWEGO WYBRZEŻA Z SYSTEMEM TRANSPORTOWYM

Dążąc do zaspokojenia potrzeb bazowania i działania sił morskich wykonujących zadania ratownicze, ochronne i obronne, należy uwzględnić i ocenić obecne skomunikowanie poszczególnych portów z systemem drogowym, kolejowym i lotniczym.

Port Dźwirzyno skomunikowany jest z drogą wojewódzką nr 109 (Kołobrzeg–Płoty) i dalej z krajową S6. Połączenia kolejowego nie ma. Odległość od lotniska cywilnego Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność wynosi 100 km.

Port Kołobrzeg ma połączenie z drogą krajową nr 11 i wojewódzką nr 163, a po oddaniu do użytku drogi S6 otworzą się kolejne możliwości dla rozwoju portu. Kołobrzeg ma również połączenie kolejowe (linia nr 404: Kołobrzeg–Szczecinek i nr 402: Kołobrzeg–Goleniów). Odległość od cywilnego Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność wynosi 100 km, a od Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy – 250 km. Lotnisko wojskowe w Darłównie leży w odległości 90 km, a w Siemirowicach – 170 km.

Port Darłowo połączony jest z drogą krajową nr 37 i dalej z 6 przez drogę wojewódzką nr 203. Istnieje również linia kolejowa (nr 418: Darłowo–Sławno), która łączy się z linią nr 202 (Szczecin–Gdańsk). Odległość od lotniska cywilnego w Goleniowie⁴² wynosi 166 km, od lotniska w Rębiechowie⁴³ – 180 km. Od lotniska wojskowego w Darłównie port dzieli 5 km, a od Siemirowic – 121 km.

⁴² Port Lotniczy im. NSZZ Solidarność, Szczecin-Goleniów.

Port Ustka skomunikowany jest z drogą krajową nr 21 i dalej z drogą krajową S6. Łączy się z linią kolejową nr 405 (Ustka–Szczecinek–Piła Główna) i nr 202 (Szczecin–Gdańsk). Odległość od Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów wynosi 214 km, od Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy – 141 km. Do lotnisk wojskowych w Darłównie jest 40 km, w Siemirowicach – 80 km.

Port Łeba ma połączenie kolejowe z linią nr 429 (Łeba–Lębork) i dalej z 202 (Szczecin–Gdańsk). Odległość od lotniska cywilnego w Gdańsku-Rębiechowie wynosi 99 km. Od lotniska wojskowego w Darłównie dzieli go 120 km, od Siemirowic – 48 km.

Budowa drogi S6 jeszcze bardziej ułatwi transport z poszczególnych portów. Oceniając z dzisiejszej perspektywy, najbardziej zyska port w Kołobrzegu, ponieważ S6 przebiegać będzie bliżej niż w przypadku pozostałych portów. Umożliwi to szybkie i bezkolizyjne przetransportowanie towarów czy sprzętu z portu i do portu.

Tylko porty w Kołobrzegu i Ustce mają nabrzeża przeznaczone wyłącznie dla Marynarki Wojennej. Pozostałe porty mogą doraźnie wyznaczyć miejsca dla jednostek militarnych do czasowego bazowania i postoju.

Przedstawione dane portów w systemie komunikacyjnym pozwalają określić możliwości transportowe portów z wykorzystaniem linii kolejowych i linii lotniczych, co ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa.

Porty w Dźwirzynie i Rowach nie mają znaczenia dla bezpieczeństwa morskiego państwa, mogą być jedynie wykorzystywane do czasowego bazowania w sytuacjach zagrożenia państwa i sytuacjach wynikających z potrzeb ratowniczych. Na terenie portów Dźwirzyno, Ustka i Łeba brakuje składów krytych, należy je uwzględnić przy planowanych rozbudowach, także w kontekście wykorzystania przez jednostki czasowo bazujące w tych portach.

WNIOSKI

W proponowanych planach przebudowy portów (np. powiększenie obrotnicy, poszerzenie najwęższego gardła przepływowego, pogłębienie toru wodnego w porcie i toru podejściowego do portu) wskazano nie tylko możliwość stworzenia niezbędnych warunków do stacjonowania i działania sił morskich, ale i wykorzystania portów oraz przystani morskich środkowego wybrzeża do wykonywania w ich obrębie czynności ratunkowych (np. podejmowanie rozbitków i przekazywanie ich do transportu sanitarnego). Te propozycje, reasumujące wyniki badań z wynikami bezpośrednich obserwacji autora, wskazują, że czasami niewielki nakład pracy i nieduże koszty mogą doprowadzić do modyfikacji portów, a w konsekwencji ich szerszego wykorzystywania w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa morskiego państwa.

⁴³ Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy, Gdańsk-Rębiechowo.

Ponadto dla każdego portu oddzielnie zasugerowano wyposażenie portów w systemy antydronowe, który zabezpieczyły by stacjonujące tam jednostki przed atakami bezzałogowych statków powietrznych. Właściwe wykorzystanie dronów, które mogły by znajdować się na wyposażeniu organów bezpieczeństwa portów, służyły by m.in. do obserwacji (zabezpieczenia) pobytu jednostek z ładunkami niebezpiecznymi, jednostek NATO (stacjonujących w portach Kołobrzeg i Ustka), do neutralizacji dronów obcych przybywających w granice portów bez zgody zarządów portów i administracji morskiej. Należałoby jednocześnie zmierzać do opracowania procedur określających poziomy działania bezzałogowych obiektów latających w celu:

- wykrywania obcych dronów,
- lokalizacji miejsca ich wylotu,
- neutralizacji dronów obcych,
- przelotów operacyjnych.

Przebudowy i rozbudowy portów środkowego wybrzeża są procesami permanentnymi, który stwarzają możliwość zaistnienia nowym warunkom i pozwalają na dalsze modernizacje.

Konieczność zapewnienia bezpieczeństwa morskiego państwa i znaczenie obszaru Morza Bałtyckiego jako potencjalnego akwenu działań operacyjnych znacznie wzrosło ze strategicznego punktu widzenia, jak przyznał wadm. Andreas Krause⁴⁴. Zdanie to podziela również autor, który podczas swoich działań zawodowych i naukowych ma możliwość zapoznania się z realizacją założeń bezpieczeństwa morskiego państwa w praktyce, a ponadto skonfrontował je z dostrzeżonymi potrzebami. I tak prestiżowa inwestycja w porcie Darłowo – zbudowanie hotelu Marina Royale – z jednej strony przyniosła określone korzyści miastu, zwłaszcza że zaplanowano również powstanie dużej mariny jachtowej, z drugiej zaś ogranicza możliwość dostosowania portu do bazowania sił morskich, ponieważ wykluczyła zdolność poszerzenia wejścia. Jeżeli na tę inwestycję popatrzy się przez pryzmat wstępnej oceny ryzyka powodzi na tym terenie czy Raportu Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) z 2001 r., rodzi się wiele pytań i problemów. Między innymi czy już dziś uwzględniać potrzebę stawiania wrót sztormowych w przypadku podniesienia

⁴⁴ „W ostatnich latach obszar Morza Bałtyckiego stał się szalenie cenny ze strategicznego punktu widzenia. Północny Atlantyk i flanka są w obszarze naszego zainteresowania jako możliwy akwen operacyjny. Musimy pamiętać, że Morze Bałtyckie jest swoistą linią życia łączącą sojuszników z Polski, krajów bałtyckich, a także bliskich partnerów w Finlandii i Szwecji z resztą Europy”. Andreas Krause, szef niemieckiej marynarki wojennej, powołał sztab sił morskich w znajdującym się na północnym-wschodzie Niemiec mieście Rostock, gdzie budowana jest siedziba BMCC. Niemieccy oficerowie stanowią rdzeń małej komórki planistycznej, która zaoferuje swoje usługi zmilitaryzowanej strukturze dowodzenia NATO od momentu, kiedy osiągnie pełną zdolność operacyjną (planowo w 2025 roku), <https://www.gospodarkamorska.pl/MW,Sluzby-Morskie/baltyk-mozliwym-teatrem-dzialan-zdrojnych.html> [dostęp: 11.02.2019 r.].

się poziomu morza w wyniku topnienia lądolodów i emisji gazów cieplarnianych?

Wzrost znaczenia bezpieczeństwa morskiego państwa bezpośrednio wiąże się z rozbudową i modernizacją portów na środkowym wybrzeżu. Porty morskie na tym terenie można pełniej wykorzystać do stacjonowania i działania sił morskich wykonujących zadania ratownicze, ochronne i obronne.

Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz wskazano:

1. Najważniejsze kierunki przebudowy i modernizacji portów środkowego wybrzeża, uwzględniające zwiększenie potencjału sił Marynarki Wojennej, w tym planowanych zakupów jednostek dla potrzeb sił morskich, oraz możliwości bazowania sił (specjalnych) w przypadku wzrostu zagrożeń.

2. Konkretnie działania, takie jak: pogłębienie torów podejściowych i kanałów portowych, z uwzględnieniem wielkości zanurzenia nowo budowanych jednostek, modernizacja i rozbudowanie urządzeń hydrotechnicznych, zastosowanie barier przeciwpowodziowych, zapobiegających falom wezbraniowym od morza.

BIBLIOGRAFIA

[1] Grudziński R., *Jeśli okręt podwodny, to jaki i dlaczego?*, <https://wiis.org.pl/> [dostęp: 25.02.2019 r.].

[2] *Locja Bałtyku. Wybrzeże polskie (502)*, wyd. 11., Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

[3] Makowski A., *Polska Marynarka Wojenna – 100 lat i co dalej?*, „Morze, Statki i Okręty” 2018, lipiec-sierpień.

[4] Mazurkiewicz B. K., *Encyklopedia inżynierii morskiej*, Oficyna Morska, Gdańsk 2009.

[5] Parus W., *Zagrożenia polskiego wybrzeża, infrastruktury krytycznej oraz portów morskich RP. Studium przypadków dla województwa pomorskiego*, [w:] *Bezpiecznie w miastach i środowisku naturalnym. Wybrane problemy ochrony ludności i środowiska naturalnego w okresie pokoju*, red. A. Ostrokólski, A. Tomaszewski, Wydawnictwo Bezpieczna Przyszłość, Gdynia 2018.

[6] Pietraszkiewicz H.H., *O sprawach ważnych nie tylko dla Marynarki Wojennej*, „Morze, Statki i Okręty” 2019, styczeń-luty.

[7] „Rocznik Ratowniczy. Morska Służba Poszukiwań i Ratownictwa. Służba SAR” 2018.

[8] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Darłowie (Dz. U. z 1998 nr 159 poz. 1056).

[9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 2002 nr 239 poz. 2026).

[10] Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 listopada 2005 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Ustce od strony lądu (Dz.U. 2005 nr 233 poz.1990).

[11] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Rowach od strony lądu (Dz.U. 2004 nr 273 poz. 2709).

[12] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Łebie (Dz.U. 2015 poz. 516).

[13] Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 r. w sprawie gotowości obronnej państwa, tekst jednolity (Dz.U. Nr 219, poz. 2218).

[14] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Kołobrzegu od strony lądu (Dz.U. 2005 nr 144 poz. 1210).

[15] *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, BBN, Warszawa–Gdynia 2017.

[16] Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 1991 nr 32 poz. 131 z późn. zmian.).

[17] Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. 1995 nr 47 poz. 243).

[18] [https:// www.gospodarkamorska.pl/MW,Sluzby-Morskie/baltyk-mozliwym-teatrem-dzialan-zdrojnych.html](https://www.gospodarkamorska.pl/MW,Sluzby-Morskie/baltyk-mozliwym-teatrem-dzialan-zdrojnych.html) [dostęp: 11.02.2019 r.].

[19] <https://www.facebook.com/photo.and.art.tomasz.st.labedzki/photos/a.118037919852276/523896359266428/> [dostęp: 19.04.2022 r.].

[20] <https://www.umgdy.gov.pl> [dostęp: 1.03.2019 r.].

- [21] <http://www.umsl.gov.pl> [dostęp: 1.03.2019 r.].
- [22] <https://marina-royale.pl/en/galeria/> [dostęp: 19.04.2022 r.].
- [23] <https://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/w-stoczni-remontowa-shipbuilding-polozoneo-stepke-pod-budowe-drugiego-wielozadaniowego-statku-dla-urzedow-morskich-w-szczecinie-i-w-gdyni.html> [dostęp: 11.03.2019 r.].
- [24] <http://www.morski.strazgraniczna.pl/> [dostęp: 7.03.2019 r.].
- [25] <http://www.sar.gov.pl/pl/> [dostęp: 6.05.2022 r.].
- [26] <https://tech.wp.pl/> [dostęp: 27.02.2019 r.].
- [27] <https://pl.wikipedia.org> [dostęp: 27.02.2019 r.].
- [28] <https://www.facebook.com/photo.and.art.tomasz.st.labeledzki/photos/a.118037919852276/523896359266428/> [dostęp: 19.04.2022 r.].
- [29] <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 1.03.2019 r.].

POSSIBILITIES OF USING THE MIDDLE COAST PORTS IN TERMS OF THE NEEDS OF NAVAL FORCES

ABSTRACT

The ports on the central coast are not of primary importance for the maritime economy and of no strategic importance for the Armed Forces. Nevertheless, under certain conditions, they may be used in the future by the Armed Forces (Navy, Special Forces), the Police, the Border Guard (Coast Guard) and rescue units in the implementation of special tasks during state defense states of the time of crisis and time of war. Determining the possibility of using these ports for the purposes of shelter, rescue during permanent or temporary homing.