

Tomasz Szubrycht

TENDENCJE W BUDOWNICTWIE OKRĘTÓW NAWODNYCH PAŃSTW EUROPEJSKICH W ŚWIETLE NOWYCH WYZWAŃ Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA

STRESZCZENIE

Na podstawie przeprowadzonej analizy potencjalnych zagrożeń (ze szczególnym uwzględnieniem zagrożeń bezpieczeństwa morskiego) w artykule przedstawiono i scharakteryzowano działania podjęte przez państwa europejskie w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa europejskiej wspólnoty interesów morskich. Jeden z elementów stanowią programy budowy nowych klas okrętów.

W ostatnich latach coraz częściej w rozważaniach analitycznych pojawiają się takie określenia, jak tożsamość morskiego bezpieczeństwa europejskiego czy unijnej polityki morskiej [1, 9]. Jest to efekt uświadomienia sobie i docenienia przez polityków europejskich faktu, że istnieje europejska wspólnota interesów morskich oraz dostrzeżenie znaczenia akwenów morskich w systemie bezpieczeństwa. P. Mickiewicz w swoim artykule napisał: „(...) pojęcie unijnej polityki morskiej rozumiane jest jako podjęcie działań polityczno-gospodarczych, których zasadniczym celem jest zapewnienie wolnego rozwoju handlu, realizowanego w warunkach niezakłóconego poziomu stabilności międzynarodowej. Celem podejmowanych przez organy europejskie działań polityczno-gospodarczych, w szeroko rozumianej sferze morskiej, jest więc kwestia zachowania konkurencji w żegludze i gospodarce morskiej. Przy jednoczesnym określeniu ekonomicznych i ekologicznych norm eksploracji akwenów morskich. Dopiero na drugim planie wymieniana jest konieczność współkształtowania regionalnej sytuacji politycznej w celu zwiększenia stabilności w regionie”¹.

¹ P. Mickiewicz, *Polska polityka morska w Sojuszu Północnoatlantyckim i z Unią Europejską*, „Przegląd Morski”, 2003, nr 6, s. 4.

Rozszerzając pojęcie tożsamości morskiego bezpieczeństwa państwa² na płaszczyznę europejską, otrzymamy tożsamość europejskiego bezpieczeństwa morskiego. W tym wypadku należy definiować ją jako wolność od zagrożeń stwarzających ryzyko dla integralności terytorialnej, swobodę wyboru drogi politycznej oraz stworzenie lub utrzymanie warunków dla pomyślnego rozwoju państw europejskich.

Na potwierdzenie znaczenia akwenów morskich w systemie bezpieczeństwa³ europejskiego warto przytoczyć następujące dane: 87,6%, czyli 91 223 km zewnętrznej granicy państw Unii Europejskiej oraz państw należących do NATO, stanowi granica morska. Oficjalne szacunki UE podają, że transport morski przewozi ponad 41% ładunków, a przy zakładanej tendencji wzrostowej do 2010 wyniesie on około 60%.

Analitycy diagnozują, że w najbliższej przyszłości agresja na dużą skalę przeciwko państwom europejskim (państwu europejskiemu) jest bardzo mało prawdopodobna. Natomiast Europa stanie w obliczu innych zagrożeń, które będą bardziej podzielone, mniej widoczne i znacznie mniej prawdopodobne do przewidzenia.

Na podstawie analizy literatury przedmiotu [2, 3, 5, 6, 8, 10] można wyróżnić następujące zagrożenia, mające bezpośredni wpływ na system bezpieczeństwa europejskiego:

- związane z bezpieczeństwem energetycznym i transportem morskim;
- wynikające z nieprzestrzegania zakazu rozprzestrzeniania broni masowego rażenia;
- zorganizowana przestępczość (przemyt, handel narkotykami, nielegalna emigracja);
- konflikty regionalne i rozpad państw;
- terroryzm;
- klęski humanitarne, ekologiczne i żywiolowe.

Przedstawione zagrożenia nie cechują się jednakowym prawdopodobieństwem czy intensywnością występowania w poszczególnych rejonach Europy i na otaczających ją akwenach morskich. Jednak ich wypadkowa decyduje o sumarycznym zagrożeniu bezpieczeństwa europejskiego.

² Pojęcie tożsamości morskiego bezpieczeństwa państwa przedstawione zostało przez prof. A. Makowskiego w: *Sily morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2000.

³ Współcześnie pojęcie bezpieczeństwa dotyczy nie tylko aspektów militarnych, stało się szerokim zakresem podmiotowym, zawierającym zagadnienia o charakterze pozamilitarnym, do których zaliczyć należy: sferę humanitarną, ekonomiczną, ideologiczną, kulturową, ekologiczną i naukowo-techniczną.

Najbardziej adekwatną charakterystyką geograficzną istniejących zagrożeń jest opinia zawarta w *A secure Europe in a better world – European security strategy* [6]: „(...) w erze globalizmu odległe zagrożenia powinny być poddane analizie i zainteresowaniu jak te, które są w naszym sąsiedztwie [Europy – przyp. T.S.] (...). Pierwsza linia obrony będzie bardzo często za granicą. Nowe zagrożenia są dynamiczne. Zapobieganie konfliktom i zagrożeniom nie może zaczynać się zbyt wcześnie czy zbyt daleko”.

Przeprowadzona analiza pokazuje, że środowisko morskie stanowi ważny element w systemie bezpieczeństwa europejskiego, który nie sposób pominąć w każdym z sektorów bezpieczeństwa międzynarodowego (militarnym, politycznym, ekonomicznym, ekologicznym i społeczno-kulturowym). Doświadczenia ostatnich lat dowodzą, że rola morza w systemie bezpieczeństwa systematycznie wzrasta i jest ona dostrzegana oraz doceniana na europejskim forum politycznym.

Konkludując dokumenty wypracowane przez Europejskie Międzyparlamentarne Zgromadzenie do Spraw Bezpieczeństwa i Obrony [5] oraz przyjęty 12 grudnia 2003 roku przez Unię Europejską dokument *A secure Europe in a better world – European security strategy*, można wyróżnić następujące cele strategiczne z zakresu bezpieczeństwa:

- obrona wybrzeża;
- zapobieganie kryzysom;
- projekcja siły i interwencje;
- zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi;
- odstraszenie.

Wobec tak sprecyzowanych celów strategicznych przed siłami morskimi postawiono następujące zadania operacyjne:

- supremacja w powietrzu i na morzu;
- projekcja siły;
- przerzut sił.

W dokumencie A/1813 *European defence – the role of naval power*, opracowanym w 2003 roku przez Europejskie Międzyparlamentarne Zgromadzenie do Spraw Bezpieczeństwa i Obrony (poruszającym zagadnienia bezpieczeństwa w aspekcie środowiska morskiego), określono następujące zadania dla europejskich sił morskich:

- ochronę granic morskich oraz zapewnienie kontroli morza;
- odstraszenie;
- zapobieganie kryzysom i działania o charakterze stabilizującym;

- projekcję siły;
- uczestnictwo w akcjach humanitarnych.

Zawiera on również stwierdzenie, że „państwa europejskie nie mają możliwości oraz wystarczających środków do wyeliminowania ekonomicznych i społecznych przyczyn będących źródłem zagrożeń bezpieczeństwa ze strony państw południowego i wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego. Z tego to powodu państwa europejskie (przede wszystkim należące do NATO) nie mogą zrobić nic więcej, jak tylko być gotowymi na sprostanie zagrożeniom, spowodowanym niestabilnością w tym regionie”.

Ze względu na sytuację polityczno-militarną w latach 1960 – 1990 główny wysiłek szkoleniowy i operacyjny państw zachodnich skierowany był na przygotowanie się do konfrontacji z flotą byłego Związku Radzieckiego. Tak jednoznacznie sprecyzowane zadanie miało decydujący wpływ na kierunki rozwoju sił morskich państw Europy Zachodniej, a mianowicie spowodowało bardzo znaczny rozwój sił zwalczania okrętów podwodnych (ZOP). Była to konsekwencja konieczności zapewnienia efektywnej obrony przed okrętami podwodnymi (OPOP) transportom sił wzmocnienia na trasach przejścia z USA do Europy. Współcześnie taka struktura sił morskich jest nieadekwatna do nowych wyzwań i zagrożeń. Obecnie siły ZOP przestały być najważniejszym składnikiem europejskich sił morskich.

W tabeli 1. przedstawiono zestawienie wybranych klas okrętów oraz samolotów patrolowych państw europejskich.

Do przedstawionych danych liczbowych należy podchodzić z pewną rezerwą, ponieważ część okrętów uwzględnionych w tabeli ma niską wartość bojową wynikającą z ich stanu technicznego, posiadanych systemów łączności, dowodzenia czy uzbrojenia.

Zarówno analitycy wojskowi, jak i politycy są świadomi, że potencjał morski poszczególnych państw europejskich jest niewystarczający dla sprostania obecnym i przyszłym zagrożeniom oraz realizacji postawionych zadań.

Potwierdzeniem tego poglądu jest opinia zawarta w *A secure Europe in a better world – European security strategy* [6]: „(...) żadne pojedyncze państwo nie jest w stanie samodzielnie stawić czoła współczesnym kompleksowym zagrożeniom”.

Analiza potencjału sił morskich pozwala stwierdzić, że jest on zbyt mały, by marynarki wojenne państw europejskich mogły zrealizować zadania określone przez europejskie czynniki polityczne. Europa bez wsparcia Stanów Zjednoczonych jest w stanie zrealizować jedynie w ograniczonym (regionalnym) wymiarze zadania projekcji siły, interwencji czy zapobieganie kryzysom i działania o charakterze stabilizującym.

Siły morskie państw europejskich nie dysponują odpowiednim potencjałem okrętów klasy lotniskowiec, okręt desantowy i okręt zabezpieczenia logistycznego. Te mankamenty znacznie ograniczają możliwość realizacji postawionych przed nimi zadań operacyjnych. Wymusiło to na państwach europejskich działania wielotorowe. W prezentowanym artykule skupiono się na podjętych działaniach w zakresie rozbudowy i modernizacji sił morskich oraz działaniach kolektywnych zmierzających do optymalizacji realizacji postawionych zadań.

Poszczególne państwa europejskie podjęły własne, narodowe programy rozbudowy i modernizacji sił morskich. Poniżej przedstawione są te, które mają największy wpływ na zwiększenie ogólnoeuropejskiego potencjału sił morskich.

Tabela 1. Zestawienie wybranych klas okrętów sił morskich państw europejskich należących do NATO lub do UE

Państwo	CV	DDG	FFG	Landing ships ¹	Logistics ships	PB ²	MCM	MPA
Belgia			3				7	
Bułgaria			1				12	
Dania			3 (4)			17	5	3
Francja	1 (1)	12 (4)	20 (17)	5 (2)	8	17 ³	17	39
Grecja		1	13 (2)		1	12	13	
Hiszpania	1		12 (2)	4 (1)	4	24	7	27
Holandia			14	2 (1)	2		10	10
Norwegia			3 (5)				8	4
Polska			2				20	8
Portugalia			6			11 (12)		13
RFN		2	12 (3)		5		22	14
Rumunia			3				2	
Szwecja							11	
Turcja			20		3	13	26	3
W. Brytania	3 (2)	11 (12)	20	11 (6)	14	5	22	32
Włochy	1 (1)	4 (4)	12 (10)	(3)	5	14	12	18
Razem	6 (4)	30 (20)	144 (43)	22 (13)	42			171

Uwaga:

- ¹ – w kolumnie Landing ships uwzględniono okręty desantowe i statki Ro-Ro o wyporności powyżej 2500 ton; ponadto we flocie Francji i Wielkiej Brytanii w kolumnie tej uwzględniono śmigłowcowce
- ² – w tabeli uwzględniono okręty patrolowe o wyporności powyżej 200 ton
- ³ – 10 okrętów stale operuje poza wodami europejskimi

W nawiasach podano liczbę okrętów budowanych lub projektowanych, które do 2015 roku zostaną wcielone do służby.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Janes Fighting Ships, 2004/2005*.

W Wielkiej Brytanii rozpoczęto projekt budowy dwóch lotniskowców o wyporności prawie 60 000 ton wyposażonych w 30 – 35 samolotów uderzeniowych. Mają one zastąpić aktualnie eksploatowane lotniskowce typu „Invincible”. Francja również kontynuuje prace nad lotniskowcem o napędzie klasycznym. Włoska marynarka wojenna buduje lotniskowiec typu „Conte di Cavour” o wyporności prawie 27 000 ton, który wyposażony będzie w 20 samolotów i śmigłowców.

Kolejnym krokiem w kierunku powiększenia potencjału europejskiego w tym zakresie są bardzo zaawansowane prace nad nowymi typami samolotów uderzeniowych (Rafael i JSF), które mają wejść na wyposażenie lotnictwa morskiego państw europejskich. Zdaniem specjalistów, po wcieleniu do linii budowanych jednostek (a więc w roku 2015, potencjał europejskich sił morskich będzie adekwatny do istniejących zagrożeń i stawianych zadań).

Również siły desantowe, które aktualnie liczą 23 okręty, w tym jedynie 14 o wyporności powyżej 7500 ton, są rozbudowywane i modernizowane. W Wielkiej Brytanii wcielono do linii 4 nowe okręty desantowe (o wyporności 16 000 ton), są one podobne do holenderskiego okrętu desantowego typu „Rotterdam”. Dodatkowo Wielka Brytania zdecydowała się na rozpoczęcie budowy 6 statków Ro-Ro przeznaczonych dla Royal Navy [5]. Po zakończeniu prac będzie dysponowała 9 takimi jednostkami. Pozostałe państwa, tj. Francja, Hiszpania, Holandia i Niemcy, także podjęły kroki zmierzające do modernizacji swych sił desantowych. W okresie kilku najbliższych lat potencjał europejskich sił desantowych ulegnie więc zwiększeniu o prawie 80%.

Następnym krokiem w kierunku zwiększenia możliwości działań sił morskich jest stworzenie ogólnoeuropejskich sił zadaniowych (Headline Goal Forces). Osiągnięcie pełnej gotowości operacyjnej przez te siły jest trudne do realizacji ze względu na posiadany aktualnie potencjał europejskich sił morskich. Ograniczona liczba okrętów takich klas, jak lotniskowce, okręty zabezpieczenia logistycznego czy okręty desantowe, sprawia, że państwa europejskie nie są w stanie wydzielić wystarczającej ich liczby do europejskich Headline Goal Forces na okres jednego roku.

Największą słabością Headline Goal Forces są niedostateczne siły i środki dla zapewnienia przerzutu strategicznego. Dla potrzeb analitycznych przeprowadzono pracę studyjną. Dane wejściowe stanowiło założenie przewozu na dystansie 4000 km 80% kontyngentu wojskowego (w skład którego miało wejść od 50 000 do 60 000 żołnierzy). Realizacja zadania wymagałaby (oprócz posiadanych sił i środków desantowych) wyczarterowania na okres 5 tygodni 80 statków Ro-Ro. Analiza

światowych możliwości w tym zakresie wykazała, że na rynku czarterowym dostępnych jest do 50 statków tego typu, tym samym dowiodła, że państwa europejskie nie są w stanie przeprowadzić samodzielnie operacji na taką skalę. Jednak wiele państw Starego Kontynentu poparło ową ideę. W tabeli 2. przedstawiono wykaz państw oraz zadeklarowaną liczbę okrętów, które mogą być wydzielone do europejskich Headline Goal Forces.

Innym ogólnoeuropejskim projektem jest Europejska Inicjatywa Desantowa (European Amphibious Initiative – EAI). Udział w niej zadeklarowały Włochy, Hiszpania, Francja, Holandia i Wielka Brytania. Mimo wzrostu w ostatnich latach zdolności desantowych wynikających z wcielenia do linii nowych okrętów oraz wprowadzenia na okręty brytyjskie śmigłowców EH 101 Merlin i wyposażenia sił włoskich, francuskich i holenderskich w śmigłowce NH 90 są one nadal zbyt małe dla pełnej realizacji przyjętych zadań.

Tabela 2. Deklaracje poszczególnych państw w zakresie wydzielenia kontyngentu okrętów do Headline Goal Forces

Państwo	CV	Landing ships	DDG	FFG	SSBN	SSK	MCM
Belgia				1			4
Francja	1 (34)	2	1	3	1		2
Grecja			1	1		1	1
Hiszpania	1 (12)	3		2		1	1
Holandia		1	1	2		1	2
Portugalia				1		1	
RFN			1	2			3
Szwecja						1	2
W. Brytania	3 (16)	3	4	2	2		4
Włochy	1 (15)	2	1	3		1	5
Razem	2	11	9	17	3	6	24

Uwaga:

W nawiasach podano liczbę samolotów, które można zaokrętować na lotniskowiec.

W kolumnie „lotniskowce” podano całkowitą liczbę lotniskowców sił morskich państw europejskich, jednak Headline Goal Forces mogą dysponować jedynie dwoma okrętami tej klasy.

Dane w kolumnie „okręty desantowe” odnoszą się do okrętów o wyporności powyżej 6000 ton.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie European defence – the role of naval power.

PROGRAMY BUDOWY OKRĘTÓW

Mimo podejmowania różnorodnych działań dla zwiększenia bezpieczeństwa europejskiego, priorytetowe wydają się programy rozbudowy i modernizacji sił morskich. Przed przystąpieniem do szczegółowej analizy europejskich programów budowy nowych typów okrętów nawodnych warto przeanalizować to zjawisko w ujęciu globalnym. Należy jednak zaznaczyć, że to europejski i amerykański przemysł okrętowy jest wiodący w budownictwie okrętów (nowych typów i klas), chociaż w ostatnich latach również japońska myśl techniczna zaczyna zajmować poczesne miejsce w tym rankingu. Przystępując do analizy tendencji w przemyśle okrętowym, punktem wyjściowym muszą być: ambicje polityczne i militarne państwa, potencjalne zagrożenia, potencjał ekonomiczny, potencjał naukowy, techniczny i przemysłowy oraz położenie geograficzne. W tabeli 3. przedstawiono zestawienie projektów budowy nowych typów okrętów nawodnych w ujęciu kontynentalnym.

Tabela 3. Globalne zestawienie projektów budowy nowych typów okrętów nawodnych

	CV	DDG	FFG	FSG	PB	AGI	Landing ship	Logistic ship
EUROPA	3 (4) ¹	3 (20)	4 (36)	3 (13)	1 (12)	1 (1)	3 (7)	1 (2)
Rosja				2 (14)				
AZJA		3 (7)	2 (9)	1 (6)	1 (6)		1 (2)	
Chiny			1 (4)					
AMERYKA PŁD.				1 (1)				
AMERYKA PŁN.		1 (1)			1 (8)		1 (12)	4 (18)
AFRYKA			1 (4)					
AUSTRALIA					1 (12)			
Razem	3 (4)	7 (28)	8 (53)	7 (34)	4 (38)	1 (1)	5 (21)	5 (20)

Uwaga:

¹ – w nawiasach podano łączną liczbę planowanych okrętów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Janes Fighting Ships, 2004/2005.

Zaprezentowane powyżej programy budowy zakończą się do roku 2020, a okręty będą wprowadzane do linii systematycznie, począwszy od roku 2007.

Po przeanalizowaniu literatury przedmiotu dotyczącej światowych tendencji w budownictwie okrętów nawodnych można wyróżnić i zaobserwować pewne cechy wspólne nowo projektowanych i nowo budowanych okrętów.

Poniżej przedstawione zostaną one w rozbiciu na tendencje charakterystyczne dla następujących grup okrętów nawodnych:

- niszczyciel rakietowy, fregata rakietowa i korweta rakietowa;
- okręty desantowe;
- szeroko rozumiane okręty zabezpieczenia logistycznego.

W pierwszej grupie okrętów można wyróżnić następujące cechy wspólne:

1. Niektóre realizowane programy są efektem współpracy międzynarodowej, przykładem może być projekt niszczyciela typu „Horizon” (DDGHM), który jest efektem współpracy Francji i Włoch. W. Brytania wycofała się z tego projektu w kwietniu 1999 roku po sześciu latach prac studyjnych i wstępnych. Innymi przykładami mogą być: brytyjski niszczyciel t. „45”, włoski niszczyciel t. „Andrea Doria”, malezyjska korweta t. „Kedah” czy południowoafrykańska fregata t. „Valour”.
2. Wszystkie nowo projektowane okręty cechuje zastosowanie technologii stealth lub przynajmniej zmniejszenie powierzchni skutecznego odbicia oraz redukcja śladu termicznego.
3. Okręty klasy fregata i niszczyciel są wyposażane w kierowane pociski rakietowe pionowego startu klasy „woda – ziemia”, które są jednymi z najlepszych efektorów przy realizowaniu zadań projekcji siły. W rakiety tego typu wyposażone będą między innymi: amerykański niszczyciel określany jako „Future destroyer”, francuska i włoska fregata wielozadaniowa, brytyjski niszczyciel t. „45”. Zdaniem analityków [3, 5, 6, 10] europejskie siły morskie mają niewystarczający potencjał w tym zakresie, dlatego też aż trzy projekty nowych okrętów (łącznie 43 jednostki) planuje się wyposażać w pociski rakietowe tego typu.
4. Można zaobserwować tendencję wyposażania okrętów nawodnych w artylerię o kalibrze powyżej 76 mm. Jest to trend występujący nie tylko w projektowanych okrętach klasy niszczyciel czy fregata, ale również w korwetach. Nowe typy okrętów wyposażane są w artylerię o kalibrze 100, 114, 127 i 155 mm. Poniżej przedstawiono zestawienie okrętów, które wyposażono lub planuje się wyposażać w artylerię o kalibrze:
 - 100 mm: FFG t. „054” (Chiny); FSG t. „Scorpion” i „Steregushchiy” (Rosja);
 - 114 mm: DDG t. „D” (W. Brytania); FSG t. „Bartosa” (Brazylia);

- 127 mm: DDG t. „Improved Kongou” (Japonia), DDG t. „KDX-3” (Korea Płd.), FFG t. „Multimission”⁴ (Francja, Włochy);
- 155 mm: DDG t. „Future destroyer”⁵ (USA).

Tendencja owa wskazuje, że zadania okrętowego wsparcia artyleryjskiego (NSFS – Naval Surface Fire Support) ponownie stały się ważnym zadaniem stawianym siłom morskim⁶:

- 1) Okręty te wyposażane są w silne uzbrojenie do zwalczania celów powietrznych, które obejmuje zarówno rakiety klasy „woda – powietrze”, jak i zestawy obrony przeciwlotniczej bliskiego zasięgu czy artylerię okrętową małego i średniego kalibru. Niektóre z typów okrętów określane są wręcz jako okręty obrony przeciwlotniczej (niemieckie fregaty t. „Sachsen”, włoski niszczyciel t. „Andrea Doria” czy południowokoreańskie niszczyciel t. „KDX-3”).
- 2) Dla prawie wszystkich projektowanych okrętów nawodnych (DDG i FFG) standardem staje się lądowisko dla śmigłowców, część zaś wyposażona jest w śmigłowce pokładowe. Coraz częściej są one również wyposażane w UAV (bezpilotowe środki latające), które będą miały możliwość zwalczania celów naziemnych.
- 3) Nowe typy okrętów coraz częściej cechuje zarówno budowa modułowa, jak i możliwość dowolnej konfiguracji uzbrojenia i określenia przeznaczenia w końcowej fazie realizacji projektu. Przykładem koncepcji modułowej może być projekt okrętu duńskiego (koncepcja Stanflex), a dowolnej konfiguracji projektu realizacja koncepcji MECO. Taka filozofia w budownictwie okrętowym wynika z faktu, iż współczesne siły morskie muszą cechować się dużą elastycznością, która jest efektem potencjalnych zagrożeń. Jest ona szczególnie popularna w krajach mających ograniczone możliwości finansowe przy jednoczesnej konieczności realizacji różnorodnych zadań przez siły morskie.
- 4) W nowo opracowywanych konstrukcjach można zaobserwować interesujące innowacje, mianowicie przy sporządzaniu projektu nowego brytyjskiego niszczyciela rakietowego uwzględniono pomieszczenia dla 30-osobowego

⁴ Okręty te, mimo zbieżności nazwy typu, nie są okrętami tego samego typu, nazwa typu okrętu zostanie jednoznacznie określona w przyszłości.

⁵ Amerykański projekt nowego typu niszczyciela określane jest wstępnie jako „Future destroyer”, podobne określenie stosują Japończycy dla nowego projektu własnego niszczyciela.

⁶ Przyjmuje się, że artyleria okrętowa o kalibrze poniżej 100 mm jest mało efektywna w oddziaływaniu na cele lądowe.

pododdziału desantowego. Inną koncepcją jest japoński niszczyciel określany mianem „Future destroyer”, sklasyfikowany jako niszczyciel jedynie z powodu tzw. poprawności politycznej⁷, a jego możliwości bojowe są bardzo zbliżone do hiszpańskiego lotniskowca „Principe de Asturia”.

Druga grupa okrętów (okręty desantowe) mają następujące cechy wspólne:

1. Projektowane lub budowane okręty mają wyporność od 16 000 do 28 000 ton i zasięg pływania powyżej 8000 Mm, mogą więc prowadzić działania o charakterze globalnym lub co najmniej regionalnym.
2. Nowo budowane okręty desantowe będą mogły nie tylko realizować swoje zadania podstawowe (przewóz i wyładunek na nieprzygotowanym brzegu sił desantu), ale również pełnić rolę okrętu dowodzenia, szpitalnego czy logistycznego. Coraz więcej specjalistów zajmujących się klasyfikowaniem okrętów twierdzi, że pojawiły się nowe klasy okrętów określane jako „Strategic projection ship” (Hiszpania), „Joint support ship” (Kanada) czy „Multirole support ship” (Dania).
3. W budownictwie okrętów tej grupy wyraźnie można zaobserwować tendencje do wykorzystywania szerokiej gamy autonomicznych środków wyładunkowych dla sił desantu, a mianowicie śmigłowców, poduszkowców czy mniejszych jednostek desantowych.

Trzecią grupę okrętów (okręty zabezpieczenia logistycznego) cechuje:

1. Wyporność od 6000 do 28 000 ton i zasięg pływania od 10 000 do 14 000 Mm.
2. Większość okrętów budowana jest zgodnie ze standardami obowiązującymi w cywilnym budownictwie okrętowym. Przykładem mogą być amerykański LPDM t. „San Antoni” i AKEH t. „Lewis and Clark”.
3. Okręty mają możliwość zapewnienia zabezpieczenia logistycznego we wszelkiego rodzaju środki materiałowe, np. paliwo okrętowe, paliwo lotnicze, żywność, amunicję itp. Standardem stało się wyposażenie okrętów w sprzęt i urządzenia umożliwiające realizację zadań z zakresu RAS (uzupełniania zapasów na morzu), pełnienie funkcji okrętu dowodzenia czy szpitalnego.

⁷ Japońskie Siły Samoobrony i rząd klasyfikując projektowany okręt jako niszczyciel, a nie lotniskowiec, pragną uniknąć skojarzeń historycznych związanych z II wojną światową, w trakcie której lotniskowce traktowane były jako jedne z najważniejszych okrętów uderzeniowych.

PODSUMOWANIE

Stale zmniejszanie się budżetów obronnych państw europejskich oraz pojawianie się nowych zagrożeń sprawiło, że konieczne stało się nowe spojrzenie na szeroko rozumiane aspekty bezpieczeństwa morskiego, w tym na siły morskie. Sytuacja gospodarcza większości państw europejskich oraz twarde reguły ekonomii sprawiają, że coraz większą wagę, również w siłach zbrojnych, przywiązuje się do zagadnień efektywności prowadzenia działań w aspekcie „nakład – efekt”. Najbardziej wymownym przykładem takiego podejścia jest redukcja posiadanych środków walki oraz międzynarodowe programy wspólnej budowy nowych klas (typów) okrętów. Redukcje budżetów obronnych nie oznaczają jednak obniżenia potencjału sił morskich poszczególnych państw, gdyż połączone są z procesami modernizacyjnym oraz budową nowych klas i typów okrętów. Z rozważań zawartych w artykule wynika, że nowe okręty charakteryzują się coraz większymi możliwościami bojowymi, co powoduje, iż całkowity potencjał sił morskich poszczególnych państw ulega jednocześnie zwiększeniu.

W fazie projektowania nowych klas (typów) okrętów kładzie się duży nacisk na ich modułowość, uniwersalność i możliwości przyszłej modernizacji. Dzięki temu będą one mogły przez znacznie dłuższy czas sprostać stawianym im wymaganiom.

Wyrażna jest również tendencja praktycznego wykorzystywania nowych osiągnięć z dziedziny techniki, które jeszcze nie tak dawno były tylko nowinkami technicznymi. Są to technologie obniżające pola fizyczne okrętu (hydroakustyczne, cieplne i elektromagnetyczne), telekomunikacyjne, informatyczne (łączość, transmisja danych w czasie rzeczywistym, systemy dowodzenia i obserwacji technicznej), wykorzystujące w działaniu na morzu bezzałogowe środki walki (bezpilotowe aparaty lotnicze, bezzałogowe pojazdy podwodne czy jednostki nawodne).

Dokonana w artykule analiza tendencji w światowym i europejskim budownictwie okrętowym pozwala stwierdzić, że nowe wyzwania z zakresu bezpieczeństwa są bardzo ważnym motorem inicjującym procesy zachodzące w tej dziedzinie. Waga tych zagadnień jest dostrzegana i doceniana nie tylko przez analityków, ale również przez coraz większą liczbę polityków europejskich.

BIBLIOGRAFIA

- [1] *A secure Europe in a better world – European security strategy*, Brussels, 12 December 2003.
- [2] Assembly of the WEU, *Europe's Role in the Prevention and Management of crises in the Balkans*, 5 listopada 1997, Dokument 1589.
- [3] Assembly of the WEU, *European defence – the role of naval power*, Document A/1813.
- [4] Balcerowicz B., *Pokój i nie-pokój*, Bellona, Warszawa 2002.
- [5] Gillespe R., *Regionalism and globalism in the EMP: The limits to Western Mediterranean cooperation*, Conference „The Convergence of Civilizations?”, Setubal 2002.
- [6] „Janes Fighting Ships”, 2004/2005.
- [7] Lesser I., *Security in North Africa: Internal and External Challenges*, Rand Corporation, 1993.
- [8] Lesser I., Tellis A., *Strategic Exposure: Proliferation Across the Mediterranean*, Rand Corporation, 1996.
- [9] Makowski A., *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consulting, Gdynia 2000.
- [10] Mickiewicz P., *Polska polityka morska w sojuszu północnoatlantyckim i z Unią Europejską*, „Przegląd Morski”, 2003, nr 6.
- [11] „NATO Nations”, 2004, Vol. 49, No V.

ABSTRACT

The paper presents the results of potential maritime threats analysis and characteristics of European actions, which were taken for improvement of the security level in Europe. The naval ship building programs are the most important element of such actions. The main part of this paper is a research analysis (according the author the most important) of trends in world new ship building including the weapons systems and programs.

Recenzent prof. dr hab. Andrzej Makowski