

prof. dr hab. Piotr MICKIEWICZ
Dolnośląska Szkoła Wyższa

DETERMINANTY STRATEGII BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Państwo polskie posiada określone interesy morskie, co powoduje, że winno też posiadać wizję zapewnienia ich realizacji oraz ochrony, czyli narodową strategię bezpieczeństwa morskiego. Niniejsze opracowanie prezentuje założenia pozwalające na sformułowanie kompleksowej strategii bezpieczeństwa morskiego państwa w odniesieniu do akwenu morskiego, uznawanego za obszar ulokowania interesów narodowych. Uznając państwo polskie za kraj definiowany jako państwo nadbrzeżne średniej wielkości o interesach morskich zasadniczo ulokowanych na akwenach przyległych do granic państwa, strategia taka musi sprzęgać strategię sektorowe, jak i uwzględniać uwarunkowania geopolityczne. Jej efektywność jest wynikiem właściwego uwzględnienia zarówno uwarunkowań zewnętrznych, założeń poszczególnych polityk wewnętrznych państwa, jak i możliwości efektywnego oddziaływania przy uwzględnieniu pozostających w jego dyspozycji instrumentów.

POLSKIE INTERESY NARODOWE I ICH IMPLEMENTACJA W STRATEGII BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Myślenie strategiczne jako koncepcja osiągnięcia interesów państw przeżywa w XXI wieku swój renesans. Można wręcz przyjąć, iż długofalowa strategia (koncepcja oddziaływania na otoczenie w celu realizacji założonych celów¹) staje się jednym z najważniejszych elementów procesu budowy polityki państwa. Ale równocześnie uznać należy, że tylko jej właściwe sformułowanie pozwala na osiągnięcie interesów narodowych. Zaś warunkiem niezbędnym jest określenie nie tylko celu strategicznego ale także właściwe dobranie środków (sposobów) jego osiągnięcia przy jednoczesnym zdiagnozowaniu czynników pozwalających na jego osiągnięcie (lub ograniczających możliwość jego osiągnięcia). W tym podejściu podstawową

¹ W ten sposób strategię definiują J. Kukułka oraz A. Beaufre. Zob. J. Kukułka, *Wstęp do teorii o stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 2003, s. 167 oraz A. Beaufre, *Wstęp do strategii...*, op. cit., s. 134.

metodą jest skonstruowanie odpowiednio skorelowanych strategii sektorowych, które pozwolą na osiągnięcie celu strategicznego w poszczególnych obszarach funkcjonowania państwa. Wśród nich istotne miejsce zajmuje obecnie strategia morska, która w powszechnej świadomości uznawana jest za klasyczną strategią sektorową i występującą wyłącznie w założeniach strategicznych państw sytuujących swoje interesy na morzu. Założenie to należy uznać za błędne, gdyż nawet twórcy komplementarnych strategii morskich, wskazywali na rolę morza jako ważnego obszaru transportowego. Tym samym logicznym jest, że strategię morską powinny posiadać także państwa nie posiadające dostępu do morza, ale uzależnione w jakiś sposób od wymiany handlowej prowadzonej drogą morską. Ta, oczywista, teza nie wyczerpuje również wszystkich powodów posiadania przez państwa strategii morskich, gdyż wbrew temu go głosili - wywodzący się z anglosaskiego kręgu kulturowego - twórcy komplementarnych strategii morskich, akweny morskie nie wypełniają tylko roli obszaru transportowego. Teoria ta, lansowana głównie przez Juliana Corbett'a (jego zdaniem [...] *jedyną wartością jaką morze przedstawia dla życia narodu jest bycie środkiem komunikacji*²) nie wytrzymała próby czasu, ale nadal jest obecny w polityce państw. Niestety także i Polski, która swoją politykę morską traktuje wyłącznie w kategoriach wąsko pojętej gospodarki morskiej, ulokowanej w obszarach przybrzeżnych i sektorach transportu morskiego, budownictwa okrętowego oraz coraz rzadziej w rybołówstwie. Polityka ta wynika z przekonania, że państwo polskie jest klasycznym państwem nadbrzeżnym małej wielkości, według ogólnie przyjętej klasyfikacji państw morskich i nie posiada innych interesów niż te ulokowane w pasie wód terytorialnych oraz w ograniczonym stopniu w Strefie Wyłączności Ekonomicznej. Teza ta jest słuszną, ale wyłącznie w odniesieniu do wymienionych sektorów gospodarki morskiej. Gdy jednak ocenić całokształt polskich interesów morskich i wynikających z wykorzystania morza oraz determinujące sytuację polityczno-gospodarczą państwa uwarunkowania regionalne dochodzimy do zgoła odmiennych wniosków. Przede wszystkim państwo polskie winno posiadać nie wizję prowadzenia polityki morskiej, ale spójną koncepcję pozwalającą na realizację, zabezpieczenie i ochronę swoich interesów morskich. Wynikać ona powinna z długofalowych założeń polityki państwa, czyli de facto ze strategii państwowej. W Polsce dokumentem normatywnym o charakterze strategii państwowej, co jednoznacznie regulują zapisy ustawowe³, jest długofalowa strategia rozwoju. Obecnie tę rolę (do chwili przyjęcia przez Radę Ministrów *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju*)

² J. S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis 1972, s. 141-143.

³ *Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* zobowiązuje Radę Ministrów do opracowania (i wdrażania jej założeń) minimum 15-letniej długookresowej strategii rozwoju kraju, wynikającej z niej i opracowywanej na minimum 4 a maksymalnie na 10 lat, strategii średniookresowej, oraz innych strategii (sektorowe, operacyjne itp.) o okresie realizacji od 4 do 10 lat lecz nie wykraczających poza wdrażaną w tym okresie strategię średniookresową. *Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* z 6 grudnia 2005, Dz. U. 2009.84.712, rozdział 2, art. 9-14.

wypełnia *Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju*⁴. Przyjęte założenia rozwojowe jednoznacznie podkreślają, że zasadnicze determinanty pozwalające na realizację narodowego programu rozwoju w wymiarze długookresowym to: czynnik demograficzny, poziom nowoczesności gospodarki i skala stosowania zarówno w gospodarce, jak i przez społeczeństwo nowych technologii, a także funkcjonalność sektorów energetycznego i transportowego. Ponadto niezwykle istotne znaczenie ma poziom bezpieczeństwa państwa oraz układ sił w regionie i wymiarze globalnym. Na tej podstawie wyróżnić można cele strategii morskiej, którą definiować należy jako wizję zapewnienia bezpieczeństwa i możliwości pełnego i efektywnego wykorzystywania przez państwo wybranych akwenów morskich. Można więc ją z powodzeniem sprowadzić do pojęcia *strategia bezpieczeństwa morskiego państwa* i definiować jako *koncepcję stosowania przez państwo pozostających w jego dyspozycji środków oddziaływania politycznego, ekonomicznego, psychologicznego, ekologicznego oraz siłowego w sposób zezwalający na zapewnienie oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa oraz realizację własnych celów na akwenach morskich*.

Zaprezentowane podejście pozwala uznać za niezbędne posiadanie przez państwo polskie tak rozumianej strategii bezpieczeństwa morskiego, która uwzględniać powinna jednoznacznie zdefiniowane w *Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju* interesy narodowe oraz uwarunkowania zewnętrzne. Za największe ograniczenie polskich koncepcji i planów rozwojowych uznać należy prymat interesów poszczególnych sektorów życia gospodarczego i politycznego nad koncepcjami osiągnięcia kolejnych etapów w procesie realizacji interesu narodowego (fachowym językiem mówiąc – uwzględnienia czynnika horyzontalnego, czyli realizacji celów strategicznych w ściśle określonym okresie czasowym). Zmiana tego podejścia jest warunkiem *sine qua non* wdrażania strategii bezpieczeństwa morskiego, gdyż za takowe uznać należy *subiektywną ocenę poziomu zagrożeń i wyzwań odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich, która jest efektem technologicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się warunki hydrometeorologiczne*⁵. Z tego względu musi ona posiadać cechy strategii horyzontalnej (realizowanej w określonym okresie czasu) i uwzględniać ściśle powiązane z nią strategię sektorową. Zdefiniowane na lata 2013-2020 polskie interesy narodowe powodują, że oprócz *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego* i – określaną jako jej strategię operacyjną – *Strategię rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego*, musi być skorelowana z:

⁴ Oczywiście rolę tę powinna odgrywać *Długookresowa Strategia Rozwoju do roku 2030*, lecz nie została ona przyjęta przez Radę Ministrów jako jednolite przedłożenie rządowe. Jej zapisy stanowią jednak podstawę sformułowania strategii średniookresowej, a w dodatku (przynajmniej w opinii autora) jest ona opracowaniem mogącym z powodzeniem być traktowanym jako strategia państwowa. Niestety wypełniła tylko swoje zadanie propagandowe.

⁵ Obejmuje ono między innymi bezpieczeństwo życia i mienia na morzu, jego środowiska naturalnego, bezpieczeństwa nawigacyjnego oraz pozyskiwania zasobów naturalnych. Zob. *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, Gdynia 2008, s. 20.

- strategią rozwoju transportu;
- strategią bezpieczeństwa energetycznego i środowiska;
- strategią zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa.

Należy również podkreślić, że strategia bezpieczeństwa narodowego w znacznym stopniu determinuje zapisy powyższych strategii sektorowych, co powoduje, że strategia bezpieczeństwa morskiego państwa jest formalnie strategią operacyjną. Jednak skala jej powiązań z poszczególnymi sferami gospodarki oraz wpływ na ostateczny kształt wymienionych strategii sektorowych wymaga ścisłego jej współlistnienia i powiązania ze strategiami sektorowymi. Dotyczy to zwłaszcza zasadniczych założeń polityki gospodarczej, wewnętrznej, bezpieczeństwa i zagranicznej państwa.

ROLA AKWENÓW MORSKICH W STRATEGIACH SEKTOROWYCH DLA ŚREDNIOOKRESOWEJ STRATEGII ROZWOJU KRAJU

Analiza występujących w otoczeniu Polski procesów gospodarczych pozwala na stwierdzenie, że prowadzona na obszarze Eurazji wymiana handlowa stanowi jeden z czterech determinantów rozwoju kraju. W sposób pośredni i bezpośredni wpływa on na wzrost skali obrotu towarowego oraz zwiększa możliwość uczestnictwa w procesach gospodarczych, co przekłada się na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych regionów. Zezwala także na zwiększenie poziomu międzynarodowej wymiany handlowej. Jego prorozwojowa rola wynika w dużej mierze ze stosowania rozwiązań multimodalnych oraz wykorzystywania transportu morskiego, co z kolei jest jedną z największych polskich barier rozwojowych. Jak wynika z analiz makroekonomicznych każda z polskich gałęzi transportu funkcjonuje niezależnie od siebie, a zapóźnienia rozwojowe powodują, iż pod względem zewnętrznej dostępności infrastrukturalnej Polska zajmuje przedostatnie miejsce w Europie⁶. Pomimo skali zapóźnień infrastrukturalnych w dokumentach określających strategię rozwoju kraju uznano, że system transportowy oraz wewnętrzna i międzynarodowa wymiana towarowej jest jednym z najważniejszych instrumentów zapewniających realizację przyjętą wizję rozwoju, co – pośrednio – podkreśla także rolę transportu morskiego. Wynika ona z przyjętej koncepcji wymiany towarowej i sposobów transportu, a zwłaszcza możliwości przeładunkowych polskich portów. Narzuca ona kierunki rozbudowy sieci transportowej oraz zwiększania jego dostępności oraz zakres powiązań z koncepcją budowy korytarzy transportowych oraz planami zagospodarowania terenów portowych. Aby system transportowy mógł odgrywać rolę prorozwojową niezbędne jest przekształcenie portów z miejsc obsługi polskiej wymiany handlowej na hubporty Morza Bałtyckiego. Warunkiem powo-

⁶ *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju*, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2011, cz. II, s. 250.

dzenia tej koncepcji jej jednak umiejętnie skorelowania sieci transportowych, ukierunkowanych na prowadzenie wymiany wewnętrznej z koniecznymi systemami przepływu towarów w wariacie tranzytowym i międzynarodowym. Dotyczy to zwłaszcza budowy systemu połączeń kolejowych i kołowych w układzie regionalne centra gospodarcze – porty oraz porty – europejskie centra gospodarcze, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń *północ – południe*. Drugim determinantem kreującym przedsięwzięcia w sferze transportu i sieci transportowej jest struktura polskiej wymiany towarowej oraz międzynarodowe powiązania gospodarcze. Oba te czynniki wskazują na tendencje dotyczące roli polskich portów oraz określają wolumen przeładowywanych towarów. Pozwala to na wskazanie zasadniczych kierunków rozwoju transportu morskiego. Główną rolę odgrywać będzie czynnik ekonomiczno–ekologiczny w postaci niższych kosztów transportu i niskiego poziomu oddziaływania na środowisko. Podstawową formą obrotu towarowego będzie obrót towarów wysoko przetworzonych, transportowanych jako towary skonteneryzowane⁷. Szczególną rolę odgrywać będzie także transport nośników energii, co jest wynikiem przyjętej koncepcji bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Kolejną dziedziną gospodarki, której przyjęte w *Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju* założenia determinują kształt tak definiowanej strategii bezpieczeństwa morskiego jest sektor energetyczny. Zmiana podejścia do pojęcia bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez jednoznaczne zaakcentowanie nie kwestii dywersyfikacji dostaw nośników energii a uzyskania samowystarczalności energetycznej⁸, w powiązaniu z wymaganym przez społeczność międzynarodową poziomem ograniczeniem emisji CO₂ i poziomem wykorzystywania energii odnawialnej⁹, prowadzi do uznania marinokultur wiatrowych za środek pozwalający na wypełnienie międzynarodowych zobowiązań dotyczących ekologizacji polityki energetycznej. Farmy wiatrowe nie będą podstawowym producentem energii, lecz w okresie przejściowym - do czasu uzyskania energii z gazu łupkowego czy elektrowni jądrowych - mogą pozwolić na wykonanie zobowiązań międzynarodowych. Ze względu na warunki wiatrowe najdogodniejszym miejscem ich usytuowania są wybrzeże i polskie akweny morskie, a przewidywany poziom produkcji energii może być znacznie przekroczyć 6 GW¹⁰. Należy jednak podkreślić, iż zasadniczym

⁷ Ibidem, Cz. I, s.149-150.

⁸ Definiowanej jako uzyskanie możliwości zapewnienia dostawy energii elektrycznej w skali gwarantującej realizację programów inwestycyjnych i nieograniczone funkcjonowanie gospodarki.

⁹ Polska do 2020 roku ma zwiększyć udział energii elektrycznej produkowanej ze źródeł odnawialnych do 19%. Zob. *Polityka energetyczna Polski do 2030 roku*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2008, s. 4.

¹⁰ Charakterystyka hydrometeorologiczna pozwala na budowę tych instalacji wzdłuż całego wybrzeża. Sumaryczna wartość produkcji energii elektrycznej, wyliczona w oparciu o zapisy złożonych do połowy 2012 roku wniosków o udzielenie koncesji na ich budowę, wyniosła właśnie 6 GW. Tymczasem w *Krajowym Planie Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych* przewidziano iż docelowo moc produkcyjna ferm wiatrowych wyniesie 0,5 Gigawatów. Tymczasem inwestorzy złożyli wnioski o budowę 6 marinokultur wiatrowych, a tylko koncern Polska Grupa Energetyczna oferuje budowę ferm o przewidywanej mocy 1000 MW do 2015 roku, a docelowo 2000 MW

ograniczeniem w ich użytkowaniu są warunki technologiczne (wielkość strat) w trakcie przesyłu energii elektrycznej przy wykorzystaniu kabla podmorskiego.

Dla kształtu strategii bezpieczeństwa morskiego również istotnym determinantem jest przyjęta przez państwo polskie koncepcja dostaw gazu oraz bilansowania niedoborów energii elektrycznej w systemie *Pierścieni Energetycznych*. Bezpieczeństwo dostaw gazu zapewnione ma być poprzez uzyskania połączenia polskiej sieci gazociągów z systemami państw UE, zwłaszcza RFN i Danii oraz import tego surowca w postaci LNG z Kataru poprzez terminal w Świnoujściu¹¹. Natomiast poprawa bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej uzyskana będzie poprzez bilansowanie jej niedoborów zapewnić mają połączenia w ramach pierścieni energetycznych z Niemcami, ze Szwecją i z Litwą¹². Najpoważniejszym wyzwaniem jest zapewnienie ciągłości dostaw importowanego gazu LNG, gdyż przyjęte rozwiązania (zwłaszcza umiejscowienia terminala) oraz sposób ułożenia gazociągu *Nord Stream* w okolicach toru podejściowego określają sposób transportu i charakter działań ochronnych. Gazoport będzie mógł przyjąć statki o maksymalnym zanurzeniu do 12,8 i długości 200 m, czyli o pojemności ładunkowej około 150 000 m³. Zastosowane w Świnoujściu technologie regazyfikacji pozwalają na uzyskanie z 1 m³ skroplonego gazu około 600 m³ gazu sieciowego. Zaś czas dostarczenia za-kontraktowanego ładunku wynosił będzie około 25 dni. Tym samym zdolności przeładunkowe terminalu powodują, że niezbędne będzie zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi sześciu gazowcom miesięcznie. Dodatkowym wyzwaniem jest prawdopodobieństwo przeprowadzenia ataku nie tylko na akwenach Morza Bałtyckiego czy polskich wodach terytorialnych, ale także na morzu pełnym. Zakres ochrony musi uwzględniać trzy zasadnicze formy prawdopodobnych działań, sprowadzających się do: ograniczenia możliwości zagrożenia aktem terroru międzynarodowego, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. „wąskich gardeł” czyli Kanału Sueskiego, Cieśnin Bab el-Mandeb oraz Ormuzd, przeciwdziałanie aktom piractwa w postaci zawładnięcia gazowcem oraz ochrony gazowca przed ewentualnym aktem dywersji na akwenach bałtyckim i śródziemnomorskim¹³. Natomiast za minimalne uznać należy zagrożenie przerwania dostaw zarówno gazu przez duńskie i niemieckie systemy przesyłowe oraz energii elektrycznej kablami podmorskimi.

w 2020 roku. Zob. *Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2009 (wersja przekazana 9 grudnia 2009 do Komisji Europejskiej), s. 9 i 62. oraz *Budujemy wartość i bezpieczną przyszłość. Strategia Grupy PGE na lata 2012-2035*, Luty 2012, s. 9.

¹¹ Ukończony na przełomie 2013 i 2014 roku terminal regazyfikujący LNG ma osiągnąć moc 2,5 mld m³, a docelowo (w 2020 r.) jego przepustowość wyniesie 7,5 mld m³. (30% przewidywanego zapotrzebowania)

¹² *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności ...*, op. cit., Cz. II, s. 196.

¹³ Szczegółowo przedstawia ten problem opracowanie M. Ilnicki, K. Kubiak P. Mickiewicz, *Morski transport surowców energetycznych w warunkach zagrożenia aktami przemocy na morzu*, Wrocław 2006.

Natomiast trzecia z, wynikających z długookresowych programów rozwoju, strategii sektorowych, czyli *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa* w marginalnym stopniu odnosi się do problemu bezpieczeństwa morskiego. Jej założenia dotyczące akwenów morskich postrzegać należy jako część wspólną wraz z elementami *strategii bezpieczeństwa energetycznego i środowiska*. Programy rozwojowe dotyczące obszarów nadmorskich w zasadzie sprowadzają się do prowadzenia polityki proekologicznej, zmierzającej do wykorzystania walorów turystycznych wybrzeża i polskich akwenów morskich. Prowadzone zaś poza sektorem turystycznym inwestycje wynikają z planów rozbudowy systemów przesyłowych oraz rozwoju transportu multimodalnego i żeglugi kabotażowej¹⁴. Również koncepcja bezpieczeństwa energetycznego została ściśle powiązana z działaniami na rzecz ochrony środowiska, a generalną zasadą jest stymulowanie zrównoważonego i optymalnego gospodarowania odpadami oraz minimalizacja poziomu degradacji środowiska przy wykorzystywaniu zasobów¹⁵. Tak zdefiniowane cele w odniesieniu do środowiska morskiego koncentrują się na działaniach zmierzających do upowszechnienia wykorzystywania mniej szkodliwych nośników energii, zrównoważonej i proekologicznej eksploatacji zasobów żywnościowych i nieżywnościowych oraz zapewnieniu bezpieczeństwa transportu, zwłaszcza ograniczenia rozlewów olejowych. Wykorzystanie akwenów morskich do ekologizacji polityki energetycznej i transportowej w zasadzie ogranicza się do budowy morskich farm wiatrowych oraz uwzględnienia ekologicznych konsekwencji funkcjonowania morskiego transportu nośników energii. Istotny wpływ ma też, przewidziana w *Strategii* polityka zmniejszania poziomu emisji gazów cieplarnianych przez ograniczenie roli transportu kolejowego i lotniczego¹⁶. W kontekście regionalnym ważnym rozwiązaniem jest budowa farm wiatrowych, zmniejszające poziom stosunkowo dużego – w odniesieniu do reszty kraju – zagrożenia stabilności dostaw energii elektrycznej w północnej Polsce.

Zasada zrównoważonej eksploatacji zasobów żywnościowych i nieżywnościowych stanowi podstawę działań proekologicznych oraz w istotny sposób wpływa na politykę rozwoju regionalnego i politykę społeczną w wymiarze regionalnym. Uzależnienie od gospodarki morskiej regionów nadmorskich w przypadku Polski jest tak duże, że załamanie pojedynczego sektora w znaczy sposób ogranicza możliwości rozwojowe regionów i poziom życia społeczności lokalnej¹⁷. Przekłada się to bezpo-

¹⁴ Szerzej P. Mickiewicz, *Rozbudowa bałtyckiego systemu dostaw surowców energetycznych – szanse i zagrożenia dla Pomorza*. Przegląd humanistyczny, Pedagogika, Politologia, Filologia, nr. 4, Szczecin, 2011.

¹⁵ *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności ...*, op. cit., Cz. II s. 206.

¹⁶ *Ibidem* s. 207.

¹⁷ Takie wnioski prezentują zarówno wojewódzkie strategie rozwojowe jak i materiały analityczne przygotowywane przez środowiska naukowe. Zob. m.in. *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku*, Szczecin 2005, s. 11-23 i 36-51, *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 roku*, Gdańsk 2005, s.22-44. *Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do 2015 r.*, Szczecin 2010, s. 11.

średnio na kształt bezpieczeństwa socjalnego w regionie, co powoduje, że proekologiczne przedsięwzięcia rozwojowe muszą stanowić istotny element strategii państwa, a tym samym i strategii bezpieczeństwa morskiego. Ze względu na konieczność podtrzymania rybnictwa i regionalnego przemysłu rybnego jako istotnego elementu gospodarki morskiej za cel prowadzonych działań proekologicznych oddziałujących na strategię bezpieczeństwa morskiego należy uznać:

- ochronę zasobów morskich przez ich właściwą i zrównoważoną eksploatację;
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń azotowych do morza;
- stworzenie planów rozwoju przestrzeni nadmorskiej przy uwzględnieniu konieczności ochrony brzegu morskiego.

W przedsięwzięciach tych zasadniczą rolę odgrywa przeciwdziałanie zjawisku zanieczyszczenia wód bałtyckich, które są zasilane głównie przez 250 rzek. Słodkowodnymi szlakami wodnymi dostarczane jest rocznie około 650 km³ wody pochodzącej z rzek i opadów atmosferycznych¹⁸. Fakt ten w połączeniu z koncentracją przemysłu i dużych aglomeracji nadbrzeżnych tworzy zagrożenie dla ekosystemu, a szczególnie negatywną rolę odgrywają substancje toksyczne, zwłaszcza soli, metali ciężkich, węglowodorów i pestycydów¹⁹. Zagrożenie ekologiczne powoduje także spływ związków chemicznych, wynikający między innymi ze spalania ropy naftowej i węgla kamiennego oraz śmieci, a także zatopione pojemniki z gazami bojowymi²⁰.

Tabela 2. Skala zanieczyszczeń Bałtyku azotem i fosforem przez państwa regionu (w %)

PAŃSTWO	AZOTANY	FOSFORANY	PAŃSTWO	AZOTANY	FOSFORANY
DANIA	8	4	POLSKA	28	45
ESTONIA	4	3	RFN	4	3
FINLANDIA	18	16	ROSJA	7	6
LITWA	4	2	SZWECJA	21	17
LOTWA	7	4			

źródło: Ocena wyznaczonych w Polsce stref wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu, Alterra Nauki Przyrodnicze, Uniwersytet i Ośrodek Badawczy Wageningen, Wageningen, Listopad 2007, s. 53 i 86

¹⁸ E. Berkowska, H. Rasz, M. Sobolewski, D. Stankiewicz, *Międzynarodowa współpraca na rzecz ochrony środowiska naturalnego Bałtyku*, Biuro Studiów i Ekspertyz Kancelarii Sejmu, kwiecień 1994.

¹⁹ Lista sporządzona przez HELCOM zawiera spis najbardziej szkodliwych toksyn dla Bałtyku. Wśród metali i ich związków wymienione zostały: rtęć, ołów, kadm, miedź, arsen, chrom, cynk i nikiel. Wśród związków organicznych m.in. czterochlorek węgla, chloroform, trójchloroetylen, trójchlorobenzen, wszystkie izomery ksylenu, dioksyny, antracen, piren, benzoapiren, chryzen – w sumie ok. 20 różnorodnych trucizn, Zob. *Towards an ecologically coherent network of well-managed Marine Protected Areas – Implementation report on the status and ecological coherence of the HELCOM BSPA network*, Baltic Sea Environment Proceedings No. 124B.

²⁰ Szerzej T. Kasperk, *Broń chemiczna zatopiona w Morzu Bałtyckim*, Toruń 2003.

Jak wynika z powyższej tabeli, Polska ma duży udział w zrzutach azotu i fosforu, który szacuje się na około 80 tys. kg rocznie. Zasadniczymi źródłami są niepunktowe obszary rolnicze i wiejskie (emitujące około 40% całości zanieczyszczeń) oraz ścieki komunalne i przemysłowe²¹. Taki poziom zrzutów powoduje postępującą eutrofizację akwenu, prowadząc do intensywnego rozwoju glonów i materii organicznej, wyczerpania zasobów tlenu i wyginięcia ryb²².

Podsumowując tę część rozważań uznać należy, że założenia zaprezentowanych strategii sektorowych w istotny sposób determinują formy polskiej aktywności morskiej. Strategia rozwoju transportu i wynikające z niej plany rozwoju infrastruktury komunikacyjnej określają rolę funkcji prorozwojowej transportu prowadzonego formami tradycyjnymi, jak i w systemie multimodalnym. W tej strategii istotną rolę mają odgrywać polskie porty i transport morski. Przewidywany w *Strategii* wzrost przewozów morskich o 43% powoduje konieczność budowy systemu monitorowania i nadzoru ruchu jednostek po polskich akwenach morskich, a zwłaszcza w rejonach ścieśnionych i podejściach do portów. Niezbędne jest również wprowadzenie systemu kontroli i monitoringu przewożonego towaru pod kątem prowadzenia działalności przestępczej (przemyt) i terrorystycznej (przewóz materiałów do prowadzenia działalności terrorystycznej lub zainstalowania środka rażenia). Formuła kontroli ładunku w porcie zakłada bowiem głównie ocenę jego dokumentacji, a nie samego towaru. Natomiast rozwój żeglugi kabotażowej i rozbudowa małych portów powoduje konieczność objęcia ich rozwiązaniami wymaganymi do tej pory w czterech największych portach przeładunkowych.

Również, przyjęte w *strategii bezpieczeństwa energetycznego i środowiska* trzy cele szczegółowe dotyczące bezpieczeństwa energetycznego oddziałują na kształt polityki morskiej państwa. Uznanie za zasadnicze elementy polityki dywersyfikacji dostaw energii i ich nośników poprzez:

- dostawy gazu skroplonego drogą morską;

²¹ Aż 60% tej wielkości ma pochodzenie rolnicze. Średnia skala zrzutów pochodzenia rolniczego to 8 kg azotanów na hektar użytków rolnych. Za najbardziej zanieczyszczające Bałtyk źródła w Polsce uznano 28 różnych obiektów, w tym 24 punktowe źródła zanieczyszczeń (8 przemysłowych i 16 komunalnych), 2 źródła rozproszone punkty rolnicze oraz 2 laguny przybrzeżne. Najnowsze (z 2008 roku) dane przedstawia *Raport o stanie środowiska w Polsce 2008*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Warszawa 2010, s. 76-78.

²² Projekt jest realizowany w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk i współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Przeciwdziałanie skali zanieczyszczeń przemysłowych akwenu Bałtyku Południowego prowadzone jest w ramach działań o charakterze lokalnym, w wymiarze transgranicznym. Przykładem może być projekt "Wetlands, Algae & Biogas. A South Baltic Sea Eutrophication Counteract Project" (WAB). Jego celem jest wdrożenie technologii produkcji biogazów oraz ograniczenie odpływu bogenów do wód morskich. Realizuje go w ramach partnerstwa regionalnego Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk, Uniwersytet w Lund, miasta Trelleborg, Sopot oraz Komunalny Związek Gmin Dolina Redy i Chylonki, a także Pomorski Ośrodek Doradztwa Rolniczego, Pomorskie Centrum Badań i Technologii Środowiska.

- uzyskanie narzuconego rozwiązaniami UE udziału energii odnawialnej w bilansie energetycznym przy wykorzystaniu marinokultur wiatrowych;
- budowę Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego lub mostów energetycznych przy współpracy z systemami energetycznymi RFN, Szwecji i Litwy,

jednoznacznie określa zakres strategii bezpieczeństwa morskiego państwa. Uwzględnić musi ona zarówno konieczność zapewnienia ochrony szlaków żeglugowych na trasie Zatoka Perska (Katar) – Morze Śródziemne, co wymaga objęcia całego akwenu Bałtyku Południowego systemem monitoringu żeglugi, skonfigurowanym według zaleceń Europejskiej Agencji Morskiej (*European Maritime Safety Agency* – EMSA). Niezbędne jest zapewnienie wymienionej powyżej liczbie gazowców ewentualnej asysty morskiej²³, szczególnie w obszarach zagrożenia aktami piractwa²⁴. Może być ona prowadzona przez polskie okręty, co wymaga posiadania minimum trzech fregat oraz zapewnienia im miejsc bazowania. Innym rozwiązaniem jest uzyskanie takiej asysty od sojuszników, co wymagać może od państwa polskiego angażowania się w inne formy działań prowadzonych przez NATO lub UE, przy wykorzystaniu posiadanego potencjału militarnego lub politycznego²⁵.

Podobny problem dotyczący zapewnienia bezpieczeństwa na obszarach morskich stwarza koncepcja produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Przyjęte w *Strategii bezpieczeństwa energetycznego* koncepcje budowy farm wiatrowych, programy rozwojowe koncernów energetycznych oraz udzielone koncesje określają zakres kontroli polskich obszarów morskich przez wyspecjalizowane organy państwowe. Lokalizacja marinokultur wiatrowych wzdłuż znacznej części wybrzeża będzie wymagać bieżącego monitorowania sposobu prowadzenia żeglugi oraz posiadania sił zdolnych do podjęcia natychmiastowej reakcji w przypadku zagrożenia właściwego funkcjonowania tych instalacji. Natomiast za praktycznie neutralną dla kształtu strategii bezpieczeństwa morskiego państwa uznać należy koncepcję budowy pierścienia energetycznego czy też mostów energetycznych. Energia będzie dostarczana za pośrednictwem kabla, którego podmorska część jest trudna do uszkodzenia i nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi

Natomiast strategia rozwoju wsi i rybactwa, ze względu na wielkość zasobów ożywionych, nie jest istotną determinantą poziomu bezpieczeństwa morskiego państwa. Tym bardziej, że dokonany podział bałtyckiego szelfu kontynentalnego w praktyce wyklucza wystąpienie sporu międzypaństwowego. Z tego względu stra-

²³ Asysta morska jest rodzajem konwojowania prowadzonego przez pojedynczy okręt.

²⁴ Akty terroryzmu wobec gazowca w morzu poza jego porwaniem lub wykorzystaniem do zablokowania trasy żeglownej nie mają uzasadnienia (nie spowoduje to wybuchu ani katastrofy ekologicznej). Więc i formy działania terrorystów będą w zasadzie tożsame z przedsięwzięciami podejmowanymi przez piratów. Szerzej. M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz, *Morski transport surowców energetycznych wobec aktów przemocy na morzu*, Wrocław 2007.

²⁵ Szerzej kwestię tę poruszam w P. Mickiewicz, *Morski system transportu surowców energetycznych jako determinant rozwoju MW RP* [w:] Rola i zadania MW RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy, (red.) K. Rokiciński, T. Szubrycht, M. Zieliński, Warszawa 2010, s. 207-220.

tegia bezpieczeństwa morskiego w tym obszarze uwzględniać powinna jedynie te zadania, które mają przeciwdziałać nielegalnej eksploatacji zasobów w polskiej *Strefie Wylącznieści Ekonomicznej*. Strefa będzie użytkowana przez indywidualnych przedsiębiorców i rybaków, co ogranicza również skalę międzynarodowych (międzypaństwowych) konsekwencji faktu wykorzystania siły morskich do ochrony swoich praw w EEZ. Wyjątkiem od tej zasady jest kwestia zapewnienia bezpieczeństwa eksploracji węglowodorów w polskich akwenach morskich. Usytuowane na nich instalacje wydobywcze mogą stać się celem ataku ugrupowań ekstremalnych, grup terrorystycznych czy też terrorystów jednej sprawy. Wymaga to posiadania sił zdolnych do podjęcia natychmiastowej akcji likwidowania takowego zagrożenia, zwłaszcza opanowania platformy wydobywczej. Jest to o tyle istotne zadanie, że jedna z dwóch eksploatowanych przez koncern Lotos platform jest bezzałogową. Należy podkreślić, że efektywne działania ukierunkowane na zapewnienie bezpieczeństwa funkcjonowania platform wydobywczych mogą być prowadzone jedynie przez morskie grupy specjalne. Ponadto konieczność obrony instalacji wydobywczych wymaga posiadania zarówno procedur, jak i sił zdolnych do zwalczania zagrożeń będących wynikiem katastrofy technicznej, w tym wystąpienia rozlewu olejowego.

STRATEGIA ROZWOJU SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA RP ORAZ STRATEGIA BEZPIECZEŃSTWA NARODOWEGO RP JAKO DETERMINANTY STRATEGII MORSKIEJ PAŃSTWA

Bezpieczeństwo państwa bez wątplenia stanowi jeden z najważniejszych obszarów jego aktywności. Nie dziwi więc, że w polskich dokumentach strategicznych, że problematyka ta została uznano za jedną z dziewięciu dziedzin, dla których *Strategia Rozwoju* przewidziała konieczność opracowania strategii sektorowej (operacyjnej)²⁶. Podkreślić jednak należy z zastosowania odmiennego podejścia do tej problematyki, wynikającej z oceny zakresu jej przeobrażeń. W dokumencie tym słusznie uwzględniono zwłaszcza wagę współzależności pomiędzy stanem bezpieczeństwa rozwojem społeczno-gospodarczym i rolę społeczno – ekonomicznych wyzwań dla bezpieczeństwa. Podkreślono także niebagatelne znaczenie wzajemnego przenikania się procesów generowanych przez państwo i jego otoczenie międzynarodowe, co powoduje, że narodowe zagrożenia bezpieczeństwa, także te powstające w ramach państwa, są determinowane przez zależności ponadnarodowe²⁷. Podejście to spowodowało uznanie problematyki bezpieczeństwa nie za osobny dział strategii rozwoju, lecz za integralny element poszczególnych obszarów objętych tą strategią.

²⁶ *Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa RP na lata 2012-2020* (projekt z kwietnia 2012)

²⁷ R. Zięba, J. Zając, *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski*, ekspertyza na potrzeby realizacji Średniookresowej Strategii Rozwoju RP na lata 2014-2020, Warszawa 2011, s. 10-11 i 15-20.

Jej istotą jest dążenie do zapewnienia bezpieczeństwa państwa oraz jego stabilności społeczno – ekonomicznej, a nie wyłącznie politycznej²⁸. Podejmowane w jej ramach formy aktywności państwa powinny się koncentrować na eliminowaniu zaistniałych zagrożeń oraz na działaniach o charakterze prorozwojowym. Tym samym za cel strategiczny w dziale *bezpieczeństwo państwo* nacisk położono nie na zwalczania zagrożeń zewnętrznych, ale na efektywność systemu bezpieczeństwa państwa. Założenie to zostało przeniesione do *Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa* w postaci nowej definicji pojęcia bezpieczeństwa narodowego. Za takie uznano *zdolność państwa i jego społeczeństwa do zapewnienia warunków jego przetrwania jako instytucji i wspólnoty obywatelskiej oraz zapewnienia integralności terytorialnej, niezależności politycznej i stabilności wewnętrznej, a także jakości życia i biologicznego przeżycia ludności*²⁹. Zaprezentowane podejście pozwoliło na nie tylko na wskazanie zasadniczych obszarów aktywności państwa, które wymagają działań zmierzających do niwelowania zjawisk ograniczających możliwości ich pełnej realizacji³⁰. Sposób usytuowania problematyki bezpieczeństwa w całości kształcie *Długookresowej Strategii Rozwoju* powoduje, że jest ona traktowana jako środek pozwalający na niwelowanie negatywnych dla państwa konsekwencji osiągniętych celów strategicznych oraz oddziaływujących na proces ich osiągnięcia zmian sytuacji zewnętrznej i wewnętrznej. Za cele kluczowe uznano w niej dążenie do zapewnienia wymaganego zarówno przez interes państwa i kształt sytuacji międzynarodowej, pozycji państwa, zapewnienia oczekiwanego przez społeczeństwo poziomu zwartości i tożsamości narodowej oraz możliwość o swobodnego rozwoju. Zadaniem *Strategii* jest więc określenie form działania umożliwiających realizację interesu państwowego i społecznego w postaci jednoznacznie określonych oczekiwań i potrzeb społecznych, eliminacji ryzyka i zagrożeń (wewnętrznych i zewnętrznych) oraz potencjalnych ograniczeń prorozwojowych.

Odnosząc te założenia do problematyki bezpieczeństwa morskiego i strategii jego zapewnienia uznać należy, że celem strategicznym Rzeczypospolitej

²⁸ *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności ...*, op. cit., Cz. I, s.11.

²⁹ R. Zięba, J. Zając, *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski*. Ekspertyza na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w ramach prac nad aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju na lata 2011-2020, Warszawa 2010. Zaproponowana definicja została uznana za przewodnią dla projektu *Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP na lata 2012-2022*, co jednoznacznie podkreślają jej autorzy. Zob. *Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP na lata 2012-2022* Warszawa 2011, s. 3.

³⁰ Długofalowa Strategia Rozwoju wskazuje tu na kwestie zwiększenia innowacyjności w poszczególnych dziedzinach gospodarki, w tym wykorzystanie do tych procesów działań zmierzających do unowocześnienia potencjału obronnego państwa oraz uwzględnienia konsekwencji przeobrażeń demograficznych. W opinii autora niezbędnym jest uwzględnianie nie tylko faktu starzenia się społeczeństwa, ale także jego konsekwencje w sferze bezpieczeństwa, zwłaszcza oportunistycznym części społeczeństwa dotyczącego funkcji redystrybucyjnej funkcji państwa, możliwości załamania się systemu emerytalnego oraz napływu migrantów jako siły roboczej i wynikające z tego faktu zagrożenia bezpieczeństwa kulturowego czy zaistnienia zjawiska ksenofobii. Zob. P. Mickiewicz, *Państwo demokratyczne wobec współczesnych wyzwań bezpieczeństwa*, Bałtycki Kongres Bezpieczeństwa Europejskiego, Jurata 2006, s. 23-30.

Polskiej jest obrona interesów państwa na polskich obszarach morskich i w regionach ważnych dla rozwoju gospodarczego kraju, współkreowanie ładu międzynarodowego pozwalającego na wszechstronny rozwój państwa i społeczeństwa polskiego, realizacja zobowiązań sojuszniczych oraz morska i lądowa obrona wybrzeża. Szczegółowe zadania określają zarówno *Strategia Obronności*, konkretyzująca zadania w sferze militarnej, jak i pozostałe strategie sektorowe, zwłaszcza strategia rozwoju transportu, bezpieczeństwa energetycznego i ochrony środowiska i – w stopniu ograniczonym do rybołówstwa oraz rozwoju obszarów nadmorskich – strategii rozwoju regionalnego oraz rozwoju wsi. Główną rolę odgrywa strategia obronności, wskazująca, iż podstawową formą ochrony interesów i obrony polskich akwenów morskich będzie ochrona morskich linii komunikacyjnych oraz przeciwdziałania ewentualnej blokadzie morskiej państwa. Natomiast założenia wymienionych powyżej strategii cząstkowych nakładają dodatkowo obowiązek zapewnienia możliwości realizacji interesów ekonomicznych i gospodarczych państwa związanych z eksploatacją i innymi formami wykorzystania akwenów morskich, kontroli własnych obszarów morskich oraz ochrony przybrzeżnych linii komunikacyjnych. Zadania te są ściśle związane z założeniami strategii rozwoju transportu oraz zasadami funkcjonowania w ramach organizacji ponadnarodowych. Konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w regionach (akwenach) ważnych dla interesów państwa w szczególności wiąże się z koncepcją dywersyfikacji dostaw i zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego. Polski rejon zainteresowania wykracza w tej sytuacji znacznie poza Morze Bałtyckie, a posiadany potencjał uniemożliwia wykonywania przez siły morskie funkcji przewidzianych dla flot mocarstw morskich. Tym samym po raz kolejny niezbędne jest podjęcie współpracy ponadnarodowej, zwłaszcza w ramach UE i NATO.

Wynikająca z powyższych przesłanek konieczność funkcjonowania w euroatlantyckim systemie bezpieczeństwa³¹ oraz kooperacji w celu ograniczenia zagrożeń bezpieczeństwa wymaga realizacji przez państwo polskie założeń *Strategii Morskiej* NATO, a zwłaszcza konieczności utrzymania komponentu przygotowanego do zadań zakładających obronę państw członkowskich NATO, przeciwdziałania kryzysom regionalnym oraz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego³². Konieczność posiadania środków oddziaływania na zagrożenia zerwania stałości dostaw gazu skroplonego, wobec niemożliwości tworzenia narodowego systemu kontroli trasy transportu tego surowca³³, bezwzględnie wymaga zaangażowania się w działania morskie Unii Europejskiej. Strategicznym interesem państwa jest udział Polski w działaniach prowadzonych na akwenach środkowego Atlantyku i Morza Śródziemnego, zwłaszcza koncentrujące się na przeciwdziałaniu nielegalnej imigracji, ochronie

³¹ Określają to punkty 95-96 *Strategii Bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007, s. 23-24.

³² Zobowiązania państwa polskiego pod tym względem wynikają między innymi z dokumentu standardyzującego MARSTANS oraz AJP 3.1. (Allied Joint Maritime Operations).

³³ Asysta czy konwojowanie 4-6 gazowców miesięcznie wymaga posiadania na wskazanych akwenach 2-3 fregat wraz z zespołem zabezpieczenia w postaci zbiornikowca i okrętu-bazy.

antyterrorystycznej oraz ochronie śródziemnomorskich podwodnych systemów transportu surowców energetycznych. Pozwoli to na objęcie kontrolą polskiego systemu transportu gazu, a skala zaangażowanych sił nie przekroczy możliwości państwa polskiego³⁴.

Zasadniczymi determinantami zewnętrznymi wskazującymi na konieczność zmiany tego nastawienia są charakter prowadzonej współcześnie działalności morskiej oraz zmiana geopolitycznego znaczenia Morza Bałtyckiego w wymiarze regionalnym i globalnym. Wskazując na konkrety podkreślić należy znaczenie międzynarodowych regulacji prawnych określających zasady operowania na wodach otwartych oraz akwenach pozostających w tzw. jurysdykcji funkcjonalnej państwa. W ich efekcie mamy do czynienia z bronioną bezwzględnie przez wielkich graczy morskich zasadą swobody żeglugi, zastąpienie flot państwach przez floty krostejowe, będące własnością graczy pozapaństwowych oraz tzw. jurysdykcja państwa bandery. Natomiast bałtyckie zmiany geopolityczne to przede wszystkim przeobrażenie się tego akwenu z regionalnego w globalny szlak handlowy o natężeniu ruchu 500% wyższym niż średnie natężenie na wszechoceanie. Obydwa, przedstawione skrótowo procesy zmuszają państwo polskie do zmiany jego aktywności morskiej i podjęcia - w ograniczonym co prawda zakresie zarówno w odniesieniu do obszaru oraz form wykorzystania akwenów morskich - działań prowadzonych wcześniej przez mocarstwa morskie.

PODSUMOWANIE

Tradycyjnie definiowane bezpieczeństwo morskie sprowadzane jest do ochrony życia i mienia od zagrożeń występujących na morzu, a w wymiarze bałtyckim dodatkowo uwzględnia problem zanieczyszczenia obszarów morskich. Z tego względu pojęcie „bezpieczeństwo morskie państwa” próbuje się także ograniczyć do budowy narodowego, lecz skorelowanego z rozwiązaniami państw sąsiednich, systemu reagowania na zagrożenia mienia i życia na morzu oraz gwarantujących swobodę uprawiania żeglugi i eksploatacji zasobów morza. Jednak pojęcie to obejmować musi także koncepcje przeciwdziałania zagrożeniom wywoływanym intencjonalnie przez aktorów sceny międzynarodowej. Współcześnie zjawiskami tymi są piractwo, terroryzm morskim, przemyt, nielegalna imigracja i inna działalność

³⁴ Struktura dotychczasowych sił prowadzących poszczególne operacje BORDEX składa się z 3-5 okrętów patrolowych klasy korweta i ewentualnie fregata, 3-6 jednostek patrolowych, 3-5 samolotów patrolowych oraz 2-3 śmigłowców. Natomiast doświadczenia wynikające z prowadzonych na Morzu Śródziemnym operacji wskazują na olbrzymie znaczenie okrętów podwodnych. Założenie to wskazuje konieczne kierunki oraz obszar niezbędnej korelacji planów rozbudowy potencjału okrętowego i Marynarki Wojennej i Straży Granicznej. Wspólny komponent obydwu rodzajów sił morskich w takiej operacji składać się powinien z 1 fregaty lub korwety 2-3 jednostek patrolowych oraz 1-2 śmigłowców (w świetle dotychczasowych doświadczeń zasadnym jest także wykorzystywanie okrętu podwodnego).

ność przestępcza czy nielegalna eksploatacji zasobów morza. W warunkach globalizacji równie ważnym celem działań jest zapewnienie nie tylko suwerenności własnych obszarów morskich, ale także swobody prowadzenia dozwolonej prawem międzynarodowym (międzynarodowe prawo morza) działalności ekonomicznej na akwenach morskich. Dodatkowym, ale niebagatelnym determinantem jest skala, charakter i sposób prowadzenia wymiany handlowej w regionie. Powszechne stosowanie transportu multimodalnego powoduje, że niezbędne jest także uwzględnienie nie tylko transportu prowadzonego morzem. W mniejszym, ale istotnym stopniu na poziom bezpieczeństwa morskiego oddziałuje skala transportu lądowego prowadzonego w pobliżu akwenów morskich oraz jego rodzaj.

Charakter współczesnej działalności morskiej zdecydowanie wykracza poza tradycyjne pojęcie „bezpieczeństwo morskie państwa”. Jest to konsekwencja wprowadzanych od początku lat 80. XX wieku międzynarodowych regulacji prawnych określających zasięg operowania na wodach otwartych, jak i tych pozostających w tzw. jurysdykcji funkcjonalnej państwa, oraz skali wykorzystywania akwenów morskich. Procesy te wymusiły na państwach nadbrzeżnych zmianę swej aktywności morskiej i podjęcia – w ograniczonym co prawda zakresie zarówno w odniesieniu do obszaru, jaki i form wykorzystania akwenów morskich – działań prowadzonych wcześniej przez mocarstwa morskie. Decydują także o konieczności stworzenia strategii bezpieczeństwa morskiego przez państwa posiadające zdefiniowane interesy na akwenach morskich, lecz niedysponujące potencjałem pozwalającym na budowę strategii morskiej. Rozróżnienie to jest niezbędne ze względu na brak możliwości oddziaływania na akwenach morskich w sposób pozwalający na uzyskanie panowania na morzu lub kontrolowania wybranego akwenu morza otwartego. Zasada ta obecna jest w polityce państw regionu bałtyckiego. Świadome ograniczeń swojego potencjału morskiego państwa bałtyckie koncentrują się na ochronie własnych interesów na akwenach morskich, wykorzystując do tego zarówno dosyć istotne powiązania narodowych interesów morskich, jak i regionalne możliwości oddziaływania organizacji międzynarodowych. Pewnym wyjątkiem jest Federacja Rosyjska, która posiada globalną strategię morską, lecz w ograniczonym stopniu odnosi się ona do małego jak na mocarstwowe aspiracje państwa akwenu Morza Bałtyckiego.

Przedstawione uwarunkowania dowodzą, że państwo polskie winno mieć narodową strategię bezpieczeństwa morskiego. Powinna być ona spójną koncepcją wykorzystania posiadanego potencjału morskiego do zapewnienia pełnej realizacji interesów morskich państwa przy uwzględnieniu regionalnego kontekstu polityczno-gospodarczego oraz poziomu regionalnego oddziaływania systemu międzynarodowego. Nie może być ona prostą kompilacją strategii państw bałtyckich lub – co stanowi największe zagrożenie dla jej istoty – prostą wizją wykorzystania gospodarki morskiej w polityce państwa czy koncepcji obrony terytorium kraju przed potencjalnym militarnym atakiem wyprowadzonym od strony morza. Powinna ona uwzględniać aktywną ochronę swoich interesów na akwenie bałtyckim, zwłaszcza sposobów wykorzystania akwenów morskich. Odnosić się natomiast musi do form zapewnienia

nia jurysdykcji i kontroli własnych akwenów morskich i określonego poziomu bezpieczeństwa w obszarach geograficznych i funkcjonalnych umiejscowienia polskich interesów morskich. Dokonując oceny założeń narodowych polityk należy uznać, że trafnie zdefiniowano rodzaj możliwych zagrożeń bezpieczeństwa morskiego państwa. Niestety mimo właściwego wskazania *spectrum* możliwych zagrożeń cechą polskich rozwiązań jest brak korelacji koncepcji ochrony interesów państwa na morzu z planami rozwojowymi zarówno poszczególnych segmentów systemu bezpieczeństwa morskiego, jak i sfer gospodarki państwa wykorzystujących akweny morskie. Sztandarowym przykładem jest brak korelacji polityki energetycznej państwa z koncepcjami rozwoju Marynarki Wojennej i Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Budowa terminalu gazowego wymaga przygotowania systemu ochrony lub wręcz konwojowania zbiornikowców w sytuacji kryzysogennej. Tym samym plany rozwojowe Marynarki Wojennej powinny przewidywać konieczność posiadania do roku 2013 minimum trzech takich okrętów, a możliwe warianty zapewnienia ewentualnej asysty gazowcom w układzie sojuszniczym NATO czy przy wykorzystaniu potencjału UE – posiadania sił mogących uczestniczyć w operacjach morskich prowadzonych przez te organizacje. Ponadto za należyty zdecentralizowany uznać należy system reagowania na zaistniałe zagrożenia. Składa się on aż z jedenastu niezależnych względem siebie instytucji, co powoduje, że ewentualne działania mogą nie być właściwie korelowane, a ich efektywność nie w pełni wykorzystania.

W narodowej koncepcji oddziaływania na morzu, równie ważne jest uwzględnienie, geograficznych uwarunkowań ochrony akwenów morskich. Doskonale kwestię tę prezentują rozwiązania stosowane przez RFN i państwa skandynawskie. Państwo niemieckie posiada system rozpoznania morskiego, pozwalający na monitorowanie sytuacji na akwenie Zatoki Meklemburskiej oraz właściwą dyslokację sił przeznaczonych do obrony akwenów morskich i skutecznego zwalczania pojawiających się na ich akwenach morskich zagrożeń bezpieczeństwa. Skandynawowie natomiast doskonale dostosowali narodowe plany obrony do charakterystyki wybrzeża, a ze względu na znaczenie kwestii skażeń akwenów morskich doprowadzili do powstania ogólnobałtyckiego systemu ich ochrony. Tymczasem Polska, będąc państwem o dużym poziomie zagrożenia konsekwencjami rozlewów olejowych, nie zbudowała w pełni skorelowanego ze sobą systemu przeciwdziałania zagrożeniom ekologicznym (system monitoringu skażeń, prawne regulacje dotyczące zasad transportu ładunków niebezpiecznych) i zagrożeniom militarnym (niedostosowanie taktycznej charakterystyki okrętów i uzbrojenia brzegowego Marynarki Wojennej RP do rodzajów zagrożeń i prawdopodobnych form ataku oraz fiasko planów modernizacyjnych tego rodzaju sił zbrojnych). Natomiast za stosunkowo dobry ocenić należy poziom przygotowania sił Straży Granicznej do zwalczania wybranych zagrożeń pozamilitarnych (nielegalna imigracja, przemyt). Na podstawie powyższych analiz uznać należy, że:

1. Gospodarcze, polityczne, społeczne i militarne znaczenie akwenów morskich, a zwłaszcza Morza Bałtyckiego i prowadzonej na jego akwenach wymiany han-

dlowej w znacznym stopniu determinuje procesy rozwojowe państwa polskiego oraz wpływa na jego poziom bezpieczeństwa. Określa także zakres interesów państwa głównie w wymiarze regionalnym. Powiązanie z morzem i akwenem Bałtyku koncepcji rozwojowych Unii Europejskiej, państw regionu oraz Federacji Rosyjskiej powoduje, że polityka ta w równym stopniu postrzegana musi być w wymiarze globalnym, a przynajmniej w kontekście stosunków UE – Rosja. Czynniki te powodują, że państwo polskie nie może ograniczać swej pozycji politycznej do odgrywania roli małego państwa nadbrzeżnego. Interesy narodowe, wynikające z planów oddziaływania międzynarodowego w Unii Europejskiej i – pośrednio – Sojuszu Północnoatlantyckim wymagają zarzucenia prowadzenia polityki morskiej ograniczonej do kreowania i zabezpieczenia swoich interesów wyłącznie w Strefie Wyłączości Ekonomicznej.

2. Koncepcja (najlepiej strategia) polskiej aktywności na akwenach morskich zmierzać powinna do efektywnego wykorzystania położenia kraju względem akwenów morskich oraz zapewniać realizację interesów politycznych i stwarzać możliwość pełnego wykorzystania zasobów morza. Tym samym musi być ona wkomponowana w poszczególne sektorowe polityki wewnętrzne państwa oraz koncepcje oddziaływania międzynarodowego i być zdolna do wykreowania adekwatnych środków oddziaływania w celu minimalizowania politycznych, gospodarczych, społecznych, a także militarnych zagrożeń państwa generowanych na akwenach morskich lub wynikających z form eksploatacji morza.
3. Polskie interesy morskie zdefiniowano błędnie, uznając, iż są one tożsame z gospodarką morską, która nie stanowi istotnego segmentu gospodarki narodowej. Natomiast marginalnie potraktowano kwestię powiązania gospodarki narodowej z formami aktywności na akwenach morskich. Tymczasem tylko budowa morskiego systemu transportu surowców może spowodować, że Polska będzie zmuszona do objęcia kontrolą także akweny pozostające poza jej jurysdykcją prawną. Stwarza to konieczność zmiany postrzegania samej polityki morskiej państwa, która nie może ograniczać się do realizacji zapisów strategii bałtyckiej Unii Europejskiej, w dodatku postrzeganej wyłącznie w kategoriach poszczególnych i luźno powiązanych ze sobą działów gospodarki morskiej oraz realizowanej wyłącznie w zakresie niezbędnych wymogów oraz eksploatacji zasobów w przyznanych jej akwenach morskich. Samoistne zwiększenie form aktywności państwa polskiego na akwenach morskich nie jest jednak możliwe ze względu na znaczne koszty rozbudowy potencjału sił morskich oraz konieczność stworzenia im możliwości działań na pozabałtyckich akwenach morskich. Z tego względu kontrola morskich szlaków transportowych, którymi prowadzony będzie transport surowców strategicznych powinna być realizowana w ramach systemu międzynarodowego. Strategia bezpieczeństwa morskiego musi więc przyjąć za zasadniczy aksjomat aktywne uczestnictwo państwa polskiego w przedsięwzięciach realizowanych na akwenach morskich przez Unię Europejską, Sojusz Północnoatlantycki oraz organizacje wyspecjalizowane systemu ONZ (w tym głównie Międzynarodową Organizację Morską). Założenie to po-

zwala skoncentrować aktywność państwa na akwenie Morza Bałtyckiego oraz – pośrednio – stwarza szansę na ugruntowanie pozycji politycznej państwa poprzez uczestnictwo w przedsięwzięciach NATO i UE.

4. Bałtyckie koncepcje rozwoju wymiany handlowej wskazują na rosnącą rolę transportu morskiego jako elementu łańcucha transportowego. Zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi wymaga posiadania systemu monitorowania i nadzoru ruchu jednostek po polskich akwenach morskich, a zwłaszcza w rejonach ścieśnionych i podejściach do portów. Niezbędne jest również wprowadzenie systemu kontroli i monitoringu przewożonego towaru pod kątem prowadzenia zarówno działalności przestępczej (przemyt), jak i terrorystycznej (przewóz materiałów do prowadzenia działalności terrorystycznej lub zainstalowania środka rażenia). Natomiast rozwój żeglugi kabotażowej i rozbudowa małych portów powoduje konieczność objęcia ich rozwiązaniami wymaganymi do tej pory w czterech największych portach przeładunkowych.
5. Przyjęcie tej zasady powoduje, że strategia bezpieczeństwa morskiego koncentrować się powinna na akwenie Morza Bałtyckiego, a zasadniczym instrumentem oddziaływania regionalnego winno oddziaływanie polityczne. Jego celem zaś utrzymanie regionalnej stabilizacji politycznej i równowagi sił. Współkreowanie przez wszystkie państwa bałtyckie całokształtu przedsięwzięć określanych jako polityka bałtycka jest największą rękojmią stabilizacji regionalnej. Samodzielnie prowadzona polityka bezpieczeństwa na akwenie Morza Bałtyckiego sprowadzać się powinna do realizacji czterech zadań w postaci:
 - zapewnienia możliwości realizacji interesów ekonomicznych i gospodarczych państwa związanych z eksploatacją i innymi formami wykorzystania akwenów morskich;
 - kontroli własnych obszarów morskich;
 - ochrony przybrzeżnych linii komunikacyjnych;
 - prowadzenia obrony przeciwinwazyjnej.
6. Funkcjonowanie w sojuszach i organizacjach ponadnarodowych oraz rozbudowa systemu dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego wymaga jednak, by strategia bezpieczeństwa morskiego uwzględniała polskie zaangażowania w wymiarze globalnym. Jego skala powinna wynikać ze strategicznych celów państwa polskiego oraz uzyskiwanych korzyści polityczno-ekonomicznych. Za najważniejszy cel polskiej obecności na akwenach pozabałtyckich należy uznać przejście przez sojuszników i organizacje ponadnarodowe części odpowiedzialności za bezpieczeństwo polskiej sieci transportu gazu skroplonego. Nakłada to na polską strategię nie tylko obowiązek korelacji celów strategicznych państwa polskiego z koncepcjami oddziaływania organizacji międzynarodowych, ale także właściwego skomponowania własnego potencjału morskiego.