



## Koncepcje strategiczne dla Marynarki Wojennej RP w świetle ostatnich incydentów na morzu

[Robert Wężowicz](#)

„Jeśli służba nie posiada dobrze zdefiniowanej koncepcji strategicznej, społeczeństwo i przywódcy polityczni nie będą zorientowani co do jej rzeczywistej roli (...) i niechętni lub wrodozy wobec jej roszczeń ...”. Te słowa znalazły się w 1954 roku we wstępie do eseju *National Policy and The Transoceanic Navy* autorstwa Samuela P. Huntingtona<sup>1</sup>. Poziom dyskusji nad strategią i – stanowiącym następstwo jej przyjęcia – przyszłym kształtem polskiej Marynarki Wojennej (MW) zdaje się potwierdzać słowa amerykańskiego politologa. Poniżej dokonana zostanie analiza dwóch wizji modernizacji i wykorzystania Marynarki Wojennej RP w systemie bezpieczeństwa państwa, zawartych w dokumentach aspirujących do rangi koncepcji strategicznych. Tłem dla tej analizy będą incydenty z udziałem sił morskich, jakie miały miejsce na europejskich wodach pod koniec 2018 roku.

### Koncepcja Ministerstwa Obrony Narodowej

W ostatnich latach opublikowano dokumenty, w których zaprezentowano dwie odmienne, by nie rzec – przeciwstawne, wizje Marynarki Wojennej RP. Dokument pierwszy to [Strategiczny Przegląd Obrony 2016](#) (SPO), w którym podejście antydostępowe (A2/AD) uznano za podstawę polskiej strategii obronnej. W myśl tej filozofii rekomendowano stworzenie zintegrowanego systemu antydostępowego na Bałtyku opartego na okrętach podwodnych, nadbrzeżnych dywizjonach raketowych, działaniach minowych i lotnictwie. Zasadniczą rolę Marynarki Wojennej miałyby się stać przygotowanie obrony wybrzeża i uniemożliwienie przeciwnikowi panowania nad południowym Bałtykiem. W sporządzonej na podstawie SPO [Koncepcji Obronnej Rzeczypospolitej Polskiej](#) powtórzono te zadania. Co ciekawe, stwierdzono, że dywersyfikacja dostaw

najważniejszych surowców energetycznych stanie się silnym czynnikiem na rzecz upodmiotowienia Polski na arenie międzynarodowej, a Polska będzie gotowa do działań zagranicznych przy minimalnym uszczupleniu potencjału państwa. Nigdzie nie wspomniano jednak o kluczowej roli MW w zabezpieczeniu ciągłości dostaw w warunkach pokoju (gdy zagrożeniem są piraci i terroryści), kryzysu (działania hybrydowe lub blokadowe) i wojny (niszczenie lub przejmowanie transportów przez wroga). Brak odniesienia do potencjalnie zasadniczej roli floty w realizacji działań ekspedycyjnych. A są to zadania, którym marynarka zbudowana dla obrony wybrzeża nie będzie w stanie podołać. Przy okazji warto zwrócić uwagę, że przeniesienie ciężaru działań ekspedycyjnych z Wojsk Lądowych na Marynarkę Wojenną we współpracy z Wojskami Specjalnymi niosłoby za sobą kilka niezaprzeczalnych korzyści:

- ograniczenie kosztów finansowych, politycznych i wizerunkowych związanych ze stacjonowaniem wojsk na obcym terytorium;
- ograniczenie, czy wręcz wyeliminowanie strat osobowych;
- pozostawienie w gestii polskiego rządu decyzji o terminie rozpoczęcia i zakończenia interwencji;
- rozpoczęcie realizacji zadań bojowych bez wcześniejszego długotrwałego przygotowania,
- szybkie przemieszczenie w rejon operacyjny;
- brak konieczności uzyskania zgody państw trzecich na tranzyt i bazowanie sił;
- zdolność odstraszania bądź wymuszenia pod legendą rutynowych ćwiczeń z zachowaniem możliwości natychmiastowego przejścia do działań bojowych o wysokiej intensywności.

Poważne wątpliwości budzi pomysł oparcia składu MW na okrętach podwodnych. Z założenia są to jednostki jednozadaniowe, których przeznaczeniem jest zatapianie statków i okrętów przeciwnika, przez co są mniej przydatne w czasie pokoju lub kryzysu poniżej progu wojny. W analizowanej koncepcji miałyby stanowić element systemu antydostępowego broniącego polskiego wybrzeża.

Wydaje się jednak, że w sytuacji, gdy przeciwnik dysponuje lądowym dostępem do atakowanego terytorium, prowadzone przez niego morskie operacje desantowe będą miały drugorzędne znaczenie. Zastrzeżenie to powoduje, że gdy porównamy sytuację Polski i Szwecji, które leżą nad tym samym akwenem i podobnie identyfikują potencjalnego przeciwnika, zauważymy, że państwa te powinny przyjąć odmienne strategie dla obszarów morskich. Obrona wybrzeża, będąca priorytetem dla marynarki szwedzkiej, w przypadku polskiej schodzi na dalszy plan, ustępując pola zapewnieniu bezpieczeństwa transportów morskich. A tego zadania nie zrealizują okręty podwodne, szczególnie jeśli głównym zagrożeniem dla transportowców okażą się nie wrogie siły nawodne, „odepchnięte” od polskiego brzegu przez pociski Nadbrzeżnej Jednostki Rakietowej ani nieliczne jednostki podwodne, a samoloty i pociski manewrujące.

Konieczność zapewnienia bezpieczeństwa transportom morskim umknęła uwadze autorów dokumentu. Jest to tym mniej zrozumiałe, że Polska drogą morską sprowadza skroplony gaz ziemny (coraz częściej wspomina się o [drugim gazoporcie](#)) i ropę naftową (potencjał przeładunkowy gdańskiego Naftoportu [dalece przewyższa](#) krajowe [zapotrzebowanie](#)). Nie można nie zauważyć rosnącej z roku na rok [ilości kontenerów](#) przeładowywanych w polskich portach i wątpliwe czy infrastruktura transportowa gotowa jest na przekierowanie od siedmiu do dziesięciu tysięcy jednostek TEU dziennie z osi południkowej na równoleżnikową, co stałoby się koniecznością w przypadku niemożności wykorzystania własnego wybrzeża i oparcia transportu

o tranzyt przez terytorium Niemiec. A to dopiero początek kłopotów, gdyby wziąć pod uwagę transport nieodzownych materiałów wojennych, ruchy wojsk i nieuniknione zniszczenia infrastruktury drogowej i kolejowej, będące wynikiem działań przeciwnika, nie wspominając o zakorkowaniu dróg przez ludność cywilną ewakuującą się z obszarów zagrożonych. Większość tego ruchu koncentrowałaby się właśnie na osi równoleżnikowej.

Od przeszło stulecia strategicy morscy zgadzają się, że budowa floty służącej wyłącznie obronie wybrzeża jest marnowaniem środków i prowadzi do dobrowolnego wyrzeczenia się możliwości korzystania z morza. Nawet zwolennicy francuskiej i sowieckiej „młodej szkoły” widzieli w siłach lekkich jedynie część floty, mającą chronić bazy przed blokadą, co umożliwić miało własnym jednostkom krążowniczym podjęcie działań przeciw liniom komunikacyjnym rywala. Zakładano zatem posiadanie tarczy i miecza. Koncepcja opublikowana przez MON w początkach 2017 roku zdaje się opierać na założeniach przedstawionych jeszcze w 2013 roku w raporcie zatytułowanym [Geografia wojskowa Bałtyku](#). Autorzy obu dokumentów nie zwrócili uwagi na fakt, że znaczenie przestrzeni morskiej jest zależne od możliwości jej wykorzystania do transportu (materiałów lub sił), a zdominowanie nieużywanego akwenu jest jak [okupacja pustyni](#) – bezproduktywne, acz kosztowne. Trudno zatem zakładać, że w przypadku otwartego konfliktu Federacja Rosyjska będzie dążyć do opanowania powierzchni Bałtyku południowego na odcinku od Gdańska do Szczecina, skoro i tak nie mogłaby jej wykorzystać. Polskie okręty podwodne, teoretycznie zdolne odgrywać rolę miecza przecinającego rosyjskie linie komunikacyjne prowadzące wzdłuż wybrzeża Szwecji, stałyby się bezrobotne wobec nieaktywności tych linii.

## Koncepcja BBN

Gdy wziąć pod uwagę zagrożenie ze strony lotnictwa i broni raketowej, zdecydowanie bardziej racjonalna wydaje się [Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej](#) przygotowana pod auspicjami Biura Bezpieczeństwa Narodowego. Zwraca się w niej uwagę, że wybuch nawet krótkotrwałego konfliktu o wysokiej intensywności w rejonie Bałtyku, jest zagrożeniem dla:

- utrzymania morskich szlaków komunikacyjnych o kluczowym znaczeniu dla Polski i państw bałtyckich, szczególnie w obszarze bezpieczeństwa energetycznego i przyjęcia sił wsparcia;
- infrastruktury krytycznej, jednostek sił lądowych i lotnictwa znajdujących się w zasięgu środków rażenia rozmieszczonych w Obwodzie Kaliningradzkim.

Ważne, by docenić znaczenie utrzymania linii komunikacyjnych i zachowania nienaruszonej infrastruktury transportowej (porty, węzły komunikacyjne, instalacje przesyłowe), co ma znaczenie strategiczne wykraczające poza zabezpieczenie dostaw dla własnego przemysłu, ludności i wojsk prowadzących działania. Dla uniknięcia rozprzestrzenienia działań zbrojnych na terytorium całego państwa konieczne jest, by rosyjski Obwód Kaliningradzki nadal pozostał eksklawą. W tym celu Polska, we współdziałaniu z sojusznikami, musi być gotowa zapewnić dostawy minimalnej choćby ilości niezbędnych surowców dla państw bałtyckich, a potencjalnie również Białorusi (!) i w mniejszym stopniu Ukrainy, zmniejszając ich podatność na szantaż ze strony Rosji. W przeciwnym wypadku wysoce prawdopodobne wydaje się wymuszenie przez

Rosję zgody na wykorzystanie wojskowe terytorium Białorusi i rezygnacja z oporu ze strony państw bałtyckich.

Autorzy *Strategicznej Koncepcji Bezpieczeństwa Morskiego* (SKBM) rekomendują budowę sił morskich:

- zdolnych do zdobycia lokalnego panowania na morzu w czterech wymiarach (powietrze, woda, głębina, cyberprzestrzeń) z wykorzystaniem układu sojuszniczego,
- służących budowaniu i rozwijaniu wiarygodności sojuszniczej Polski,
- przydatnych w realizacji „jednoczesnej, poszerzonej i nieprzewidywalnej dla przeciwnika reakcji Sojuszu”,
- wnoszących istotny wkład do systemu obrony powietrznej kraju i państw sojusznicznych<sup>2</sup>.

Jako podstawową platformę okrętową zdolną do realizacji postawionych zadań autorzy dokumentu wskazali fregatę przeciwlotniczą o wyporności 4500 – 6500 ton, uznając za niezbędne posiadanie trzech – czterech jednostek tej klasy. Jednocześnie proponują, by uzupełnieniem fregat stały się trzy okręty podwodne, minimum 6 niszczycieli min oraz morskie (nadbrzeżne) jednostki rakietowe.

Taka rekomendacja stoi w sprzeczności z wyrażonym w dokumencie poglądem, że Marynarka Wojenna powinna składać się z okrętów „bojowych” i zdolnych do realizacji szerokiego spektrum zadań. Ani niszczyciele min, ani okręty podwodne nie spełniają obu tych warunków jednocześnie, nie gwarantując również swej przydatności zarówno podczas pokoju, kryzysu i wojny. Konieczności posiadania fregat poświęcono w dokumencie bardzo dużo miejsca, między innymi zestawiając w formie tabelarycznej możliwości i zdolności tej klasy okrętu ze zdolnościami korwet, jakich pozyskanie [zaplanowano](#) w programie modernizacji do 2022 i 2030 roku. O ile ogólnie – o czym mowa dalej — wypada się zgodzić z wnioskami wskazującymi na przewagę fregat nad korwetami, o tyle część użytych w dokumencie argumentów wydaje się nietrafionych. Wadą tabeli prezentującej zestawienie sił morskich państw basenu Morza Bałtyckiego i wzajemną relację ilości tych dwóch klas okrętów, jest wybranie do porównania lat 1978 i 2015, bez odniesienia do aktualnych — raczej znanych piszącym dokument — planów pozyskania korwet przez [Finlandię](#), [Niemcy](#), prawdopodobnie również [Szwecję](#), a także faktu, że okręty tej klasy, choć różnej wielkości, stanowią trzon rosyjskiej [Floty Bałtyckiej](#). W komentarzu do tabeli wspomniano, że duńskie korwety służą w głównej mierze na Północnym Atlantyku, zabezpieczając wody grenlandzkie, lecz nie zwrócono uwagi, że cztery z niemieckich fregat zostaną w najbliższym czasie zastąpione jednostkami przeznaczonymi w głównej mierze do prowadzenia operacji kryzysowych, [pozbawionymi odpowiedniego uzbrojenia przeciwlotniczego](#), kwalifikującego je do służby na tak nasyconym środkami napadu powietrznego akwenie, jakim jest Bałtyk. A właśnie brak możliwości zapewnienia strefowej obrony przeciwlotniczej stał się we wspomnianym opracowaniu koronnym argumentem wskazującym na niższość korwety wobec fregaty w warunkach bałtyckich. W pobieżnym zestawieniu możliwości fregat i korwet nie podkreślono, że wspomniane zdolności ocenione przez autorów jako kluczowe, są dla fregat raczej wyjątkiem (obejmującym wśród okrętów pozostających w służbie: 3 jednostki duńskie – [jak dotąd tylko potencjalnie](#), 3 niemieckie, 4 holenderskie, 5 hiszpańskich, po dwie francuskie i włoskie ... i dwie pozostające w służbie australijskie typu *Adelaide*), niż regułą. Zdecydowana większość okrętów dysponuje pociskami przeciwlotniczymi, z których największy zasięg posiadają amerykańskie

ESSM (około 50 km) i europejskie Aster-15 (około 30 km), ustępując w tym zakresie części nowo budowanych korwet, choćby katarskim typu *Doha* i izraelskim *Sa'ar 6*. W przypadku korwet najnowszej generacji uzyskanie tych zdolności okupiono jednak bądź ograniczeniem ilości przenoszonych pocisków (*Doha*), bądź przeładowaniem okrętów uzbrojeniem i wyposażeniem elektronicznym (*Sa'ar*). O ile pierwsza okoliczność sprawia, że jednostka taka staje się wrażliwa na ataki saturacyjne (powodujące wyzbycie się przez broniącego efektorów służących obronie), co jest okolicznością niekorzystną na mocno zmilitaryzowanych akwenach, o tyle druga może w przyszłości utrudnić, czy wręcz uniemożliwić przeprowadzenie modernizacji.

Tu upatrywać należy głównego argumentu wskazującego na przewagę fregaty. Jednostka o dużej wyporności, dużej powierzchni pokładu i objętości wewnętrznej wydaje się bardziej podatna na przyszłe modernizacje i instalację istniejącego obecnie w fazie projektów lub funkcjonalnych prototypów uzbrojenia i wyposażenia takiego jak: [działa elektromagnetyczne](#) pozwalające miotać tanie pociski na ekstremalnie duże odległości; [działa laserowe](#) stanowiące ostatni bastion obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej; [wirtualne maszty](#) pozwalające na zwiększenie zasięgu świadomości sytuacyjnej i szybszą reakcją na atak; a także wszelkiego rodzaju (powietrzne, nawodne i podwodne) aparaty bezzałogowe służące do dozoru, rozpoznania, a nawet ataku na cele w czterech wspomnianych w SKBM wymiarach pola walki. Zatem, o ile większa liczba odpowiednio uzbrojonych korwet jest w stanie zastąpić fregaty w roli nosicieli uzbrojenia przeciw środkom napadu powietrznego, to nie pozwoli na uzyskanie wszystkich zdolności, jakie zarezerwowane są dla większych okrętów, a których posiadanie może okazać się niezbędne dla uzyskania zakładanego lokalnego panowania na określonym akwenie.

### **Helge Ingstad na dnie fiordu i incydent w Cieśninie Kerczeńskiej**

W dniu 8 listopada 2018 roku na północ od norweskiego miasta Bergen miała miejsce kolizja norweskiej fregaty *Helge Ingstad* wracającej z sojuszniczych ćwiczeń NATO pod kryptonimem *Trident Juncture* z noszącym maltańską banderę tankowcem *Sola TS*. Uszkodzoną fregatę osadzono na przybrzeżnych skałach by zapobiec jej zatonięciu. Pomimo tych zabiegów po pięciu dniach od zdarzenia okręt zsunął się z płycizny i zatonął. Obecnie norweskie służby przygotowują się do podniesienia jednostki z dna. Dwa tygodnie później, 25 listopada 2018 roku w okolicach Cieśniny Kerczeńskiej łączącej Morze Czarne z Morzem Azowskim rosyjskie okręty patrolowe należące do Federalnej Służby Bezpieczeństwa, po uprzednim staranowaniu i ostrzelaniu z broni lekkiej trzech jednostek ukraińskich, dokonały ich przejęcia i zatrzymania członków ich załóg inicjując nowy rozdział w trwającym już piąty rok konflikcie.

Jaką lekcję daje nam analiza tych zdarzeń? Przed feralnym wypadkiem, marynarka norweska dysponowała pięcioma nowoczesnymi fregatami wyposażonymi w amerykański system Aegis. Zatonięcie [Helge Ingstad](#), okrętu należącego do typu będącego uproszczoną wersją uchodzących za najsilniej w Europie uzbrojone i solidnie skonstruowane hiszpańskich fregat F100, spowodowało znaczącą stratę. Byłaby ona bez porównania bardziej odczuwalna dla floty posiadającej zaledwie trzy takie jednostki. Jeżeli nawet relatywnie solidna — a co za tym idzie droga platforma — może zatonąć w wyniku wypadku, to należy się zastanowić, czy nie lepszą drogą obrali sąsiedzi Norwegów z południa, realizując swój program okrętowy. Duńczycy swoje fregaty przeciwlotnicze zbudowali w dużej mierze z wykorzystaniem cywilnych standardów

konstrukcyjnych, co pozwoliło obniżyć [koszty platformy](#). Takie rozwiązanie wydaje się sensowne, jeśli dodatkowo weźmie się pod uwagę uwarunkowania krótkotrwałego konfliktu o wysokiej intensywności. Uszkodzony w walce okręt, niezależnie od tego, jak solidnie skonstruowany, nie zostanie wyremontowany przed końcem kampanii.

Przebieg [incydentu w Cieśninie Kerczeńskiej](#) ukazuje, że działania na morzu wymagają fizycznej obecności okrętów, przy czym niekoniecznie muszą to być jednostki dysponujące najbardziej zaawansowanym uzbrojeniem. Narażania na utratę nielicznych i drogich jednostek — czy to w wyniku bezpośredniego działania rywala, czy w wyniku kolizji, o jaką nietrudno w trakcie podobnych akcji, przypominających bardziej chuligańską przepychankę<sup>3</sup>, niż klasyczną bitwę morską — nie sposób uznać za racjonalną decyzję. Dlatego drogie fregaty przeciwlotnicze nie wydają się odpowiednim narzędziem [dyplomacji morskiej](#) w tym wydaniu.

## Wnioski

Okręty podwodne mogą okazać się nieprzydatne, niszczyciele min zbyt wyspecjalizowane, korwety zbyt małe do roli nosicieli zaawansowanego uzbrojenia, a fregaty zbyt drogie i nieliczne, by wykorzystywać je do wszystkich zadań. Jak w takich warunkach powinna wyglądać MW, skoro SKBM rekomenduje jej rozwój w kierunku „*marynarki średniej zdolnej do projekcji siły o zasięgu globalnym (w ograniczonym zakresie)*”<sup>4</sup>, w swej naturze ponowoczesnej, podobnej do sił morskich takich państw, jak Australia, Dania, Holandia, Kanada i Norwegia, których przykłady dokument przywołuje? Odpowiedź na to pytanie łatwo znaleźć analizując skład flot wymienionych państw. W każdym z nich projekcję siły zapewniają fregaty, uzupełnione najczęściej kilkoma okrętami podwodnymi (Dania nie posiada takich okrętów). Tym, co wyróżnia marynarki wspomnianych państw, jest obecność licznych pełnomorskich okrętów patrolowych (OPV), często już na etapie projektu przygotowanych, by po dozbrojeniu wykonywać zadania przypisane korwetom i fregatom (w Danii i Norwegii) lub pełnić funkcję „skrzynek z narzędziami” (toolboxes) – nosicieli systemów bezzałogowych i kontenerowych modułów zadaniowych, dzięki którym pomogą zastąpić kilka klas okrętów (jak w planach [australijskich](#) i [holenderskich](#)). Takie jednostki realizują większość zadań, do których w przypadku ich braku należałoby wyznaczyć okręty bardziej zaawansowane, a przy tym droższe w zakupie i utrzymaniu.

Realia budżetowe nakazują uzyskanie maksimum zdolności i elastyczności operacyjnej jak najniższym kosztem. MW powinna być zdolna do wykonania zadań uznawanych za pierwszoplanowe we flotach o dłuższej i bogatszej tradycji niż nasza ojczysta: ochrony własnych transportów, odciążenia przeciwnika od dostaw, zamorskiej projekcji siły oraz obecności prezentującej determinację w osiągnięciu celów politycznych i ekonomicznych w dowolnym regionie świata (a przynajmniej Europy). To ostatnie zadanie stanie się szczególnie ważne w przypadku powodzenia projektu Trójmorza, zakładającego budowę międzynarodowych kanałów transportowych, których południowe „bramki” mają znajdować się w portach położonych nad akwenami przylegającymi do Morza Śródziemnego. Uwzględniając specyfikę państwa frontowego, graniczącego w regionie nadmorskim z potencjalnym przeciwnikiem, MW powinna jednocześnie wносить znaczący wkład w obronę przeciwlotniczą nadmorskiej części kraju oraz w działania przeciwko kluczowym instalacjom wojskowym przeciwnika na głębokość do kilkuset kilometrów. Okręty (niektóre korwety, fregaty, niszczyciele i krążowniki) są

szczególnie predestynowane do realizacji tych zadań. Trudno bowiem znaleźć inną platformę przenoszącą ciężkie pociski przeciwlotnicze i przeciwrakietowe, zdolną do pozostawania w ruchu całymi miesiącami. Uniwersalne wyrzutnie raketowe pozwalają również na przenoszenie pocisków manewrujących, które w szybkim tempie stają się „długim ramieniem” sił zbrojnych krajów rozwiniętych.

Trudno dyskutować z poglądami mówiącymi, że takie jednostki są zbyt duże na Bałtyk. Niełatwo znaleźć zwolenników idei mówiącej, że mniejsze państwa powinny korzystać wyłącznie z lekkich czołgów, czy też samolotów wielozadaniowych. Dlaczego zatem na mniejszych akwenach miałyby operować wyłącznie niewielkie okręty? Nietrafionym argumentem jest ten mówiący, że większe okręty w pierwszych minutach wojny padną łupem nieprzyjacielskiego lotnictwa. Przeciwnie, jednostki zbudowane od podstaw do walki z zagrożeniami z powietrza w takich starciach stają się myśliwymi, a nie ofiarami. Nieprzekonani tymi argumentami niech zadadzą sobie pytanie: jakie jednostki w ramach wsparcia przyślą na Bałtyk sojusznicy? Problem w tym, że wsparcie może dotrzeć zbyt późno, by zapobiec zniszczeniom infrastruktury nadmorskiej dokonanych przez działające bezkarnie lotnictwo nieprzyjaciela, dla którego zagrożeniem nie byłyby ani okręty podwodne, ani ścigacze raketowe. Alternatywą dla okrętów przeciwlotniczych są instalacje stacjonarne na wzór [Aegis Ashore](#). Rozwiązanie to ma zasadniczą wadę: instalacja stacjonarna jest zdecydowanie bardziej podatna na zniszczenie niż okręt w ruchu. Mniejsza jest skuteczność jej oddziaływania, co wynika ze znanej przeciwnikowi lokalizacji.

Wadą dużych, dobrze uzbrojonych okrętów jest ich wysoka cena. Dlatego za naturalne we flotach świata uznaje się ich uzupełnienie prostszymi okrętami, zdolnymi do wykonania wszystkich zadań większych jednostek w czasie pokoju i kryzysu, a także większości tych, które pojawiają się w razie wojny. Geograficznie bliskim nam przykładem takiego sposobu myślenia o modernizacji sił morskich, są założenia wspólnego programu Belgii i Holandii, zakładającego budowę w perspektywie kilku lat czterech dużych fregat i tuzina oceanicznych „skrzynek narzędziowych”, które mają zostać równo rozdzielone pomiędzy oba państwa.

Doświadczenia państw, których floty zostały przedstawione w SKBM jako wzorce dla Polski wskazują, że możliwe jest wykorzystanie marynarki wojennej jako instrumentu realizacji szerszej strategii państwa, a nie tylko planów operacyjnych sił zbrojnych. Jednym z warunków koniecznych jest jednak budowa marynarki wojennej złożonej z odpowiedniej ilości uniwersalnych okrętów. W polskich warunkach najkorzystniejszym sposobem realizacji tego zadania zdaje się budowa — najlepiej poprzez dołączenie do zaawansowanego międzynarodowego projektu — kilku okrętów przeciwlotniczych, uzupełnionych przez odpowiednią ilość dużo prostszych i tańszych jednostek wielozadaniowych, które mogłyby w niedalekiej przyszłości zastąpić kilkadziesiąt (!) pozostających obecnie w służbie mniejszych okrętów przeciwminowych, przeciwpodwodnych, raketowych i pomocniczych. Sfinansowanie takiego programu stałoby się możliwe po rezygnacji, przynajmniej na obecnym etapie, z zakupu kosztownych okrętów podwodnych. Potrzebna na budowę jednostek nawodnych dekada pozwoliłaby na wykrystalizowanie się w przyszłości dojrzałej narodowej koncepcji użycia okrętów podwodnych, z której jasno wynikać będą również ich pożądane osiągi i możliwości operacyjne. Żadną miarą za wystarczające uzasadnienie poniesienia kosztów budowy okrętów podwodnych nie można uznać faktu posiadania przez nie zdolności przenoszenia pocisków manewrujących.

## Przypisy:

---

<sup>1</sup> Samuel P. Huntington, *National Policy and the Transoceanic Navy*, „Proceedings” 1954, t. 80, nr 5.

<sup>2</sup> *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa-Gdynia 2017, s. 57-58, [https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/SKBM\\_RP.pdf](https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/SKBM_RP.pdf) (dostęp: 6.02.2019).

<sup>3</sup> Scenariusz przypadkowego zdarzenia mogącego stanowić *casus belli* obrazowo nakreślił Graham Allison. Zob. Graham Allison, *Skazani na wojnę? Czy Ameryka i Chiny unikną Pułapki Tukidydesa?*, Bielsko-Biała 2018, s. 203-209.

<sup>4</sup> „Kategoria 3: marynarka zdolna do projekcji siły o zasięgu globalnym (w ograniczonym zakresie). Marynarka posiada ograniczone, ale wiarygodne zdolności do projekcji siły. W sposób stały i konsekwentny demonstruje swoją determinację w ich wykonywaniu z dala od wód terytorialnych, we współpracy z marynarkami kategorii 1 i 2”, w: *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, op. cit., s. 55.