

prof. zw. dr hab. Piotr Mickiewicz

Dolnośląska Szkoła Wyższa
Wydział Nauk Społecznych i Dziennikarstwa
Instytut Bezpieczeństwa i Spraw Międzynarodowych
piotr.mickiewicz@dsw.edu.pl

BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE A PROGRAMY ROZWOJOWE PAŃSTWA POLSKIEGO DO 2030 ROKU

Streszczenie: Przyjęta w Strategii Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa RP do 2022 roku wykładnia pojęcia bezpieczeństwo państwa przewiduje konieczność uwzględnienia w jego zakresie działań zmierzających do osiągnięcia interesów narodowych. Polskie interesy morskie wynikają z narodowych programów rozwojowych, zwłaszcza polityk transportowej i energetycznej. Ich osiągnięcie wymaga także uwzględnienia uwarunkowań zewnętrznych oraz – nade wszystko – posiadania instrumentarium pozwalającego na efektywne oddziaływanie na ważnych dla państwa akwenach morskich oraz wobec graczy międzynarodowych, których interesy będą negatywnie oddziaływać na możliwości osiągnięcia przez państwo polskie własnych celów strategicznych. Istotnym zadaniem państwa w tym zakresie jest stworzenie właściwie skonstruowanego potencjału sił morskich.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo morskie, interesy morskie, strategia rozwoju.

Zapisy Strategii Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego 2022 dowodzą, że również i w Polsce dominować zaczyna pogląd, że poziom bezpieczeństwa państwa musi być oceniany poprzez pryzmat możliwości kreowania przez nie procesów umożliwiających utrzymanie stabilności polityczno-gospodarczej i pożądanego przez społeczeństwo jakości życia (Strategia Rozwoju, s. 3). To, jakże słuszne, podejście pozwala uznać, że jednym z najistotniejszych, jeżeli nie najważniejszym, elementów bezpieczeństwa morskiego państwa jest zapewnienie możliwości realizacji interesów narodowych na akwenach morskich i ich właściwa ochrona. Zadaniem państwa w tym rozumieniu bezpieczeństwa jest nie tylko likwidacja zagrożeń, stanowiących konsekwencję „działalności ludzkiej na akwenach morskich, będącej efektem technologicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się warunki hydrometeorologiczne” (Szubrycht, 2008, s. 20), ale także efektywne wykorzystywanie 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 (Mickiewicz, 2012). Tym samym uznać należy, że wymogiem założeń strategicznych, dotyczących kreowania bezpieczeństwa morskiego państwa, jest nie tylko uwzględnienie procesów od-

działających na poziom bezpieczeństwa militarnego oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, ale także zwalczanie zjawisk prowadzenia działalności przestępczej na morzu oraz prowadzenia przedsięwzięć zmierzających do zapewnienia realizacji narodowych interesów na wybranych akwenach morskich.

Interesy morskie w polskich programach rozwojowych i generowane przez nie wyzwania dla bezpieczeństwa państwa

Polska, jako państwo nieposiadające potencjału i zdolności do samodzielnego oddziaływania na globalne procesy polityczno-gospodarcze, swoje interesy narodowe koncentruje w wybranych regionach oraz konkretnych obszarach życia politycznego i gospodarczego. W odniesieniu do akwenów morskich, także ze względu zakres współpracy politycznej w Europie i zlewisku Morza Bałtyckiego, polskie interesy narodowe są wręcz utożsamiane z kwestiami gospodarczymi. Ale nie można ich postrzegać wyłącznie w kategorii tak zwanej gospodarki morskiej¹, gdyż nie stanowi ona istotnego segmentu polskiej gospodarki. Zalicza się do niej zaledwie 0,3% polskich podmiotów gospodarczych, zatrudniających 0,6% ogółu pracowników najemnych, wytwarzających 0,9% całości przychodów państwa.

Tabela 1. Potencjał polskiej gospodarki morskiej na tle gospodarki narodowej w województwach nadmorskich.

Województwo	Liczba podmiotów gospodarki morskiej	Podmioty gospodarki morskiej w województwie (w %)	Pracujący w gospodarce morskiej (w %)
pomorskie	5807	2,3%	5,2%
zachodniopomorskie	2783	1,3%	4,4%
warmińsko -mazurskie	230	0,2%	0,4%

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012*, Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2012, s. 24-25.

Jednak w połączeniu z gospodarczymi i politycznymi konsekwencjami form i skali, prowadzonej drogą morską, wymiany handlowej, gospodarka morska, pośrednio, determinuje interesy Rzeczypospolitej i decyduje jej pozycji międzynarodowej oraz poziomie bezpieczeństwa. Dodatkowo, na interesy te oddziałuje charakter układu przestrzennego bałtyckich linii transportowych i przewozów towarowych. Ten natomiast należy rozpatrywać także w połączeniu z charakterystyką fizyczno-hydrologiczną akwenu, co ma istotne znaczenie właśnie w kontekście polskim². Istotną rolę odgrywają także inne

¹ Gospodarka morska, wg Polskiej Klasyfikacji Działalności „to „system działalności gospodarczej i jej skutków związany ze środowiskiem morza i jego zlewisk, polegający na produkcji i przetwórstwie, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług oraz morskim planowaniu przestrzennym” (PKD, 2007).

² Dotyczy to zwłaszcza trasy tak zwanego *bałtyckiego toru głębokowodnego*, który wykorzystują do żeglugi największe jednostki, w tym zbiornikowce, oraz dominujących kierunków prądów wiatrowych, sychających na polskie wybrzeże wszelkie zanieczyszczenia.

procesy, toczące się w otoczeniu Polski i na akwenie Morza Bałtyckiego, które można definiować także jako potencjalne wyzwania dla bezpieczeństwa morskiego Polski. Wśród nich wyróżnić należy:

- zmianę charakteru powiązań gospodarczych państw regionu, prowadzących do przeobrażeń w regionalnym układzie sił oraz funkcjonowania na jego obszarze transnarodowej przestępczości zorganizowanej;
- wzrost regionalnego znaczenia tak zwanych *mocarstw morskich I i II kategorii*, czyli Chin i Federacji Rosyjskiej oraz Wielkiej Brytanii;
- znaczenie dla polityki bałtyckiej rozwiązań tworzonych przez organizacje regionalne.

Ostatnie z wyzwań nie należy jednak traktować *en bloc* jako zjawisko negatywne. Wręcz przeciwnie, stanowi ono środek dla realizacji interesów narodowych, ale warunkiem *sine qua non* jest umiejętne wkomponowanie narodowych interesów w cele strategiczne polityk tych organizacji.

Prawdopodobieństwo przekształcenia się wymienionych wyzwań w konkretne zagrożenia bezpieczeństwa, w postaci niemożności osiągnięcia zakładanych celów gospodarczych, społecznych i politycznych, powoduje, że państwo polskie powinno posiadać narodową koncepcję obecności na akwenach morskich, której celem jest efektywne wykorzystanie położenia kraju zarówno względem akwenów morskich, jak i samych zasobów morza, zgodnie z interesami gospodarczymi, politycznymi, militarnymi i społecznymi Polski. Marginalne znaczenie gospodarki morskiej dla polskich programów rozwoju gospodarczego powoduje, że dokumentem kreującym interesy morskie Rzeczypospolitej jest Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, a nie Założenia Polityki Morskiej do 2020 roku. Czynnikiem decydującym o konieczności dokonania takiego wyboru jest zarówno sektorowy charakter Założeń, istota Strategii, będącej, wymaganym przez polskie prawo zasadniczym dokumentem kreującym politykę państwa³, jak i specyfika budowy strategii państwowej.

Przyjęte w Długookresowej Strategii założenia powodują, że interesy morskie Rzeczypospolitej Polskiej związane są z trzema obszarami aktywności państwa, czyli: koncepcją wykorzystania jej terytorium oraz akwenu bałtyckiego w europejskim systemie transportowym, wizją zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego oraz założeniami unijnej polityki ochrony środowiska. Szczegółowa analiza treści tego dokumentu pozwala na konkluzję, iż wiodącą rolę dla określenia i realizacji polskich interesów morskich wypełniają jej sektorowe strategie: Rozwoju transportu oraz Bezpieczeństwa energetycznego i środowiska. Ze względu na gospodarcze znaczenie sektora rybołówstwa i przetwórstwa rybnego nieco mniejszą rolę przypisać należy Strategii zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa. Wynika to z przyjętych zobowiązań międzynarodowych (bałtyckich) w ramach Komisji Helsińskiej (HELCOM), zmierzających do odbudowy populacji bałtyckich zasobów ożywionych. Osobne miejsce przyznać należy Strategii rozwoju sys-

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 niewykraczających poza wdrażaną w tym okresie strategię średniookresową.

temu bezpieczeństwa narodowego RP, ze względu na cytowaną powyżej definicję bezpieczeństwa państwa, uznającą za składową polityki bezpieczeństwa tworzenie warunków zezwalających na osiągnięcie interesów narodowych.

W odniesieniu do pierwszej z wymienionych Strategii sektorowych, zasadniczym determinantem jest przypisanie wewnętrznej i międzynarodowej wymianie towarowej oraz samej funkcjonalności systemu transportowego roli jednego z czterech sektorów gospodarki, decydujących o rozwoju gospodarczo-społecznym państwa (*Długookresowa...*, 11 stycznia 2013, s. 250-251). Jednak uzyskanie, niezbędnego dla rozwoju kraju, dostępu do globalnego systemu transportowego jest w dużej mierze uzależnione od przekształcania się polskich portów w huby przeładunkowe i umiejętne skorelowania sieci transportowych, ukierunkowanych na prowadzenie wymiany wewnętrznej z 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. Największym ograniczeniem możliwości osiągnięcia tego celu strategicznego jest jednak układ regionalnych powiązań gospodarczych, w których dominującą rolę odgrywa Federacja Rosyjska. Jej celem strategicznym w odniesieniu do zlewiska Morza Bałtyckiego jest przekształcenie tego akwenu w główną arterię przewozową na obszar UE, zakładającą budowę tak zwanego Zintegrowanego Systemu Transportowego łączącego porty rosyjskie z niemieckimi (*Об утверждении*, s. 22-29). W podobny sposób Rosjanie wykorzystują, stanowiącą prawie 50% ogółu, szacowanych na około 600 tys. sztuk rocznie, przewozów kontenerowych kooperację gospodarczą państw nordyckich z Chinami (*Rocznik Statystyczny Gospodarki*, s. 147-154). Polityka ta pozwala na osiągnięcie strategicznych celów rosyjskiej polityki morskiej w odniesieniu do Bałtyku, którym jest uczynienie z niego najważniejszego szlaku transportu ropy naftowej. Założenia rosyjskiej strategii energetycznej zakładają bowiem, że przez Bałtyk ma być docelowo (do 2030 roku) przewożone do 40% całości dostaw ropy dostarczanej na obszar Unii Europejskiej. Zaś miejscem przeładunku aż 95% surowca mają być porty Primorsk oraz Ust-Ługa (*Энергетическая стратегия*).

Przedstawione uwarunkowania stanowią istotne wyzwania dla osiągnięcia przez Polskę interesów narodowych w odniesieniu do sektora transportu. Kreuje także określone wyzwania dla systemu bezpieczeństwa państwa. Zakładane w Strategii przyjęcie przez polskie porty roli centrów przeładunkowych ze względu na charakterystykę przewozów bałtyckich, w których dominują ładunki skonteneryzowane oraz masowe i w powiązaniu z powszechnym stosowaniem przewozów multimodalnych, ograniczają do minimum możliwości kontroli ładunku. Konsekwencją jest znaczący wzrost przemytu, prowadzonego zarówno przez legalnych uczestników wymiany handlowej, jak i zorganizowane grupy przestępcze. Natomiast zdominowanie przez Rosję bałtyckiej wymiany handlowej pozwala temu państwu na niwelowanie zakresu proponowanych Radę Państw Morza Bałtyckiego i Komisję Helsińską ograniczeń przewozu surowców olejowych. Wykorzystanie Morza Bałtyckiego jako szlaku przewozu ładunków olejowych na poziomie 240 mln ton rocznie, ze względu na przebieg tras żeglugowych oraz cechy hydrometeorologiczne akwenu, stanowi poważne zagrożenie wystąpienia katastrofy ekologicznej na polskich obszarach morskich i wybrzeżu.

Zasadniczym celem drugiej z wiodących strategii sektorowych, czyli Strategii bezpieczeństwa energetycznego i środowiska, jest uzyskanie samowystarczalności energetycznej i osiągnięcie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa energetycznego. Jest ono definiowane jako utrzymanie niezbędnego poziomu dostaw energii w cenie zezwalającej na utrzymanie konkurencyjności gospodarki. Środkami pozwalającymi na osiągnięcie tego celu w kontekście polityki morskiej jest wykorzystanie energii odnawialnej oraz dywersyfikacja dostaw surowców energetycznych dokonana poprzez Terminal Gazu LNG. Naturalnym z gamy możliwych rozwiązań, dotyczących wykorzystywania energii odnawialnej rozwiązaniem, jest budowa farm wiatrowych, co uzasadniają panujące na polskich akwenach morskich warunki meteorologiczne. Pozwalają one na budowę marinokultur wiatrowych wzdłuż całego wybrzeża, ale wyróżnia się trzy zasadnicze strefy lokalizacji na obszarach północnego stoku Ławicy Odrzańskiej, Ławicy Słupską oraz południowo-zachodni stoku Ławicy Środkowej. Sumaryczna wartość produkcji energii elektrycznej, wyliczona w oparciu o zapisy złożonych do połowy 2012 roku wniosków o udzielenie koncesji na ich budowę, wynosi 6 GW, co powoduje, że stanowi ono rozwiązanie zwiększające poziom bezpieczeństwa energetycznego tylko na poziomie lokalnym.

Drugim z celów Strategii energetycznej jest stworzenie alternatywnych dostaw nośników energii, co w odniesieniu do akwenów morskich sprowadzić należy do problemu zagwarantowania stałości dostaw gazu w postaci LNG z Kataru poprzez terminal w Świnoujściu oraz pełne wykorzystywanie ich podmorskich złóż. W obu przypadkach zasadniczym wyzwaniem dla bezpieczeństwa państwa są próby stosowania aktów przemocy przeciwko zbiornikom przewożącym ładunek lub instalacjom wydobywczym. Podkreślić należy, że takim samym zjawiskom mogą być poddane instalacje marinokultur wiatrowych.

Tabela 2. Przedsiębiorstwa rybackie i okołorybackie i ich rola w gospodarce województw nadmorskich.

Dziedzina gospodarki morskiej	Ogółem	Pomorskie	Zachodniopomorskie	Warmińsko-mazurskie
Liczba przedsiębiorstw rybackich połowiających na wodach morskich	1 158	553	532	53
Liczba zatrudnionych	2 947	1 581	1 206	113
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	581	177	153	13
Liczba zatrudnionych	17 619	5 374	6 187	185
Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb i owoców morza	2 081	321	532	63
Liczba zatrudnionych	5 820	979	792	168
Poziom bezrobocia i liczba bezrobotnych na jedną ofertę pracy	12,5%	12,5%	17,6	20,2%
	90	93	130	266

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012*, Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2012, s. 36-47, *Rocznik Statystyczny Województw 2012*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012, s. 318.

Ze względu na niewielką rolę rybołówstwa w polskiej gospodarce oraz produkcji żywności, sektorowa strategia Zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa nie powinna być postrzegana jako kreator programów rozwojowych. Stanowi jednak na obszarach nadmorskich ważny element polityki społecznej, gdyż w tym sektorze gospodarki i sektorach pośrednich (przetwórstwo i sprzedaż ryb oraz usługi turystyczne), zwłaszcza na obszarze Pomorza Środkowego, zatrudnienie znajduje około 17% ludności czynnej zawodowo. Utrzymanie tego sektora i poziomu zatrudnienia stanowi więc, w wymiarze regionalnym, ważny element bezpieczeństwa socjalnego.

Zagrożenia bezpieczeństwa determinowane kształtem interesów morskich Rzeczypospolitej Polskiej

Cechą charakterystyczną regionu bałtyckiego jest sieć powiązań gospodarczo-politycznych i kulturowych państw tego obszaru, co znacznie zminimalizowało zagrożenie wystąpienia regionalnego konfliktu międzypaństwowego. Dla dwóch dysponujących największym potencjałem morskim państw regionu, jakim są Federacja Rosyjska i Republika Federalna Niemiec, i ze względu na skalę prowadzonej wymiany handlowej, celem strategicznym polityki morskiej i bałtyckiej tych państw jest utrzymanie na tym akwenie pełnej zasady wolności żeglugi. Tym samym, jakkolwiek eskalacja konfliktu politycznego stanowi zagrożenie dla interesów tych państw. Jednak realnym jest wystąpienie kryzysu politycznego, wynikającego z oceny form realizacji narodowych strategii w odniesieniu do regionu oraz powiązanych z nimi koncepcjami prowadzenia morskiej działalności wojskowej. Prowadzone działania państw sprowadzą się najprawdopodobniej do wykorzystania form agresji pośredniej, a za prawdopodobne uznać należy prowadzenia działań, zmierzających do ograniczenia zasady wolności żeglugi, prób zakłócenia działań marinokultur wiatrowych i morskich instalacji wydobywczych oraz systemów oznakowania nawigacyjnego.

Do realnych zagrożeń bezpieczeństwa zaliczyć należy także działania zorganizowanych grup przestępczych i konsekwencje gospodarczego wykorzystania przez nie akwenów bałtyckich. Dotyczy to zwłaszcza przemytu prowadzonego drogą morską, chociaż należy podkreślić, iż dotyczy on głównie przemytu towarowego⁴. Istota funkcjonowania, dominujących na Bałtyku, systemu multimodalnego oraz przewozów kontenerowych i masowych w praktyce niweluje możliwość stosowania pełnej kontroli ładunku bez paraliżu działalności portu handlowego czy terminali handlowych. W przypadku większości grup towarowych kontrola ładunku sprowadza się do analizy dokumentów przewozowych, na jednostkach pasażerskich zaś ścisłej kontroli poddani są pasażerowie, a nie ładunek.

⁴ Nielegalna imigracja ma charakter marginalny, a handel ludźmi to w praktyce przewóz osób świadczących usługi seksualne.

Tabela 3. Najważniejsze bałtyckie trasy nielegalnego przetrzutu towarów.

Port przetrzutu	Porty docelowe	Rodzaj nielegalnego ładunku
St. Petersburg	Turku, Helsinki	przerzut osób
Kaliningrad	Visby, Nynäshamn	przerzut osób
Kaliningrad	Gdańsk, Krynica Morska, Frombork, Elbląg	przemysł osób i towarów akcyzowych
Tallin	Visby, Nynäshamn, Rønne, Nexø	przerzut osób
Virtsu		
Jumala	Visby, Nynäshamn, Rønne, Nexø	przerzut osób
Windawa		
Lipawa		
Świnoujście	Kopenhaga, Malmö, Rønne, Ystad	przemysł narkotyków i towarów akcyzowych
	Ahlbeck, Heringsdort	przemysł towarów akcyzowych
Kołobrzeg, Darłowo, Ustka	Nexø	przemysł narkotyków i towarów akcyzowych
Gdańsk	Trelleborg, Ystad, Nynäshamn	przemysł narkotyków
Gdynia		
Świnoujście, Gdańsk, Krynica Morska, Frombork, Elbląg	morze otwarte	przerzut narkotyków

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędów Morskich i ABW.

Proceder nielegalnego przewozu towarów i osób prowadzony jest przez zorganizowane ponadnarodowe grupy przestępcze, które wywodzą się głównie z obszaru postradzieckiego i funkcjonują w ramach struktury sieciowej lub hierarchicznej. Obszar ich aktywności z reguły wykracza poza państwo, operują w regionie, niekiedy kooperują z innymi grupami przestępczymi lub posiadają swoje placówki w całej Europie⁵. W regionie bałtyckim prowadzą generalnie działalność multiprzestępczą w postaci przemytu różnorodnych towarów akcyzowych, zwłaszcza wyrobów tytoniowych i alkoholu oraz nielegalnie produkowanych płyt DVD i programów komputerowych, biżuterii, odzieży oraz kradzionych samochodów. Sporadycznie też przemycana jest broń. Jednak zasadniczą formą aktywności ponadnarodowych korporacji przestępczych w regionie bałtyckim jest organizacja przetrzutu narkotyków oraz ich redystrybucja z portów bałtyckich. Najważniejszymi bałtyckimi trasami przemytu narkotyków i środków odurzających są linie żeglugowe łączące kraje Ameryki Południowej z państwami nadbałtyckimi, zwłaszcza szlak Kolumbia – Hiszpania – państwa bałtyckie oraz będące przedłużeniem szlaków azjatyckich trasy łączące państwa byłego bloku wschodniego, zwłaszcza Rosję⁶ i Polskę⁷,

⁵ W Finlandii oraz w Szwecji, a także na mniejszą skalę w Norwegii. Poza Skandynawią grupy te aktywne są również w Niemczech, Holandii i Hiszpanii.

⁶ Oficjalne dane to udaremnienie przetrzutu 30 618 kg marihuany, 4676 kg heroiny, 2367 kg haszyszu, 1523 opium, 198 kg amfetaminy, 109 kg kokainy oraz 5 kg morfiny.

⁷ W 2009 roku w Polsce wykryto łącznie 7,142 kg haszyszu, 883,053 kg marihuany, 85,873 kg heroiny, 117,491 kg kokainy, 421,65 szt. amfetaminy oraz 218616 tabletek ekstazy i 642 listki LSD.

z krajami Europy Zachodniej i Skandynawią⁸. Terytorium Polski wykorzystywane jest przede wszystkim do przetrzutu amfetaminy i heroiny do Niemiec, Francji, państw skandynawskich (głównie Szwecji), Wielkiej Brytanii i Irlandii oraz tabletek ekstazy i marihuany do Belgii i Holandii (Dufour, 2011, s. 1-47; *Nielegalny rynek*, s. 18-19). Większość dostaw prowadzona jest drogą morską, zarówno w formie ładunku jednostek żeglugowych, jak i przewożonych samochodów ciężarowych czy osobowych. Najczęściej zaś wykorzystywanym portem jest Gdynia.

Tabela 4. Poziom wykrycia przemytu przez Izby Celne w Gdyni i Szczecinie 2010 roku na tle kraju.

Izba Celna	Papierosy (szt.)		Alkohol (litr)		Narkotyki (gramy)		Sterydy (gramy i szt.)	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Gdynia	51 072 721	2 278 835	4138	12 519	96 396	45 478	4 164 g. 8 102 szt.	1 150 g. 4 024 szt.
Szczecin	3 949 965	5 706 972	757	25 874 210	78 719	32 143	1 666 g.	6 602 szt.
Ogółem	284 588 277	205 551 269	262 850	107 477	549 795 755	2 631 486	404 072 g. 8 102 szt.	19 427 g. 122 797 szt.

Źródło: *Biuletyn Statystyczny Izby Celnej za I-IV kwartał 2010*, Ministerstwo Finansów, Warszawa, kwiecień 2011, s. 51-58, *Biuletyn Statystyczny Izby Celnej za I-III kwartał 2011*, Ministerstwo Finansów, Warszawa, styczeń 2012, s. 47-55.

Będąc przedmiotem przemytu grupy towarowe (narkotyki i środki psychotropowe, przetwory tytoniowe, alkohol, nośniki danych elektronicznych) stwarzają możliwość prowadzenia działań przestępczych także przy wykorzystaniu małych jednostek pływających oraz mniejszych portów oraz przystani rybackich i sportowych. Powoduje to, że na akwenie bałtyckim możliwe jest stosowanie dwóch podstawowych metod nielegalnego obrotu w postaci:

1. dostaw z brzegu na jednostkę cumującą w porcie, stojącą na redzie lub przebywającą na wodach terytorialnych. Stosowanie tej formy wymaga podjęcia współpracy przez członka załogi, który może dokonać przetrzutu, zapewnić właściwe przechowanie lub przekazanie towaru w porcie docelowym. Najczęstszym rozwiązaniem jest dostawa narkotyków do portu, ale wykorzystać można także możliwości przeładunku na morzu za pomocą małych szybkich jednostek motorowych, statków powietrznych lub poprzez wyławianie zatopionych ładunków z narkotykami po odebraniu sygnału z boi zawierających nadajniki w celu szybkiego ich zlokalizowania. Jednak stosowanie tych metod w warunkach Morza Bałtyckiego jest mało prawdopodobne na większą skalę;

2. przekazania narkotyków ze statku na brzeg, najczęściej w formie ukrytego ładunku, podczas rozładowywania jednostki lub w czasie przeładunku partii towaru ze statku na małą przybrzeżną jednostkę, która dostarcza towar wykorzystując lokalne porty o niskim poziomie kontroli ładunku. Natomiast w warunkach Morza Bałtyckiego, zrzucanie ładunku w pobliżu portu lub niedaleko linii brzegowej jest utrudnione, a następnie jego

⁸ Zasadniczymi lądowymi trasami są Bałkański (Afganistan–Turcja–Bułgaria–Rumunia–Węgry) i Jedwabny szlak dostaw heroiny.

podjęcie przez lokalne jednostki rybackie czy turystyczno-sportowe w morzu. W bałtyckich portach najczęściej stosowaną metodą jest umieszczenie ładunku na pokładzie statku w dostosowanych do tego procederu kontenerach czy przygotowanych na statku skrytkach lub ukrycie narkotyków w przewożonym ładunku. Niekiedy wykorzystywane są możliwości, jakie posiadają jednostki sportowo-turystyczne lub rybackie.

Tabela 5. Poziom podatności infrastruktury portowej i jednostek morskich na wykorzystanie do nielegalnego przetrzutu narkotyków i środków psychotropowych.

Obszary	Uwarunkowania	Skala zagrożenia	Środki prewencyjne
Redy portów i otoczenie okołoportowe	Brak monitoringu terenów i podejść do portu	Bardzo duże	Monitoring o ograniczonym zakresie
Pozaprzeladunkowe obszary portów	Selektywny i skoncentrowany w wyznaczonych obszarach monitoring	Duże	Monitoring oraz nadzorowanie terenu
Nabrzeża i portowe terminale przeladunkowe	Ograniczony dostęp, możliwości objęcia pełnym monitoringiem	Średnie	Pełen monitoring i kontrola obszaru oraz przebywających osób
Jednostki handlowe	Niski poziom kontroli ładunku	Bardzo duże	Selektywna kontrola ładunku, nadanie statusu jednostki podwyższonego ryzyka
Jednostki rybackie, sportowo-turystyczne	Ograniczone możliwości kontroli	Średnie	Selektywna kontrola w portach, nadanie statusu jednostki podwyższonego ryzyka
Lokalne jednostki handlowe	Ograniczone możliwości kontroli	Średnie	Selektywna kontrola w portach, nadanie statusu jednostki podwyższonego ryzyka

Źródło: *Coastal areas and maritime approaches: drug threat/vulnerability risk self-assessment checklist*, http://cicad.oas.org/Reduccion_Oferta/ENG/Resources/Maritime/Coastal_assess_eng.pdf, s. 10. (data dostępu 08.10.2012).

Istotnym zagrożeniem, wynikającym z układu przestrzennego bałtyckich szlaków żeglugowych oraz rosyjskiej polityki eksportu ropy naftowej jest potencjalny rozlew olejowy. W kontekście polskim, ze względu na przebieg tras przewozów przetworów olejowych oraz dużych jednostek transportowych, zagrożenie to przybiera charakter ekologiczny, społeczny i ekonomiczny. Katastrofalny rozlew olejowy, będący wynikiem awarii lub kolizji zbiornikowca, może doprowadzić do skażenia polskich akwenów morskich i wybrzeża na powierzchni do 350-300 kilometrów⁹. Jego konsekwencją będzie praktycznie załamanie się naturalnych dla regionów nadbrzeżnych form gospodarowania i uzyskiwania dochodów przez lokalne społeczności. Koszty likwidacji takiego rozlewu są trudne do oszacowania ze względu na ich wyjątkowo jednostkowy charak-

⁹ Jak szacują eksperci, statystycznie z 1 m³ ropy naftowej rozlanej na powierzchni morza po 10 minutach tworzy się plama olejowa o średnicy 48 m i grubości warstwy 0,5 mm. Po upływie 100 minut jej średnica wynosi już 110 m, a grubość dochodzi do 10 mm i nie ulega ona rozpuszczeniu (badania laboratoryjne wykazały, że w okresie dwóch dob po rozlewie rozpuszczeniu ulega około 0,05% masy olejowej).

ter. Jednakże w przypadku akcji ratowniczej zbiornikowca *Exxon Valdez* wyniosły one 2 mld USD, a straty przedsiębiorstw połowowych oszacowano na ok. 100 mln USD. Zaś w przypadku zbiornikowca *Amoco Cadiz*, suma przyznanych odszkodowań dla władz i lokalnych przedsiębiorców wyniosła 3 mld USD.

Specyficzny charakter zagrożenia bezpieczeństwa Polski tworzy przyjęta koncepcja dostaw nośników energii. Gwarantem uzyskania oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa energetycznego jest zapewnienie ciągłości dostaw, co przekłada się na konieczność zapewnienia ochrony szlaków żeglugowych na trasie Zatoka Perska (Katar)–Morze Bałtyckie. W konsekwencji, niezbędnym jest objęcie całego akwenu Bałtyku Południowego systemem monitoringu żeglugi, skonfigurowanym według zaleceń Europejskiej Agencji Morskiej (*European Maritime Safety Agency* – EMSA). Nie gwarantuje to jednak ich bezpieczeństwa na całej trasie przewozów z Zatoki Perskiej do Świnoujścia. Szczególnie na odcinku do wejścia na europejskie akweny morskie niezbędnym może być zapewnienie gazowcom ewentualnej asysty morskiej. Może być ona prowadzona przez polskie okręty, co wymaga posiadania minimum trzech fregat oraz zapewnienia im miejsc bazowania poza granicami państwa (Morze Śródziemne, Zatoka Perska). Innym rozwiązaniem jest uzyskanie takiej asysty od sojuszników, co wymaga od państwa polskiego angażowania się w inne formy działań prowadzonych przez NATO lub UE, przy wykorzystaniu posiadanego potencjału militarnego lub politycznego (Mickiewicz, 2010.)

System ochrony interesów morskich na Bałtyku

Obowiązujące w Polsce rozwiązania ustawowe odpowiedzialność za ochronę interesów morskich państwa nałożona została na ministra odpowiadającego za dział administracji gospodarką morską, we współpracy z szefami innych resortów i przy wykorzystaniu podległych instytucji służb. Uznanie, że większość z tych interesów umiejscowiona jest w Strefie Wyłączości Ekonomicznej, powoduje, że zasadniczą rolę w ich zapewnianiu odgrywają urzędy morskie. Natomiast służby podległe ministrom, odpowiadającym za sprawy wewnętrzne i obronę narodową, zapewniają bezpieczeństwo granic morskich. W rozwiązaniach tych Straż Graniczna odpowiada za ochronę granicy państwowej na lądzie i na morzu, a zadaniem resortu obrony narodowej jest ochrona przestrzeni powietrznej nad polskimi akwenami morskimi. Rozwiązanie to uznać należy za właściwe i stosowane przez państwa demokratyczne. W systemie tym Straż Graniczna zobowiązana jest do ochrony interesów morskich w polskiej strefie EEZ i na wodach pozostających pod jurysdykcją państwa polskiego oraz wykonywania zadań dotyczących ochrony zewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Wynikające ze sposobu definiowania narodowych interesów morskich jej zadania sprowadzić można do obowiązku zapewnienia właściwego nadzoru nad eksploatacją i eksploracją zasobów w polskich obszarach morskich, sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem na akwenach porządku prawnego, ochrony środowiska morskiego oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi. Wspólnym zadaniem, wynikającym zarówno z obowiązku zabezpieczenia interesów morskich państwa, jak i ochrony zewnętrznej granicy państwa, jest zwalczanie przestępczości na polskich akwenach morskich. Działania te, ze względu na formy bałtyckiej przestępczości zorganizowanej, koncentrować się powinny na zapobieganiu nielegalnemu przewozowi przez terytorium państwa i polskich obszarów morskich towarów i osób. Dotyczyć to powinno

zwłaszcza narkotyków i środków psychotropowych, wybranych grup towarów akcyzowych, luksusowych oraz będących efektem dorobku intelektualnego, szkodliwych substancji chemicznych, materiałów promieniotwórczych oraz odpadów, a także uzbrojenia. Natomiast, zwalczanie nielegalnego przerzutu osób powinno koncentrować się na przeciwdziałaniu zarówno przemytu osób, jak i zjawiska handlu ludźmi. Zakres zadań oraz formy kontroli powinny być nadal ściśle korelowane z koncepcjami zwalczania przestępczości granicznej obowiązującymi w działaniach Agencji ds. Zrządzenia Współpracą Operacyjną na Granicach Zewnętrznych FRONTEX i opierać się na obowiązującej od 2005 roku i zmodyfikowanej w 2006 roku Koncepcji ochrony morskiej granicy państwa jako zewnętrznej granicy Unii Europejskiej.

Zasadnym jest utrzymanie dotychczasowych rozwiązań, zapewniających ochronę morskiego odcinka granicy morskiej, oraz sprawowanie nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich poprzez ich monitoring i podejmowanie akcji dozorowych, patrolowych, eskortowych, a także prowadzenie kontroli wybranych jednostek oraz utrzymania gotowości do podjęcia ewentualnego pościgu. Skala i formy działań przestępczych na polskich obszarach morskich i wybrzeżu oraz międzynarodowe regulacje prawne powodują, że działania Straży Granicznej skoncentrowane są na akwenach przybrzeżnych, w tym zalewach Wiślanym oraz Szczecińskim, a także na morzu terytorialnym. Ze względu na układ geofizyczny akwenu należy wykorzystywać możliwość prowadzenia lotów patrolowo-rozpoznawczych na obszarze Wyłączonej Strefy Ekonomicznej, ze szczególnym ukierunkowaniem zadań na kontrolę szlaków żeglugowych i przeciwdziałaniu zanieczyszczeniu środowiska morskiego oraz kontrolę eksploatacji zasobów żywych. Statki powietrzne powinny być także przygotowane do podjęcia tzw. lotów pościgowych w przypadku stwierdzenia popełnienia przestępstwa oraz naprowadzania na podejrzaną jednostkę sił zapewniających sprawowanie jurysdykcji na polskich obszarach morskich. Efektywnym rozwiązaniem jest w tym przypadku zbudowanie (przekształcenie istniejących systemów obserwacji) w system monitorująco-kontrolny. Natomiast za spełniającą rolę systemu monitoringu i ostrzegania uznać należy integrację Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru (ZSRN) z Systemem Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) oraz Krajową Siecią Stacji Bazowych Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS-PL). Jednak obecnie jej istotnym ograniczeniem jest niepełne pokrycie środkowej części Strefy Wyłączonej Ekonomicznej od Czołpina do Helu, szczególnie w północnej części akwenów Strefy Wyłączonej Ekonomicznej. Ograniczenie to można zniwelować poprzez wykorzystanie platformy *Petrobaltic*, co wiąże się z koniecznością zapewnienia jej pełnej ochrony, wykraczającej poza standardową ochronę instalacji wydobywczych.

Istotnym elementem systemu nadzoru polskich obszarów morskich jest zwalczanie przestępczości na polskich obszarach morskich. Jej skala i formy oraz regulacje prawa morza powodują, że podejmowane działania powinny zostać skoncentrowane na akwenach przybrzeżnych, w tym zalewach Wiślanym oraz Szczecińskim, oraz morzu terytorialnym. Zaś ze względu na jej transgraniczny charakter, także prowadzenia szerokiej współpracy w ramach instytucji i organów Unii Europejskiej oraz w ramach układów regionalnych i umów bilateralnych. Słusznym rozwiązaniem jest zapowiedziana w *Kra-*

owym program przeciwdziałania i zwalczania przestępczości zorganizowanej na lata 2012-2016 decyzja o uznaniu za główne instytucje angażowane przez państwo polskie do zwalczania przestępczości zorganizowanej na polskich obszarach morskich i terenach przyległych, zarówno Europolu Agencji Frontex, jak i Konferencji Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (*Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference – BSRBCC*)¹⁰ oraz Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Zorganizowanej Przestępczości (*Task Force on Combating Organized Crime*) (Krajowy program, s. 20-21).

Podstawą współpracy operacyjnej pomiędzy narodowymi instytucjami zwalczania przestępczości wciąż powinna pozostać koordynacja działań i bieżąca wymiana informacji. Jednak musi być ona prowadzona w czasie rzeczywistym oraz obejmować zarówno działania przestępcze prowadzone na morzu, jak i potencjalne zagrożenia. System monitorowania powinien zapewnić pełen dostęp do informacji o ruchu statków, stąd niezbędnym rozwiązaniem jest pełna integracja systemu monitorowania żeglugi (AIS) ze Zautomatyzowanym Systemem Radarowego Nadzoru. Zasadne jest także przekazywanie służbom operacyjnym Straży Granicznej informacji zarówno mających potencjalny związek z procederem nielegalnego przerzutu osób, przemytu towarów, jak i oddziałujących na inne obszary bezpieczeństwa na morzu. Rozwiązaniem takim, ale dotyczącym tylko ruchu jednostek prowadzących żeglugę i uznanych za podejrzane, jest tzw. *Lista statków przechodzących w zainteresowaniu (List of Ships In Interest – LOIS)*. Między innymi również z tego względu, za konieczne uznać także należy kontynuowanie współpracy bilateralnej z państwami bałtyckimi, zwłaszcza pozostającą poza strukturami UE, Federacją Rosyjską oraz państwami członkowskimi, stanowiącymi wraz z Polską obszar działalności zorganizowanych grup przestępczych (Republika Federalna Niemiec, Szwecja i Finlandia). Zakres współpracy powinien koncentrować się na bieżącej wymianie meldunków sytuacyjnych, raportów dotyczących działalności zorganizowanych grup przestępczych, wykorzystujących akwen Morza Bałtyckiego, wspólnej działalności operacyjnej, zwłaszcza skorelowanych ze sobą patroli akwenów morskich i granic państwowych. Rozważyć należy stosowanie na Zalewie Wiślanym (na Zalewie Szczecińskim zwiększenie ich liczby) wspólnych patroli akwenów morskich służb granicznych Polski i RFN oraz Polski i Federacji Rosyjskiej. W odniesieniu do współpracy z państwami skandynawskimi, za wystarczające obecnie, ze względu na charakter działalności przestępczej, uznać należy formy kooperacji skoncentrowane na wymianie informacji dotyczących przestępstw ułatwiających prowadzenie działalności przemytniczej, co określają

¹⁰ *Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference* to instytucja zrzeszająca szefów służb granicznych państw regionu, działająca pod auspicjami Rady Państw Morza Bałtyckiego. Funkcjonuje od 1997 roku, a w jej pracach uczestniczą służby graniczne Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Polski, RFN, Norwegii, Rosji i Szwecji. Większość działań operacyjnych sprowadza się do wymiany informacji dotyczących istotnych z punktu widzenia służb granicznych zdarzeń, poprzez narodowe Centra Koordynacyjne (National Coordination Centre – NCC) oraz pełniące rolę punktu kontaktowego – Międzynarodowe Centrum Koordynacyjne. Natomiast uczestnikami Grupy Zadaniowej ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej w Regionie Morza Bałtyckiego są Polska, Szwecja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia oraz Rosja). Zadaniem grupy jest przeciwdziałanie nielegalnej produkcji, handlowi amfetaminą i substancjami pokrewnymi. Jej mandat przedłużono obecnie do 31 grudnia 2016r.

szczegółowo umowy bilateralne. Ze względów politycznych (strefa sporna wokół wyspy Bornholm) oraz gospodarczych (przebieg szlaków żeglugowych i wymiana towarowa pomiędzy wyspą a polskimi portami wybrzeża środkowego) odmiennie należy traktować kooperację polsko-duńską. Uzasadnione jest jej rozwijanie w ramach już realizowanego Projektu Bornholm¹¹, a zwłaszcza monitorowanie działalności członków załóg jednostek zawijających do polskich lub duńskich portów pod kątem prowadzenia przez nich działalności przestępczej oraz popełniania przez właścicieli lub armatorów tych jednostek przestępstw o charakterze karno-skarbowym, celnym, a nade wszystko – przestrzegania ograniczeń połowowych.

Potencjał okrętowy i techniczny niezbędny do ochrony polskich interesów morskich

Charakter zagrożeń na polskich akwenach morskich pozwala na uznanie za podstawowy instrument systemu ochrony interesów państwa Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru, po poszerzeniu jego możliwości monitorowania polskich obszarów morskich. Powinien on zapewnić monitoring sytuacji nawodnej przynajmniej na morzu terytorialnym i w Strefie Wyłączności Ekonomicznej oraz przepływ informacji uzyskanych w czasie rzeczywistym do służb operacyjnych. Pozyskane informacje nie mogą ograniczać się do zapewnienia możliwości ochrony granicy i strefy EEZ, lecz powinny być także pomocne we wspomaganiu procesu decyzyjnego na szczeblu operacyjnym. Dotyczy to zwłaszcza danych na temat samej jednostki prowadzącej żeglugę, charakteru prowadzonej żeglugi oraz podstawowych informacji nawigacyjnych. Słuszne jest także użycie tego systemu jako instrumentu pozwalającego na przygotowanie wariantowych planów użycia sił własnych na akwenach morskich. Winien on być wykorzystywany do prowadzenia przez służbę operacyjną bieżących analiz czasu dojścia w rejon działań przy uwzględnieniu aktualnych i przewidywanych warunków pogodowych, wyznaczenia linii dozoru w zależności od sposobu prowadzenia żeglugi przez jednostki w polskich obszarach morskich, czasu osiągnięcia tych linii dozoru, możliwości dokonania przez nie rozpoznania. Zasadne byłoby wykorzystywanie tego systemu jako instrumentarium wspierającego kierowanie akcją prowadzoną we współpracy z innymi służbami odpowiadającymi za poziom bezpieczeństwa na polskich akwenach morskich, zwłaszcza z Urzędami Morskimi i Marynarką Wojenną RP.

Formy prowadzenia działalności przestępczej na akwenie Morza Bałtyckiego wskazują, że Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru winien mieć możliwości technicznej obserwacji obszarów morskich w dwóch wariantach. W wariacie przybrzeżnym – do odległości 3 mile morskie, a najlepiej do izobaty 9 m – powinien być zdolny do wykrycia i prowadzenia obserwacji małych jednostek. Charakterystyka techniczna jednostek sportowych, turystycznych i rybackich operujących w tym akwenie powoduje,

¹¹ Projekt Bornholm zakłada wzajemną wymianę informacji i współpracę ukierunkowaną na zwalczanie przemytu, prowadzenie zintegrowanego monitoringu akwenów morskich i śledzenia statków uznanych za podejrzane, kutrów rybackich oraz jednostek sportowo-turystycznych zawijających do portów na wyspie.

że radary powinny wykryć obiekt posiadający tzw. skuteczną powierzchnię odbicia nie mniejszą niż $1,5 \text{ m}^2$. Natomiast w obszarach granicznych wód terytorialnych i Strefie Wyłączości Ekonomicznej, powierzchnia skutecznego odbicia powinna wynosić około 120 do 150 m^2 . Zasadne jest także uzyskanie przez system zobrazowania statków powietrznych na niskiej wysokości (do 300 m), lecz wymóg ten dotyczyć powinien raczej wód terytorialnych.

Skuteczność funkcjonowania systemu wymaga także posiadania sił okrętowych, mogących podjąć efektywne działania na podstawie danych uzyskanych z ZSRN. Dotyczy to zwłaszcza promienia działania, czyli odległości operowania w oddaleniu od portu, dzielnicy morskiej, zezwalającej na operowanie w trakcie niesprzyjających warunków pogodowych oraz prowadzenia działań na akwenach płytkowodnych. Uwarunkowania hydrologiczne Bałtyku, w zestawieniu z formami prowadzenia żeglugi i rodzajami jednostek uprawiających żeglugę, uzasadniają konieczność wyposażenia sił Straży Granicznej w jednostki pełnomorskie, przybrzeżne i prowadzące kontrolę na akwenach płytkowodnych. Pełnomorskie jednostki patrolowe muszą być gotowe do podjęcia działań w Strefie Wyłączości Ekonomicznej, w każdych warunkach pogodowych. Zasadne jest, by posiadały nieograniczoną dzielność morską, co przekłada się na cechy techniczne. W warunkach Bałtyku Południowego powinny mieć długość powyżej 40 m, wyporność powyżej 500 BRT. Zasięg ich pływania to maksymalnie 3000 mil morskich, a wyposażenie i uzbrojenie zapewnić powinny możliwość ich wykorzystania do przeprowadzenia i zabezpieczenia inspekcji na pokładzie statku handlowego. Za wystarczające uzbrojenie takiej jednostki należy uznać armatę średniego kalibru ze stacją radiolokacyjną, stanowiska dla karabinów maszynowych oraz granatników automatycznych na podstawach morskich. W polskich warunkach nie ma uzasadnienia dla wyposażenia takich jednostek w pokład umożliwiający lądowanie śmigłowca, lecz muszą być one wyposażone w sprzęt pozwalający na taktyczną współpracę ze śmigłowcem w trakcie ewentualnej akcji abordażowej i podczas prowadzenia kontroli. Rozważyć należy, ze względu na posiadaną prędkość marszową (około 20 węzłów), wyposażenie jednostki w łódź pościgową zdolną do osiągnięcia prędkości powyżej 30 węzłów, w skład której wchodziłaby kilkuosobowa (do 5 osób) uzbrojona załoga. Należy też wziąć pod uwagę, zwłaszcza w kontekście konieczności zwalczania działań o charakterze dywersyjnym czy wręcz terrorystycznym, wariantowego jej wyposażania w urządzenia umożliwiające poszukiwanie i wykrywanie sił i środków dywersji podwodnej oraz stanowisk lekkich kierowanych pocisków rakietowych.

Powierzchnia polskiej Strefy Wyłączości Ekonomicznej, jej rozległość fizyczna, charakter prowadzonej żeglugi i eksploatacji zasobów oraz możliwości systemów monitorowania powodują, że uzasadnione jest utrzymanie w gotowości do podjęcia działań minimum trzech jednostek tego typu. Uznać więc należy, że w składzie Morskiego Oddziału Straży Granicznej powinno funkcjonować ich minimum sześć. Wskazać należy również na konieczność wzmocnienia możliwości efektywnego patrolowania akwenów wzdłuż Pomorza Środkowego i skrócenia czasu dotarcia do najbardziej na północ wysuniętych obszarów polskiej EEZ. Zasadne więc wydaje się także przygotowanie wariantowego rozwiązania, zezwalającego na prowadzenie działań patrolowych w środkowej

części polskiej EEZ przez dwie jednostki. Tym samym, ich liczba wzrosłaby do czterech, a dodatkowo konieczne staje się przygotowanie dla nich stosownej bazy w oparciu o port w Darłowie lub Kołobrzegu.

Kontrola akwenów przybrzeżnych dokonywana jest z reguły przez jednostki określone jako inspekcyjno-pościgowe. Swoją działalność mogą prowadzić w oparciu o porty polskiego wybrzeża i w rejonach koncentracji jednostek zajmujących się działalnością gospodarczą na morzu. Funkcję baz wykorzystywanych przez te jednostki mogą z powodzeniem pełnić porty w Nowym Porcie i na Helu, we Władysławowie, Łebie, Ustce, Darłównku, Kołobrzegu, Dziwnowie i Świnoujściu. Zaprezentowane rozmieszczenie sił określa także ich liczbę na dziewięć jednostek prowadzących działania, co wprost przekłada się na konieczność posiadania w sumie od 15 do 18 sztuk. Przewidywany dla nich akwen działania pozwala na uznanie, iż mogą one mieć ograniczone w stosunku do jednostek pełnomorskich cechy techniczne. W warunkach polskich ich wyporność nie musi przekraczać 200 BRT, a długość 30 m, co pozwoli na zachowanie dzielności morskiej do stanu morza 4. Wymogiem jest zanurzenie maksymalnie na głębokość 2 m oraz specyficznym zbudowany układ napędowy. Jednostki te mogą posiadać niewielką prędkość marszową, wynoszącą około 8 węzłów¹² i stosować ją w trakcie patrolu. Równocześnie, ze względu na konieczność podjęcia akcji wobec statku handlowego, którego prędkość marszowa z reguły przekracza 17 węzłów, lub jednostki sportowej, muszą mieć możliwość stosowania prędkości pościgowej wynoszącej od 32 do 40 węzłów. Ich uzbrojenie stanowić powinna jedna armata, o powszechnie stosowanym w państwach europejskim kalibrze 40 mm. Rozważyć można także przygotowanie rozwiązań pozwalających na wariantowe doposażenie jednostek w lekkie wyrzutnie pocisków raketowych oraz podkilowe stacje hydroakustyczne, zezwalające na wykrycie środków dywersji podwodnej.

Szczegółnie znacznie przypisać należy jednostkom prowadzącym działania na akwenach płytkowodnych. Obowiązek ochrony zewnętrznej granicy UE i Strefy Schengen oraz dominacja tzw. rosyjskojęzycznych grup przestępczych w strukturze regionalnej przestępczości zorganizowanej powodują, że akwen ten musi znajdować się pod pełną kontrolą polskich służ granicznych. Istotnym czynnikiem, określającym sposób podejmowania reakcji na zdarzenia uznane za przestępcze w tym akwenie, jest jego zamrażanie, a także ukształtowanie pasa przybrzeżnego. Oznacza to, że do patrolowania tego akwenu wykorzystywane powinny być małe kutry patrolowe i poduszkowce, posiadające zdolność do pływania po akwenach portowych, red kotwicowisk oraz wód zalewowych i zatokowych. Ze względu na występujące zalodzenie, efektywnym rozwiązaniem jest wykorzystanie właśnie poduszkowców zdolnych do poruszania się po wodzie lub zalodzonym akwenie z prędkością dorównującą motorowym łodziom pólstywnym (około 30 węzłów), mających możliwość zabrania na pokład grupy kontrolno-inspekcyjnej lub pościgowej, i posiadających zdolność do poruszania się po plażach, rejonach bagnistych czy porośniętych sitowiem z prędkościami pozwalającymi na zatrzymanie uciekinierów

¹² Standardowa prędkość jednostek rybackich w trakcie połowu to 4 węzły, a prędkość marszowa to właśnie około 8 węzłów. Jachty żaglowe i turystyczne jednostki motorowe w normalnej eksploatacji też rzadko przekraczają te prędkości.

(maksimum 30 km/h, czyli do 16 węzłów). Niemniej, oprócz poduszkowców wykorzystywane być powinny małe kutry patrolowe o wyporności około 30 ton i dysponujące prędkością około 25 węzłów. Za wystarczające uzbrojenie uznać należy wielkokalibrowy karabin maszynowy. Wymogiem, zarówno w odniesieniu do kutrów, jak i poduszkowców, jest możliwość ich wykorzystania w warunkach nocnych i ograniczonej widoczności, muszą mieć one także zdolności do holowania zatrzymanych jednostek (o ciężarze do około 2,5-3 tony). Promień działania tego typu jednostek w warunkach polskich może wynosić 20 mil morskich, a czas przebywania w rejonie to maksimum pół doby. Zasadne jest, aby jednostka taka posiadała zdolność pokonywania przeszkód do wysokości maksymalnej od 0,5 do 0,8 ma (standardowa wysokość przeszkód wodnych, pomostów rybackich, itp.). Specyfika wykorzystania wymaga, by mógł on na pokładzie transportować lądowy sprzęt pościgowy (quad lub inny pojazd jednośladowy).

Głównymi akwenami działań małych jednostek patrolowych będą wody Zalewu Wiślanego oraz Szczecińskiego, oraz – w mniejszym stopniu – Zatok Gdańskiej i Puckiej. Na akwencie Zalewu Wiślanego zasadne jest utrzymanie minimum dwóch poduszkowców i dwóch kutrów patrolowych, co wynika z konieczności zapewnienia ochrony granicy zewnętrznej UE. Natomiast na akwencie Zatoki Gdańskiej minimum czterech kutrów patrolowych, a w Zalewie Szczecińskim i rejonie Szczecin-Świnoujście kolejnych sześciu kutrów patrolowych i przynajmniej dwóch poduszkowców. W sumie, liczba zaangażowanych w bieżące działania jednostek to 12 kutrów patrolowych i 6 poduszkowców.

Pomimo ustawowego nałożenia obowiązku ochrony przestrzeni powietrznej przez siły Ministerstwa Obrony Narodowej zasadne jest wyposażenie Straży Granicznej w specjalistyczne statki powietrzne przeznaczone do sprawowania nadzoru i prowadzenia patroli nad polskimi akwenami morskimi, do realizacji działań rozpoznawczych, także w zakresie zwalczania nielegalnej eksploracji zasobów żywych w polskiej EEZ i skażenia środowiska morskiego przez uczestników żeglugi, oraz współuczestniczenia w ewentualnych akcjach ratowniczych. Statki powietrzne powinny być również zdolne do prowadzenia usług transportowych na potrzeby działań operacyjnych. Zakres zadań powoduje, że ich prędkość przelotowa powinna zezwalać na skuteczny monitoring środkami technicznymi¹³, czyli wynosić około 300km/h. Zasięg lotu i czas przebywania w powietrzu uzależniony jest zaś od wielkości akwenu. W polskich warunkach zasięg powinien wynosić około 1500 km, a czas przebywania w powietrzu to 5–6 godzin.

¹³ Podstawowe wyposażenie techniczne to radar posiadający możliwości wykrywania obiektów na morzu i lądzie oraz zanieczyszczeń na akwenach morskich (plam olejowych). Radar powinien być sprzężony ze specjalistycznym skanerem na promieniowanie podczerwone i ultrafioletowe, kamerą telewizyjną oraz aparatem fotograficznym zapewniającym zebranie materiałów dowodowych, noktowizor pozwalający na prowadzenie obserwacji i rozpoznanie obiektów w warunkach ograniczonej widzialności oraz reflektor poszukiwawczy (szperacz).

Wnioski

Oceniając istniejące rozwiązania organizacyjne i sprzętowe, mające zagwarantować ochronę interesów państwa w polskich obszarach morskich, wskazać należy także na konieczne zmiany w sposobie funkcjonowania służb operacyjnych Urzędów Morskich, Straży Granicznej oraz Marynarki Wojennej. Ze względu na zobowiązania sojusznicze w ramach NATO oraz sposób funkcjonowania administracji morskiej niemożliwa jest korelacja systemów geodezyjnych i zobrazowania przestrzennego. W tej sytuacji zasadne jest stworzenie jednolitego formularza, informującego o zdarzeniach i incydentach na morzu, oraz pełne wykorzystywanie danych uzyskiwanych przez systemy bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ, VMS i VTMS) oraz systemami Marynarki Wojennej z ZSRN poprzez:

- bezpośrednie połączenie systemów dowodzenia MWRP i Straży Granicznej oraz uzyskanie pełnej integracji ZSRN z narodowym systemem VTMS;
- umożliwienie przesyłu informacji za pośrednictwem Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa i Żeglugi (SWIBŻ) pomiędzy ZSRN i systemem operacyjnym MW;
- wykorzystanie przez ZSRN informacji będących w bazie systemów Monitorowania Rybołówstwa;
- przygotowanie rozwiązań umożliwiających bieżące przesyłanie do SWIBŻ ostrzeżeń nawigacyjnych, wiadomości żeglarskich oraz informacji hydrometeorologicznych, przygotowywanych przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

Polską strategią bezpieczeństwa morskiego powinna być więc spójna koncepcja wykorzystania posiadanego potencjału morskiego. Koncentrować się ona winna na zapewnieniu pełnej realizacji interesów morskich państwa przy uwzględnieniu regionalnego kontekstu polityczno-gospodarczego oraz poziomu regionalnego oddziaływania systemu międzynarodowego. Nie może być ona 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 uwzględniać aktywną ochronę swoich interesów na akwenie bałtyckim, zwłaszcza sposobów wykorzystania akwenów morskich. Odnosić się natomiast musi do form zapewnienia 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 terminala 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 nazbyt 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 koordynowane a ich efektywność nie w pełni wykorzystania.

Jak wykazano w niniejszym opracowaniu, 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 systemu przeciwdziałania zagrożeniom ekologicznym (system monitoringu skażeń, prawne regulacje dotyczące zasad transportu ładunków niebezpiecznych) i zagrożeniom militarnym (nie dostosowanie 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).

Bibliografia

- Biuletyn Statystyczny Izby Celnej za I–IV kwartał 2010* (kwiecień 2011). Warszawa: Ministerstwo Finansów.
- Biuletyn Statystyczny Izby Celnej za I–III kwartał 2011* (styczeń 2012). Warszawa: Ministerstwo Finansów.
- Polska Grupa Energetyczna (PGE). (Luty 2012). *Budujemy wartość i bezpieczną przyszłość. Strategia Grupy PGE na lata 2012 – 2035*.
- Coastal areas and maritime approaches: drug threat/vulnerability risk self-assessment checklist* (s. 10). Pobrano 8 października 2012, z: http://cicad.oas.org/Reduccion_Oferta/ENG/Resources/Maritime/Coastal_assess_eng.pdf.
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030* (11 stycznia 2013). Warszawa: Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji.
- Dufour, N. (2011). Thinking Further about EU-Russia Cooperation: Drug Trafficking and Related Issues in Central Asia. *EU Diplomacy Paper 09/2011*. Belgium: Bruges.
- Szubrycht, T. (2008). *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*. Gdynia: Wydawnictwo AMW.
- Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych* (2009). Warszawa: Ministerstwo Gospodarki.

- Krajowy program przeciwdziałania i zwalczania przestępczości zorganizowanej na lata 2012-2016* (b.d.). Warszawa: Departament Nadzoru i Analiz MSWiA.
- Mickiewicz, P. (2012). *Morze Bałtyckie w polskiej strategii bezpieczeństwa morskiego*. Wrocław: Wydawnictwo Naukowe Dolnośląskiej Szkoły Wyższej.
- Mickiewicz, P. (2010). Morski system transportu surowców energetycznych jako determinant rozwoju MW RP. W: T. Szubrycht (Red.), *Rola i zadania MW RP w systemie bezpieczeństwa państwa. Teoria, rzeczywistość, perspektywy*. Warszawa: Akademia Marynarki Wojennej – Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.
- Milewska, G. (1985). Ile kosztuje katastrofa ekologiczna. *Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska*, 5, 183.
- Nielegalny rynek oraz redukcja podaży na narkotyki* (2010). Raport. Warszawa: Centrum Informacji o Narkotykach i Narkomanii i Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii.
- Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года ПРИКАЗ 12 мая 2005 года, Москва, № 45. Pobrano dnia 7 sierpnia 2013, z: <http://www.complexdoc.ru/ntd-text/539418/1>.
- Perzyński, M. (1989). Największa tragedia 1989 r. *Morze*, 12.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012* (2012). Szczecin: Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- Rocznik Statystyczny Województw 2012* (2012). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego 2022* (9 kwietnia 2013). Warszawa: Ministerstwo Obrony Narodowej.
- Saurama, A., Särkijärvi, J. (2010). Baltic Maritime Transport 2009-2010. *Baltic Transport Journal*, 1, 17.
- Założenia Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do 2020* (2009). Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury.
- Zięba, R., Zajac, J. (2011). *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski*. Ekspertyza na potrzeby realizacji Średniookresowej Strategii Rozwoju RP na lata 2014-2020. Warszawa.

MARITIME SECURITY AND THE DEVELOPMENT PROGRAMMES OF THE POLISH STATE UP TO 2030

Summary: The concept of state security adopted in the Strategy of the Development of Security System till year 2022 of the Polish Republic foresees the necessity of including therein activities in the interests of the nation. The Polish maritime interests result from the national development programmes, especially from the policy of transport and power industry. Reaching them requires also taking into account external conditions and – first of all – owning an instrumentarium that allows to effectively impact sea basins important for the state and international players, whose interests will be negatively affecting the possibilities of the Polish state to reach their own strategic targets. The crucial task of the state here is to create a properly designed potential of maritime forces.

Keywords: maritime safety, maritime interests, development strategy.