

Krzysztof KUBIAK
Dolnośląska Szkoła Wyższa

MARYNARKA WOJENNA W SYSTEMIE BEZPIECZEŃSTWA CESARSTWA JAPONII

Swoistym japońskim fenomenem jest to, że państwa – nie posiadające formalnie floty wojennej – jest jedną z pierwszych potęg morskich świata, zdolnym do budowy we własnych stocznjach jednostek wszystkich podstawowych klas. Owa paradoksalna sytuacja wynika z trzech przyczyn: konsekwencji przegranej wojny, położenia geograficznego oraz sytuacji geopolitycznej w Azji Wschodniej.

DETERMINANTY JAPOŃSKIEJ POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA

Polityka bezpieczeństwa Japonii i kształt jej sił samoobrony (cesarstwo formalnie nie posiada armii) determinowana jest przez trzy zasadnicze czynniki: niezwykle trudne ze strategicznego punktu widzenia położenie geograficzne, szczególne więzi polityczne (w tym również w zakresie polityki bezpieczeństwa) łączące ten kraj ze Stanami Zjednoczonymi oraz wielkie procesy zachodzące w Azji Wschodniej a obejmujące Chiny (w tym relacje między oboma państwami chińskimi), Rosję, Republikę Korei i Koreańską Republikę Ludowo – Demokratyczną.

Czynnik geograficzny

Japonia rozciąga się wzdłuż wschodniego wybrzeża Azji archipelagiem wysp i wysepek o długości niemal 3 000 km, od Morza Ochockiego na północy do Morza Wschodniochińskiego i Tajwanu na południu. Japoński archipelag to około 6 900 wysp, wysepek i raf, z których 97% powierzchni przypada na cztery największe: Hokkaido, Honsiu, Shikoku i Kiusiu. Łączna powierzchnia kraju wynosi 377 921 km², a więc jest większa od obszaru Polski o 65 242 km². Linia brzegowa jest bardzo dobrze rozwinięta, a jej długość wynosi 29 751 km. Japonia posiada czwartą, co do wielkości, Wyłączną Strefę Ekonomiczną na świecie (4 479 358 km²).

Populacja Japonii to 127,7 mln osób, co czyni kraj jednym z najgęściej zaludnionych obszarów na ziemi. Średnia gęstość zaludnienia wynosząca 337 osób na km kwadratowy nie odzwierciedla do końca rzeczywistości, gdyż 90% ludności skupia się na wąskich nizinach nadbrzeżnych i w kotlinach śródgórskich, które stanowią zaledwie 25% (zagęszczenie wzrasta tam do powyżej 1000 osób na km kwa-

dratowy). Ponad połowa mieszkańców zajmuje południowe wybrzeże Honsiu (strefę ciągnącą się od Tokio, Kawasaki i Jokohamy poprzez Nagoję do Kioto, Kobe i Osaki). Do gęsto zaludnionych obszarów zaliczają się także północna części Sikoku i Kiusiu, a do najrzadziej Hokkaido, północne Honsiu oraz południowe Kiusiu. Rozmieszczenie ludności w zasadniczy sposób rzutuje na wysoki stopień urbanizacji, który wynosi 89%¹.

Na południowym zachodzie, poprzez Morze Wschodniochińskie, Japonia graniczy z Chinami, na zachodzie Morze Japońskie oddziela kraj od obu Korei (Cieśnina Koreańska) oraz Rosji. Na północy cieśnina Sōya (La Perouse'a) oddziela Japonię od rosyjskiej wyspy Sachalin, a cieśnina Nemuro (Kunaszyrska) od Wysp Kurylskich, których południowa część stanowi terytorium sporne z Rosją. Od wschodu i południa kraj oblewają wody Oceanu Spokojnego, a wzdłuż wybrzeży ciągnie się głęboki rów tektoniczny, zwany Rowem Japońskim. Odległość wschodnich wybrzeży Japonii od masywu Azji waha się od 90 do 450 km, zaś szerokość głównych wysp nie przekracza 250 km (Honsiu), 140 km (Kiusiu), 270 km (Hokkaido), 90 km (Shikoku).

Z powyższego wynika, że Japonia, będąc bardzo eksponowana na oddziaływanie z kontynentu, praktycznie nie posiada głębi strategicznej, co czyni to państwo niezwykle wrażliwym na wszelkiego rodzaju wrogie akty. Podatność Japonii na kroki nieprzyjacielskie z kierunku Azji zwiększa jeszcze nierównomierne rozmieszczenia ludności, pozwalające potencjalnemu przeciwnikowi traktowanie wielkich – wymienionych wcześniej - stref industrialnych jako swoistych „obszarów zakładniczych”.

Dramat japońskiego położenia geograficznego wynika również z tego, że kraj ten, będący wciąż drugą po Stanach Zjednoczonych potęgą przemysłową świata, w zasadzie nie posiada złóż minerałów (istniejące są niewielkie, poza miedzią, rozproszone i trudne w eksploatacji). W związku z powyższym surowce (w tym energetyczne) w 90 procentach pochodzą z importu. Dość powiedzieć, że Japonia importuje 4,506 mln baryłek ropy i 0,24 mld metrów sześciennych gazu dziennie.

¹ Japan, CIA Word Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ja.html>, 22.08.2010.

Tabela 1. Japoński import ropy naftowej w 2008 roku

Źródło dostaw [państwo – eksporter]	Ilość ropy naftowej [mln baryłek dziennie]
Algieria	0,006
Angola	0,001
Arabia Saudyjska	1,334
Bahrajn	0,008
Iran	0,519
Irak	0,043
Katar	0,601
Kuwejt	0,432
Nigeria	0,003
Zjednoczone Emiraty Arabskie	1,172
Razem	4,506

źródło: Energy Information Administration. Official Energy Statistics from the U.S. Government, International Petroleum Monthly (IPM), <http://www.eia.doe.gov/ipm/imports.html>, 17.11.2009.

Tabela 2. Japoński import gazu według dostawców w 2008 roku

Państwo	Udział w imporcie japońskim [%]
Australia	20
Brunei	10
Indonezja	22
Malezja	19
Katar	12
Oman	5
Zjednoczone Emiraty Arabskie	8
Inne	4

źródło: Energy Information Administration. Official Energy Statistics from the U.S. Government, Natural Gas, <http://www.eia.doe.gov/cabs/Japan/NaturalGas.html>, 17.11.2009.

Tabela 3. Udział transportu morskiego w Japońskim imporcie podstawowych surowców (poza energetycznymi)

Surowiec importowany	Udział transportu morskiego w imporcie [%]
Bawełna	100
Boksyty	100
Cynk	92
Drewno	80
Kobalt	100
Magnetyty	100

Miedź	99,9
Nikiel	100
Pszenica	93
Ruda żelaza	99,7
Ryby	44
Tytan	100
Węlna	100

źródło: E. Graham. *Japan Sea Lane Security 1990-2000*, Abingdon 2006, s. 12.

Japonia jest samowystarczalna jedynie w niektórych asortymentach produkcji rolniczej. Dotyczy to ryżu, ziemniaków, produktów nabiałowych, ale już w zakresie warzyw, owoców i kluczowych dla japońskiego gospodarstwa domowego ryb, eksport stanowi istotny procent konsumpcji. Zatem funkcjonowanie „kraju Kwitnącej Wiśni”, jako nowoczesnego państwa uzależnione jest ściśle od stabilności morskich linii komunikacyjnych. Z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego najważniejsze są przy tym komunikacje morskie łączące Kraj Kwitnącej Wiśni z Zatoką Perską (ropa naftowa, gaz), pokrywająca się w znacznej mierze z nimi komunikacja morska z Malezją i Indonezją oraz Australią (gaz).

Tabela 4. Wartość japońskiego eksportu według regionów i wybranych państw w 2007 roku [w mld jenów]

Region / państwo	Wartość japońskiego eksportu [mld jenów]
Azja w tym:	43 551
Chiny	17 411
Filipiny	1 114
Indonezja	1 065
Singapur	2 566
Tajwan	5 274
Ameryka Północna w tym:	21 040
Kanada	1 238
Stany Zjednoczone	16 896
Ameryka Południowa w tym:	1 226
Argentyna	99
Brazylia	469
Europa w tym:	14 645
Holandia	2 181
Niemcy	2 660
Rosja	1 265

Wielka Brytania	1 917
Afryka w tym:	1 365
Algieria	100
Egipt	151
Australia i Oceania w tym	1 006
Australia	762
Nowa Zelandia	153

źródło: *Japan Statistical Yearbook, Foreign Trade, Balance of Payments and International Cooperation, Value of Japan Exports by Principal Country of Destination*, <http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/1431-15.htm>, 12.11.2009.

Sprowadzenie kwestii wpływu stabilności handlu morskiego na bezpieczeństwo wyłącznie do kwestii importu surowców było by jednak niedopuszczalnym uproszczeniem. Kraj ten jest wszak również czwartą potęgą handlową świata, produkty wysoko przetworzone są podstawą japońskiego eksportu. Pogłębia to zależność Japonii od stabilności morskich linii komunikacyjnych, i to już nie w wymiarze regionalnym, ale globalnym. Upraszczając – każde poważne zaburzenie światowego morskiego strumienia towarów stosunkowo szybko odbije się na japońskiej gospodarce. Oczywiście Japonia nie ma możliwości oddziaływania na całym świecie, ale analiza kształtu jej floty dowodzi jednoznacznie, że budowane są one z myślą między innymi o zapewnieniu ciągłości strumieni dostaw w rejonie najbardziej kraj ten interesującym, który rozciągnąć można od wysp macierzystych z pewnością po Morze Południowochińskie, a nawet po Cieśninę Malakka, Cieśninę Sundajską i Cieśninę Lombok.

Tabela 5. Przepływ towarów japońskiego handlu zagranicznego przez rejony ścieśnione w Azji Południowej i Południowo - Wschodniej [%]

Rejon ścieśniony	Import	Eksport
Cieśnina Malakka	29,0	27,5
Cieśnina Sundajska	0,5	0,1
Cieśnina Lombok	2,5	2,5
Morze Południowochińskie	40,0	41,5
Kolumny nie sumują się do 100		

źródło: E. Graham. *Japan Sea Lane Security 1990-2000*, Abingdon 2006, s. 25.

Wolumen handlu morskiego (zarówno pod względem masy, jak i wartości) przekłada się na wielkość japońskiej floty handlowej. Zaznaczyć przy tym trzeba, że państwo to nie uniknęło ucieczki tonażu pod „tanie bandery” i obecnie na 2 223 statki (o łącznej nośności ponad 110 mln ton) zaledwie 95 żegluje pod bande-

ra narodową². Japonia dysponuje również dobrze rozwiniętym i konkurencyjnym przemysłem stoczniowym, na który przypada około 20% światowego portfela zamówień na statki nowe (Korea Południowa około 30%, Chińska Republika Ludowa około 29%).

Tabela 6. Udział floty japońskiej w obsłudze handlu zagranicznego

Eksport	Tonaż bandery japońskiej	2,1 %
	Tonaż będący własnością podmiotów japońskich	35,4 %
Import	Tonaż bandery japońskiej	5,5 %
	Tonaż będący własnością podmiotów japońskich	60,7 %

źródło: *Area of Maritime Trade*,

http://www.jpmac.or.jp/english/report_on_maritime_affairs/part2_chapter1.html,
18.11.2009.

Element kolejny, składający się na fatalne położenie geograficzne Japonii, to znaczna aktywność sejsmiczna występująca zarówno na jej narodowym terytorium, jak i na obszarach do niego przyległych. Wyspy Japońskie należą do tak zwanego „ognistego pierścienia Pacyfiku” (strefa aktywności sejsmicznej i wulkanicznej), który obejmuje wschodnie wybrzeże Azji i zachodnie wybrzeże Ameryki Północnej i Południowej. Aktywność sejsmiczną powoduje ruch płyt litosfery, na których styku leży Japonia. Rocznie notuje się tu 1000-3000 wstrząsów o różnej sile, z których kilkanaście jest odczuwalnych przez ludzi. Co kilka lub kilkanaście lat zdarzają się katastrofalne trzęsienia ziemi. Równie niebezpieczne są wstrząsy podwodne, powodujące powstanie ogromnych fal - tsunami, których wysokość przekracza nawet 50 m. Doprowadzają one do katastrofalnych powodzi. Na terytorium Japonii znajduje się około 160 wulkanów, w tym ponad 50 aktywnych i kilkanaście drzemiących. Prócz tego we wrześniu i październiku do wybrzeży docierają tajfuny (około 20 rocznie) połączone z gwałtownymi ulewami, które są przyczyną licznych powodzi. Ów bardzo wysoki poziom zagrożenia katastrofami naturalnymi, połączony z wysokim stopniem industrializacji, powoduje, że zagadnienie reagowania kryzysowego odgrywa w japońskim systemie bezpieczeństwa rolę znacznie istotną niż w innych państwach³.

² Z tego 1 563 o nośności 61 mln ton (68,7%) podnosi banderę Panamy, a 109 o nośności 4,43 mln ton (5,0%) banderę Liberii.

³ Trzęsienia ziemi w Japonii (wybrane przykłady): Tokio, 1 września 1923 roku, trzęsienie ziemi o sile 8,3 stopnia w skali Richtera zniszczyło około 70 % zabudowy Tokio i niemal całą Jokohamę, w jego następstwie doszło do wybuchu olbrzymich pożarów, a ofiary spotęgowane zostały przez tsunami (fala o wysokości 11 m). Zginęło około 143 000 ludzi; Kobe, 17 stycznia 1991 roku, trzęsienie ziemi o sile 7,3 stopnia w skali spowodowało śmierć 6 433 osób (rany odniosło 415 000) i straty szacowane na 100 mld dolarów, tak wysokie straty

Podsumowując rozważania o czynniku geograficznym jako determinancie japońskiej polityki bezpieczeństwa stwierdzić należy, że nie ma chyba wśród krajów rozwiniętych drugiego o tak niekorzystnym położeniu. Rozciągnięcie równoleżnikowe japońskiego archipelagu przy jego niewielkiej szerokości południkowej i relatywnie niewielkiej odległości od wybrzeża kontynentu powoduje, że przy braku głębi strategicznej, kraj ten jest niezmiernie podatny na rozmaite oddziaływania z kierunku wschodniej Azji. Oparcie gospodarki o handel realizowany drogą morską czyni ją niesłychanie wrażliwą na wszelkie turbulencje pojawiające się w obrębie morskich linii komunikacyjnych, nawet jeżeli mają one miejsce tysiące kilometrów od japońskich wybrzeży. Zagrożenia klęskami żywiołowymi zmusza z kolei do angażowania środków, znacznie wyższych niż w przypadku innych państw rozwiniętych, w budowę i utrzymanie krajowego systemu reagowania kryzysowego.

Oceniając – przez pryzmat geostrategii – japońską politykę ekspansji prowadzoną w Azji pod koniec XIX wieku, z zwłaszcza jej kolejny etap zainicjowany na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych wieku XX zauważyć należy, że miała ona jeden zasadniczy cel. Było nim złamanie owego „przekleństwa geografii”. Podporządkowując sobie Koreę, a następnie rozległe obszary chińskiego wybrzeża Japończycy eliminowali groźbę wyprowadzenia z tych obszarów ataku na własny kraj. Z kolei posuwając się w głąb Azji (Mandżuria, Chiny) zyskiwali zarówno głębię strategiczną, której brak bardzo boleśnie odczuwali, jak i dostęp do zasobów mineralnych. Późniejszy (rok 1941) atak na wschód i południe w dużej mierze zdeterminowany był koniecznością pozyskania obszarów zasobnych w ropę.

Relacje bilateralne ze Stanami Zjednoczonymi

Współczesny japoński system polityczny wykreowany został w dużej mierze przez Stany Zjednoczone, w toku okupacji, która nastąpiła po kapitulacji Cesarstwa Japonii 2 września 1945 roku. Na czele administracji okupacyjnej stanął generał Douglas MacArthur. W pierwszym okresie (1945-1948) działania władz amerykańskich podporządkowane były zasadzie „3 D” (demilitaryzacja, demokratyzacja i decentralizacja). Demilitaryzacja nie ograniczyła się przy tym do rozformowania byłych cesarskich sił zbrojnych, Japonii narzucono pacyfistyczną konstytucję, której artykuł dziewiąty brzmi: „Naród japoński, dążąc szczerze do międzynarodowego pokoju opartego na sprawiedliwości i porządku, wyrzeka się na zawsze wojny jako suwerennego prawa narodu, jak również użycia lub groźby użycia siły jako środka rozwiązywania sporów międzynarodowych”⁴. W owej pacyfistycznej ortodoksji Japończycy i ich amerykańscy protektorzy wytrwali jednak stosunkowo krót-

wynikały z faktu, iż wstrząsy wystąpiły na obszarze wysoko rozwiniętym, trzęsienie w Kobe uznane zostało za najbardziej kosztowną klęskę żywiołową, jaka wydarzyła się w jednym państwie. Earthquakes, <http://www.japan-guide.com/e/e2116.html>, 11.08.2010.

⁴ The Constitution of Japan, <http://www.solon.org/Constitutions/Japan/English/english-Constitution.html>, 11.10.2001.

ko, bo już wybuch wojny koreańskiej w 1950 roku zapoczątkował proces remilitaryzacji Kraju Kwitnącej Wiśni. W warstwie leksykalnej utrzymywano jednak pacyfistyczną grę pozorów w wyniku czego Japonia formalnie nie posiada sił zbrojnych, a jedynie tak zwane Japońskie Siły Samoobrony (na które składają się Lądowe Siły Samoobrony, Powietrzne Siły Samoobrony i Morskie Siły Samoobrony), nie funkcjonuje również zintegrowana struktura dowodzenia całością potencjału militarnego (połączone dowództwo), a szefowie poszczególnych rodzajów sił podporządkowani są ministrowi obrony poprzez szefa sztabu sił samoobrony (którego organem wykonawczym jest Biuro Połączonego Sztabu). Warto przy tym zaznaczyć, że naczelny organ właściwy dla spraw obronności uzyskał rangę ministerstwa dopiero 9 stycznia 2007 roku (wcześniej nosił on nazwę Japońska Agencja Obrony, na czele której stał Dyrektor Generalny).

Okupacja zakończyła się w 1952 roku, kiedy wszedł w życie traktat pokojowy, podpisany rok wcześniej w San Francisco przez Japonię, Stany Zjednoczone oraz 47 innych państw. Traktatu nie podpisał Związek Sowiecki oraz inne państwa bloku komunistycznego, w tym Polska (polsko-japońskie stosunki dyplomatyczne wznowiono w lutym 1957 roku). Japonia i Stany Zjednoczone zawarły także traktat o bezpieczeństwie, gwarantujący stacjonowanie na wyspach wojsk amerykańskich. Dokument ten i następne w sposób zasadniczy determinują politykę bezpieczeństwa Cesarstwa. Układ z 1951 roku zakładał pozostanie wojsk amerykańskich w Japonii na czas nieokreślony, a w związku z zapisanym w artykule 9. konstytucji zakazem posiadania sił zbrojnych przez Japonię (mogła posiadać tylko siły samoobrony), Stany Zjednoczone przyjęły odpowiedzialność za obronę jej terytorium i mogły nawet - na wniosek rządu japońskiego - uczestniczyć w likwidacji niepokojów wewnętrznych. Japonia zgodziła się nie przyznawać żadnych przywilejów wojskowych państwom trzecim bez uprzedniej akceptacji Stanów Zjednoczonych. 19 stycznia 1960 roku Stany Zjednoczone i Japonia podpisały w Waszyngtonie nowy traktat o wzajemnej współpracy i bezpieczeństwie, który w istotnym stopniu równoważył prawa i obowiązki umawiających się stron. Jego artykuły stanowiły między innymi, że atak zbrojny na którąkolwiek ze stron będzie uważany za zagrożenie dla bezpieczeństwa drugiej strony⁵.

Równolegle trwał proces powrotu pod władzę Japonii terytoriów wyspiarskich obsadzonych przez Amerykanów. W grudniu 1953 roku objął on grupę wysp Amami, a w czerwcu 1968 roku wyspy Bonin (Ogasawara) wraz z Iwo Jimą. 15 maja 1972 roku administracja japońska przejęła kontrolę nad Okinawą (z wyjątkiem obszarów amerykańskich instalacji wojskowych).

Kolejnym ważnym czynnikiem, jaki pojawił się w relacjach dwustronnych była tak zwana „deklaracja z Guam”. 25 lipca 1969 roku prezydent Nixon stwierdził, że w związku z odzyskaniem potęgi gospodarczej przez Europę Zachodnią i Japonię Stany Zjednoczone oczekują od sojuszników, że przejmą większą odpowiedzialność za obronę narodową. Amerykanie zamierzali przy tym unikać bezpo-

⁵ Vide: Meandry japońskiej polityki, [pod red. J. Marszałek – Kawy], Toruń 2008.

średnich interwencji. W konsekwencji tego Waszyngton zaczął domagać się od Tokio zwiększenia wydatków obronnych i poszerzenia partycypacji sił japońskich w obronie kraju. W listopadzie 1978 roku rządy obu państw przyjęły wytyczne dla współpracy wojskowej, zwiększające wkład finansowy Japonii (również w utrzymanie sił amerykańskich stacjonujących w tym kraju).

Po zakończeniu zimnej wojny i zniknięciu zagrożenia sowieckiego sojusz amerykańsko-japoński musiał zostać wypełniony nowymi treściami. Wobec pojawienia się nowych wyzwań Stany Zjednoczone zaczęły domagać się od Japonii odgrywania aktywniejszej roli międzynarodowej i to nie tylko w formie współfinansowania wysiłku koalicyjnego (Japonia przeznaczyła 13 miliardów dolarów na pokrycie kosztów wojny o wyzwolenie Kuwejtu)⁶.

17 kwietnia 1996 roku premier Japonii Ryutaro Hashimoto i prezydent USA Bill Clinton podpisali w Tokio wspólną deklarację o sojuszu na XXI wiek, zakładającą dalsze zwiększenie zaangażowania Japonii w sferę bezpieczeństwa regionalnego, co oznaczało między innymi poszerzenie zasięgu terytorialnego obowiązywania ustaleń sojuszniczych o „obszary otaczające Japonię”. 23 września 1997 roku opublikowano utrzymane w tym samym duchu, zmodyfikowane wytyczne dla współpracy wojskowej.

Po przeprowadzeniu przez Koreę Północną testu pocisku balistycznego Taepodong-1 nad japońską wyspą Honsiu (31 sierpnia 1998 roku) Japonia przystąpiła do wspólnych ze Stanami Zjednoczonymi prac nad budową systemu obrony antyrakietowej. Po zamachach z 11 września 2001 roku Japonia wsparła alianta w wojnie z terrorystami. 29 października 2001 roku parlament przyjął „ustawę antyterrorystyczną”, dzięki której możliwe było logistyczne wsparcie amerykańskiej operacji w Afganistanie⁷, a co za tym idzie wysłanie – po raz pierwszy od zakończenia II wojny światowej - wojsk zagranicę. 26 lipca 2003 roku parlament zezwolił na wysłanie oddziałów japońskich w rejony Iraku nie objęte walkami (Japończycy przebywali tam od stycznia 2004 roku do lipca 2006 roku). Japonia stała się ponadto na uczestnictwo w amerykańskiej Proliferation Security Initiative (PSI), ukierunkowanej na zapobieżenie transportowi drogą morską broni masowego rażenia oraz środków i komponentów do jej produkcji. W 2008 roku kolejny specjalny akt rangi ustawy zezwolił na wysłanie okrętów japońskich na Ocean Indyjski w celu ochrony żeglugi handlowej przez somalijskimi piratami⁸.

⁶ The United States, Japan, and the Gulf War: an interview with Mojtaba Sadria, http://findarticles.com/p/articles/mi_m1132/is_n11_v43/ai_12126365/, 10.08.2010.

⁷ W ciągu sześciu lat zbiornikowce japońskiej marynarki wojennej dostarczyły nieodpłatnie siłom koalicyjnym operującym na Oceanie Indyjskim paliwo o wartości około 190 milionów dolarów.

⁸ N. Sajima, Kyochi Tachikawa, Japanese sea power: a maritime nation's struggle for identity, Canberra 2009, s. 211.

Mimo pojawiających się okresowo napięć w stosunkach japońsko – amerykańskich⁹ sojusz ze Stanami Zjednoczonymi pozostaje fundamentem japońskiej polityki bezpieczeństwa. W mocy pozostają zapisy składające na Amerykanów odpowiedzialność za terytorialną integralność Japonii, choć partycypacja strony japońskiej w owym koalicyjnym wysiłku przez cały czas ulega zwiększeniu. W chwili obecnej Siły Samoobrony nie byłyby jednak zdolne do samodzielnej realizacji całego zakresu zadań, który obecnie wykonywany jest w układzie koalicyjnym. Równocześnie określone działania, ukierunkowane do eliminacji napięć w stosunkach dwustronnych, podejmują Amerykanie. W tych kategoriach postrzegać na przykład należy porozumienie podpisane 17 lutego 2009 roku w Tokio przez sekretarz stanu Hillary Clinton i ministra spraw zagranicznych Hirofumi Nakasone zakładające przeniesienie do roku 2014, finansowane w większości przez władze japońskie, 8 000 amerykańskiego personelu wojskowego z Okinawy na amerykański Guam.

Swoistym paradoksem jest przy tym fakt, że choć od lat wielu japońskich polityków powtarza, że należy znacząco osłabić więzi (zwłaszcza wojskowe) ze Stanami Zjednoczonymi, to równocześnie kolejne strategie obrony przewidują zacieśnienie współpracy z tym sojusznikiem. Z drugiej strony Japończycy są świadomi, iż w krajach Azji, które w czasie wojny światowej znalazły się pod japońską okupacją żywe są nastroje antyjapońskie, a ich władze nie wahają się przed manipulowaniem owymi resentymentami. Choćby z tego powodu Tokio nie może więc liczyć na współpracę najbliższych sąsiadów w dziedzinie bezpieczeństwa, co jeszcze wzmacnia znaczenie więzi transpacyficznych.

Uwarunkowania geopolityczne

Na bezpieczeństwo Japonii w zasadniczy sposób wpływa sytuacja w Azji Wschodniej. Z punktu widzenia Tokio architektura bezpieczeństwa tego obszaru kształtowana jest przez następujące zjawiska i procesy: niezwykle dynamiczny rozwój Chińskiej Republiki Ludowej, który przekłada się bezpośrednio na jej aspiracje w skali regionalnej i globalnej oraz możliwości (w tym militarne) ich realizacji (w tym nurcie rozpatrywane są również relacje między oboma państwami chińskimi i wynikające z nich zagrożenia dla bezpieczeństwa regionalnego), podejmowane przez Rosję próby redefinicji swojej pozycji na Dalekim Wschodzie w warunkach relatywnego osłabienia militarnego potencjału własnego i szybkiego wzrostu moż-

⁹ Przejawem owych okresowych fluktuacji może być sprawa zbiornikowców japońskiej marynarki, które na podstawie wspomnianej „ustawy antyterrorystycznej” zabezpieczyły działania sił koalicyjnych na Oceanie Indyjskim (operacja „Enduring Freedom”). Po zdobyciu większości w izbie wyższej parlamentu przez Demokratyczną Partię Japonii zablokowała ona przedłużenie „ustawy antyterrorystycznej”. Ostatecznie jednak 10 stycznia 2008 roku, niższa izba parlamentu 2/3 głosów przedłużyła regulacje umożliwiające utrzymanie obecności okrętów na Oceanie Indyjskim, a w grudniu 2008 roku przedłużono ich misję o kolejny rok.

liwości ekonomicznych i wojskowych pozostałych uczestników rozgrywki, dalszy rozwój ekonomiczny Republiki Korei, za którym podąża sukcesywna modernizacja sił zbrojnych, istnienie w bezpośredniej bliskości Japonii państwa trudnoprzewidywalnego, nie generującego w relacjach międzynarodowych wartości pozytywnych, lecz dysponującego gigantycznym potencjałem destrukcyjnym. Na obraz ten, z uwagi na specjalne stosunki łączące Japonię ze Stanami Zjednoczonymi nakłada się rola, jaką rejon ten odgrywa w polityce Waszyngtonu.

Nie ulega wątpliwości, choć ton wypowiedzi oficjalnych jest odmienny, że to właśnie polityka ChRL jest w Tokio obserwowana i analizowana z największą uwagą w Tokio. Obrony handlowe między oboma krajami osiągnęły wartość 250 mld dolarów (Chiny są największym partnerem handlowym Japonii, „Państwo Środka” wyprzedziło nawet Stany Zjednoczone), przy czym Japonia jest w tych relacjach partnerem słabszym, silnie uzależnionym od chłonności chińskiego rynku, podczas, gdy Chińczycy – przynajmniej w teorii – mogliby znaleźć zamienniki japońskiego importu (kwestią trudniejszą byłoby zapewne znalezienie kolejnego, tak dużego rynku zbytu na produkty chińskie). Japończycy nie mają przy tym wątpliwości, że Chiny są mocarstwem, ale obawy budzą sposoby w jaki Pekin, ową stosunkowo świeżo pozyskaną „mocarstwowością” się posłuży. Poważny niepokój Japonii budzą zwłaszcza chińskie wysiłki ukierunkowane na budowę „floty błękitnych wód”, czyli marynarki oceanicznej, zdolnej do skutecznego kontrolowania rozległych akwenów morskich. Chiny silne na morzu to bowiem państwo zdolne do sprawowania kontroli nad Morzem Południowochińskim, przez które przepływa ponad 40% wolumenu japońskiego handlu zagranicznego, w tym niemal całość surowców energetycznych. Rozbudowywana sukcesywnie marynarka to także wzrost prawdopodobieństwa posłużenia się przez ChRL siłą militarną, lub groźbą jej użycia w sporze o archipelagi na Morzu Południowochińskim, których opanowanie znakomicie zwiększyłoby, i tak już znaczne, chińskie możliwości oddziaływania na japońskie komunikacje morskie. Niewiadomą pozostają również relacje ChRL z Tajwanem. Z japońskiego punktu widzenia najbardziej korzystne jest przy tym zachowanie stanu obecnego. Chiński podbój wyspy (co obecnie uznać należy za możliwe, a od realizacji tego wariantu powstrzymują Pekin, w dużej mierze, relacje między Tajpej a Waszyngtonem) zakłóciłby bowiem równowagę w regionie i spowodował rozliczne perturbacje. W dłuższej perspektywie reperkusje podboju Tajwany, jak i pokojowego wchłonięcia „zbuntowanej prowincji” przez Chiny byłyby jednak dla Tokio tak samo niekorzystne. W węzłowym punkcie japońskiej komunikacji morskiej tkwiłby bowiem chiński „niezatapialny lotniskowiec”. Pekin zdaje sobie sprawę z japońskich obaw i umiejętnie je podsyca – w takich kategoriach postrzegać należy na przykład przejście zespołu okrętów ludowej marynarki na Pacyfik przez cieśninę Tsugaru oddzielającą Hokkaido od Honsiu. Japonia próbuje szachować wielkiego sąsiada z zachodu poprzez budowanie więzi z Indiami. Od 2005 roku oba kraje wiąże umowa o strategicznym partnerstwie, a od 2007 roku marynarki wojenne obu państw przeprowadzają wspólne manewry. Tokio i New

Delhi wspólnie działają również na forum ONZ dążąc do reformy Rady Bezpieczeństwa i zapewnienia sobie w niej stałych miejsc.

Z japońskiego punktu widzenia Rosja, a konkretnie rosyjski Daleki Wschód, jest potencjalnie bardzo atrakcyjnym obszarem inwestycji, czy też mówiąc szerzej – obustronnie korzystnej współpracy gospodarczej. Niestety, nierozwiązany spór o Kuryle skutecznie uniemożliwia rozwój rozmaitych form współpracy, w tym ekonomicznej. Japończycy dostrzegają przy tym, że z owego stanu rzeczy korzyści ciągną ich rywale – Chińska Republika Ludowa i Republika Korei, ale ich możliwości do zmiany owej niekorzystnej sytuacji są ograniczone. Na rezygnację z „Terytoriów Północnych”, czyli faktyczną cesję Kuryli na rzecz Rosji nie ma bowiem w Japonii społecznego przyzwolenia. Jednocześnie jednak Japonia ze zrozumieniem odnosi się do podejmowanych przez Rosję prób modernizacji sił zbrojnych rozmieszczonych na Dalekim Wschodzie, rozumiejąc iż w obecnej rzeczywistości jest to raczej próba podkreślenia woli obrony swego stanu posiadania, niż preludium do jego rozszerzenia¹⁰.

Nazwanie stosunków między Japonią a Republiką Korei złożonymi jest eufemizmem. Państwa te cechuje głęboka wzajemna nieufność oparta o historyczne reminiscencje, ekonomiczną rywalizację oraz zabiegi o utrzymanie specjalnych więzi polityczno – wojskowych ze Stanami Zjednoczonymi. Rozwój koreańskiego potencjału wojskowego nie jest postrzegany w Japonii jako bezpośrednie zagrożenie, ale w tokijskich kręgach politycznych egzystuje obawa, iż przy określonym splocie sytuacji Stany Zjednoczone mogłyby zdecydować się na poświęcenie sojuszu z Japonią, na rzecz utrzymania aliansu z Koreańczykami, choćby z tego powodu, iż użycie przez nich siły zbrojnej nie jest obwarowane tak silnymi ograniczeniami konstytucyjnymi i psychologicznymi.

W deklaracjach oficjalnych Tokio za największe zagrożenie dla regionalnej stabilności uważa Koreańską Republikę Ludowo-Demokratyczną. Paradoksalnie obawy budzi jednak nie stan obecny, w którym elita władzy tego komunistycznego skansenu ukierunkowana jest przede wszystkim na przetrwanie, traktując broń atomową jako gwarancję tego trwania, a przyszłość. Tokio obawia się wypełnienia czarnego scenariusza zakładającego, że po śmierci Kim Dong Ila dojdzie do załamania systemu i walki o władzę między poszczególnymi kręgami establishmentu, czyli de facto do wojny domowej w kraju atomowym. To zaś z japońskiego punktu widzenia groziłoby załamaniem kruchej, regionalnej równowagi bezpieczeństwa. Trudno poza tym oprzeć się wrażeniu, że dotychczasowe awanturnicze posunięcia Phenianu Japonia wykorzystuje jako nader udatny pretekst do rozbudowy swojego potencjału obronnego. Bez prób północnokoreańskich pocisków balistycznych, które przelatywały nad japońskim terytorium trudno byłoby przekonać społeczeństwo do budowy narodowego systemu obrony przeciwrakietowej.

¹⁰ Szeroki przegląd opinii w tej kwestii daje strona internetowa japońskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych: <http://www.mofa.go.jp/region/europe/russia/territory/>.

PRYNCYPIA JAPOŃSKIEJ POLITYKI BEZPIECZEŃSTWA

Obowiązujące aktualnie Wytyczne Narodowego Programu Obrony (National Defence Programme Guideline¹¹) przyjęte w 2005 roku stanowią znaczące odejście od obowiązującej przez cały okres powojenny zasady ścisłego dowiązania jakiegokolwiek aktywności militarnej do restrykcyjnie rozumianej obrony terytorium narodowego. Tworzą one Japońskim Siłom Samoobrony ramy formalno-prawne znacznie bardziej elastycznego reagowania na współczesne zagrożenia, w tym angażowania personelu wojskowego w działania poza terytorium kraju, zarówno w toku misji realizowanych pod auspicjami ONZ, jak i w ramach tak zwanych „koalicji chętnych”. Wynika to z oficjalnej japońskiej oceny zagrożeń dla regionalnego oraz globalnego pokoju i bezpieczeństwa.

Japonia uznaje mianowicie za zagrożenia najpoważniejsze działalność rozmaitych podmiotów niepaństwowych (non-state actors) posługujących się terroryzmem oraz związaną z ich aktywnością groźbę proliferacji broni masowego rażenia. Cesarstwo gotowe jest aktywnie uczestniczyć w wysiłkach międzynarodowy ukierunkowanych na wyeliminowanie wymienionych zjawisk. W płaszczyźnie regionalnej za wyzwanie najgroźniejsze uważa się północnokoreański program raketowy oraz fakt zbudowania przez to państwo broni atomowej. Zagrożeniem jest też chiński program zbrojeniowy, zwłaszcza zaś prowadzona przez Państwo Środka intensywna rozbudowa marynarki wojennej.

Wobec powyższych zagrożeń Japonia zamierza:

- wzmocnić ochronę swojego narodowego terytorium poprzez zacieśnienie współpracy wojskowej ze Stanami Zjednoczonymi i zwiększenia roli Japońskich Sił Samoobrony w wysiłku sojuszniczym,
- aktywnie uczestniczyć w działaniach ukierunkowanych na przywracanie i utrzymanie pokoju prowadzonych pod auspicjami ONZ i organizacji regionalnych,
- sukcesywnie zwiększać możliwości Japońskich Sił Samoobrony w zakresie przeciwdziałania nowym zagrożeniom, takim jak jednostkowe uderzenia raketami balistycznymi, działania wywrotowe i terrorystyczne, infiltracja przez obce siły specjalne, próby zajęcia przez siły obce izolowanych i oddalonych wysp,
- utrzymać możliwości Japońskich Sił Samoobrony w zakresie przeciwdziałania inwazji o dużej skali na terytorium japońskie oraz likwidacji skutków katastrof naturalnych, co oznacza:
 - przeznaczanie na cele obronne kwoty rządu 42 mld dolarów rocznie (w kwotach realnych, według kursu z 2005 roku),

¹¹ National Defence Programme Guideline,
http://www.kantei.go.jp/foreign/policy/2004/1210taikou_e.html, 04.08.2010.

- utrzymanie personelu na poziomie 155 000 osób (z tego 7 000 w rezerwie), pozostawienie w służbie 900 czołgów, 260 samolotów bojowych, 47 niszczycieli i 16 okrętów podwodnych, sformowanie z czterech niszczycieli z systemem AEGIS i baterii bazowania naziemnego Grupy Obrony przed Rakietami Balistycznymi.¹²

Powyższe założenia mają decydujący wpływ na strukturę, liczebność, uzbrojenie i wyposażenie Japońskich Sił Samoobrony, w tym ich komponentu morskiego.

MORSKIE SIŁY SAMOBRONY – GENEZA I ROZWÓJ

Po klęsce Japonii w II wojnie światowej siły zbrojne zostały rozwiązane. W odróżnieniu jednak od wojsk lądowych marynarka nie uległa całkowitej likwidacji, gdyż alianci utrzymali w eksploatacji część jednostek użytych do repatriacji do Japonii personelu wojskowego i osób cywilnych z Azji Wschodniej i Południowej oraz strefy Pacyfiku oraz znaczną ilość trałowców, wykorzystywanych do likwidacji zagrożenia minowego na wodach japońskich. Siły trałowe, obsadzone formalnie przez cywilne załogi, zorganizowane zostały w 1948 roku w Agencję Bezpieczeństwa Morskiego. Podkreślić należy, że kilkadziesiąt jej jednostek prowadziło w czasie wojny koreańskiej trałowania bojowe wokół Półwyspu Koreańskiego wydatnie odciążając siły amerykańskie.

W lipcu 1950 roku Amerykanie zgodzili się na utworzenie japońskiej formacji uzbrojonej odpowiedzialnej za bezpieczeństwo wewnętrzne i likwidację skutków klęsk żywiołowych – Państwowej Rezerwy Policji liczącej 75 000 uzbrojonego w lekką broń personelu. Równolegle powołano namiastkę sił morskich – z Agencji Bezpieczeństwa Morskiego wyodrębniono Przybrzeżne Siły Bezpieczeństwa podporządkowane Państwowej Agencji Obrony. W 1952 roku rozbudowana do 110 000 personelu Państwowa Rezerwa Policji przemianowana została na Lądowe Siły Samoobrony. W 1954 roku, w oparciu o Ustawę o samoobronie Państwowej Agencji Bezpieczeństwa podporządkowano trzy rodzaje sił samoobrony. W 1954 Japońskie Siły Samoobrony otrzymały pierwsze większe okręty. Było to 18 amerykańskich fregat typu Tacoma, do których dołączyły wkrótce dwa niszczyciele typu Glaves i dwa niszczyciele eskortowe typu Bostwick. Jednak już w 1956 roku Morskie Siły Samoobrony otrzymały okręty z rodzimych stoczní. Dwa pierwsze niszczyciele zbudowane w Japonii po zakończeniu II wojny światowej nosiły nazwy *Harukaze* i *Yukikaze* (tak zwany typ Wind). W 1955 roku Amerykanie przekazali japońskiemu (już) sojusznikowi pierwszy okręt podwodny typu Gato, który otrzymał nazwę *Ku-*

¹² Ibidem.

roshio, a w roku 1960 do służby weszła pierwsza japońska powojenna konstrukcja tej klasy – okręt podwodny noszący nazwę *Oyashio*¹³.

Od początku swego istnienia Japońskie Morskie Siły Samoobrony na dwóch komponentach: siłach eskortowych oraz siłach obrony wybrzeża. Pierwszy przeznaczony był do zapewnienia (we współdziałaniu z marynarką amerykańską) stabilności podstawowych dla funkcjonowania państwa morskich linii komunikacyjnych), drugi (którego najważniejszym elementem stały się z czasem okręty podwodne) do uniemożliwienia (we współdziałaniu z własnym lotnictwem oraz wydzielonymi siłami amerykańskimi) wtargnięcia z morza na terytorium wysp japońskich.

Siły eskortowe początkowo składały się z fregat i niszczycieli, przy czym okręty pochodzenia amerykańskiego, stosunkowo szybko wyparte zostały przez jednostki z rodzimych stoczni. Kamieniami milowymi rozwoju Japońskich Morskich Sił Samoobrony było wprowadzanie do służby takich konstrukcji jak niszczyciele typu Haruna na początku lat siedemdziesiątych, niszczycieli typu Shirane pod koniec dekady, niszczycieli typu Hatakaze w latach osiemdziesiątych, a następnie niszczycieli typu Kongo oraz Atago.

Równoległe z odtworzeniem umiejętności budowy dużych okrętów nawodnych japoński przemysł stoczniowy ponownie przyswoił sobie wiedzę i umiejętności konieczne do budowy okrętów podwodnych. Po *Oyashio* flota otrzymała więc jednostki typów Hayashio, Oshio, Uzushio, Yuushio, Harushio, Oyashio i Sōryū¹⁴.

Równocześnie rozbudowywano siły trałowo minowe, odtworzono siły desantowe, a co najważniejsze wprowadzono do służby znaczną liczbę nowoczesnych jednostek logistycznych zapewniających Morskim Siłom Samoobrony możliwość oderwania się od własnego wybrzeża.

JAPOŃSKIE MORSKIE SIŁY SAMOBRONY – STAN OBECNY I PERSPEKTYWY

Podstawowe zadania Japońskich Morskich Sił Samoobrony to: obrona (we współdziałaniu z siłami powietrznymi i amerykańskim sojusznikiem) terytorium narodowego w przypadku agresji (podczas konfliktu o dużej intensywności), utrzymanie stabilności i bezpieczeństwa na morskich liniach komunikacyjnych w rejonie macierzystych wysp, prezentowanie bandery w rejonach odległych i ochrona tam japońskich interesów, skuteczne ograniczanie następstw, które wygenerować mogą tak zwane „nowe zagrożenia” (ograniczone uderzenie rakietami balistycznymi, akcje grup terrorystycznych i sabotażowo-dywersyjnych), zapobieżenie oderwaniu od

¹³ K. Kubiak, Japońskie Morskie Siły Samoobrony, „Morze, Statki i Okręty”, 2010 nr 4, s. 6-7.

¹⁴ Ibidem.

narodowego terytorium odległych wysp i atoli¹⁵, zwalczanie, we współdziałaniu z siłami lądowymi, skutków klęsk żywiołowych i katastrof technicznych.

Flotę Morskich Sił Samoobrony tworzą:

Siły Eskortowe Floty (Jokosuka),

- okręt flagowy: niszczyciel *Sawakasi* (DDG 170),

1. Flotylla Eskortowa (Jokosuka),
 - 1. dywizjon eskortowy,
 - 5. dywizjon eskortowy,
2. Flotylla Eskortowa (Sasebo),
 - 2. dywizjon eskortowy,
 - 6. dywizjon eskortowy,
3. Flotylla Eskortowa (Maizuru),
 - 3. dywizjon eskortowy,
 - 7. dywizjon eskortowy,
4. Flotylla Eskortowa (Kure),
 - 4. dywizjon eskortowy,
 - 8. dywizjon eskortowy,
 - 11. dywizjon eskortowy (Jokosuka),
 - 12. dywizjon eskortowy (Kure),
 - 13. dywizjon eskortowy (Sasebo),
 - 14. dywizjon eskortowy (Maisuru),

¹⁵ Zadanie to rozpatrywać należy w kontekście sporu z oboma państwami chińskimi wyspy Senkaku (Diaoyu) oraz status atolu Okinotorishima. Archipelag Senkaku zwany przez Japończyków Sento Shosho lub Senkaku Retto, a przez Chińczyków z kontynentu Diaoyu Tai (na Tajwanie, przy tym samym brzmieniu stosowany jest zromanizowany zapis Tiao Yu T'ai), składa się z pięciu wulkanicznych wysepek oraz trzech raf o łącznej powierzchni 7 km². Wyspy nie są zamieszkałe. Pod względem geologicznym wyspy stanowią kraniec azjatyckiej płyty kontynentalnej (w obrębie izobaty 200 m), a od wysp japońskich oddziela je Rów Okinawski (2 270 m). Zdaniem strony japońskiej Tokio uzyskało zwierzchnictwo nad wyspami w roku 1895 inkorporując je jako obszar będący wówczas „ziemią niczyją” (terra nullius) i traktując od tego czasu jako część prefektury Okinawa. Chiny (co interesujące w tej kwestii stanowisko obu państw chińskich, ChRL i Republiki Chin jest w zasadzie identyczne) wywodzą swoje roszczenia z twierdzenia, że wyspy odkryli chińscy żeglarze w roku 1372. W przypadku atolu Okinotorishima sprawa jest bardziej złożona, gdyż Chiny (ChRL i Tajwan) nie zgłaszają przy tym roszczeń do atolu, poprzestając na stwierdzeniu, że pretensje japońskie do wytyczonej od niego wyłącznej strefy ekonomicznej (akweny o powierzchni około 400 000 km kwadratowych, a więc o 78 000 km kwadratowych większe od Polski i o 58 000 km kwadratowych większe od Polski i polskiej strefy wyłączności ekonomicznej na Bałtyku) są bezpodstawne. Podkreślić przy tym należy, że jednym z elementów chińskiej „strategii negocjacyjnej” było – i jest nadal – kierowanie w rejon atolu okrętów marynarki wojennej, co nieodmiennie wywołuje protesty japońskie.

- 15. dywizjon eskortowy (Oominato),¹⁶
- 1. Flotylla Okrętów Podwodnych (Jokosuka) ,
 - 1. dywizjon okrętów podwodnych,
 - 3. dywizjon okrętów podwodnych,
 - 5. dywizjon okrętów podwodnych,
- 2. Flotylla Okrętów Podwodnych,
 - 2. dywizjon okrętów podwodnych,
 - 4. dywizjon okrętów podwodnych,
- Flotylla obrony przeciwminowej,
Dowództwo zaopatrzenia
(z 1. dywizjonem zaopatrzeniowym),
Dowództwo transportu
(z 1. dywizjonem transportowym – okręty desantowe),
Siły powietrzne floty,
 - 1., 2., 4., 5., 21., 22., 31., Skrzydło Lotnictwa Morskiego,
 - 51., 61., 111. dywizjon lotnictwa morskiego.¹⁷

Tabela 7. Okręty Japońskich Morskich Sił Samoobrony

Klasa	Ilość	Wyporność [tony]
Niszczyciele	52	211 000
Okręty podwodne	16	43 000
Jednostki obrony przeciwninowej	31	27 000
Ścigacze raketowe	9	1 000
Okręty desantowe	13	29 000
Pomocnicze jednostki pływające	31	126 000
Razem	152	437 000

źródło: N. Sajima, K. Tachikawa, *Japanese Sea Power. A Maritime Nation's Struggle for Identity*, Canberra 2009, s. 88.

Pamiętać jednak należy, że część okrętów japońskich jest sklasyfikowana jako niszczyciele poniżej swoich realnych możliwości bojowych. Odnosi się to do okrętów typów Atago i Kongo o wyporności rzędu 10 000 ton. Z kolei ewenementem klasyfikacyjnym porównywalnym tylko z sowieckimi „ciężkimi krążownikami lotniczymi” jest przy tym zaliczenie do niszczycieli okrętu *Hyūga* o wyporności

¹⁶ 11., 12., 13., 14. i 15. dywizjon eskortowy podlegają operacyjnie dowódcom Dystryktów Morskich Jokosuka, Kure, Sasebo, Maisuru i Oominato i mają charakter oddziałów terytorialnych.

¹⁷ Defense of Japan 2008, Tokyo 2009, s. 480-482.

pełnej 18 000 ton, posiadającego ciągły pokład startowy. Oficjalnie ów śmigłowcowiec określany jest jako „niszczyciel śmigłowcowy”.

Siły powietrzne japońskiej marynarki to z kolei 83/15 śmigłowców Sikorsky/ Mitsubishi SH-60J/K, 2/1 śmigłowce Augusta Westland/Kawasaki MCH 101/MH 101, 10 samolotów NAMC YS-11 (cztery w wersji rozpoznania radioelektronicznego, dwa do szkolenia obsług systemów WRE, pozostałe w wersji do szkolenia nawigatorów i kontrolerów lotów), 95/5/1/3/5 samolotów Lockheed/Kawasaki PC/EP-3, UP-3C/UP-3D/OP-3C (morskie samoloty patrolowe i zwalczania okrętów podwodnych oraz rozpoznania radioelektronicznego), dziewięć łodzi latających Shimmeiwa US-1A i US-2 (w tym siedem ratowniczych i dwa doświadczalne), 10 śmigłowców Sikorsky/Mitsubishi MH-53E, dwa morskie samoloty patrolowe Kawasaki XP-1 (jest to przyszłościowy morski samolot patrolowy Sił Samoobrony, zamówienie opiewa na ponad 70 maszyn).

PODSUMOWANIE

Japońska flota jest obecnie pierwszą konwencjonalną siłą morską (z wyjątkiem amerykańskiej Floty Pacyfiku) basenu Oceanu Spokojnego. Tonażowo ustępuje ona, co prawda rozmieszczonym na Dalekim Wschodzie siłom morskim Rosji oraz marynarce wojennej Chińskiej Republiki Ludowej, lecz przewyższa je jakością, poziomem gotowości bojowej oraz zdolnością do współdziałania z własnym lotnictwem, co z kolei buduje efekt synergii. Co ważne, w Japońskich Siłach Samoobrony będących specyficzną organizacją militarną ukształtowaną w dużej mierze pod obcym (amerykańskim) wpływem, cechujących się głęboko defensywnym charakterem, jedynym komponentem o ewidentnie zaczepnym charakterze są przy tym okręty podwodne (wobec niewielkiej ilości samolotów tankowania powietrznego roli takiej nie mogą odegrać Powietrzne Siły Samoobrony, chyba że otrzymałyby w tym zakresie wsparcie sojusznicze w zakresie rozpoznania i tankowania powietrznego).

Analiza ćwiczeń wykazuje, że w oparciu o istniejące dywizjony eskortowe Japończycy preferują formowanie trzech - czterech silnych okrętowych grup poszukująco – uderzeniowych, zdolnych (dzięki znacznej ilości jednostek zabezpieczenia logistycznego) do prowadzenia przez dłuższy czas działań w oderwaniu od własnych baz. Każda z nich składa się z niszczyciela „śmigłowcowego” (DDH), dwóch niszczycieli uzbrojonych w systemy przeciwlotnicze średniego zasięgu (DDG) oraz pięciu niszczycieli (DD)¹⁸. Każda z takich grup dysponuje, co najmniej, ośmioma

¹⁸ Wobec kontynuowania budowy „niszczycieli śmigłowcowych” okręty tej specyficznej podklasy będą zapewne tworzyły rdzenie owych grup (w tej roli już ponadto użyć można dużych okrętów desantowych z ciągłym pokładem startowym), w związku z czym zespoły japońskie zaczną nieco przypominać grupy formowane wokół sowieckich „krążowników lotniczych”.

śmigłowcami zwalczania okrętów podwodnych (ZOP). Skład grup wskazuje, że są one optymalizowane pod kątem zwalczania sił podwodnych potencjalnego przeciwnika, ale dysponują one też nie małym potencjałem w zakresie zwalczania celów nawodnych i powietrznych. Flotylla okrętów podwodnych umożliwia z kolei wywieranie ciągłego oddziaływania na komunikację morską potencjalnego przeciwnika (a po ewentualnym wyposażeniu jednostek, co napotyka jednak na opory polityczne, w pociski manewrujące, również na jego obiekty brzegowe). Interesującą rolę odgrywają siły amfibijne floty (eufemistyczne zwane transportowymi). Z jednej strony budowa dużych okrętów desantowych motywowana była potrzebą zwiększenia możliwości Morskich Sił Samoobrony w zakresie reagowania na klęski żywiołowe w kraju i zagranicą oraz dostarczenie im instrumentu prowadzenia na przykład ewakuacji obywateli japońskich z rejonów ogarniętych niepokojami, z drugiej jednak nie ma wątpliwości, że „platformy” takie są potencjalnie bardzo wartościowym wzmocnieniem grup poszukująco – uderzeniowych (zwiększenie ilości statków powietrznych) oraz doskonałym narzędziem projekcji siły. Szczególnym elementem organizacji japońskiej floty są siły podległe dowódcom Dystryktów Morskich, swiste „jednostki terytorialne” marynarki. Ich zadaniem jest utrzymanie dogodnego reżimu operacyjnego w swoich strefach odpowiedzialności, nawet w przypadku rozwinięcia pozostałych sił poza wodami ojczystymi. Jest to o tyle ważne, że na terenie każdego z dystryktów dyslokowana jest baza, bądź ośrodek logistyczny marynarki, a zatem na przykład likwidacja na podejściach do nich zagrożenia minowego może mieć zasadniczy wpływ na odtwarzanie gotowości bojowej przez zespoły sił operacyjnych.

Plany na najbliższą przyszłość zakładają budowę kolejnych dwóch, większych jednak większych, niszczycieli śmigłowcowych. W publikacjach specjalistycznych pojawiają się ponadto spekulacje o możliwości pozyskania przez Morskie Siły Samoobrony samolotów F – 35 Lighting II w wersji skróconego startu i pionowego lądowania. Dzięki temu Japończycy znów dysponowaliby pokładowymi maszynami bojowymi.

Zakładać można, że do tego dojdzie gdyż główne siły polityczne kraju są w zasadzie zgodne, co do konieczności odbudowy militarnych możliwości Japonii choć ze względów doraźnej taktyki wyborczej nie jest to bynajmniej proces liniowy (na przykład na skutek protestów wycofano w 2006 roku rozmieszczony trzy lata wcześniej w Iraku japoński kontyngent niebojowy).

Japońska polityka bezpieczeństwa ulega powolnej, lecz stałej ewolucji. W oparciu o obserwację tego procesu postawić można tezę, że państwo to odchodzi od „konstytucyjnego pacyfizmu”. Nie jest to proces szybki, ale za kilkanaście lat przestanie zapewne obowiązywać większość ograniczeń prawnych wpływających obecnie w sposób przemożny na siły samoobrony cesarstwa. Elity japońskie w coraz większym stopniu zdają sobie sprawę, że w turbulentnym świecie współczesnym, w warunkach relatywnego drenażu amerykańskiej potęgi armia o charakterze adekwatnym do potencjalnych zagrożeń jest niezwykle wartościowym narzędziem uprawiania polityki i instrumentem odstraszenia. Japonie jest przy tym w tej wyjąt-

kowej sytuacji, że rodzimy przemysł jest w stanie zaspokoić większość potrzeb wojska. Japończycy już w tej chwili dysponują większością atrybutów regionalnego mocarstwa, a o tym, że roli tej nie odgrywają decyduje głównie brak woli politycznej. Ważnym elementem owej „ukrytej mocarstwowości” jest konsekwentnie rozbudowywany i unowocześniany komponent morski Japońskich Sił Samoobrony¹⁹.

¹⁹ Warto przy tym pamiętać, że Morskie Siły Obrony są wiodącym komponentem sił morskich cesarstwa, ale uzupełnia je formacja policyjna - Straż Przybrzeżna (Japan Coast Guard, do 1 kwietnia 2000 roku Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, Maritime Safety Agency) będąca jedną z najsilniejszych tego rodzaju służb na świecie. Jej podstawowe zadania to utrzymanie porządku prawnego w obrębie japońskich obszarów morskich, prowadzenie działań z zakresu poszukiwania i ratownictwa, nadzór nad żeglugą handlową i ochrona środowiska naturalnego. Straż Przybrzeżna posiada własną akademię (Kure) i szkołę podoficerską (Maizuru). Flota Straży Przybrzeżnej to: 13 dużych jednostek patrolowych z lądowiskiem i hangarem dla śmigłowca, 40 dużych jednostek patrolowych, 42 średnie jednostki patrolowe, 29 małych jednostek patrolowych, pięć dużych jednostek gaśniczych, 241 kutrów patrolowych, 75 rozmaitych kutrów specjalnych, pięć dużych i osiem małych jednostek hydrograficznych, 34 jednostki obsługi oznakowania nawigacyjnego. Komponent powietrzny składa się z: 29 śmigłowców Bell 212/412, czterech śmigłowców Aerospatiale AS 322 Super Puma, czterech śmigłowców Sikorsky S-76C, czterech śmigłowców Bell 206, dwóch śmigłowców Eurocopter EC 225, trzech śmigłowców AugustaWestland AW 139, 13 samolotów Beech Air King/Super Air King, pięciu NAMS YS-11A, dwóch Gulfstream Aerospace G-V, dwóch Dassault Falcon 900, czterech Saab 340B. Personel Straży Przybrzeżnej to 12 258 osób (w tym 2 630 oficerów).

Tabela 8. Podstawowe dane taktyczno – techniczne okrętów
Japońskich Morskich Sił Samoobrony

Typ	Jednostki	Wej- ście do służby	Wyporność Pełna [t] dł. x szer. x zanurzenie [m]	Uzbrojenie
Niszczyciele rakietowe				
Atago	<i>Atago</i> (DDG 177) <i>Ashigara</i> (DDG 178)	2007 2008	10 000 ----- 164,9 x 21,0 x 6,2	2 x IV kpr Mitsubishi Type 90, wyrzutnia Mk 41 VLS z 64 celami na dziobie i 32 na śródokręciu dla pocisków Standard SM-2MR Block III i raketotorped ASROC, 127 mm armata, 2 x 20 mm zestawy obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III wt 324 mm, śmigłowiec SH-60J/K
Kongo	<i>Kongo</i> (DDG 173) <i>Kirishima</i> (DDG 174) <i>Myoko</i> (DDG 175) <i>Chokai</i> (DDG 176)	1993 1995 1996 1998	9 485 ----- 161,0 x 21,0 x 6,2	2 x IV kpr Harpoon Block 1B, wyrzutnia Mk 41 VLS z 29 celami na dziobie i 61 na rufie dla poci- sków Standard SM-3MR Block IA i raketotorped ASROC, 2 x 20 mm zestawy obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III wt 324 mm

Hatakaze	<i>Hatakaze</i> (DDG 171)	1986	5 900	2 x IV wyrzutnie kpr Harpoon Block 1B, wyrzutnia Mk 13 (40 rakiet Standard SM-1MR Block VIA, 1 x VIII wyrzutnia Mk 112 dla rakietotorped ASROC, 2 x 127 mm armaty, 2 x 20 mm zestawy obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III 324 mm wt
	<i>Shimakaze</i> (DDG 172)	1988	----- 150,0 x 16,4 x 4,8	
Tachikaze	<i>Sawakaze</i> (DDG 170)	1983	5 200 ----- 143,0 x 14,3 x 4,6	2 x IV wyrzutnie kpr Harpoon Block 1B, wyrzutnia Mk 13 (40 rakiet Standard SM-1MR Block VIA, 1 x VIII wyrzutnia Mk 112 dla rakietotorped ASROC, 2 x 127 mm armaty, 2 x 20 mm zestawy obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III 324 mm wt
Niszczyciele śmigłowcowe				
Hyūga	<i>Hyūga</i> (DDH 181)	2009	18 000	3 x 20 mm zestawy obrony bezpośredniej Sea Vulcan, 2 x 12,7 mm karabiny maszynowe, 2 x III wt 324 mm
	<i>Ise</i> (DDH 182)	2011	----- 197,0 x 33,0 x 9,7	
Shirane	<i>Shirane</i> (DDH 143)	1980	7 200	1 x VIII wyrzutnia Type 3 dla rakiet Sea Sparrow, 1 x VIII wyrzutnia Mk 112 dla rakietotorped ASROC, 2 x 127 mm armata, 2 x 20 mm artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III wt 324 mm, 3 śmigłowce SH-60J
	<i>Kurama</i> (DDH 144)	1981	----- 189,0 x 17,5 x 5,3	

Haruna	<i>Hiei</i> (DDH 142)	1974	6 900 ----- 153,0 x 17,5 x 5,2	1 x VIII wyrzutnia Type 3 dla rakiet Sea Sparrow, 1 x VIII wyrzutnia Mk 112 dla rakietotor- ped ASROC, 2 x 127 mm armata, 2 x 20 mm artyleryjskie zestawy obrony bezpo- średniej Vulcan – Pha- lanx, 2 x III wt 324 mm, 3 śmigłowce SH-60J
Niszczyciele				
Takanami	<i>Takanami</i> (DD 110)	2003	6 300 -----	2 x IV kpr Mitsubishi Type 90,
	<i>Ohnam</i> (DD 111)	2003	151,0 x 17,4 x	Wyrzutnia Mk 41 VLS z 32 celami dla rakiet
	<i>Makinam</i> (DD 112)	2004	5,3	Sea Sparrow i rakieto- torped ASROC,
	<i>Sazanami</i> (DD 113)	2005		127 mm armata, 2 x 20 mm zestawy
	<i>Suzunam</i> (DD 114)	2006		obrony bezpośredniej Vuclan – Phalanx, 2 x III wt 324 mm, śmigłowiec SH-60J/K
Murasame	<i>Murasame</i> (DD 101)	1996	6 200 -----	2 x IV kpr Mitsubishi Type 90,
	<i>Harusame</i> (DD 102)	1997	151,0 x 17,4 x	Wyrzutnia Mk 41 VLS z 32 celami dla rakiet
	<i>Yudachi</i> (DD 103)	1999	5,2	Sea Sparrow i rakieto- torped ASROC,
	<i>Kirisame</i> (DD 104)	1999		127 mm armata, 2 x 20 mm zestawy
	<i>Inazuma</i> (DD 105)	2000		obrony bezpośredniej Vuclan – Phalanx,
	<i>Samidare</i> (DD 106)	2000		2 x III wt 324 mm, śmigłowiec SH-60J/K
	<i>Ikazuchi</i> (DD 107)	2001		
	<i>Akebono</i> (DD 108)	2002		
	<i>Ariake</i> (DD 109)	2002		

Asagiri	<i>Yugiri</i> (DD 153)	1989	4 900	2 x IV wyrzutnia kpr Harpoon, 1 x VIII wyrzutnia Type 3 dla rakiet Sea Sparrow, 1 x VIII wyrzutnia Mk 112 dla rakietotorped ASROC, 2 x 76 mm armata, 2 x 20 mm artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III wt 324 mm, śmigłowiec SH-60J
	<i>Amagiri</i> (DD 154)	1989	-----	
	<i>Hamagiri</i> (DD 155)	1990	137,0 x 14,6 x	
	<i>Setogiri</i> (DD 156)	1990	4,5	
	<i>Sawagiri</i> (DD 157)	1990		
	<i>Umigiri</i> (DD 158)	1991		
Hatsuyuki	<i>Hatsuyuki</i> (DD 1522)	1982	4 000	2 x IV wyrzutnia kpr Harpoon, 1 x VIII wyrzutnia Type 3 dla rakiet Sea Sparrow, 1 x VIII wyrzutnia Mk 112 dla rakietotorped ASROC, 2 x 76 mm armata, 2 x 20 mm artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III wt 324 mm, śmigłowiec SH-60J
	<i>Shirayuki</i> (DD 1523)	1982	----- 130,0 x 13,6 x 4,2	
	<i>Mineyuki</i> (DD 1524)	1984		
	<i>Sawayuki</i> (DD 1525)	1984		
	<i>Hamayuki</i> (DD 1526)	1983		
	<i>Isoyuki</i> (DD 1527)	1985		
	<i>Haruyuki</i> (DD 1528)	1985		
	<i>Yamayuki</i> (DD 1529)	1985		
	<i>Matsuyuki</i> (DD 1530)	1986		
	<i>Setoyuki</i> (DD 1531)	1987		
	<i>Asayuki</i> (DD 1532)	1987		
	Niszczyciele eskortowe			
Abukuma	<i>Abukuma</i> (DE 229)	1989	2 550	2 x IV wyrzutnie kpr Harpoon Block 1B, 1 x VIII wyrzutnia Mk 112 dla rakietotorped ASROC, 76 mm armata, 20 mm zestaw obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III 324 mm wt
	<i>Jintsu</i> (DE 230)	1990	----- 109,0 x	
	<i>Oyodo</i> (DE 231)	1991	13,4 x	
	<i>Sendai</i> (DE 232)	1991	3,8	
	<i>Chikuma</i> (DE 233)	1993		
	<i>Tone</i> (DE 234)	1993		

Yubari	<i>Yubari</i> (DE 227) <i>Yubetsu</i> (DE 228)	1983 1984	1 690 ----- 91,0 x 10,8 x 3,6	2 x IV wyrzutnie kpr Harpoon Block 1B, 76 mm armata, 20 mm zestaw obrony bezpośredniej Vulcan – Phalanx, 2 x III 324 mm wt, 1 x VI 357 mm miotacz BG
Okrety podwodne				
Sōryū	<i>Sōryū</i> (SS 501) <i>Unry</i> (SS 502) <i>Hakuryū</i> (SS 503) SS 504	2009 2010 2011 2012	4 200 ----- 84,0 x 9,1 x 10,5	6 wt 533 mm dla kpr Sub Harpoon i torped Type 89 oraz Type 80
Oyashio	<i>Oyashio</i> (SS 590) <i>Michishio</i> (SS 591) <i>Uzushio</i> (SS 592) <i>Makishio</i> (SS 593) <i>Isoshio</i> (SS 594) <i>Narushio</i> (SS 595) <i>Kuroshio</i> (SS 596) <i>Takashio</i> (SS 597) <i>Yaeshio</i> (SS 598) <i>Setoshio</i> (SS 599) <i>Mochishio</i> (SS 600)	1988 1999 2000 2001 2003 2004 2005 2005 2006 2007 2008	3 500 ----- 81,7 x 8,9 x 7,4	6 wt 533 mm dla kpr Sub Harpoon i torped Type 89 oraz Type 80 (łącznie 20 jednostek uzbrojenia)
Harushio	<i>Harushio</i> (SS 583) <i>Natsushi</i> (SS 584) <i>Arashio</i> (SS 586) <i>Wakashio</i> (SS 587) <i>Fuyushio</i> (SS 588) <i>Hayashio</i> (TSS 3606, ex - SS 585, szkolny) <i>Asashio</i> (TSS 3601, ex – SS 589, testy AIP)	1990 1991 1993 1994 1995 1992 1996	3 700 ----- 87,0 x 10,0 x 7,7	6 wt 533 mm dla torped Type 89 oraz Type 80 (łącznie 20 jednostek uzbrojenia)

Ścigacze rakietowe				
Hayabusa	<i>Hayabusa</i> (824)	2002	240 -----	4 kpr Mitsubishi Type 90, 76 mm armata 2 x 12,7 mm kara- biny maszynowe
	<i>Wakataka</i> (825)	2002	50,1 x 8,4 x	
	<i>Ootaka</i> (826)	2003	4,2	
	<i>Kumataka</i> (827)	2003		
	<i>Umiaka</i> (828) <i>Shirataka</i> (829)	2004 2004		
PG 01	<i>Misairute-San- Gou</i> (823)	1995	60 ----- 21,8 x 7,0 x 4,1	4 kpr Mitsubishi Type 90, 20 mm zestaw obrony bezpośred- niej Sea Vulcan
Okręty desantowe				
Ōsumi	<i>Ōsum</i> (LST 401)	1998	14 000 -----	2 x 20 mm artyle- ryjskie zestawy obrony bezpośred- niej Vulcan – Pha- lanx, 330 żołnierzy, dwa kutry desantowe na poduszcze powietrz- nej typu LCAC, 10 czołgów Type 90, 1 400 ton ładunku
	<i>Shimokita</i> (LST 402)	2002	178,0 x 25,8 x	
	<i>Kunisaki</i> (LST 403)	2003	6,0	
Yura	<i>Yura</i> (LSU 4171)	1980	590 -----	20 mm zestaw obrony bezpośred- niej Sea Vulcan, 70 żołnierzy
	<i>Noto</i> (LSU 4172)	1981	58,0 x 9,5 x 1,7	
Yusoutei	<i>Yusoutei – Ichi – Gou</i> (LCU 2001)	1988	540 ----- 52,0 x	20 mm zestaw obrony bezpośred- niej Sea Vulcan, 70 żołnierzy
	<i>Yusiutei – Ni – Gou</i> (LCU 2002)	1992	8,7 x 1,6	
Ponadto: 6 kutrów desantowych na poduszcze powietrznej amerykańskiego typu LCAC, 12 kutrów desantowych podklasy LCM.				

Niszczyciele min				
Yaeyama	<i>Yaeyama</i> (MSO 301)	1993	1 200 -----	1 x 20 mm Sea Vulcan
	<i>Tsushima</i> (MSO 302)	1993	67,0 x 11,8 x	
	<i>Hachijyo</i> (MSO 303)	1994	3,1	
Hirashima	<i>Hirashima</i> (MSC 601)	2008	650 -----	1 x 20 mm Sea Vulcan
	<i>Yakushima</i> (MSC 602)	2009	57,0 x 9,8 x	
	<i>Takashima</i> (MSC 603)	2010	4,4	
Uwajima	<i>Uwajima</i> (MSC 672)	1990	680 -----	1 x 20 mm Sea Vulcan
	<i>Ieshima</i> (MSC 673)	1990	58,0 x 9,4 x	
	<i>Awashima</i> (MSC 670)	1989	2,5	
	<i>Tsukishima</i> (MSC 674)	1993		
	<i>Maejima</i> (MSC 675)	1993		
	<i>Kumajima</i> (MSC 676)	1994		
	<i>Makishima</i> (MSC 677)	1994		
	<i>Tobishima</i> (MSC 678)	1995		
	<i>Yugeshima</i> (MSC 679)	1996		
	<i>Nagashima</i> (MSC 680)	1996		
Nijima	<i>Ogishima</i> (MCL 726, ex MSC 666)	1988	510 -----	1 x 20 mm Sea Vulcan (jednostki sterujące samobieżnych trałów)
	<i>Sakushima</i> (MCL 727, ex MSC 671)	1989	55,0 x 9,4 x 2,5	

Sugashima	<i>Sugashima</i> (MSC 681)	1999	590 -----	1 x 20 mm Sea Vulcan
	<i>Notojima</i> (MSC 682)	1999	54,0 x 9,4 x	
	<i>Tsunoshima</i> (MSC 683)	2000	3,0	
	<i>Naoshima</i> (MSC 684)	2001		
	<i>Toyoshima</i> (MSC 685)	2002		
	<i>Ukushima</i> (MSC 686)	2003		
	<i>Izushima</i> (MSC 687)	2003		
	<i>Aishima</i> (MSC 688)	2004		
	<i>Aoshima</i> (MSC 689)	2004		
	<i>Miyajima</i> (MSC 690)	2005		
	<i>Shishijima</i> (MSC 691)	2006		
	<i>Kuroshima</i> (MSC 692)	2007		
Sześć trałów samobieżnych (magnetyczno – akustycznych) produkcji szwedzkiej (Karlskronavarvet)				
Pomocnicze jednostki pływające (wybrane)				
Uraga (bazy sił przeciwminowych/stawiacze min)	<i>Uraga</i> (MST 463)	1997	6 850	1 x 76 mm armata, 200 min
	<i>Bungo</i> (MST 464)	1998	----- 141,0 x 22,0 x 5,4	
Chiyoda (baza okrętów podwodnych/okręt ratowniczy)	<i>Chiyoda</i> (AS 405)	1985	6 400 ----- 113,0 x 17,6 x 4,6	
Mashuu (zaopatrzeniowiec floty)	<i>Mashuu</i> (AOE 425)	2004	25 000 -----	2 x 20 mm armaty, dwa śmigłowce, trzy stanowiska do przekazywania paliwa i ładunków suchych
	<i>Oumi</i> (AOE 426)	2005	221,0 x 27,0 x 8,3	

Towada (zaopatrzeniowiec floty)	<i>Towada</i> (AOE 422)	1987		
	<i>Tokiwa</i> (AOE 423)	1990		
	<i>Hamana</i> (AOE 424)	1990		
Ponadto: dwa okręty rozpoznawcze, siedem okrętów ratowniczych, cztery nawodne okręty szkolne (w tym trzy będące de facto przeklasyfikowanymi niszczycielami typu Asagiri, kolejny przeklasyfikowanym niszczycielem typu Shimayuki), szkolny okręt podwodny, 33 zbiornikowce bunkrowe, dwie jednostki pożarnicze, jacht cesarski, 22 holowniki oceaniczne, 21 holowników portowych, duży lodołamacz (zabezpieczenia japońskich ekspedycji arktycznych).				

THE NAVY IN THE SECURITY SYSTEM OF JAPANESE EMPIRE

ABSTRACT

The Japanese phenomenon is that the State, not having Navy formally, is one of the first marine giants of the world, able to build in their own yards of all basic classes. This situation stems from the three reasons: the consequences of losing the war, geographical location and the geopolitical situation in East Asia.

Recenzja: prof. dr hab. Andrzej Makowski

Andrzej MAKOWSKI
Akademia Marynarki Wojennej

BUDOWANIE POLSKI MORSKIEJ. WYBRANE PROBLEMY POLITYKI MORSKIEJ PAŃSTWA POLSKIEGO

Chciałbym na wstępie wyjaśnić, że nie będę udowadniał, czy istnieje polityka morska, czy też gospodarka morska, wszystkie dyskusje oraz dowody za i przeciw traktuję jako zwyczajną scholastykę. Zresztą *Zielona księga - W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz* (Bruksela 2006r.), *Niebieska księga - Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej* (Bruksela 2007r.) oraz *Polska Klasyfikacja Działalności* (obowiązująca od 01. 05. 2004 r., zachowując pełną spójność i porównywalność metodologiczną, pojęciową i kodową z klasyfikacją NACE Rev. 1.1)¹, powinny stanowić właściwe punkty odniesienia służące zakończeniu tych „odwiecznych” sporów.

Przygotowując tekst artykułu korzystałem w większości z prac polskich autorów, danych z roczników statystycznych, w tym *Rocznika statystycznego gospodarki morskiej*, wydawnictw fachowych i branżowych oraz prasy. Biorąc pod uwagę fakt, że większość ważnych dla rozwoju Polski morskiej zdarzeń została w sposób szczegółowy przedstawiona w monografiach, opracowaniach i artykułach innych autorów, przyjąłem że moim celem będzie syntetyczne przedstawienie węzłowych problemów, jakie odnosiły się do polityki morskiej w omawianym przedziale czasowym.

Lata 1918 – 2006, stanowią dostatecznie długi okres czasowy, by dokonać periodyzacji polityki morskiej państwa. Oczywiście każdy taki podział jest subiektywny, zatem może być i kontrowersyjny, jednak ułatwia wyodrębnienie zasadniczych problemów charakterystycznych dla poszczególnych okresów, poza tym

¹ Polska Klasyfikacja Działalności (PKD) jest umownie przyjętym, hierarchicznie usystematyzowanym podziałem zbioru rodzajów działalności społeczno – gospodarczych, jakie realizują jednostki (podmioty gospodarcze) tworzące gospodarkę narodową. PKD została wprowadzona do stosowania w polskiej statystyce, ewidencji i dokumentacji oraz rachunkowości, także w urzędowych rejestracjach i systemach informacyjnych administracji publicznej. PKD zachowuje pełną spójność i porównywalność metodologiczną, pojęciową i kodową z *Nomenclatures des Activites de Communitie Europeene*.

porządkuje ogólną narrację. Dla celów niniejszego artykułu przyjęto następujący podział²:

- Narodziny polityki morskiej 1900 – 1925;
- Budowa morskiej bramy na świat 1925 – 1950;
- Polityka morska „na wszystkich azymutach” 1950 – 1975;
- Granice wzrostu 1975 – 2000;
- Transformacja 1991 – proces nie zakończony.

Przyjmując tezę, że polityka morska jest integralną częścią polityki gospodarczej państwa, nie sposób nie uwzględnić w jej treści *gospodarki morskiej*. W Unii Europejskiej określa się ją jako *przemysły morskie* (Maritime Industries), a w ich skład wchodzi 11 podstawowych, niezależnych sektorów morskich (łącznie z marynarką wojenną). Jednak przemysły te, podobnie jak w Polsce gospodarka morska, nie stanowią wyodrębnionej gałęzi ani działu gospodarki. Polska Klasyfikacja Działalności, wzorując się na rozwiązaniach europejskich, przyjęła klaster 10 niezależnych sektorów morskich (bez marynarki wojennej), co należy uznać za wyraźne „echo” czasów minionych³.

W opracowaniu zostaną przedstawiane tylko te elementy gospodarki morskiej, które były najbardziej charakterystyczne dla każdego z omawianych okresów.

NARODZINY POLITYKI MORSKIEJ 1900 – 1925

Oceniając aktywność Polski na morzu musimy zaznaczyć, że historyczna Polska przylegała w poszczególnych okresach swych dziejów do różnych odcinków bałtyckiego wybrzeża, lecz gospodarki morskiej, a tym bardziej, racjonalnej polityki morskiej nigdy nie uprawiała. Istniały i prosperowały w granicach dawnej Rzeczypospolitej bałtyckie porty morskie, lecz ich aktywność morska pozostawała w obcych rękach. Uprawiano na wodach przybrzeżnych połowy morskie, lecz były one sprawą prywatną, źródłem utrzymania mieszkańców osad nadmorskich. Przed rozbiorami nie pływał po Bałtyku ani jeden statek handlowy pod polską banderą⁴.

Kilka epizodów morskich odnotowała natomiast historia militarna dawnej Polski, jednak trzeba przyznać, że wszystkie one były wymuszone potrzebami chwi-

² Dokonując podziału korzystałem z sugestii zawartych w książce: A. Piskozub, *Polska morską. Czyn XX wieku*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986.

³ Zob. Dz.U. 2004. Nr 33. poz. 289; także *Stocznie, porty i żegluga*, nr 2, CTO S.A., Gdańsk 2004, s. 19.

⁴ Szerzej zob. K. Lepszy, *Dzieje floty polskiej*, Instytut Bałtycki, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin, 1947, s. 42 – 297; H. Bagiński, *Polska i Bałtyk. Zagadnienie dostępu Polski do morza*, Oliver and Boyd Ltd. London 1942, wyd. drugie, s. 215 – 230; W. Froese, *Historia państw i narodów Morza Bałtyckiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 156 – 159.

li. Pojawiały się na krótko i znikaly bez śladu, poczynając od wieku XVI poprzez XVII⁵. Żaden z tych epizodów, włącznie z bitwą morską pod Oliwą w 1627 roku, nie miał skutków o wymiarze historycznym⁶. Ponadto warto zauważyć, że nawet w tych dorywczych poczynaniach militarnych na morzu korzystano z usług najemnych, obcych marynarzy.

Aż do rozbiorów Rzeczpospolita „nie używała” swego brzegu morskiego, inicjatywy Stanisława Staszica, Tadeusza Czackiego czy Joachima Lelewela nie zmieniły tego stanu rzeczy. Obywatele polscy, którzy chcieli się wybić na morzu, musieli iść w obcą służbę (choćby Krzysztof Arciszewski, admirał holenderski w XVII wieku). Sytuacja powyższa nie uległa zmianie również w okresie rozbiorów, pomimo podejmowania różnych inicjatyw w okresie postania styczniowego⁷. Także biografia Józefa Conrada – Korzeniowskiego świadczy o tym, że to nie brak „bakcyła morskiego”, ile brak okazji do zetknięcia się z morzem, wywierał wpływ na stosunek do spraw morskich wielu pokoleń Polaków.

Elity intelektualne przełomu XIX i XX wieku zdawały sobie sprawę z ułomności takiej sytuacji, można nawet stwierdzić, że dopiero u schyłku okresu niewoli, wyrosło pokolenie Polaków odkrywających „urodę morza”. Ponieważ nie było realnych osiągnięć morskich, to zrodzone na nie zapotrzebowanie musiały wypełniać legendy, np. o Janie z Kolna, zapisywano na konto tradycji Polski Morskiej dokonania plemion wieleckich i obodrzyckich (Roskilde, Konungahela), czy też działalność ostatnich Jagiellonów, a także dwóch pierwszych Wazów. Stąd też stawianie tezy o ciągłości „tysiąca lat Polski na morzu” zaciemnia i obniża ogrom dzieła dokonanego w XX stuleciu, opartego na powszechnie akceptowanej prawdzie, że własny dostęp do morza jest jednym z głównych warunków utrzymania niepodległości państwa polskiego oraz jego gospodarczej niezależności⁸.

Ideę Polski morskiej wyłoniło i urzeczywistniło to samo pokolenie Młodej Polski, które odbudowało naszą państwowość po ponad wiekowej niewoli. W poprzedzającym pierwszą wojnę światową kilkunastoleciu sprawy morza są domeną polskich pisarzy (Adolf Nowaczyński) i publicystów, później (w latach pierwszej wojny światowej) dołączają do nich politycy i działacze gospodarczy. To wówczas powstaje idea odrodzonego państwa polskiego z wolnym dostępem do morza. Szczególnie dobitnie wypowiadają się tutaj ideolodzy Narodowej Demokracji, rolę

⁵ Dla porównania, powstanie Royal Navy datuje się na okres panowania w Anglii, Henryka VIII (1509 – 1547), który nosi nawet przydomek „Ojciec angielskiej marynarki”, zob. D. Lambert, R. Gray, *Władcy Wielkiej Brytanii – mini encyklopedia*, Poznań 1994, s. 176 i 180; K. Lepszy, *op. cit.*, s. 42 – 284.

⁶ Zob. W. Hubert, *Wojny bałtyckie*, Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej, Bydgoszcz 1938, s. 259 – 261; K. Lepszy, *op. cit.*, s. 237 – 244.

⁷ *Ibidem*, s. 293 – 297.

⁸ Zob. B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1978, s. 14.

przewodnią odgrywa publicystyka Jana Ludwika Popławskiego, a jej główne założenia przejmowały inne ugrupowania niepodległościowe⁹.

U progu odzyskania przez Polskę niepodległości funkcjonowały w polskiej myśli morskiej dwa odrębne nurty, istniejące niezależnie od siebie. Pierwszy – polityczno – wojskowy – wyraźnie w tej myśli dominował, przemawiały za nim doświadczenia z odległej historii, jak i wydarzenia z ostatnich dziesięcioleci oraz aktualny układ sił wojskowych na Bałtyku. Drugi – gospodarczy – był natomiast ledwie wyczuwalny, nie można go było bowiem uzasadnić powołaniem się na realnie istniejące fakty¹⁰.

Przedstawiony stan rzeczy musiał wpływać w sposób istotny na kształtowanie się polskiej myśli i polityki morskiej po odzyskaniu niepodległości. Powstawała ona głównie w sposób organiczny, metodą prób i błędów.

Próbując odpowiedzieć na pytanie jakie były najistotniejsze problemy polityki morskiej rodzącego się państwa polskiego, można stwierdzić że trzy o podstawowym znaczeniu:

- wywalczenie (uzyskanie) wolnego dostępu do morza;
- decyzja o podjęciu „uprawy morza” czyli polskiego gospodarowania na morzu, a nie jak dotychczas polskiego władztwa nad pasem bałtyckiego wybrzeża;
- morska edukacja społeczeństwa, szerzej – budzenie inicjatyw społecznych w kierunku „uprawy morza”.

Decretem Józefa Piłsudskiego, jako Naczelnika Państwa, z dniem 28 listopada 1918 roku została utworzona Marynarka Wojenna. Jakiej granicy państwa miała ona bronić (czym, to już inne pytanie), o tym miała zadecydować zbierająca się w 1919 roku konferencja pokojowa. W przededniu tej konferencji trzech główni polityczni architekci odbudowy niepodległej Polski – Roman Dmowski, Ignacy Paderewski i Józef Piłsudski – prezentowali odrębne koncepcje zasięgu terytorialnego państwa i jego granic morskich.

Piłsudski widział dostęp do morza w portach Łotewskich (Libawie i Rydze), podczas gdy Dmowski i Paderewski w portach pozostających w Niemczech: Gdańsku i Kłajpedzie¹¹. Jest jednak faktem bezspornym, że Roman Dmowski i jego obóz najbardziej zdecydowanie i konsekwentnie walczyli o dostęp do Bałtyku dla odradzającego się państwa.

Granice morskie II Rzeczypospolitej, były tymi, które ustalono najszybciej i które od ich ustanowienia w 1919 roku przetrwały bez zmian aż do II wojny światowej.

⁹ Uważał on, że przynależność ziem zachodnich i północnych (byłego zaboru pruskiego) do mającego się odrodzić państwa polskiego wynika z najbardziej żywotnych interesów narodu polskiego i polskiej racji stanu. Za Z. Machaliński (wstęp i opracowanie), *Kazimierz Porębski. Sprawy Morskie Polski*, seria Księgi Floty Ojczystej, tom 7, Gdynia 1996, s. 5.

¹⁰ Zob. B. Dopierała, *op. cit.*, s. 47.

¹¹ Pomimo istotnych różnic, wszystkie trzy koncepcje miały wspólną geopolityczną podstawę, jaką było trwanie przy jagiellońskiej koncepcji terytorialnej Polski.

towej, a także jako jedne z nielicznych, zostały wytyczone bez walki. Był to wprawdzie tylko skrawek piaszczystego wybrzeża, pozbawionego portów morskich, pomiędzy Orłowem i Jeziołem Żarnowieckim, co powoduje, że możemy mówić o „powiatowym” dostępie do morza¹². Dotkliwą decyzją było pozostawienie Gdańska w formie Wolnego Miasta poza Polską, stworzyło to sytuację, w której gospodarkę morską Polski trzeba było zacząć budować polskimi rękoma od podstaw. Nikt bowiem nie żywił złudzeń co do ograniczoności wpływu Polski na to, co zdecyduje się na terenie Wolnego Miasta Gdańskiego. Było bowiem jasne, że głos decydujący w jego sprawach należał do władz Wolnego Miasta wyłonionych z przeważającej w nim wtedy ludności niemieckiej. W tej sytuacji sprawą priorytetową był wybór lokalizacji własnego portu morskiego.

Pierwsze pięciolecie po zaślubinach Polski z morzem (10 luty 1920 roku), to okres „niemowlęcego raczkowania” w dziedzinie gospodarki morskiej, zanim na początku lat dwudziestych dojrzała koncepcja budowy Gdyni (istotną rolę odegrała tutaj wojna 1920 roku i trudności w korzystaniu z portu Gdańskiego, jak również działalność Departamentu dla Spraw Morskich, a zwłaszcza rezolucja sejmowa z dnia 21 lutego 1924 roku, niezwykle ważna dla budowy w Gdyni portu handlowego). Wielokrotnie próbuje się zorganizować polską marynarkę handlową (do udanych należy towarzystwo żeglugowe „Sarmacja”), przy czym daje się we znaki brak kapitału i odpowiednich doświadczeń w tym zakresie; w latach 1922 – 1925 czynione są próby budowy własnego przemysłu okrętowego, jak się okazało przedwczesne, gdyż nie było jeszcze dla niego odpowiednich warunków. Istnieje skromne rybołówstwo morskie (1206 rybaków) ograniczone w zasadzie do strefy przybrzeżnej. W 1923 uruchomiono Morskie Laboratorium Rybackie w Helu. Od roku 1920 rozbudowuje się Marynarka Wojenna (2 kanonierki, 6 torpedowców, 4 trałowce i „Pomorzanin”), której okręty stacjonują najpierw w Pucku, a później w Gdyni. Do roku 1925 powiększyła się ona jeszcze o dwa transportowce do przewozu sprzętu wojskowego i amunicji. Z militarnego punktu widzenia posiadane okręty przedstawiały jedynie potencjał szkoleniowy.

Sprawą niezwykle istotną była rozbudowa weryfikacja i odbudowa kadr dla marynarki handlowej oraz wojennej. Powstają kolejno dwie szkoły morskie w latach 1920 i 1922, realizujące powyższe zadania.

Główny ciężar morskiej edukacji społeczeństwa był realizowany od 1918 roku przez Stowarzyszenie Bandera Polska, od 1919 – Liga Żeglugi Polskiej i od 1924 – Liga Morska i Rzeczna¹³. Ruch ten przeżywał do połowy lat dwudzie-

¹² Traktat wersalski przyznawał Polsce nie zagospodarowaną i ubogą część wybrzeża morskiego od ujścia Piaśnicy do Kamiennego Potoku o długości 76 km, a razem z Półwyspem Helskim 140 km.

¹³ Od 1930 roku Liga Morska i Kolonialna, szerzej D. Duda, T. Szubrycht, *Działania Ligi Morskiej i Kolonialnej na rzecz Marynarki Wojennej w okresie międzywojennym*, Gdynia 2008, s. 7 – 43.

stych swój „okres heroiczny”, potwierdzający opinię, że liczy się nie ilość, lecz jakość osób zaangażowanych w sprawę idei morskiej.

W połowie lat dwudziestych dobiegał końca pierwszy etap budowy Polski morskiej, także śmierć Stefana Żeromskiego w 1925 roku nosi znamię końca pewnej epoki¹⁴. Ideę Polski morskiej zrodził neoromantyczny duch pokolenia Młodej Polski. Teraz do głosu dochodziło następne pokolenie, spod znaku realizmu, woli i czynu¹⁵. Upamiętniło się ono budową morskiej bramy na świat.

BUDOWA MORSKIEJ BRAMY NA ŚWIAT 1925 – 1950

Bilans otwarcia nowego okresu nie wyglądał zbyt imponująco. Główne aktywa to powrót na pomorskie wybrzeże i narodziny idei Polski Morskiej, natomiast nie było wątpliwości, że Polsce potrzeba polskich portów, polskiej floty handlowej i wojennej, jak i wszelkich innych własnych działań na morzu i wybrzeżu.

Wydarzenia, które w sposób istotny wywarły swoje piętno na politykę morską w omawianym dwudziestopięcioleciu, to kolejno:

- wojna gospodarcza Niemiec przeciwko Polsce rozpoczęta 15 czerwca 1925 roku (próba „pokojoyej” rewizji granic zachodnich ustalonych w Wersalu);
- przewrót majowy Józefa Piłsudskiego – 12 – 14 maja 1926 roku;
- II wojna światowa – lata 1939 – 1945;
- powrót Polski nad Bałtyk w nowych granicach;
- odbudowa i zagospodarowywanie wybrzeża 1945 – 1950.

Paradoksalnie pierwsze z wymienionych wydarzeń uważane jest za jedną z przyczyn powstania „prawdziwej” polityki morskiej, gdyż zmusiło Polskę do reorientacji jej handlu zagranicznego, opartego do tego czasu na ścisłych związkach z rynkiem niemieckim. Jednak w świetle materiałów archiwalnych i prasowych z lat 1924 i 1925, można stwierdzić, że program takiej polityki już istniał i był realizowany (ministrowie przemysłu i handlu Józef Kiedroń i Czesław Klarner), a zawierał następujące elementy¹⁶:

- zbudowanie w ciągu sześciu lat portu w Gdyni o zdolności przeładunkowej 2,5 mln ton;
- podjęcie budowy nowych linii kolejowych Górny Śląsk – polskie wybrzeże omijających terytorium Wolnego Miasta Gdańska;
- decyzja o utworzeniu floty handlowej opartej na środkach Banku Gospodarstwa Krajowego (Polska Żegluga Morska S.A);

¹⁴ Należy podkreślić doniosłość ideową i artystyczną dla budowy Polski Morskiej trylogii *Wisła, Wiatr od morza i Międzymorze*.

¹⁵ Zob. B. Dopierała, *op. cit.*, s. 288.

¹⁶ Tamże, s. 267 – 272.

- skierowanie do Sejmu RP projektów dwóch ustaw: „O popieraniu polskiej żeglugi morskiej” i „O wyłączności portów polskich dla wychodźstwa”;
- udzielenie licznych preferencji grupie prywatnych polskich przedsiębiorców, którzy zaangażowali swoje kapitały w budowie portu w Tczewie¹⁷ (eksport węgla barkami do portów szwedzkich).

Wydarzeniem przyczyniającym się do wkroczenia polskiego węgla na rynki europejskie był wielki strajk górników brytyjskich w 1926 roku. Był to strajk długotrwały, który w sposób drastyczny zmniejszył wywóz węgla brytyjskiego. Na jego miejsce wkroczył węgiel polski i utrzymał się na tej pozycji przez ponad pół wieku.

Trudno jednoznacznie ocenić wpływ zamachu majowego na politykę morską państwa, opinie są tutaj dość rozbieżne, od tej że nie odegrał żadnej roli (B. Dopierała¹⁸), po stwierdzenie, że przyczynił się do przyspieszenia realizacji budowy morskiej bramy na świat, w ramach rozładowywania wrogich nastrojów społeczeństwa zachodniej części kraju wobec pomajowej władzy (A. Garlicki¹⁹). Wydarzeniem pomyślnym było również objęcie teki ministra przemysłu i handlu – kluczową dla nadzoru nad sprawami portowymi i żegludowymi – objął w rządzie pomajowym Eugeniusz Kwiatkowski.

Główne problemy polityki morskiej do wybuchu II wojny światowej sprowadzały się do:

- walki o uniezależnienie Polski od portów niemieckich (dominacji Szczecina, Hamburga i Bremy);
- organizacji jednolitego obszaru celnego (wspólnotę portową) Gdańska i Gdyni.

Z istoty programu polskiej polityki morskiej, która sprowadzała się do obrony jej niezależności gospodarczej i całości terytorialnej przed Niemcami, wynikało, iż centralny ośrodek dyspozycyjny tej polityki musiał znaleźć się w Ministerstwie Spraw Zagranicznych i pomimo licznych początkowo apelów do inicjatywy prywatnej, dyspozycja w zakresie spraw gospodarczych musiała znaleźć się ostatecznie w rękach rządu. W MSZ panowało przy tym przeświadczenie, że oparta na politycznej współpracy z Rzeszą mocarstwowa Polska najpierw ograniczy gospodarcze wpływy Niemiec, później zaś uniemożliwi im osiągnięcie zamierzonej hegemonii na Bałtyku. Na tle realiów ówczesnego okresu koncepcje te stanowiły jedynie dalekie i anachroniczne echo jagiellońskich snów o potędze.

W ciągu omawianych czternastu lat – poczynając od roku 1925 – polska polityka morska odniosła wiele sukcesów, z których do najważniejszych należy zaliczyć. Zbudowanie od podstaw najbardziej nowoczesnego w chwili wybuchu wojny na Bałtyku portu w Gdyni (w roku 1938 przeładował ponad 9 mln ton); obroty towa-

¹⁷ Tczew traktowano jako port pomocniczy obok dwóch głównych portów polskiego obszaru celnego – Gdańska i Gdyni.

¹⁸ B. Dopierała, *op. cit.*, s. 65.

¹⁹ A. Garlicki, *Przewrót majowy*, Warszawa 1978, s. 319.

rowe portu gdańskiego, dzięki rozbudowie i modernizacji, były trzykrotnie wyższe niż przed wybuchem I wojny światowej (ponad 7 mln ton).

Łącznie oba porty polskiego obszaru celnego przeładowały w 1938 roku ponad 16 mln ton różnych towarów, które zostały do nich dowieszone nowoczesnymi liniami kolejowymi, zbudowanymi w przeważającej części w latach II Rzeczypospolitej. Oba porty, mimo wrogiego nastawienia Senatu Wolnego Miasta, stanowiły sprawny instrument polskiej polityki morskiej.

Dzięki wprowadzeniu w życie przez rząd polski kosztownego systemu wieloletnich preferencji wobec portów polskiego obszaru celnego, udało się przerwać naturalne związki najbogatszych ziem II Rzeczypospolitej z portem szczecińskim. Przewyciężona też została hegemonia Hamburga i Bremy w dziedzinie przeładunku towarów drobnicowych i ładunków specjalistycznych.

W walce z hegemonią portów Rzeszy, Gdańsk i Gdynia sięgnęły po tranzyt z państw naddunajskich i w 1937 roku przez oba porty przeszło prawie 1,5 mln ton tranzytu z tych państw.

Zostały stworzone zawiązki floty handlowej, która w ostatnich latach przed wybuchem wojny (od 1937 roku) weszła w okres szybkiej i znacznej rozbudowy²⁰.

Rozbudowywano również flotę wojenną, początkowo według planów z lat 1924 – 1925 (już po przewrocie majowym). Próbowano podjąć w 1933 roku program budowy trzech okrętów podwodnych (rozpoczęto realizację w 1936 roku dwóch). W 1934 roku Kierownictwo Marynarki Wojennej wysunęło program rozbudowy floty wojennej o docelowej wyporności 208 tys. ton²¹. Przybrał on dwa lata później formę sześcioletniego programu rozwoju marynarki, zmodyfikowanego rok później. W chwili wybuchu wojny jej wyporność wynosiła 17 tys. ton, a wyporność okrętów znajdujących się w budowie, niespełna 7 tys. ton. Przy okazji warto wspomnieć, że pomimo znacznego wysiłku finansowego poniesionego przez państwo, nie zrealizowała ona celów zakładanych przez MSZ.

Rybołówstwo morskie II Rzeczypospolitej rozwinęło się w stopniu jeszcze mniejszym niż flota handlowa. W roku 1926 rozpoczęto budowę portów rybackich w Gdyni i Jastarni (ukończono w roku 1930). Rok 1938, to oddanie portu we Wła-

²⁰ W latach 1926 – 1930 powstały kolejno cztery przedsiębiorstwa armatorskie: „Żegluga Polska”, Polsko Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob”, Polsko – Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe „Polbryt”, Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, od 1934 Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe (GAL). W ostatnim roku przed wojną powstały jeszcze dwie firmy: Bałtycka Spółka Okrętowa i Rothert i Kilańczycki. Bezpośrednio przed drugą wojną światową, nie licząc jednostek floty przybrzeżnej, polska flota handlowa posiadała 6 transatlantyków pasażerskich i 32 statki towarowe. Trzeba zaznaczyć, że stan floty towarowej był niewystarczający, nieproporcjonalny do obsługi potrzeb gospodarczych Polski.

²¹ Tworzenie nierealnych planów rozbudowy floty wojennej, bez liczenia się z możliwościami ekonomicznymi państwa, jego możliwościami technologiczno – technicznymi oraz właściwą oceną sytuacji strategicznej – operacyjnej należy uznać jako specyficzną część polskiej „tradycji” morskiej.

dysławowie. W roku 1928 założono stowarzyszenie o nazwie Morski Instytut Rybacki, od 1931 roku zaczyna rozwijać się rybołówstwo dalekomorskie Polski. Powstaje kolejno sześć przedsiębiorstw połowów dalekomorskich.

Najsłabszym z obszarów gospodarki morskiej omawianego okresu był przemysł stoczniowy. Z uwagi na brak kapitału rozpoczął on działalność produkcyjną dopiero w przededniu II wojny światowej. Wśród funkcjonujących niewielkich zakładów można wymienić Stocznnię Gdyńską, Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej na Oksywiu, MIR – Stocznia Rybacka.

Szkolnictwo morskie rozwijające się jeszcze według wcześniejszych planów, dostarczyło wartościową kadrę specjalistów w zakresie prawie wszystkich dziedzin gospodarki morskiej.

Bardzo ważnym osiągnięciem polityki morskiej II Rzeczypospolitej było również i to, że jej społeczeństwo uwierzyło ostatecznie w trwałość państwa polskiego. W powszechnym bowiem odczuciu wszystkich jego kregów, zwycięskie zakończenie wojny gospodarczej z Niemcami, było skutkiem zbudowania Gdyni i szybkiej reorientacji polskiego handlu zagranicznego na rynki zamorskie.

Możliwości rozwojowe gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej były określone pewnymi granicami, których nie była ona w stanie przekroczyć, szczególnie braku możliwości finansowania znacznie większych inwestycji. Z uwagi na brak własnych kapitałów oraz trudności w uzyskaniu pożyczek zagranicznych, rząd musiał z konieczności kroczyć drogami etatyzmu. Najcelniej tę problematykę przedstawił chyba E. Kwiatkowski pisząc: *Gdy Europa żyła w okresie stali, cementu i elektryczności, zwyż połowa naszego państwa znajdowała się w fazie " drzewa, słomy i lampki naftowej "*²².

Druga wojna światowa stanowi czas zakłócenia tego procesu, jednak nie można jej traktować jako okresu likwidacji Polski Morskiej. W narzuconych wojną i okupacją formach i ograniczeniach, była kontynuowana działalność polskiej gospodarki morskiej, zaś polska aktywność morska nie ustała przez cały okres wojny. Paradoksalnie, narzucone wojną warunki sprawiły, że niektóre formy działalności morskiej Polski wzrosły i rozwinęły się w latach 1939 – 1945 w stosunku do ich stanu sprzed 1939 roku. Dotyczyło to przede wszystkim flot: handlowej, wojennej i rybackiej, które kontynuowały swoją działalność pomimo okupacji kraju, w oparciu o terytoria państw sprzymierzonych.

Pojemność brutto polskiej marynarki handlowej w końcu sierpnia 1939 roku – 137 785 RT; straty na Bałtyku podczas kampanii wrześniowej – 11 000 RT; straty wojenne na Zachodzie – 65 327 RT; zakup i dzierżawa nowych jednostek podczas wojny – 76 058 RT; pojemność brutto w końcu 1945 roku około 136 000 RT²³. Z doświadczeń wojennych wyszła flota handlowa znacznie zmieniona strukturalnie. Udział tonażu pasażerskiego zmniejszył się z 53% do niespełna 19%, udział tonażu

²² E. Kwiatkowski, *Polska i jej morze*, Akademia Górnicza, Kraków 1947, s. 12.

²³ Za J. Pertek, *Druga mała flota*, Poznań 1973, s. 399.

frachtowców wzrósł z 47% do 81%. Z uwagi na strukturę popytu na przewozy morskie była to zmiana istotna i korzystna.

Dla Polskiej Marynarki Wojennej okres wojny wiązał się z olbrzymim, nieproporcjonalnym do jej przedwojennego stanu posiadania, wkładem w działania wojenne sprzymierzonych. Towarzyszyły temu duże przeobrażenia w składzie jednostek pod polską banderą. Od brytyjskich sił morskich PMW otrzymała na czas działań wojennych 11 jednostek, z których utracono 4. Pozostałe po zakończeniu wojny wróciły pod banderę brytyjską. Łącznie podczas całej wojny jednostki PMW brały udział w 1162 operacjach morskich i patrolach oraz eskortowały 787 konwojów²⁴. Szkoda, że po zakończeniu wojny nie udało się w pełni wykorzystać tych doświadczeń z powodu zmian ustrojowych. Dodać również należy, że przez cały okres działań wojennych jednostki PMW pozostawały pod brytyjskim dowództwem operacyjnym.

Ważne dla przyszłego rozwoju rybołówstwa Polski było wykorzystanie okresu wojny w Wielkiej Brytanii do kształcenia kadr rybaków dalekomorskich²⁵. Trwało również kształcenie w zakresie morskiego przemysłu rybnego.

Ponadto kształcenie w Wielkiej Brytanii obejmowało kilkudziesięciu specjalistów przemysłu okrętowego i gospodarki portowej. Odbywało się kształcenie kadr dla marynarki handlowej i PMW²⁶. W Polsce w Warszawie funkcjonował Tajny Uniwersytet Ziemi Zachodnich (Uniwersytet Poznański), przy którym utworzono w 1942 roku Instytut Morski (istniał do wybuchu powstania warszawskiego), kształcący kadry fachowców dla powojennej gospodarki morskiej, którego organizatorem i kierownikiem był prof. Władysław Kowalenko.

Z punktu widzenia polityki morskiej Polski, lata 1939 – 1945 nie zostały zmarnowane. Wykorzystano je do zdobywania cennych doświadczeń, podnoszenia kwalifikacji fachowych i opanowywania *know-how* we wszystkich dziedzinach gospodarki morskiej. Miało to przynieść wkrótce określone korzyści w Polsce Ludowej, gdy dzieło budowy Polski Morskiej koncentrujące się najpierw na odtworzeniu portowej bramy na świat, szybko rozrosło się w kierunku rozbudowy przemysłu okrętowego, rybołówstwa dalekomorskiego i floty handlowej.

Trudno natomiast mówić o określonej polityce morskiej tego okresu, stanowiła ona raczej wypadkową poszczególnych wydarzeń i reakcji *ad hoc* na nie. Bez wątplenia największymi jej osiągnięciami był wkład materialny, w postaci statków i okrętów oraz kadr (szczególnie w pierwszych latach działań wojennych – do końca 1941 roku), a następnie ich udział we wspólnym wysiłku sprzymierzonych. Podkreślić również należy, że cały czas trwał rozwój Polski morskiej, pomimo wszystkich trudności wynikających z działania w „nienaturalnych” warunkach. Na uwagę za-

²⁴ Za A. Piskozub, *op. cit.*, s. 109.

²⁵ Zob. Tamże, s. 110.

²⁶ Zob. A.F. Komorowski, D. Nawrot, B. Zalewski, *Księga absolwentów Uczelni Polskiej Marynarki Wojennej (1922 – 2007)*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2007, s. 95 – 102.

sługują również prowadzone w Wielkiej Brytanii prace nad kształtem przyszłej, powojennej polityki morskiej Polski.

Nowa granica morska Polski została wytyczona postanowieniami konferencji poczdamskiej z 2 sierpnia 1945 roku, chociaż problemy związane z wytyczeniem jej zachodniego odcinka trwały aż do 19 września 1947 roku. Odzyskanie wybrzeża morskiego Polski w jego najszerszych historycznych granicach (528 km granicy morskiej), a następnie całkowita polonizacja nadmorskiej części kraju, to były dwa wydarzenia podstawowej wagi, o przełomowym znaczeniu dziejowym i powszechnie uznawane.

W latach 1944 – 1946 podejmuje na nowo działalność Liga Morska, Powstaje delegatura Rządu do Spraw Wybrzeża, podejmuje ponowną działalność Instytut Bałtycki (125 publikacji, 71 autorów), uruchomiono Wyższą Szkołę Handlu Morskiego w Sopocie. Pierwszy okres Rzeczypospolitej Polskiej – do 1949 roku włącznie – to odbudowa kraju ze zniszczeń wojennych. Dotyczyło to także sfery gospodarki morskiej z jej najmocniej rozbudowanym ogniwem, portami morskimi²⁷. Trudno mówić o polityce morskiej państwa, raczej był to okres krystalizujących się koncepcji w zakresie spraw morskich, ścierania się stanowisk co do wyboru miejsc koncentracji aktywności na rozległym obszarze nadmorskim. Ogólnie można jednak stwierdzić, że mimo ogromu zniszczeń wojennych, potencjał Polski Morskiej 1945 roku był zdecydowanie większy od tego z sierpnia 1939 roku²⁸.

Polska w ustalonych w 1945 roku granicach stanowiła obszar o wyraźnych podstawach geograficznych i stała się państwem zdecydowanie bałtyckim, znalazła się także w dorzeczu dwóch rzek bałtyckich, Wisły i Odry. Do Polski należały ujścia tych rzek wraz z portami w Gdańsku i Szczecinie, poza tym, co niezwykle istotne, terytorium państwa znajduje się na zapleczeniach własnych portów morskich. Z nowej geografii wynikała strategia wyboru określonych miejsc na wybrzeżu morskim dla poszczególnych zadań gospodarczych i do lokalizacji związanych z nimi inwestycji. Stąd też w kolejnych latach powstał główny dylemat wyboru pomiędzy dużymi portami morskimi w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie, komplikowany możliwościami przeładunkowymi Świnoujścia, Kołobrzegu, Darłowa, Ustki, a potencjalnie także Elbląga. Odrębny problem stanowiły porty i przystanie rybackie, od Zalewu Szczecińskiego, po Zalew Wiślany. Ostatecznie w inwestycjach Planu Trzyletniego,

²⁷ W Trzyletnim Planie Odbudowy (1947 – 1949) porty morskie są traktowane jako priorytetowa dziedzina gospodarki morskiej Polski.

²⁸ E. Kwiatkowski, *Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem*, PIW, Warszawa 1945, s. 14 – 18; podaje ogólne straty jakie poniosło Wybrzeże na 300 mln USD (5,317 mld USD wg obecnych cen) jednak włącza do nich Szczecin, Kołobrzeg i Elbląg, które nie stanowiły wcześniej aktywów Polski Morskiej. Tak samo nie były nimi inwestycje okupanta np. w porcie Gdyni. Podkreślić jednak należy, że straty Gdyni były znaczne i stanowiły 0,1 wymienionej sumy. Ponadto odbudowa zniszczonego potencjału morskiego odbywała się wyłącznie polskimi rękoma.

Szczecin potraktowano jako port priorytetowy, co miało wartość zarówno polityczną, jak i symboliczną.

Bez wątpienia okres burzliwych dyskusji nad koncepcjami polityki morskiej został przerwany w roku 1948 wprowadzeniem gospodarki socjalistycznej, co zostało poprzedzone odsuwaniem od spraw morskich przedwojennej kadry fachowców. Trzeba jednak przyznać, że nie zahamowało to działalności i rozwoju innych dziedzin gospodarki morskiej, w szczególności rozwoju floty handlowej, przedsiębiorstw armatorskich, rybołówstwa dalekomorskiego, a przede wszystkim, przemysłu okrętowego. Nastąpiła również znaczna rozbudowa szkolnictwa morskiego. W 1947 roku utworzono drugą w kraju Państwową Szkołę Morską w Szczecinie, w 1946 roku wznowiła działalność Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej w Gdyni, również w tym roku powołano Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni. Kadry dla przemysłu okrętowego przygotowywało Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku oraz Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej.

Charakteryzując lata 1945 – 1950 możemy stwierdzić, że chociaż priorytetową dziedziną gospodarki morskiej pozostawały porty morskie i ich odbudowa, to jednak wzrost jaki tutaj odnotowano jest najmniejszy w stosunku do stanu sprzed wojny. Wyższe były tylko przeładunki głównego artykułu – węgla, natomiast mniejsze najbardziej zyskowej drobnicy oraz tranzytu. Natomiast pozostałe trzy dziedziny gospodarki morskiej – flota handlowa, rybołówstwo morskie i przemysł okrętowy wzrosły istotnie w stosunku do porównywanego dziesięciolecia. W okresie tym można również zauważyć kilka śmiałych inżynierskich projektów, np. przekopanie kanału na Mierzei Wiślanej i osuszenia Zalewu Wiślanego, czy też projekt tamy w poprzek Zalewu Szczecińskiego.

Zamykając okres pierwszych lat po zakończeniu II wojny światowej można wyróżnić następujące problemy polityki morskiej Polski:

- przejęcie wybrzeża, jego polonizacja i odbudowa;
- uruchomienie i rozbudowa podstawowych dziedzin gospodarki morskiej (transport, przemysł okrętowy, rybołówstwo);
- kształcenie nowych kadr dla gospodarki morskiej;
- rozpoczęcie restrukturyzacji polityki i gospodarki morskiej w warunkach postępującego ograniczania suwerenności politycznej i ekonomicznej oraz wprowadzania gospodarki scentralizowanej i „planowej”.

POLITYKA MORSKA „NA WSZYSTKICH AZYMUTACH” 1950 – 1975

W dotychczas omawianych okresach gospodarka portowa Polski była znaczącą w Europie dziedziną gospodarki morskiej, a Gdynia i Gdańsk stanowiły czołówkę portów bałtyckich, natomiast flota handlowa, przemysł okrętowy czy rybołówstwo morskie takiej pozycji przed rokiem 1950 nie osiągnęły, ani w skali państw bałtyckich, a tym bardziej Europy. Ćwierćwiecze 1950 – 1975 stanowi okres wyrównywania tej zasadniczej proporcji.

Początek nowej epoki dziejów Polski Morskiej wiązał się z daleko idącymi zmianami organizacyjnymi, zmiany dotyczyły nie tylko w gospodarce morskiej (zarządzanie portami, flotą handlową i rybacką, przemysłem okrętowym), lecz także w związanej z morzem działalności wojskowej (konfrontacja Wschód - Zachód), naukowej i społecznej. Były to konsekwencje wprowadzenia scentralizowanej i planowej gospodarki (na wzór radziecki). Stąd też struktury organizacyjne spraw morskich Polski w roku 1948, w porównaniu z rokiem 1952, były zupełnie różne i odmienne. Wspomniane reorganizacje dokonały procesu eliminacji sektora prywatnego z gospodarki morskiej, jednocześnie wszystkie jej podmioty zostały upaństwowione (poza nielicznymi wyjątkami).

W miejsce zlikwidowanych przedsiębiorstw żeglugowych powstają trzy nowe państwowe przedsiębiorstwa armatorskie, Polskie Linie Oceaniczne (PLO) w Gdyni, Polska Żegluga Morska (PŻM) w Szczecinie i Polskie Ratownictwo Okrętowe (PRO) w Gdyni. Reorganizacja miała podwójne skutki. Utworzono przedsiębiorstwa dla wschodniego i zachodniego wybrzeża oraz wprowadzono specjalizację w zadaniach eksploatacyjnych. W 1951 roku utworzono Chińsko – Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych „Chipolbrok” z udziałem mieszanego kapitału polskiego i chińskiego.

Podobne kroki podjęto w stosunku do rybołówstwa zarówno bałtyckiego, jak i dalekomorskiego. Reorganizacja przemysłu okrętowego wiązała się z podjęciem od 1950 roku produkcji eksportowej statków na wielką skalę (handlowych i rybackich) w następstwie zamówień złożonych przez Związek Radziecki. Dokonano podziału stoczni na działalność remontową i produkcyjną. Do działającej Stoczni Gdańskiej dołączyły stocznie w Gdyni i Szczecinie.

Dokonano reorganizacji szkolnictwa morskiego, w miejsce PSM powstały Technika Morskie, zlikwidowano PCWM, zlikwidowano Instytut Bałtycki i w jego miejsce powołano Instytut Morski. Powołano Morski Instytut Rybacki (MIR) w nowym kształcie oraz Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku. Rozwiązano Ligę Morską, a jej funkcje przyjęła Liga Przyjaciół Żołnierza. Był to bez wątpienia koniec pewnej epoki, gospodarka morska, jak i pozostała aktywność morska Polski zostały wówczas uporządkowane organizacyjnie na zasadzie specjalizacji przedmiotowej.

Był to zasadniczy model organizacyjny w stosunku do którego dokonywane w latach późniejszych zmiany nosiły charakter kosmetyczny. Tak ukształtowana gospodarka morską, jako składnik całej gospodarki narodowej weszła w plan sześcioletni (1950 – 1955), którego wykonanie było dalekie od przewidywań, szczególnie w zakresie floty handlowej i połowów morskich. Największą dynamikę wzrostu wykazał przemysł okrętowy, w którym wskaźniki porównawcze 1955 roku były 10 – 12 razy wyższe od uzyskanych w roku 1949²⁹.

Lata 1956 – 1970 tworzą wyodrębnioną epokę zarówno w dziejach gospodarczych kraju, jak i w dziejach Polski Morskiej. Trzy plany pięcioletnie: 1956 – 1960, 1961 – 1965 i 1966 – 1970 jako kontynuacja jednej strategii rozwoju gospodarczego, powinny być rozpatrywane łącznie, szczególnie zaś w odniesieniu do gospodarki morskiej (choćby z uwagi na przyspieszenie zwiększenia floty handlowej poprzez Fundusz Rozbudowy Floty). Warto tutaj wspomnieć o rozbieżnościach między wartościami planowanymi, a osiąganymi wynikami realnymi. Również w odniesieniu do prognoz długoterminowych występowały poważne rozbieżności. Można tutaj zauważyć dwa zasadnicze podejścia do prac planistycznych, zachowawcze i optymistyczne, przy czym, co wydaje się istotne, w planowaniu przewozów, przeładunku w portach, produkcji okrętowej, zupełnie nie uwzględniano cykli koniunkturalnych występujących w światowej gospodarce, w tym gospodarce morskiej. Powodowało to, że np. na lata 1961 – 1975³⁰ przyjęto zbyt niskie założenia rozwojowe dla gospodarki morskiej Polski, tym bardziej, że po roku 1970 możemy mówić o innym etapie rozwoju gospodarczego PRL. W sumie jednak omawianą tu prognozę długoterminową trzeba uznać za bardziej udaną od nie zrealizowanych w znacznym stopniu założeń Trzyletniego Planu Odbudowy, a następnie Planu Sześcioletniego.

Niedoceniając wpływu wysokiej koniunktury w gospodarce światowej sprawiło, że niektóre wielkości prognozy długoterminowej, wysokość przeładunków portowych i przewozów flotą handlową Polski, oceniono zbyt nisko. Prognoza nie przewidywała przyspieszenia wzrostu z początku lat siedemdziesiątych, w wyniku którego, na krótko przed rokiem 1975, przyrost tonażu naszej floty handlowej przekroczył oczekiwania prognostyczne. Niespodzianką okazały się większe niż uprzednio możliwości połowowe Bałtyku, co zadecydowało o przekroczeniu prognozowanych wielkości w rybołówstwie morskim. Z wyjątkiem tranzytu morskiego, który utrzymał się na nie zmienionym od 1960 roku poziomie, prognoza gospodarki morskiej została zrealizowana bądź w rozmiarach w prognozie przewidywanych, bądź przy przekroczeniu wielkości prognozowanych.

W toku realizacji tej piętnastoletniej prognozy w poszczególnych gałęziach gospodarki morskiej podejmowano istotne decyzje inwestycyjne we wszystkich

²⁹ A. Piskozub, *op. cit.*, s. 170.

³⁰ *Wstępna koncepcja rozwoju i zagospodarowania regionu nadmorskiego w latach 1961 - 1975*, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Planów Perspektywicznych, Warszawa, listopad 1959 (maszynopis pow.).

portach. Powstały koncepcje budowy nowych portów morskich w Koszalinie, Świnoujście i Port Północny (ostatecznie powstały dwa ostatnie). Nastąpiła światowa ekspansja żeglugi i rybołówstwa. Powstały nowe spółki żeglugowe i serwisy.

W omawianym ćwierćwieczu polska gospodarka morska zajęła liczące się miejsce w skali państw Europy. Wobec znacznych wahań wielkości produkcji okrętowej poszczególnych państw naszego kontynentu, miejsce produkcji polskiej oscyloowało w ostatnim dziesięcioleciu pomiędzy pozycją jedenastą a trzecią, w większości lat mieszcząc się jednak w czołowej siódemce europejskiej. Rybołówstwo morskie zajmowało ósmą pozycję w Europie. Nieco dalsze pozycje zajmowała Polska w przeładunkach portowych i tonażu floty handlowej – jedenaste i dwunaste. Jest to jednak pochodna położenia geograficznego Polski, w związku z czym około połowy jej wymiany międzynarodowej przechodzi przez granice lądowe. Nie wynikało to zatem z zaniedbań w rozwoju gospodarki morskiej.

Porównania te wykazują, że w latach siedemdziesiątych gospodarka morska Polski osiągnęła stan rozwoju proporcjonalny do ogólnego stanu rozwoju i możliwości gospodarczych Polski. Można nawet stwierdzić, że w ciągu pół wieku, zaległości w dziedzinie „uprawy morza” zostały w zasadzie odrobione.

Ćwierćwiecze 1950 – 1975 w odniesieniu do Polski Morskiej ma dwa oblicza, w sferze kultury materialnej najwyższy rozrost wszystkich dziedzin aktywności morskiej, natomiast ze znacznym opóźnieniem wypełniają się luki w sferze humanistyki morskiej (kultury duchowej). Pierwszy nadmorski uniwersytet Polski rozpoczął swą działalność w Gdańsku w 1970 roku (kolejny w Szczecinie w 1985 roku).

Można się zastanawiać, czy PRL w omawianym okresie prowadziła politykę morską? Jak świadczą przytoczone fakty, odpowiedź musi być twierdząca. Z perspektywy czasu można ocenić, że pomimo braku pełnej samodzielności politycznej i powiązania gospodarczego z RWPG, potrafiła realizować cele tej polityki, nakreślone jeszcze w okresie II Rzeczypospolitej. Z drugiej strony działanie „na wszystkich azymutach” oprócz pozytywnych efektów nadrabiania zapóźnień, skutkowało również woluntaryzmem, podejmowaniem decyzji bez liczenia się z rachunkiem ekonomicznym za to z mocnym uzasadnieniem propagandowym, jednak trzeba stwierdzić, że w szerszej płaszczyźnie była to immanentna cecha systemu „gospodarki” socjalistycznej.

Identyfikując główne problemy polityki morskiej lat 1950 – 1975, możemy wyróżnić następujące:

- całkowita nacjonalizacja wszystkich dziedzin gospodarki morskiej i poddanie jej centralnemu planowaniu;
- doganianie zapóźnień, a następnie ekspansja floty handlowej i rybołówstwa dalekomorskiego na „wszystkich azymutach” (rozwój ilościowy, jakościowy i geograficzny);
- budowa i rozwój przemysłu okrętowego jako jednej z najważniejszych dziedzin gospodarki narodowej (potrzeby polskiej floty handlowej były zaspokajane w 25%, reszta to produkcja na eksport, nie zawsze opłacalny);

- rozwój badań naukowych dotyczących morza oraz szkolnictwa wyższego związanego z potrzebami gospodarki morskiej;
- nadmierny optymizm w zakresie dalszej dynamiki rozwoju gospodarki morskiej („propaganda sukcesu” wynikająca z prostej ekstrapolacji liniowej dotychczasowych osiągnięć, przekładana na prognozy wyników na lata 1980, 1990 i 2000³¹).

GRANICE WZROSTU 1975 – 2000

Podstawową cechą, która wyróżnia omawianą epokę dziejów Polski Morskiej cechuje zjawisko, które aż do progu lat osiemdziesiątych uważano za nieprawdopodobne i niewiarygodne. Gospodarka morska Polski we wszystkich czterech dziedzinach (porty, żegluga, stocznie, rybołówstwo), najpierw zmniejszyła tempo wzrostu, potem minęła pewien punkt, stanowiący pułap ich ilościowego rozwoju, w końcu zaczęła się zmniejszać, w niektórych dziedzinach spadając znacznie poniżej stanowiącego punkt zwrotny maksimum³².

Raport Klubu Rzymskiego opublikowany w 1972 roku (w Polsce rok później) – *The Limits of Growth*, wprowadził pojęcie „zerowego tempa wzrostu”, jednocześnie kryzys energetyczny z 1973 roku zapoczątkował okres długotrwałej stagnacji gospodarki światowej, w tym także gospodarki morskiej. Warto w tym miejscu zauważyć, że właśnie z początkiem lat siedemdziesiątych „poderwała” się do przyspieszonego wzrostu gospodarka narodowa Polski. W latach 1974 – 1975 gospodarka morska Polski osiągnęła we wszystkich dziedzinach maksimum ilościowego rozwoju. W takiej konfrontacji koncepcja „zerowego tempa wzrostu” musiała wydawać się absurdem, a tym bardziej nie do przyjęcia (w ówczesnych realiach) musiało się wydawać ujemne tempo wzrostu, zatem prognoza ostrzegawcza *Granice wzrostu* została odrzucona. Zignorowano również prognozy wynikające z doświadczeń długofalowych cykli gospodarczych³³.

³¹ Zob. S. Darski, W. Strąk, *Rozwój i perspektywy gospodarki morskiej w Polsce*, Gdynia 1969, s. 105 – 106; W. Andruszkiewicz, *prognoza rozwoju polskich portów morskich do roku 2000*, Gdańsk 1975, s. 125 – 126; H. Mąka, *Największy nad Bałtykiem. Szczeciński ośrodek morski*, Poznań 1979, s. 130; tegoż autora, *Skąd statki rodem*, Warszawa 1981, s. 316.

³² Bardzo „pouczające” są tutaj prace prowadzone przez Centrum Statystyki Morskiej w Szczecinie odnoszące się do gospodarki morskiej Polski, zob. Tendencje w polskiej gospodarce morskiej w latach 1946 – 2004, www.stat.gov.pl/szczec/69_260_PLK_HTML.htm

³³ Zob. A. Jabłońska, Cykl koniunkturalny, [w]: R. Milewski (red. nauk.), *Podstawy ekonomii*, Wyd. drugie poprawione, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002, s. 513 – 531; także A. Piskozub, *Morze w dziejach cywilizacji*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 1998, s. 7 – 17.

Do zewnętrznej sytuacji kryzysowej światowej gospodarki morskiej dodały się narastające od połowy lat siedemdziesiątych wewnątrz krajowe zjawiska kryzysowe gospodarki polskiej, powodujące głębokie jej załamanie. Wbrew optymistycznym prognozom nie nastąpił dalszy wzrost gospodarki morskiej Polski, lecz nierealne okazało się nawet jej utrzymanie na poziomie jej rekordowych wyników, uzyskanych w poszczególnych dziedzinach w latach 1975 – 1981.

Spadek jaki wystąpił w produkcji okrętowej przyniósł, dla najniższej produkcji z 1981 roku wyniki o ponad 2/3 niższe, od rekordowych wyników 1975 roku. Obniżyły się przeładunki portowe. Ich najniższy poziom z 1981 roku oznaczał obniżenie wyników o 45% w stosunku do rekordowych przeładunków z lat 1978 – 79. W rybołówstwie morskim roku 1982 połowy były o 28% niższe od rekordowych i dodatkowo gorsze pod względem jakościowym³⁴.

Flota handlowa rosła najdłużej ze wszystkich dziedzin gospodarki morskiej, jednak w 1983 roku rozpoczął się spadek jej tonażu, i to gwałtowny, bo o ponad 15% jej nośności, a o blisko 13% jej pojemności. Tonaż ten dalej szybko malał w następstwie starzenia się statków. Przewozy floty polskiej zmalały w najgorszym 1981 roku o 24% w stosunku do rekordowych przewozów roku 1978.

Rachunek ekonomiczny przedsięwzięć gospodarki morskiej nie był mocną stroną szybkiego i ekstensywnego jej rozwoju. Przy milczącym założeniu, że wszelkie przedsięwzięcia w zakresie tej gospodarki są pożyteczne, nie przywiązywano zbyt wielkiej wagi do selekcji celów, dających priorytet przedsięwzięciom najbardziej opłacalnym. A już zupełnie nie brano pod uwagę tego, że niektóre operacje są po prostu nieopłacalne, zatem powinno się z nich zrezygnować. Dodatkowym elementem komplikującym działalność gospodarki morskiej były permanentne reorganizacje jej struktur drogą łączenia, rozdzielania i zmiany podporządkowania.

Poważny kryzys gospodarki morskiej Polski stał się więc faktem, a warunkiem wyjścia z niego było opracowanie i konsekwentne przestrzeganie scenariusza operacji zmierzających do skutecznego jego przewyciężenia. Nie rozwiązała tego problemu debata sejmowa w 1984 roku, poświęcona w całości polityce morskiej. Dopiero w obliczu kryzysu, uświadomiono sobie potrzebę metodycznego postawienia programu polityki morskiej państwa, nie zaś tylko żonglowania tym terminem przy każdej stosownej okazji. Zresztą trudno jednoznacznie ocenić, czy w ówczesnych warunkach wzburzenia polityczno – społecznego, jakkolwiek sensowny scenariusz miał szanse realizacji (jak wiemy całościowa reforma ówczesnej gospodarki zakończyła się fiaskiem), kryzys był zbyt głęboki i jak się potocznie mówi – były ważniejsze sprawy.

Zasadne wydaje się w tym miejscu pytanie, czy zbieżność tendencji stagnacyjnych i niskowych w światowej gospodarce morskiej oraz polskiej była nieuchronna? Pół wieku wcześniej, w okresie kryzysu światowego, dzieje Polski

³⁴ 90% ówczesnych połowów dalekomorskich to ostrobok, błękitki i kalmary, z których dwa ostatnie zaliczyć trzeba do gatunków nieatrakcyjnych dla konsumenta polskiego (źródło: patrz przypis 32).

Morskiej były okresem budowy i wzrostu. Wydaje się, że odpowiedź wynika tu z zupełnie innej sytuacji gospodarki morskiej Polski w drugiej i czwartej ćwierci XX wieku. W latach 1925 – 50 gospodarka morska znajdowała się w stadium wzrostu (niski pułap startowy), była wyjątkiem od powszechnej reguły, a górnoląski węgiel zdecydował o rozwoju gospodarki portowej lat międzywojennych jak i szybkim odbudowaniu rekordowych przeładunków po II wojnie światowej. Natomiast po roku 1975 gospodarka morska Polski nie jest już takim wyjątkiem od powszechnej reguły, podziela ogólnoświatowe tendencje, zaczyna wpisywać się w proces globalizacji, co świadczy o tym, że osiągnęła „wiek dojrzały” ze wszystkimi skutkami tego faktu.

Dwa wielkie strajki, brytyjski w 1926 i polski w 1980 roku stanowią tutaj symboliczne bariery, wyznaczające początek i koniec epoki, w której wywóz polskiego węgla drogą morską był pozycją wyróżniającą się. Z początkiem lat osiemdziesiątych Polska stała się drugorzędnym eksporterem węgla tą drogą, a rynek został zmajoryzowany przez USA, Australię RPA i Kanadę.

Polskie rybołówstwo dalekomorskie odczuło boleśnie skutki wejścia w życie Konwencji o prawie morza z 1982 roku (1994 r.), która w sposób drastyczny ograniczyła obszary połowów polskich jednostek łowczych.

Również wyobrażenia o wielkich możliwościach tranzytowych Polski zarówno w kierunkach południkowych poprzez porty morskie, jak i w kierunkach równoleżnikowych, dedukowane z położenia Polski okazały się w rzeczywistości bardzo ograniczone. Tranzyt ten wybierał trasy z racji istnienia naturalnych dróg transportowych, bądź odpowiednio rozbudowanej infrastruktury transportu. Także w bałtyckiej komunikacji południkowej rola tranzytowa Polski była bardzo ograniczona. Wynika stąd taki wniosek, że i w przyszłości o rozmiarach przeładunków portowych Polski decydować będzie kierowany drogą morską handel zagraniczny Polski, a nie ładunki tranzytowe.

Bilans roku 2000, przyjmując wyniki ilościowe wyjściowego 1976 r. jako równe 100, wyglądał następująco: tonaż floty handlowej 60%; jej przewozy ładunków 64%; przeładunki portowe 79%; połowy morskie 29%; produkcja okrętowa 92%; zatem wszędzie regres³⁵.

Zamykając wiek XX możemy stwierdzić, że rozpoczęta od podstaw w początku tego stulecia budowa Polski morskiej została zakończona. Gospodarka morska stała się stałym i normalnym już składnikiem potencjału gospodarczego Polski, zatem wymaga stałej konserwacji i permanentnej modernizacji, co oznacza, że bez dalszych poważnych nakładów finansowych systematyczne odnawianie i umacnianie osiągniętej pozycji stanie się niemożliwe.

Omawiany okres to również czas „rewolucyjnych” przemian społeczno – politycznych jakie zaszły w Polsce, które już przed rokiem 1989 kwestionowały istniejące rozwiązania gospodarcze, a po nim dokonały przejścia od sterowanej

³⁵ A. Piskozub, Suplement do Polski morskiej, [w]: *Nie trzeba głośno mówić. Felietony – recenzje – wywiady, 1997 – 2002*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2003, s. 135.

i centralnie zarządzanej gospodarki socjalistycznej do liberalnej gospodarki rynkowej. Dorobek teoretyczny współczesnej myśli ekonomicznej nie zna algorytmu takich reform, stąd też rozpoczęta po roku 1989 transformacja, odbywała się siłą rzeczy, metodą prób i błędów. Odnosi się to w całości zarówno do polityki jak i gospodarki morskiej. Jednocześnie warto z całą mocą podkreślić, że zarówno w okresie II Rzeczypospolitej, jak i w okresie Polski Ludowej, to państwo pozostawało głównym „inwestorem” w sprawach morskich.

Oceniając ostatnie ćwierćwiecze XX wieku w aspekcie polityki morskiej państwa można dostrzec następujące jej problemy:

- szybki i ekstensywny rozwój gospodarki morskiej przy małym uwzględnianiu rachunku ekonomicznego (kredyty) i przywiązywaniu dużej wagi do efektów propagandowych;
- nieuwzględnianie ocen ekspertów i prognoz (odnoszących się do możliwości gospodarczych państwa i koniunktury światowej) niezgodnych z poglądami kierownictwa;
- kryzys wewnętrzny społeczno – ekonomiczno – polityczny, który doprowadził do zmian ustrojowych i zmiany systemu gospodarki (przekształceń własnościowych);
- brak rozwiązań systemowych, a szczególnie kapitału, do transformacji gospodarczej;
- znikomy udział państwa w ochronie istniejących aktywów gospodarki morskiej i wspieraniu procesu transformacji (zastosowanie koncepcji liberalnej – „niewidzialnej ręki rynku”).

TRANSFORMACJA 1991 – PROCES NIE ZAKOŃCZONY

W toku transformacji systemowej doszło do głębokiego kryzysu gospodarki morskiej i spadku jej roli w gospodarce narodowej w wymiarze ekonomicznym oraz społecznym. Procesy regresu pojawiły się co prawda już w latach 80., to jednak po roku 90. uległy gwałtownemu przyspieszeniu. Globalizacja gospodarki światowej zmniejszyła rolę niektórych ogniw gospodarki morskiej także w UE, jednakże jej degradacja była w Polsce zdecydowanie większa. Udział szeroko rozumianej gospodarki morskiej, łącznie z kooperantami przemysłu stoczniowego, w tworzeniu PKB, zmniejszył się od roku 1989 prawie trzykrotnie. Ponadto polska utraciła dotychczasowe kierunki specjalizacji w żegludze, nastąpiło osłabienie jej pozycji tranzytowej, w regionach opartych uprzednio na gospodarce morskiej następuje odwracanie się od niej i zaniedbywanie funkcji z nią związanych zamiast prób jej rewitalizacji.

Istotną przyczyną degradacji gospodarki morskiej był przede wszystkim brak koncepcji polityki państwa w stosunku do tego sektora³⁶. W rezultacie nie wykorzystuje się nawet tych środków, które są stosowane w UE. Komisja Europejska opracowała i realizuje politykę żeglugową i stoczniową oraz stosuje różne formy pomocy państwa dla żeglugi i stoczni w celu utrzymania ich pozycji konkurencyjnej na rynku światowym, u nas zmniejszył się dostęp do kredytów dla tego sektora (pozostawiono sprawę wolnej grze sił rynkowych) gdy coraz częściej mamy do czynienia z zakamuflowanym zjawiskiem protekcjonizmu.

Na obecną sytuację nałożyły się błędy w procesach prywatyzacji żeglugi morskiej i stoczni, stąd też sytuacja polskiej gospodarki morskiej wymaga obecnie zasadniczego przemyślenia, które by uwzględniło nowe warunki, w tym przynależność do UE (przespaliśmy już cztery lata). Oczywiście procesy globalizacji nie pozwolą zachować poprzedniego kształtu gospodarki morskiej i będą wymagać zasadniczej reorientacji szeregu jej ogniów.

W świetle przeprowadzonych analiz widać wyraźnie, że nie ma już możliwości powrotu do rybołówstwa dalekomorskiego w jego poprzedniej formie, natomiast istotne jest pełne wykorzystanie przyznawanych Polsce bałtyckich kwot połowowych w drodze daleko idącej restrukturyzacji krajowego potencjału połowowego, wspartej unijnymi programami pomocowymi dla rybołówstwa.

Bardzo słabym elementem są polskie stocznie, szczególnie produkcyjne, w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, zaliczyć do nich należy również taką hybrydę jak Stocznia Marynarki Wojennej. Bez pełnej prywatyzacji i zmiany profilu produkcji nie ma co marzyć o ich rentowności, oczywiście pozostaje problem społeczny, który należy rozwiązać. Przykłady stoczni remontowych Gdańska i Gdyni świadczą, że może być inaczej, a stocznie może sprostać warunkom konkurencji. Również inne prywatne stocznie, z uwagi na swą elastyczność i brak gigantomanii radzą sobie bardzo dobrze w warunkach rynkowych. Wydaje się, że bardzo dużo zależy tutaj od „filozofii” myślenia (możemy wygrać wszyscy po części, w odróżnieniu od systemu zero-jedynkowego). Zdumienie budzi również fakt unikania stoczniowych programów unijnych, również tych dotyczących programów budowy okrętów dla potrzeb flot wojennych (być może brak inicjatywy wynika tutaj z istniejących przepisów prawnych). Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że połączenie politycznego managementu i związków zawodowych w kierowaniu stoczniami doprowadzi do ich upadku.

W miarę dobrej sytuacji znajdują się polskie porty, których obroty wzrastają, dokonują inwestycji i specjalizacji w przeładunkach, natomiast ich rozwój może zostać zahamowany przez brak dostosowania polskiej gospodarki morskiej do polityki żeglugowej i portowej Unii, a zwłaszcza włączenia polskiej sieci transportowej do zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (budowa autostrad, modernizacja linii kolejowych). Zapóźnienia w tym zakresie są duże, co może w przyszłości

³⁶ Ostatnia debata sejmowa na temat polityki morskiej państwa miała miejsce w roku 1984 i jak widać nie jest to remedium na wszystkie jej „dolegliwości”, sądząc po efektach.

ści skutkować marginalizacją portów polskich i utratą ładunków tranzytowych, a także ich „bocznikowaniem” w europejskich łańcuchach logistycznych.

Morska flota transportowa korzysta w ostatnich latach z dobrej koniunktury na przewozy morskie, wykazując powolne tendencje wzrostowe, jednakże trzeba przewidywać tutaj duże nakłady kapitałowe w przyszłości z uwagi wiek statków oraz zmianę typów statków w ramach dostosowania do żeglugi krótkiego zasięgu preferowanej przez UE. Obecna flota transportowa nie odpowiada tym wymogom, składa się w większości z dużych masowców, przy minimalnym udziale statków ro-ro i promów, należy również uwzględnić aspekt rozwoju turystyki przybrzeżnej, a także statków specjalnie przystosowanych do obsługi morskich autostrad. Podstawową bolączką jest tutaj brak kapitału, który by zapewnił zakup (budowę) nowych statków.

Podsumowując dotychczasowe rozważania oraz poszczególne analizy statystyczne można stwierdzić, że obecny kryzys gospodarki morskiej wywołany został brakiem holistycznej polityki morskiej, zarówno przed rokiem 1989 jak i po nim, wąskim resortowym patrzaniem na jej poszczególne segmenty i brakiem nawyków u osób zarządzających do korzystania z dorobku ośrodków naukowo – badawczych. Zmiana zasad gry ekonomicznej spotkała się z jednej strony z niewiedzą i brakiem doświadczenia, z drugiej zaś ze zwykłą ludzką pazernością, jeśli nie cwaniactwem, przy jednoczesnym braku odpowiednich instrumentów prawnych. Nie skorzystano z możliwości *catch-up* jaką zastosowali twórcy Polski morskiej w okresie II Rzeczypospolitej.

Na zasadnicze pytanie, czy nie zaprzepaszczone osiągnięć morskich poprzednich pokoleń należy odpowiedzieć negatywnie. Lata stagnacji cywilizacyjnej, woluntaryzm i gigantomania bez liczenia się z rachunkiem ekonomicznym, musiały w którymś momencie wydać takie owoce, jakkolwiek nikt nie twierdzi, że nie popełniono błędów w okresie transformacji. Na pytanie, czy będzie Polska morska, należy odpowiedzieć twierdząco, tylko że trochę inna niż by wynikało to z prostej ekstrapolacji liniowej przedstawionych dotychczas osiągnięć, przystosowana do swoich możliwości i globalno - unijnego otoczenia.

Do zasadniczych problemów polityki morskiej okresu transformacji możemy zaliczyć:

- **brak kapitału;**
- brak polityki morskiej zdolnej sprostać wymogom globalizacji, konkurencji i integracji oraz wykorzystującej przynależność Polski do Unii Europejskiej i NATO;
- unikanie procesów integracyjnych odnoszących się do polityki morskiej i pozostawanie na marginesie zmian i integracji ekonomicznej na oceanie światowym;
- istnienie quasi-państwowych podmiotów gospodarki morskiej, które nie są konkurencyjne dla zglobalizowanej morskiej gospodarki światowej;

- publiczne manifestowanie działań, które z punktu widzenia dyrektyw, a w szczególności zaleceń UE są naganne, natomiast brak obecności państwa tam gdzie mogłoby interweniować;
- „chocholi taniec” niekończących się dyskusji, narad, ustaleń i pobożnych życzeń, przy jednoczesnym braku podstawowych regulacji prawnych (np. porty morskie), finansowych i braku możliwości działań oddolnych (życie gospodarcze toczy się na dole);
- brak infrastruktury i zaplecza logistycznego, co może w najbliższej przyszłości skutkować marginalizacją portów polskich.

ZAKOŃCZENIE

Dotychczasowe rozważania pozwalają stwierdzić fakt, że w procesie budowy Polski morskiej trudno odnaleźć dokument o nazwie „Polityka Morska Polski”, nie brak natomiast innych dokumentów, które pozwalają ustalić, że ją realizowano, a nawet, o czym świadczy niniejszy artykuł, występowały określone problemy z nią związane. Nie negując zatem samego faktu istnienia polityki morskiej, musimy postawić pytanie, na czym właściwie ona polegała i w jaki sposób była realizowana? Sądzę, że właściwej odpowiedzi na powyższe pytanie udzielił prof. Roman Wapiński podczas sympozjum „Dzieje Polski na morzu”, zorganizowanym w 1972 roku na Uniwersytecie Gdańskim: *W moim przekonaniu polska polityka morska nie opierała się na określonej, dopracowanej koncepcji. Tworzyły ją konkretne posunięcia gospodarcze i polityczne, które dopiero później otrzywały szersze uzasadnienie*³⁷. Można nawet dodać, że stan taki utrzymał się do dziś.

Wejście Polski do struktur europejskich, jak można sądzić zmieniło tę sytuację. Kolejna *Niebieska księga o Zintegrowanej Polityce Morskiej UE* już zmusiła nas do opracowywania jej założeń i uczestniczenia w procesach integracyjnych. Jak skorzysta z tej szansy kolejne – piąte pokolenie budujące Polskę morską – pokaże najbliższa przyszłość.

³⁷ Cytat za A. Piskozub, Bilans morskich spraw Polski, [w]: *Z prądem i pod prąd epoki. Publicystyka 1961 – 1988*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2004, s. 149.

BUILDING OF THE POLISH NAVY – SELECTED PROBLEMS OF POLISH MARITIME POLICY

ABSTRACT

The article presents the importance of Polish Maritime Policy and some action undertaken to achieve this policy. It is stressed that although there is no such document called Polish Maritime Policy, there were some actions taken to realize such policy and there were also some problems connected with the subject. The entry of Poland into the European structures, as it is believed, has changed this situation. Another Blue book on Integrated Maritime policy, the EU already has forced us to develop its assumptions and participate in integration. If the next – fifth generation, uses this opportunity will show the nearest future of the sea.

Recenzja: prof. dr hab. Zygmunt Kitowski

Marek TOBOLSKI

Delegatura Wojskowej Ochrony Przeciwpożarowej
w Gdyni

ROLA ORAZ ZADANIA KRAJOWEGO SYSTEMU RATOWNICZO – GAŚNICZEGO NA WYPADEK WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA TERRORYSTYCZNEGO

STRESZCZENIE

Praca jest próbą przedstawienia roli Krajowego Systemu Ratowniczo - Gaśniczego na wypadek wystąpienia zagrożeń terrorystycznych.

Uważam, że groźba ataku skierowanego przeciwko Polsce i polskim obywatelom jest prawdopodobna. Wiąże się to z sytuacją zewnętrzną w Polsce jak i z sytuacją geopolityczną na świecie. W najbliższej perspektywie nie ma realnych widoków na usunięcie głównych źródeł współczesnego terroryzmu. W związku z tym, należy zakładać, że walka społeczności międzynarodowej z tym zjawiskiem nieprędko się skończy - mimo osiągniętych znaczących efektów.

Należy pamiętać, że warunkiem zapewnienia skutecznej organizacji działań ratowniczych jest skoordynowanie przedsięwzięć wielu służb (w tym Państwowej Straży Pożarnej) i podmiotów, jak również organów władzy zarówno w fazie organizowania i koordynowania działań ratowniczych, jak i we wcześniejszej fazie sprawdzania przygotowanych procedur ratowniczych oraz w fazie ćwiczeń.

Inną istotną sprawą przy likwidacji skutków zamachów jest przepływ informacji między poszczególnymi podmiotami biorącymi udział w działaniu ratowniczym, zwłaszcza między dowodzącym ze strony Policji lub innej służby koordynującej operację poszukiwania lub likwidacji zamachowców.

Wokół zjawiska terroryzmu narosło w przeciągu kilku ostatnich lat wiele mitów i niedomówień. Wymagają one niezwłocznego wyjaśnienia chociażby w związku z faktem, iż zjawisko terroryzmu, także w Europie, z każdym dniem zyskuje na sile, a jego eskalacja w tym regionie jest przewidywana już na lata 2010-2012, a więc de facto niedaleką przyszłość. Tragedia z 11 września 2001 r. uświadomiła ośrodkom decyzyjnym oraz społeczeństwom wielu państw, iż instytucje odpowiedzialne za ich bezpieczeństwo nie były dostatecznie przygotowane do rozpoznawania i zwalczania tego typu zagrożeń. Wydarzenia te potwierdziły również

pojawiające się wcześniej sygnały, że organizacje terrorystyczne zaczynają działać globalnie, a nie - jak dotychczas - w wymiarze lokalnym. Okazało się przy tym, że w imię osiągnięcia swych celów nie cofną się one przed żadną dostępną formą ataku i są w stanie zaplanować i zrealizować najbardziej niewyobrażalne scenariusze operacji terrorystycznych.

Wyobrażenie przeciętnego obywatela o terroryzmie i aktach terroru to przeważnie wypadkowa fragmentarycznych, wrywkowych informacji przekazywanych przez media przy okazji widocznych, spektakularnych ataków terrorystycznych raczej w formie relacji niż informacji uświadamiającej możliwe do podjęcia przez obywateli, firmy i instytucje środki ostrożności i ewentualnej reakcji na atak.

Aby przedstawić rolę jaką Krajowy System Ratowniczo Gaśniczy (KSRG) ma do spełnienia w przypadku występowania zagrożeń terrorystycznych należy po pierwsze krótko scharakteryzować tenże system, który zorganizowany przez Państwową Straż Pożarną zaczął funkcjonować w Polsce od roku 1995, po drugie - omówić jakże różnie definiowane - zjawisko terroryzmu.

Jeżeli chodzi o Krajowy System Ratowniczo Gaśniczy to jego podstawowym celem jest ochrona życia, zdrowia, mienia lub środowiska poprzez: walkę z pożarami i innymi klęskami żywiołowymi, ratownictwo techniczne, chemiczne i od 1997 roku również poprzez ratownictwo ekologiczne i medyczne.

Podstawowym założeniem w budowie systemu ratowniczo-gaśniczego było stworzenie jednolitego i spójnego układu, skupiającego powiązane ze sobą różne podmioty ratownicze, tak aby można było podjąć skutecznie każde działanie ratownicze.

Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy stanowi integralną część bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, mającą na celu ratowanie życia, zdrowia, mienia lub środowiska, prognozowanie, rozpoznawanie i zwalczanie pożarów, klęsk żywiołowych lub innych miejscowych zagrożeń.

Konstrukcja systemu zakłada, że zasady realizacji podstawowych zadań ratowniczych są niezmiennie i dostosowane do specyfiki wszelkiego rodzaju zdarzeń, również zdarzeń masowych lub klęsk żywiołowych, kiedy siły i środki ratownicze są niewystarczające, a organizacja działań ratowniczych wymaga modyfikacji priorytetów oraz dokonania uproszczeń w procedurach działania.¹

Zgodnie z właściwością terytorialną, Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy tworzą oraz koordynują jego funkcjonowanie, następujące organy władzy:

- **wójt** (burmistrz lub prezydent miasta) w zakresie zadań ustalonych przez wojewodę;
- **starosta**, który określa zadania i kontroluje wykonywanie zadań na obszarze powiatu, a w sytuacjach nadzwyczajnych zagrożeń życia, zdrowia, środowiska

¹ D. Marczyński, D.Gartowski, *Krajowy system ratowniczo-gaśniczy w koncepcji reformy administracyjnej kraju w: Ratownictwo w systemie organizacyjno – prawnym i ekonomicznym samorządów terytorialnych*. Inowrocław, 1998, s. 9.

i mienia zarządza systemem przy pomocy powiatowego zespołu reagowania kryzysowego;

- **wojewoda**, który określa zadania i kontroluje ich wykonanie na obszarze województwa, a w sytuacjach nadzwyczajnych zagrożeń życia, zdrowia, środowiska i mienia zarządza systemem przy pomocy wojewódzkiego zespołu reagowania kryzysowego.

Centralnym organem administracji rządowej w sprawach organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz ochrony przeciwpożarowej jest Komentant Główny Państwowej Straży Pożarnej, podległy ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych.²

Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy zorganizowany jest w sposób zapewniający jego ciągłe funkcjonowanie na poszczególnych poziomach, tj.:

- powiatowym, jako podstawowy poziom wykonawczy;
- wojewódzkim, jako poziomie wspomaganie i koordynacji działań ratowniczych na obszarze województwa;
- centralnym, jako poziomie wspomaganie i koordynacji działań ratowniczych na obszarze kraju.³

System funkcjonuje w dwóch stanach:

- stałym czuwaniu i doraźnym reagowaniu, polegającym na podejmowaniu działań ratowniczych przez własne siły i środki powiatu i gmin,
- wykonywaniu działań ratowniczych wymagających użycia sił i środków spoza powiatu, wtedy uruchamiany jest poziom wspomaganie i koordynacji ze szczebla wojewódzkiego, a przy dużych lub złożonych działaniach ratowniczych ze szczebla centralnego (kraju).

Przechodząc do omówienia terroryzmu na początku trzeba zaznaczyć, że istnieje bardzo wiele różnego rodzaju definicji tego zjawiska. Ustalenie konsensualnej definicji jest ważne, gdyż nie można go skutecznie zwalczać, nie wiedząc czym jest. Problem ten w głównej mierze wynika z dualizmu rozumienia pojęcia terroryzmu – nie ma wątpliwości, iż obecnie termin ten ma zabarwienie dalece pejoratywne, jednakże często prowadzenie walki przy użyciu metod terrorystycznych służy osiągnięciu chwytliwego, popularnego celu. Jaka jest więc różnica między „bojownikiem o wolność” a terrorystą? Podczas swej słynnej przemowy na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ w 1974 roku, przywódca Organizacji Wyzwolenia Palestyny, Jaser Arafat, starał się za wszelką cenę wykazać, iż Palestyńczycy nie są terrorystami, lecz rewolucjonistami - bojownikami o wolność: „*Różnica między rewolucjoni-*

² Ibidem, s. 10.

³ R.Grosset, *Rola krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego w bezpieczeństwie wewnętrznym państwa*, w: *Zarządzanie w sytuacjach kryzysowych. Rola i zadania administracji publicznej*, Inowrocław 2000, s. 14.

stami a terrorystami leży w sprawie, za którą walczą. Każdy, kto walczy o słuszną sprawę oraz o wolność i niepodległość swojej ziemi, nie może zostać nazwany terrorystą”.⁴

Przemówienie Arafata dało początek koncepcji, która do dziś sprawia, że nie możemy jasno i jednoznacznie zdefiniować pojęcia terroryzmu na arenie międzynarodowej: *one man's freedom fighter is another man's terrorist*. Problemu można by było uniknąć, gdyby nie skomplikowane powiązania polityczne – łatwo jest nazwać jakąś grupę organizacją terrorystyczną, gdyż daje to większą legitymację daną przez naród służbom ją zwalczającym. Dlatego też często termin „terroryzm” jest nadużywany. W 1988 roku Alex P. Schmid oraz Albert J. Jongman zebrali 109 różnych definicji terroryzmu, na podstawie których wyodrębnili statystycznie najczęściej pojawiające się elementy. Dzięki temu byli w stanie sformułować własną, bardzo szczegółową definicję: „*terroryzm to atak sił wywrotowych na niewinne jednostki, mający wywołać strach i zabić bądź zranić ludzi, a przez to wymusić polityczne ustępstwa na osobie nie będącej bezpośrednią ofiarą ataku, lub na organizacji, do której należą zaatakowani*”.⁵ Problem polega na tym, iż definicja ta jest zbyt szczegółowa, gdyż, jak zauważa Jarosław Tomasiewicz, nie można zaliczyć do nich chociażby ataku na Anwara Sadata.⁶ Dlatego też Tomasiewicz proponuje następującą definicję: „*terroryzm to systematyczne posługiwanie się aktami terroru indywidualnego dla osiągnięcia celu politycznego*.”⁷ Tu podkreśla systematyczne posługiwanie się aktami terroru indywidualnego. Definicja ta ma także pewną lukę – jest zbyt ogólna i w ujęciu takim rozszerza znaczenie terminu np. na działania podmiotów państwowych (przykład: zgodnie z tą definicją zamach na ks. Jerzego Popiełuszkę z 1984 roku był nie zbrodnią polityczną, lecz aktem terroryzmu). Problem w tej definicji polega na utożsamianiu pojęcia terroru i terroryzmu. Ponadto kontrowersyjne wydaje się także ujęcie kategorii systematyczności, jako wyznacznika. Jeżeli ugrupowanie dokona pojedynczego zamachu, to czy nie jest to wtedy, w myśli definicji Tomasiewicza, terroryzm?

W 1980 roku Brian Jenkins zauważył, iż terroryzmu nie powinno się definiować przez tożsamość sprawców czy ich ideologię, lecz przez sam charakter czynu – jest to odejście od zasady „*one man's terrorist is another man's freedom fighter*” oraz przybliża nas do stwierdzenia Krzysztofa Liedela, że terroryzm to: „*metoda działania, która posłużyć może realizacji dowolnego celu politycznego. (...) Terroryzm nie jest samodzielnym, autonomicznym zjawiskiem, a jedynie metodą służącą realizacji różnorodnych celów*.”⁸

⁴ Strona internetowa <http://www.terroryzm.com/> z 03.05. 2009 r.

⁵ Ibidem.

⁶ J. Tomasiewicz, *Terroryzm na tle przemocy politycznej*, Katowice 2000, s. 12.

⁷ Ibidem, s. 12, por. także: J. Tomasiewicz, *Nowa faza rozwoju terroryzm światowego*, <http://www.terroryzm.com/articles.php?id=217> z 03.05. 2009 r.

⁸ K. Liedel, *Dbalność o bezpieczeństwo narodowe polski w kontekście zagrożenia terrorystycznego*, <http://www.terroryzm.com/articles.php?id=220>, z 03.05. 2009 r.

Takie zdefiniowanie pozwala nam przede wszystkim skutecznie walczyć z terroryzmem – kwestie ideologiczno-polityczne ignorujemy, a skupiamy się na samej metodzie. Warto też dodać, iż podejście do terroryzmu, jako do metody jest podejściem stosowanym przez instytucje odpowiedzialne za zwalczanie terroryzmu. Pozwala także wprowadzić pojęcie aktu terrorystycznego do systemu prawnego, jako osobną kategorię przestępstwa. Pochodną tego jest slogan, będący jednocześnie wykładnią polityki wielu państw demokratycznych w kwestii walki z terroryzmem: bez względu na to o jak szlachetny cel się walczy, nie można stosować terroryzmu jako metody do jego osiągnięcia.

W kontekście działań aparatu państwowego względem jego obywateli, autor proponuje przyjąć za terror, szczególny typ reżimu lub instrument działania do jakiego uciekają się organy władzy by utrzymać swe kierownictwo. Za terroryzm, ogólnie uważa się stosowanie gwałtu przez jednostki lub grupy osób w celu wywarcia wpływu zarówno na organy władzy i opinie publiczną jak na grupy osób i jednostki.

Po dokonaniu podstawowych uściśleń możemy przejść do typologii terroryzmu. Albert Pawłowski⁹ podaje cztery podstawowe kryteria dające możliwość różnicowania typów zjawiska. Jako pierwsze występuje kryterium sfery życia społecznego zagrożonego terroryzmem.¹⁰ Na jego podstawie wyróżnić można dwa typy:

- **indywidualny** – celem ataków staje się konkretna jednostka lub ostro wyodrębniona, ścisła i na ogół nieliczna grupa jednostek (przykładem takiego typu może być cała seria zamachów na Cara Aleksandra II);
- **ekonomiczny** – skierowany przeciw ludziom lub budynkom kojarzonym z klasą posiadającą środki produkcji (właścicielom, zarządcóm - ogólnie „bourgeois”).

Drugie kryterium: taktyki działania sprawców, Pawłowski zaczerpnął od znanego, brytyjskiego politologa Roberta Moss'a, który wyróżnił 3 kategorie terroryzmu:

- **represywny** – mający na celu utrzymanie jedności społecznej wewnątrz walczących stron konfliktu, aktywizację poparcia dla przyjętej linii polityki, konsolidację wokół reżimu, słowem utrzymanie społeczeństwa w ryzach;
- **defensywny** – mający na celu nic innego jak tylko utrzymanie porządku w ramach istniejącego, obowiązującego stanu rzeczy;
- **ofensywny** – radykalnie pro reformatorski lub pro rewolucyjny - forma walki z reżimem czy systemem społecznym.

⁹ A. Pawłowski, *Typologia terroryzmu politycznego* [w:] J.Muszyński [red.], *Terroryzm Polityczny*, PWN Warszawa 1981, s. 94.

¹⁰ Ibidem, s. 97.

Kolejne kryterium wyróżnione w tej typologii zmierza w kierunku celów bliskiego zasięgu wytyczonych w założeniach programowych organizacji terrorystycznych. Mamy tu do czynienia z trzema kategoriami terroryzmu:

- **sprawczy bezpośredni** - zamachowcy stawiają sobie za cel, nie tylko obalenie status quo ale, tak by sami stali się beneficjentami zmian. Celem jest przewrót społeczny połączony z przemianą elit. W myśl założeń programowych, to właśnie wywrotowcy mają przejąć władzę i kontrole na system państwowym i społecznym;
- **sprawczy pośredni** – zmiana wytyczonego kierunku polityki, podobna jak wyżej, ale bez ambicji przejęcia odpowiedzialności i kierownictwa w państwie.;
- **propaganda przez czyn** - ten rodzaj terroryzmu „nie zmierza do wymuszenia rozwiązań już pożądanym. Terroryzm tej odmiany nie dążąc wprost do obalenia reżimu ani do pozytywnej zmiany kursu w polityce jednego lub więcej podmiotów prawa międzynarodowego, chce być detonatorem rewolucji.”¹¹

Ostatnim wyróżnikiem tworzącym tą typologię jest, również zapożyczony (Conor O'Brien), kryterium zobiektywizowanej oceny zamierzeń organizacji terrorystycznej:

- **ultra lewicowy** – świadomemu czytelnikowi nie trzeba tłumaczyć znaczenia tego słowa, jednak ze względu na konsekwencję powiedzmy, że chodzi o akty dokonywane przez działaczy skrajnie lewicowych organizacji, partii, bojówek, etc. (np: Narodna Wola, Wielki Proletariat czy Crvena Pravda - zbrojny odłam Komunistycznej Partii Jugosławii)
- **milenarystyczny** – (od łac. mille: tysiąc) nawiązuje do mistyczno-religijnej wiary w zapowiedziany przez Apokalipsę powrót Chrystusa na ziemię i jego tysiącletnie panowanie, pełne ludzkiego szczęścia i sprawiedliwości społecznej. U podstaw terroryzmu milenarystycznego leżą w szczególności przekonania, że:
 - świat współczesny jest krańcowo zdegenerowany czemu winne są klasy posiadające oraz państwo rozumiane jako strażnik interesów tychże klas;
 - człowiek współczesny jest gotów stworzyć nowy typ społeczeństwa powszechnej równości, sprawiedliwości i szczęścia;
 - państwo można i należy niszczyć prowokując bunt mas zgodnie założeniami propagandy przez czyn;
- **separatystyczny** – (szczególnie dobrze dający się zaobserwować w latach siedemdziesiątych poprzedniego stulecia w Kraju Basków, Algierze, na Cyprze i w Irlandii Północnej);
- **ultra prawicowy** – (faszystowski i neofaszystowski).

¹¹ Ibidem, s. 99.

Inną również użyteczną poznawczo typologię formułuje J. Muszyński.¹² W swojej pracy wychodzi on od dokonania rozróżnień definicyjnych, co autor już uczynił, by wprowadzić kryterium legalności zjawisk terrorystycznych. Za pomocą tej przesłanki wyróżnia terroryzm:

- **legalny** – stosowany przez totalitarne reżimy państwowe w celu utrzymania władzy, zdławienia antyreżimowych sił oporu i zmuszenia społeczeństwa do bezwzględnego posłuszeństwa władzy oraz w celu podporządkowania ludności terenów okupowanych i anektowanych;
- **nielegalny** – stosowany przez wszelkiego rodzaju organizacje, ugrupowania, grupy zmierzające do zdobycia władzy lub wywierania wpływu na sprawy państwa i społeczeństwa. W tej grupie wyróżnia dodatkowe kategorie:
 - skrajnie prawicowy;
 - skrajnie lewicowy;
 - narodowowyzwoleńczy;
 - inne: oparte o motywacje ideologiczno-polityczne (głównie ugrupowania fundamentalistów muzułmańskich).

Szeroka literatura zagadnienia dostarcza wielu przykładów wszelkich typologii terroryzmu. Jedne z nich mogą jawić się jako ciekawe i atrakcyjne poznawczo, inne nie a przedstawiony tutaj dobór jest efektem analizy literatury przedmiotu.

Przechodząc do omówienia roli i możliwości KSRRG podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym należy podkreślić, że jedną z funkcji państwa jest zapewnienie obywatelom ochrony przed wszelkimi niebezpieczeństwami, wynikającymi ze współczesnych zagrożeń, będących skutkiem działania sił przyrody, rozwoju cywilizacyjnego, jak również niewłaściwego stosowania albo celowego użycia substancji niebezpiecznych. Jednym z takich zagrożeń, na które w ostatnich latach nasze państwo skierowało swoje zainteresowanie, jest możliwość wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym. Szczególnie niebezpieczną cechą współczesnego terroryzmu jest groźba użycia broni masowego rażenia (chemicznej, biologicznej, radiologicznej lub nuklearnej) i wysoce efektywnych materiałów wybuchowych. Wśród wielu celów grup terrorystycznych można z pewnością wymienić ten podstawowy- zastraszenie ludności cywilnej poprzez wywołanie lub przeprowadzenie spektakularnych zdarzeń (np. zamachów samobójczych) jako działań pozostawiających szczególne następstwa emocjonalne oraz wywołujących wśród ludności poczucie szczególnego zagrożenia, związanego z dużą liczbą zabitych i rannych. Wielu znawców problematyki terroryzmu sygnalizuje również, że to zagrożenie jest coraz bardziej złożonym mechanizmem dokonywania ataków służących wywołaniu możliwie największych strat wśród ludzi, środowiska, infrastruktury i mienia.¹³

¹² J. Muszyński, *Istota terroryzmu politycznego*, PWN Warszawa 1981, s. 33

¹³ D. Marczyński, *KSRRG wobec terroryzmu*, Przegląd Pożarniczy 11/2005, s.40

Jeżeli przyjmiemy, że działania terrorystyczne mają charakter celowy i ich efektem ma być wywołanie stanu zagrożenia, prowadzącego do wprowadzenia stanu nadzwyczajnego, to w pierwszym rzędzie zwracamy uwagę na organy administracji powołane do działań w stanach zagrożenia. Są to policje, do zadań których należy zapewnienie bezpieczeństwa, porządku i spokoju publicznego.¹⁴ Gdy chodzi o bezpieczeństwo publiczne, to jego pojęcie odnosi się do zagrożenia bezprawnymi zamachami naruszającymi najistotniejsze dobra takie jak: życie, zdrowie czy mienie. Natomiast pojęcie porządku i spokoju publicznego odnoszą się do stanu ładu w życiu publicznym jako pożądanego dobra, które może być zagrożone działaniami godzącymi w ten ład¹⁵.

Do ochrony bezpieczeństwa, porządku i spokoju publicznego powołane są wyspecjalizowane organy administracji działające w stanach zagrożenia. Zalicza się do nich:

- Policję państwową, której ustrój i zadania określa ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji;¹⁶
- Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencję Wywiadu - utworzone w dniu 24 maja 2002 r.;¹⁷
- Straż Graniczną działającą na podstawie przepisów ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej;¹⁸
- Państwową Straż Pożarną, której ustrój, zadania i zasady działania normują ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej¹⁹, oraz ustawa z tego samego dnia o ochronie przeciwpożarowej²⁰ i liczne rozporządzenia wykonawcze.

Konieczne stało się również uruchomienie przedsięwzięć w różnych sferach bezpieczeństwa, służących z jednej strony niedopuszczeniu do ataków terrorystycznych, z drugiej zaś pozwalających szybko i skutecznie reagować w przypadku ich zaistnienia. Ponieważ jednym z obszarów reagowania jest ratownictwo, zaszła potrzeba zmiany również jego organizacji tak, aby realizacja zadań podczas wystąpienia nagłego zagrożenia życia i zdrowia była skuteczna i umożliwiała optymalne wykorzystanie dostępnych sił i środków. Przede wszystkim należy założyć, że planowanie i organizowanie działań ratowniczych przy tego typu zdarzeniach nie może być nastawio-

¹⁴ T. Stobiecki, *Regulacje prawne stanów nadzwyczajnych*, Szczecin 2003, s.7.

¹⁵ Pow. J. Jagielski, *Administracyjno prawna regulacja zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz zwalczania klęsk żywiołowych*, w zbiorze: *Prawo administracyjne* pod redakcją M. Wierzbowskiego PWN W-wa 1996 s. 412.

¹⁶ Dz.U z 2002 r. Nr 7, poz. 58.

¹⁷ Ustawa z dn. 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencji Wywiadu /Dz.U. Nr 27, poz. 676/.

¹⁸ Dz.U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1399 z póź. zm.

¹⁹ Dz.U. z 2002 r. Nr 147, poz. 1230.

²⁰ Dz.U. z 2002 r. Nr 147, poz. 1229.

ne na niewielką liczbę poszkodowanych, lecz na wystąpienie zdarzenia masowego lub katastrofy.²¹

Należy pamiętać, że warunkiem zapewnienia skutecznej organizacji działań ratowniczych jest skoordynowanie przedsięwzięć wielu służb i podmiotów, jak również organów władzy zarówno w fazie organizowania i koordynowania działań ratowniczych, jak i we wcześniejszej fazie sprawdzania przygotowanych procedur ratowniczych oraz w fazie ćwiczeń. Nie ulega wątpliwości, że rozwój ratownictwa w Polsce nastąpił w opisanym kierunku. Z zebranych w ostatnim okresie doświadczeń wynika, że stworzenie jednolitego i skutecznego systemu ratownictwa nie byłoby możliwe bez dokonania pełnej analizy możliwości prowadzenia działań ratowniczych oraz precyzyjnego określenia zakresu czynności, standardu sprzętowego oraz ustalenia jednolitych zasad prowadzenia dokumentacji operacyjno-ratowniczej.²²

Czy jednak te działania wystarczą do skutecznego organizowania działań ratowniczych? Odpowiedź na to pytanie można znaleźć we wnioskach z zamachów terrorystycznych oraz dotyczących roli ratownictwa w łagodzeniu ich skutków:

- niemalże każde tego typu zdarzenie powoduje, że przynajmniej w początkowej fazie działań zasoby ratownicze są za małe w stosunku do skali zdarzenia, a dodatkowe utrudnienia w organizacji akcji ratowniczej, w tym ewakuacji, wynikają z rodzaju wykorzystanego przez terrorystów obiektu, np.: metra, stadionu, budynku wysokiego lub wysokościowego, targowiska, domu handlowego, węzła komunikacyjnego lub innego obiektu użyteczności publicznej z tzw. zbiorowym przebywaniem ludzi;
- stosowanie materiałów wybuchowych albo broni masowego rażenia powoduje, że strefa zagrożenia obejmuje wielkoobszarowy teren, który w początkowej fazie działań ratowniczych jest trudny (wręcz niemożliwy) do szybkiego rozpoznania i całkowitego monitorowania;
- zasadą funkcjonowania stanowisk kierowania systemem ratowniczym oraz centrum powiadamiania ratunkowego podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym jest dysponowanie sił ratowniczych zgodnie z „filozofią 120 procent”, gdyż lepiej zawrócić siły ratownicze z miejsca zdarzenia do miejsca stacjonowania niż zadysponować ich za mało;
- nigdy nie ma pewności, czy nagłe zdarzenie spowodowane działaniem terrorystycznym dotyczy tylko jednego miejsca, czy też wielu, stąd należy w procedurach ratowniczych przewidzieć możliwość dysponowania dodatkowymi siłami i środkami ratowniczymi z powiatów sąsiednich oraz przemieszczenie sił ratowniczych już zadysponowanych - zwłaszcza w przypadku wybuchów wtórnych, mogących zniszczyć siły i użyte środki;

²¹ D. Marczyński, KSRG..., op. cit. s.41.

²² Ibidem.

- przy dużej liczbie poszkodowanych z oparzeniami zasadne jest przygotowanie chłodzenia miejsc oparzeń, np. w zbiornikach wodnych przygotowanych przez strażaków poza strefą zagrożenia;
- określenie potrzeb logistycznych w aspekcie zdarzenia masowego winno być poprzedzone wspólnym planowaniem PSP i jednostek ochrony zdrowia, zwłaszcza w zakresie takie go sprzętu jak: nosze, tlen, namioty ewakuacyjne, a także organizacji dekontaminacji, transportu poszkodowanych oraz uruchamiania rezerw krwi, leków i środków medycznych;
- stanowiska kierowania i centra ratownicze muszą bezwzględnie posiadać wiedzę na temat gotowości operacyjnej szpitali (sale operacyjne wraz z zespołami) i oddziałów specjalistycznych, np. oparzeniowych, toksykologicznych, chorób zakaźnych;
- przykład katastrofy madryckiej pokazał, że organizacja ćwiczeń na czas ataku terrorystycznego nie może ograniczać się tylko do doskonalenia zasad i procedur postępowania służb i podmiotów ratowniczych tylko na miejscu zdarzenia, ale musi uwzględniać również procedury transportu poszkodowanych i warunki szpitalne, tak aby w procesie podejmowania decyzji przez kierującego działaniem ratowniczym i koordynatora medycznych działań ratowniczych wykluczyć lub przynajmniej ograniczyć zjawisko transferu zdarzenia masowego do szpitali.²³

Prowadzenie działań ratowniczych w przypadku dokonanych aktów terroru w znacznym stopniu różni się od rutynowych działań prowadzonych przez służby ratownicze. Musi ono uwzględniać szereg istotnych elementów, takich jak:

- działanie w miejscu zagrożenia;
- mnogość ofiar;
- możliwość wystąpienia wtórnych ataków;
- konieczność współdziałania różnych służb i możliwe problemy z koordynacją;
- towarzysząca presja zewnętrzna (świadkowie, rodziny, media).²⁴

W pierwszej fazie działania ratowniczego muszą zostać rozpoznane wszelkie możliwe zagrożenia występujące w miejscu ataku. Należą one do dwóch głównych kategorii:

- zagrożenia związane z aktem terroru (obecność terrorystów, niewybuchy, niewypały, ładunki pułapki);
- zagrożenia związane z miejscem incydentu (pożary, niestabilność konstrukcji, wycieki paliwa lub substancji niebezpiecznych).²⁵

²³ Ibidem.

²⁴ P.Guła, P.Tarnawski, W. Zubrzycki, *Terroryzm – zagrożenia i przeciwdziałanie*, Kraków 2005, s. 38.

²⁵ Ibidem, s. 39.

Procedury reagowania w aktach terroru przewidują, iż służbami odpowiedzialnymi za zarządzanie na miejscu incydentu są służby policyjne. Ich zadaniem jest rozpoznanie i eliminacja zagrożeń wymienionych w pierwszej kategorii. Za rozpoznanie pozostałych niebezpieczeństw i całość działania ratowniczego odpowiada zazwyczaj straż pożarna (jest to także zgodne z procedurami przyjętymi w Polsce).

Podstawowymi elementami decydującymi o powodzeniu akcji ratowniczej we wczesnej jej fazie są:

- ustanowienie punktu koordynacyjnego z udziałem przedstawicieli wszystkich służb biorących udział w działaniu;
- wyznaczenie stref (gorącej oraz bezpiecznej);
- ustalenie kierunków ewakuacji;
- koordynowanie miejsca zdarzenia i zapewnienie płynności komunikacyjnej.²⁶

Aktualny stan rozwoju krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego stwarza znaczące możliwości organizacji i prowadzenia działań ratowniczych wobec skutków stosowania ładunków wybuchowych oraz zagrożeń dotyczących emisji niebezpiecznych substancji chemicznych. Natomiast przy zagrożeniach o charakterze radiologicznym i biologicznym KSRG znajduje się na etapie tworzenia i budowania zasobów oraz organizacji dekontaminacji, choć plany ratownicze uwzględniają również te zagrożenia i odnośne procedury są doraźnie stosowane przez kierującego działaniem ratowniczym.²⁷

Inną istotną sprawą przy likwidacji skutków zamachów jest przepływ informacji między poszczególnymi podmiotami biorącymi udział w działaniu ratowniczym, zwłaszcza między dowodzącym ze strony Policji lub innej służby koordynującej operację poszukiwania lub likwidacji zamachowców.

Dalszy kierunek działań w zakresie tworzenia ogólnopolskiego powszechnego systemu ratowniczego powinien opierać się na następujących założeniach:

- konieczne jest zachowanie zasady prymatu terytorialnego w zakresie zarządzania ratownictwem na wszystkich poziomach władzy oraz integracji wysiłków w sferze planowania i przeciwdziałania zagrożeniom, w szczególności poprzez tworzenie wspólnych planów ratowniczych dla jednostek realizujących medyczne działania ratownicze, podmiotów ratowniczych funkcjonujących na podstawie prawa o ochronie przeciwpożarowej, transportu, lotnictwa, gospodarki morskiej, górnictwa, ochrony środowiska oraz stowarzyszeń;
- wszelkie podmioty ratownicze - zawodowe, ochotnicze, komercyjne - bez względu na to, czy deklarują gotowość działania w systemie ratowniczym, czy poza nim, muszą poznać podstawową wiedzę dotyczącą charakteru zagrożeń terrorystycznych oraz

²⁶ Ibidem, s. 40.

²⁷ D. Marczyński, KSRG..., op. cit., s. 42.

- dostosować się do taktyki i reguł wynikających ze specyfiki zdarzeń masowych i katastrof;
- wspólne ćwiczenia służą zgraniu zespołów ratowniczych między sobą oraz z innymi służbami i podmiotami realizującymi zadania z zakresu bezpieczeństwa, w tym obronności, a ponadto pozwolą na doprowadzenie do spójności postępowania wszystkich podmiotów, mimo ewentualnych odrębności w stosowanych przez nie procedurach;
 - konieczne jest określenie i wprowadzenie przejrzystych zakresów i obszarów dowodzenia dla osób odpowiedzialnych za przebieg działań w czasie zagrożeń i na wypadek zamachów terrorystycznych;
 - ideą każdego planu ratowniczego jest posiadanie przez wszystkie służby i podmioty ratownicze opracowanych i uzgodnionych procedur oraz wykazu zasobów ratowniczych na czas nagłych zagrożeń, jak również katastrof lub innych sytuacji kryzysowych.

BIBLIOGRAFIA

- [1] A. Antoszewski, R. Herbut[red.], *Leksykon Politologii*, Alta, Wrocław 1998.
- [2] C.H. Beck, *Materialne prawo administracyjne*, Warszawa 2000.
- [3] M. Borucki, *Terroryzm, zło naszych czasów*, Warszawa 2002.
- [4] S. Dudarski, *Polityczne metody zwalczania terroryzmu*, Toruń 2005.
- [5] C. Gearty, *Terroryzm*, Prószyński i S-ka Warszawa 1998.
- [6] M. Grosset, *Rola krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego w bezpieczeństwie wewnętrznym państwa*, [w:] *Zarządzanie w sytuacjach kryzysowych. Rola i zadania administracji publicznej*, Inowrocław 2000.
- [7] A. Grudniewicz, *Poczucie zagrożenia terroryzmem oraz akceptowane działania zwiększające bezpieczeństwo obywateli*, Warszawa, 2005.
- [8] W. Gola, *Nowe spojrzenie na kierownicze struktury zarządzania kryzysowego*, Szczecin 2003.
- [9] P. Guła, P. Tarnawski., W. Zubrzycki, *Terroryzm – zagrożenia i przeciwdziałanie*, Kraków 2005.
- [10] H. Hartwig, *Zawód: terrorysta*, Krajowa Agencja Wydawnicza Warszawa 1979.
- [11] K. Jaroszyński, *Terroryzm antyizraelski*, Warszawa 2001.
- [12] R. Kacała, *Organizacja systemu reagowania kryzysowego na szczeblu lokalnym*, Szczecin 2003.

- [13] J. Konieczny, (red.), *Zarządzanie w sytuacjach kryzysowych. Rola i zadania administracji publicznej*, Inowrocław 2000.
- [14] K. Liedel, *Terroryzm znak naszych czasów*, Warszawa 2005.
- [15] J. Muszyński, [red.], *Terroryzm Polityczny*, PWN Warszawa 1981.
- [16] S. Rajzer, *Terroryzm*, Towarzystwo Wiedzy Powszechnej Warszawa 1987.
- [17] T. Stobiecki, *Regulacje prawne stanów nadzwyczajnych*, Szczecin 2003.
- [18] J. Tomaszewicz, *Terroryzm na tle przemocy politycznej*, Katowice 2000.

THE ROLE OF RESCUE AND EXTINGUISHING NATIONAL SYSTEM IN CASE OF TERRORIST DANGER INCIDENTS

ABSTRACT

The report is an attempt at introducing a role of Rescue and Extinguishing National System in case of terrorist danger incident. The danger of terrorist attack against Poland and Polish citizens is very likely. This is in connection with outside and political Polish situation in the World. In the nearest prospect there are no real views to remove major sources of contemporary terrorism. According to this we need to suppose, that the fight of international society against this phenomenon will last longer in spite of significant effects in this subject.

It is important to remember, that the main condition to guarantee the effective organization of rescue actions is to coordinate actions of many services (including National Fire Department) with Rescue and Extinguishing National System and the authorities. The coordination should take place in a phase of organization and rescue actions coordination and also earlier – in a phase of rescue procedure checking and a phase of practice.

Another important thing according to remove terrorist attack results is the information flow between all the rescue entities which takes part in the rescue action and especially between a Police commanding officer or a commanding officer of another organization, which coordinates the searching or removing potential source of danger or attackers.

Recenzja: dr hab. Jerzy Będziński, prof. nadzw. AMW

