




Colloquium 3(47)/2022
ISSN 2081-3813, e-ISSN 2658-0365
CC BY-NC-ND.4.0
DOI: <http://doi.org/10.34813/23coll2022>

ŚWIADECTWO POCZĄTKU UPADKU IMPERIUM? DOKTRYNA MORSKA Z 31.07.2022 r. JAKO STRATEGIA OPERACYJNA FEDERACJI ROSYJSKIEJ PO UKRAIŃSKIM UPOKORZENIU

**Proof of the beginning of the fall of the empire? Marine doctrine of 31.07.2022
as an operating strategy of the Russian Federation
after the failure of the plan for domination of Ukraine**

Piotr Mickiewicz
Uniwersytet Gdański
e-mail: piotr.mickiewicz@ug.edu.pl
ORCID  0000-0002-3533-337X

Streszczenie

W artykule dokonano oceny zapisów doktryny morskiej Federacji Rosyjskiej z 31.07.2022 r. jako jednej z trzech strategii gospodarczych mających umożliwić osiągnięcie założeń polityki rozwojowej państwa rosyjskiego. W toku analiz skoncentrowanych na sposobie konstrukcji polityki gospodarczej Rosji ery Władimira Putina, określeniu roli doktryny morskiej w całości kształcie tej polityki oraz jej treści uznano, że dokumentowi z 31.07.2022 r. nadano wymiar polityczno-propagandowy. Uznano, że jej treść ma ukryć fiasko założeń polityki eksportu wyrobów przemysłu paliwowo-energetycznego, a tym samym wykorzystania dochodów z tego eksportu do modernizacji gospodarczej państwa. Wykazano także, że w dokumencie skoncentrowano się na prezentacji potencjalnych form aktywności morskiej mocarstwa globalnego bez racjonalnego osadzenia tych zamiarów gospodarczej rzeczywistości państwa rosyjskiego.

Słowa kluczowe: aktywność morska, polityka morska, potencjał morski państwa, Federacja Rosyjska, zrównoważony rozwój.

Abstract

The article assesses the provisions of the maritime doctrine of the Russian Federation of July 31, 2022. It was assumed that it is one of the three economic strategies aimed at implementing the assumptions of the development policy of the Russian state. In the course of analyzes focused on the method of constructing the economic policy of Russia in the era of Putin, defining the role of the maritime doctrine in its overall policy and its content, it was found that the document of July 31, 2022 was given a political and propaganda dimension. It was considered that its content was to hide the failure of the principles of the export policy of fuel and energy industry products, and thus the use of income from these exports for

the economic modernization of the state. It was also shown that the document focuses on the presentation of potential forms of maritime activity of a global power without rationally embedding these intentions into the economic reality of the Russian state.

Keywords: maritime activity, maritime policy, the state's maritime potential, the Russian Federation, sustainable development.

Wprowadzenie

W trakcie trwania „operacji specjalnej” wobec Ukrainy Federacja Rosyjska dokonała pierwszej, ale istotnej zmiany swojej strategii polityczno-gospodarczej, jaką jest doktryna morska. Rosyjska polityka pod rządami Władimira Putina została oparta na kilku założeniach teoretycznych (Judah, 2014; Mickiewicz 2022a), ale w sferze gospodarczej budowa potęgi państwa to w praktyce realizacja zapisów czterech wzajemnie skoordynowanych strategii sektorowych: energetycznej, transportowej i bezpieczeństwa oraz – mającej ten sam status – doktrynie morskiej i podporządkowanej im koncepcji polityki zagranicznej. Strategiom tym w roku 2017 nadano swoistą nadbudowę w postaci Strategii Bezpieczeństwa Ekonomicznego do roku 2030 (Mickiewicz i in., 2019)¹. Zmianę obowiązującej doktryny morskiej w tym układzie dokumentów strategicznych uznać należy za pierwszy krok do modyfikacji całości rosyjskiej strategii gospodarczej w oparciu o wnioski wyprowadzone ze zmiany sytuacji geopolitycznej po agresji na Ukrainę. Nieformalna zasada mówiąca o tym, że to doktryna morska jako pierwsza podlega modyfikacji, została zastosowana wcześniej, po pierwszej fazie polityki aneksji terytorium tego państwa, czyli w roku 2015. Doktryna morska z 2001 roku, formalnie obowiązująca do roku 2020, została zmodyfikowana po zajęciu Półwyspu Krymskiego i uzyskaniu kontroli nad systemem żegludowym Morza Azowskiego. Została także dostosowana do zmiany sytuacji w zlewisku tych akwenów oraz wschodniej części Morza Śródziemnego (Mickiewicz, 2022b). Nie można tego stwierdzić w odniesieniu do daty wprowadzenia obecnie obowiązującej doktryny – prowokuje to konkluzję, iż ma ona głównie wymiar propagandowy. Wniosek ten dodatkowo potwierdza analiza jej treści oraz nowego dokumentu o charakterze strategicznym, czyli wprowadzonej 5 września 2022 roku *Koncepcji polityki humanitarnej poza granicami Rosji* (Ukaz ot 05.09.2022 Nomer 611)². Doktryna jest co prawda dokumentem ukazującym wizję sankcjonowania

¹ W latach 2000–2020 formalnie obowiązywały dwie strategie rozwojowe mające status wiodącej strategii gospodarczej, tj. *Rosja 2010* i *Rosja 2020*. Pierwsza z nich została częściowo zrealizowana, druga, pomimo podjętej modyfikacji, w praktyce została zarzucana. Zob. Mickiewicz, P. (2020). Zrównoważony rozwój w polityce bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej. Koncepcje a praktyczna realizacja w XXI wieku. W: J. Wojnicki, J. Miecznikowska, Ł. Zamecki (red.), *Polska i Europa w perspektywie politologicznej*, 2, 453–466. Wyd. Aspra.

² W artykule nie zostanie dokonana analiza tego dokumentu. Autor jest zdania, iż ten dokument jest opracowaniem miejscami groteskowym i ma służyć wyłącznie celom propagandowym na użytek wewnętrzny i do wykorzystania przez bezkrytycznych sojuszników politycznych obecnego obozu władzy w Rosji.

pozycji globalnego mocarstwa morskiego i państwa dominującego w Arktyce, ale jego treść została wyalienowana z rzeczywistości polityczno-gospodarczej (Mickiewicz, 2016; Zarychta, 2016; Zima, 2016).

Teza przyjęta na potrzeby niniejszego opracowania to stwierdzenie, iż wprowadzenie nowej wersji doktryny morskiej Federacji Rosyjskiej jako dokumentu strategicznego jest pierwszym etapem modyfikacji polityki strategii gospodarczej opartej na założeniach Strategii Bezpieczeństwa Ekonomicznego RF do 2030 roku i uzupełniających ten dokument strategii sektorowych. Jej celem powinno być dostosowanie rosyjskiej gospodarki do zmian w polityce gospodarczej państw europejskich (uniezależnienie od importu węglowodorów z Rosji) w postaci faktycznej przebudowy rynku ich odbiorców (region Indo-Pacyfiku i ewentualnie południowego Atlantyku). Osiągnięcie tego celu wymaga dokonania znaczącej redefinicji celów gospodarczych, w tym założeń koncepcji modernizacji gospodarki w oparciu o dochody uzyskiwane przez sektor paliwowo-energetyczny (Mickiewicz i in., 2019). Podstawą metodologiczną niniejszego opracowania są teorie kapitalizmu państwowego oraz zawodności państwa (Coates, 2000; North, 2016; Lewis, 2004). Punktem wyjścia dla podjętych rozważań są:

- teza, iż istotnymi determinantami polityki rozwoju są między innymi konkurencja rynkowa i – ograniczona do funkcji kreowania poziomu produktywności oraz niwelowania jej zewnętrznych ograniczeń – właściwie dobrana specyfika interwencjonizmu państwowego;
- konkluzja, iż wdrażana od 2017 roku rosyjska koncepcja zrównoważonego rozwoju nie odpowiada tym założeniom i jest raczej koncepcją przeciwdziałania zjawisku choroby holenderskiej. Nie uwzględnia ona zasadniczych determinantów decydujących o powodzeniu wdrażanej polityki rozwojowej państwa. Dotychczasowe doświadczenia z wdrażania kompleksowych strategii społeczno-gospodarczych (*Rosja 2010*, *Rosja 2020*) dowodzą, że dodatkowym czynnikiem uniemożliwiającym osiągnięcie ich celów jest sposób funkcjonowania aparatu administracyjnego, prymat celów politycznych nad gospodarczymi, zwłaszcza (zwłaszcza w wymiarze zewnętrznym).

Z oczywistych względów bazą materiałową publikacji są rosyjskie dokumenty określające cele polityki gospodarczej i zagranicznej, w mniejszym stopniu literatura przedmiotu. Podstawowymi zaś metodami badawczymi są analiza strategiczna, badanie dokumentów i analiza porównawcza.

Rola doktryny morskiej w polityce Rosji do roku 2030

Rosyjska polityka morska w XXI wieku została wkomponowana w proces odbudowy mocarstwowej pozycji tego państwa, opartej na koncepcji „dobrego państwa surowcowego” (Konończuk, 2007; Mickiewicz, 2018). Decyzja ta spowodowała sukcesywne odejście od planów budowy potęgi morskiej skoncentrowanej na współkształtowaniu systemu kontroli zasad przestrzegania prawa morza przez jego użytkowników. Zadania określone w kolejnych programach celowych pod nazwą „Światowy ocean”, a następnie w przyjętej w roku 2001 doktrynie morskiej, priorytetowo traktowały takie działania jak zapobieganie możliwości uzyskania dominującej pozycji przez jakiegokolwiek gracza morskiego, przeciwdziałanie wszelkim formom ograniczania pozycji Rosji jako mocarstwa morskiego, rozwiązanie na korzystnych dla Rosji warunkach kwestii eksploatacji akwenów morskich czy zapewnienie korzystnych warunków uczestnictwa rosyjskich firm w międzynarodowym systemie przewozów (Ukaz Prezidenta Rossijskiej Federacji ot 17.01.1997; Postanovlenie ot 10 avgusta 1998 goda). Nie zagłębiając się w treści tych dokumentów, wskazać należy, że także przyjęte w 2001 roku cele strategiczne rosyjskiej doktryny morskiej uwzględniają problematykę zapewniania powszechnego stosowania regulacji prawa morza, zwłaszcza na akwenie morza otwartego oraz kontroli wybranych akwenów. Podkreślić jednak należy, że działania na rzecz powszechnego stosowania zasady wolności morza otwartego na każdym akwenie posiadającym ten status było także wykorzystywane do egzekwowania prawa do swobodnego układania systemów przesyłowych i budowy sztucznych wysp (co pozwalało na podnoszenie roszczeń terytorialnych), utrzymanie pełnej jurysdykcji i uprawnień do stosowania suwerennych praw w wyłącznej strefie ekonomicznej, szelfie kontynentalnym, wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym, zwłaszcza w odniesieniu do rozpoznawania zasobów, ich eksploatacji i eksploatacji oraz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i komunikacji (Morskaâ doktrina Rossijskoj Federacii na perëd do 2020, s. 2–10). Działania te były i są prowadzone w korelacji z innymi programami ogólnokrajowymi, zwłaszcza strategiami transportową i energetyczną oraz doktryną obronną (po 2009 roku także strategią bezpieczeństwa). Zostały także uszczegółowione w układzie geopolitycznym, tj. przy uwzględnieniu gospodarczo-politycznej roli konkretnego akwenu. W praktyce dokonano podziału na dwie kategorie: akweny świata (wszechoceanu) oraz przylegające do terytorium Federacji. Pierwszej nadano miano Kierunków Regionalnych Narodowej Polityki Morskiej, drugiej – basenów.

Tabela 1

Kierunki Regionalne Narodowej Polityki Morskiej i Baseny Federacji Rosyjskiej

Kierunki	Akweny	Baseny	Akweny
Atlantycki	północny Atlantyk, Morze Czarne i Morze Azowskie, Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne	Północno-zachodni	Morze Bałtyckie
Arktyczny	Ocean Arktyczny, a zwłaszcza Morze Barentsa i Morze Wschodniosyberyjskie oraz Północna Droga Morska	Arktyczny (Dalekiej Północy)	Morze Białe, Morze Barentsa, Morze Karskie, Morze Łaptiewów, Morze Wschodniosyberyjskie
Pacyfiku	północno-wschodni Pacyfik, Morze Beringa, Morze Ochockie, Morze Japońskie, Morze Żółte, Morze Wschodniochińskie	Dalekowschodni (Wschodniej Syberii i Dalekiego Wschodu)	Morze Czukockie, Cieśnina Beringa, Morze Beringa, Morze Ochockie, Morze Japońskie, Cieśnina Tatarska
Kaspijski		Wołgo-Kaspijski (Kaspijski)	Morze Kaspijskie i dorzecze Wołgi
Oceanu Indyjskiego		Azowsko-Czarnomorski	Morze Czarne, Morze Azowskie
Antarktyczny			

Opracowanie własne na podstawie: Morska doktryna Rossijskiej Federacji na przed do 2020, op. cit., s. 10–13; Rasporáżenie Pravitelstva Rossijskiej Federacji, s. 9–12.

Analizując proces ewolucji rosyjskiej polityki morskiej od 1997 roku, wskazać należy, iż była ona prowadzona etapowo. Praktycznie do roku 2008 priorytetem aktywności morskiej było zabezpieczenie interesów Federacji na morzu otwartym, włączanie się w realizację zgodnych z rosyjskim interesem form aktywności międzynarodowej i ochrona praw w szelfie kontynentalnym. Dopiero po roku 2009³ włączono ją do programu odzyskiwania stabilności gospodarczej państwa jako długofalowego projektu wiązania gospodarczo-politycznego odbiorców produkcji sektora naftowego i gazowego (Prikaz ot 12 maâ 2005 goda). Za zasadniczy cel aktywności morskiej uznano wykorzystanie morskich systemów transportowych do eksportu surowców energetycznych i ich przetworów oraz importu techniki niezbędnej do modernizacji kraju. Proces ten został oparty na programie rozwoju infrastruktury portowej oraz budowy potencjału pozwalającego na wymuszaniu swobody prowadzenia przez państwo rosyjskie działań

³Decyzja ta wynikała przede wszystkim z oceny konsekwencji oddziaływania kryzysu gospodarczego lat 2007–2009 oraz – pośrednio – z zakończenia procesu przejmowania kontroli państwa nad firmami sektora paliwowo-energetycznego. Należy bowiem pamiętać, że w połowie 2008 roku na rynkach światowych wystąpił drastyczny spadek cen ropy naftowej, co pośrednio doprowadziło do wycofania się inwestorów z rosyjskiego rynku. W 2009 roku rosyjski PKB obniżył się o 10,4%, spadek produkcji przemysłowej wyniósł 15%, a inwestycji – aż 18%.

gospodarczych na akwenach otwartych (Ukaz Prezidenta Rosyjskiej Federacji ot 31 dekabrá 2015 goda). Jednakże zadanie to w praktyce zostało ograniczone do akwenów arktycznych i akwenu czarnomorskiego oraz prób usankcjonowania obecności na Oceanie Indyjskim (zwalczanie piractwa). Praktyczne do roku 2017 natomiast marginalnie traktowano proces osiągnięcia celów na akwenach otaczający rosyjski Daleki Wschód.

Tabela 2

Cele działalności morskiej na akwenach Kierunków Regionalnych Narodowej Polityki Morskiej w świetle doktryn z 2002 i 2015 roku

Akwen	Cele 2002	Cele 2015
Kierunek Atlantycki		
Ocean Atlantycki	Sukcesywne zwiększanie obecności na akwenie, prowadzenie badań, eksploracja zasobów ożywionych na morzu otwartym, budowa morskich połączeń z Rosją.	Utrzymanie adekwatnego w stosunku do floty USA potencjału bojowego na akwenie, zapewnienie ciągłości funkcjonowania morskich połączeń komunikacyjnych z Rosją.
Morze Śródziemne	Przekształcenie regionu w strefę stabilności politycznej, rozbudowa systemu połączeń promowych z portami Morza Czarnego.	Możliwość stacjonowania floty na Morzu Śródziemnym, rozbudowa systemu połączeń promowych pomiędzy Morzem Śródziemnym a Czarnym.
Morze Bałtyckie	Egzekwowanie stosowania prawa swobody żeglugi, podział szelfu kontynentalnego z Łotwą zgodnie z rosyjskim projektem, rozbudowa infrastruktury portowej i systemów kontroli ruchu, zapewnienie bezpieczeństwa ekonomicznego i militarnego Obwodu Kaliningradzkiego i jego pełne wykorzystanie w rosyjskiej polityce transportowej.	Rozbudowa możliwości przeładunkowych portów (zwiększenie eksportu gazu i węglowodorów) i połączeń śródlądowych, budowa podmorskich systemów przesyłowych do Obwodu Kaliningradzkiego, rozszerzenie możliwości wykorzystania Autostrad Morskich na trasie Kaliningrad–Ust’Łuda i St. Petersburg oraz Sassnizt–Mukran–Kaliningrad–Ust’Łuda i St. Petersburg.
Morze Czarne i Azowskie	Prawne usankcjonowanie zasad funkcjonowania Floty Czarnomorskiej I wykorzystywania baz na terenie Ukrainy, rozszerzenie możliwości wykorzystania żeglugi morsko-rzecznej oraz rozbudowa systemu połączeń pasażerskich ze szczególnym uwzględnieniem połączeń z Krajem Krasnodarskim.	Rozwój infrastruktury morskiej, wojskowej i energetycznej na Krymie i w Kraju Krasnodarskim na poziomie pozwalającym na realizację rosyjskich celów strategicznych na Morzu Czarnym, zwiększenie zakresu wykorzystania żeglugi morsko-rzecznej oraz rozbudowa systemu połączeń pasażerskich przez Morze Azowskie i Don, wykorzystanie możliwości eksportu nośników energii przez Morze Czarne.

Akwen	Cele 2002	Cele 2015
Kierunek Arktyczny		
	<p>Wdrożenie uwzględniających rosyjskie interesy rozwiązań dotyczących sposobu wyznaczania obszarów morskich i szelfu kontynentalnego przez państwa nadbrzeżne Arktyki, ochrona zasobów zlokalizowanych w rosyjskiej strefie EEZ i szelfie kontynentalnym, zapewnienie możliwości eksploatacji zasobów podmorskich morza otwartego, utrzymanie kontroli nad sposobem wykorzystania Północnej Drogi Morskiej, prowadzenia badań umożliwiających rozwój proeksploatacyjnych sektorów gospodarki.</p>	<p>Eksploatacja zasobów surowcowych na obszarze pasa nadbrzeżnego i z dna, budowa kompleksów przesyłu gazu w regionie mórz Barentsa i Karskiego, zwiększenie potencjału Floty Północnej, intensyfikacja działań sił morskich wokół archipelagu Svalbard, Ziemi Franciszka Józefa, Nowej Ziemi i Wyspy Wrangla, ograniczenie działalności morskiej państw trzecich poprzez wykorzystanie prawa morza i umów wielostronnych z mocarstwami morskimi.</p>
Kierunek Pacyficzny		
	<p>Wykorzystanie aktywności morskiej do rozwoju społeczno-gospodarczego Dalekiego Wschodu, poprzez rozwój infrastruktury portowej i transportowej i docelowe wykorzystanie tej infrastruktury do tranzytu towarów z południowo-wschodniej Azji z kontynentów amerykańskich, kreowanie kooperacji międzynarodowej w celu eksploatacji zasobów oraz zwalczania przestępczości zorganizowanej, w tym aktów piractwa.</p>	<p>Niwelowanie zagrożeń dla rosyjskich interesów w regionie, ograniczenie możliwości blokady i izolacji regionów pacyficznych Federacji, intensyfikacja działalności morskiej jako konsekwencja rozbudowy infrastruktury i systemów przesyłowych (terminal LNG, gazociąg Sachalin–Cieśnina Tatarska–Komsomolsk nad Amurem–Chabarowsk–Władywostok), rozwój potencjału bojowego Floty Pacyfiku oraz FSB, integracja regionu z azjatycką przestrzenią gospodarczą i tworzenie stałych połączeń morskich w sposób umożliwiający wykorzystanie tranzytu z Azji Południowo-Wschodniej do Europy.</p>
Kierunek Kaspijski		
	<p>Określenie korzystnego dla Rosji statusu prawnego Morza Kaspijskiego, zapewnienie możliwości funkcjonowania na lokalnym rynku przewozów rosyjskich firm, stworzenie sieci połączeń morsko-rzecznych, budowa systemów połączeń multimodalnych M. Kaspijskie–M. Śródziemne oraz M. Kaspijskie–M. Bałtyckie.</p>	<p>Budowa systemu wydobywania i przesyłu ropy naftowej oraz gazu w rosyjskiej części Morza Kaspijskiego, dostosowanie potencjału bojowego Floty Kaspijskiej i stacjonujących w regionie rodzajów wojsk do stawianych im zadań.</p>
Oceanu Indyjskiego		
	<p>Angażowanie się w procesy stabilizacji w regionie poprzez udział w zwalczaniu piractwa, nawiązania współpracy morskiej z państwami regionu, uzyskanie możliwości czasowej obecności floty wojennej Federacji Rosyjskiej na Oceanie Indyjskim.</p>	<p>Angażowanie się w procesy stabilizacji sytuacji politycznej w regionie i rozwój przyjaznych stosunków z Republiką Indii, podjęcie współpracy z innymi państwami regionu w celu uzyskania możliwości czasowej obecności marynarki wojennej Federacji Rosyjskiej na Oceanie Indyjskim.</p>

Akwen	Cele 2002	Cele 2015
Antarktyczny		
Nie został wymieniony	W praktyce było to przeniesienie założeń Strategii Antarktycznej do 2030 r., zakładającej realizację trzech etapów (2010–2013, 2014–2020 i 2020–2030). Za cel operacyjny doktryny morskiej uznano rozbudowę i modernizację rosyjskiej infrastruktury transportowej i badawczej oraz podjęcie zintegrowanych badań, które pozwolą na uzyskanie pozycji wiodącego gracza antarktycznego. W minimalnym stopniu odniesiono się do badań i aktywności morskiej na Oceanie Południowym.	

Źródło: Morskaâ doktrina Rossijskoj Federacii., s. 10–13; Morskaâ doktrina Rosijskoj Federacii Utverżdena Ukazom Prezidenta Rosijskoj Federacii, cz. 3, s. 49–72.

Cechą wyróżniającą te dwa etapy ewolucji rosyjskiej polityki morskiej i stanowiącą łącznik pomiędzy programami celowymi „Światowy ocean” a doktrynami morskimi były zadania stawiane siłom morskim. Od roku 2001 są one sformułowane w dokumentach opracowywanych przez ministerstwo obrony, ale są skorelowane z celami przyjętymi w doktrynach morskich. Zakładały one, że rosyjska flota wojenna, w zależności od potencjału posiadanego przez określone związki taktyczne, miała użyć lub podtrzymać zdolność do:

- prowadzenia kontroli aktywności morskiej flot wojennych państw trzecich oraz bloków polityczno-militarnych, zwłaszcza na akwenach okalających terytorium Federacji i sąsiednich;
- wykrywania zagrożeń o charakterze militarnym, zapobiegania ich zaistnieniu i podejmowania przedsięwzięć przeciwdziałających ich zaistnieniu, zwłaszcza jakimkolwiek przejawom agresji przeciwko interesom Federacji Rosyjskiej na akwenach morskich;
- zapewnienia ochrony granicy państwowej Federacji Rosyjskiej, zwłaszcza w środowisku podwodnym;
- zapewnienia możliwości prowadzenia działalności ekonomicznej [żegluga i wymiana handlowa drogą morską, eksploatacja zasobów morza] oraz innych rodzajów działalności morskiej Federacji Rosyjskiej;
- prowadzenia badań hydrologicznych i oceanograficznych oraz prac kartograficznych, wykorzystywanych na potrzeby eksploatacji morza i bezpieczeństwa żegluga oraz prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych (Voenno-strategičeskoe interesy Rossii).

Zakres tych zadań oraz polityczna decyzja poszukiwania innych niż europejski i chiński rynków zbytu⁴ poszerzyła zakres terytorialny inwestycji prowadzonych w ramach polityki morskiej. Status równorzędnych programów inwestycyjnych w stosunku

⁴ Wizja pozyskania tzw. nowych partnerów energetycznych i wykorzystania złóż wśródowej i wschodniej Syberii została między innymi zmaterializowana przez podjęcie szeregu inwestycji w system transportowy z wykorzystaniem połączeń Bajkał–Amur i Kolei Transsy-

do rozbudowy systemów przesyłowych i połączeń morskich z portami Morza Północnego i Bałtyckiego uzyskały inwestycje umożliwiające prowadzenie transportu morskiego z portów syberyjskich i Dalekiego Wschodu do państw zlewiska środkowego Pacyfiku (od Tajwanu do Indonezji).

Tabela 3

Przedsięwzięcia planistyczne w zakresie rozwoju infrastruktury portów morskich Federacji Rosyjskiej w latach 2017–2024

Basen oceaniczno-morski	Ilość portów objętych inwestycjami	Najistotniejsze przedsięwzięcia	Sumaryczne zdolności przeładunkowe (w mln. ton)	Planowany termin realizacji
Północno-Zachodni (Bałtycki)	6	Poprawa zdolności przeładunkowych	53,8	2019–2024
		Budowa morskiego rejonu przeładunkowego towarów oraz pasażerskiego w miejscowości Pionierskij w Obwodzie Kaliningradzkim	3 i 250 tys. pasażerów	2017–2019
Arktyczny (Dalekiej Północy)	6	Poprawa zdolności przeładunkowych;	64,7	2018–2024
		Rozbudowa Murmańskiego Węzła Transportowego, w tym budowa terminala węglowego „Ławna”	18	2018–2022
		Rozbudowa morskiego portu Dikson, w tym terminalu węglowego Czajka oraz rejonu Pajachskiego i Północno-Pajachskiego (terminal naftowy „Tanałau”)	10	2019–2021
Wołgo-Kaspijski (Kaspijski) oraz Azowsko-Czarnomorski	9	Poprawa zdolności przeładunkowych	1 (Kaspijski)	2019–2024
		Poprawa zdolności przeładunkowych	103,9 (Czarnomorski)	
		Budowa terminala przeładunku ładunków sypkich <i>Tamań</i>		2019–2024 2019–2024
Daleko-wschodni	13	Poprawa zdolności przeładunkowych	130,7	2019–2024
		Budowa terminala węglowego w Zatoce Mućkje (Kraj Chabarowski)	24	2015–2022
		Rozwój węzła transportowego „Wschodni – Nachodka”	31	2019–2024
Sumarycznie	34		354,1	

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenie Pravitelstva Rossijskoj Federacji, op cit. s. 9–12.

beryskiej oraz inwestycji poprawiających regionalne systemy transportowe wschodniej Syberii, północnej części Federacji, Dalekiego Wschodu, Północnego Kaukazu, Krymu i Obwodu Kaliningradzkiego.

W doktrynie morskiej z 2015 roku pojawiły się definicje poszczególnych akwenów „o szczególnym statusie i strategicznym znaczeniu”⁵, wprowadzające kolejny podział:

- Ocean Arktyczny z Morzem Barentsa, Morze Czarne łącznie ze wschodnią częścią Morza Śródziemnego, Morze Kaspijskie i północny Pacyfik zostały uznane za „akweny o strategicznym znaczeniu”,
- środkowy Pacyfik, Ocean Indyjski wraz z morzami Arabskim i Czerwonym, morza Norweskie, Północne i Bałtyckie zakwalifikowano jako „akweny o szczególnym statusie”.

Podział ten uznać należy na mający jedynie znaczenie polityczno-propagandowe, gdyż omawiane w tym dokumencie i podjęte formy aktywności zakładają siłowe wymuszanie swobody prowadzenia przez państwo rosyjskie działań gospodarczych (Ukaz Prezidenta Rosyjskiej Federacji ot 31 dekabrà 2015 goda). Obejmują one działania mające na celu kontrolę szlaków morskiej wymiany towarowej oraz – w razie zastosowania przez inne państwo blokady morskiej – siłowe udroźnienie żeglugowe strategicznych cieśnin (Ukaz Prezidenta RF ot 13 maâ 2017 g., N 208). Realizacja tej koncepcji wymaga możliwości prowadzenia militarnej aktywności morskiej na akwenach globalnych, co oznacza konieczność posiadania baz morskich na oddalonych akwenach oraz wojennej floty ekspedycyjnej. Ograniczenia te wynikały z realnych ocen możliwości operacyjnych rosyjskiej floty wojennej. Świadomość ta sprawiała, że w rosyjskiej polityce morskiej priorytetem pozostała kwestia utrzymania kontroli nad akwenami północnymi (Ocean Arktyczny i akweny przyległe i Bałtyk) oraz Morzem Czarnym z północno-wschodnią częścią Morza Śródziemnego. Zostały one uznane za alternatywną trasę prowadzenia wymiany towarowej, a za cel prowadzonej polityki uznano usankcjonowanie prawa do swobodnego układania systemów przesyłowych i budowy sztucznych instalacji, prowadzenie badań geologicznych (głównie w celu rozpoznawania zasobów nieożywionych, chociaż oficjalnie mówi się, że badania naukowe mają na celu analizę zmian klimatycznych oraz bezpieczeństwa żeglugi) oraz ewentualną zmianę stref podziału akwenów morskich (Morskaâ doktrina Rosyjskiej Federacji, s. 2–10; Mickiewicz, 2014, s. 92–96, 136–139). Równie istotnym celem politycznym jest budowa tzw. strefy antydostępowej na tych akwenach, których zasięg uzależniony jest od posiadanych przez przeciwnika środków oddziaływania militarnego. Natomiast aktywność na oceanach Indyjskim i Spokojnym (Pacyfiku) miano prowadzić w kooperacji z Chinami lub pozyskanymi partnerami. W praktyce została ona sprowadzona do

⁵ Akweny „o szczególnym statusie” i „strategicznym znaczeniu” – w pewnym uproszczeniu pojęcia te są uszczegółowieniem standardowej nazwy „akwen o żywotnym znaczeniu” bądź „akwen o strategicznym znaczeniu”. Natomiast „akwen o szczególnym statusie” to pojęcie pośrednie pomiędzy „akwenem o żywotnym znaczeniu” i „akwenem morskiego zainteresowania”. Jest to obszar ulokowania interesów morskich, na którym konieczne jest prowadzenie polityki egzekwowania swoich uprawnień, niekiedy w oparciu o własną interpretację prawa morza.

gamy przedsięwzięć zwiększających możliwości transportowe o rozwiązania zapewniające bezpieczne przewozy. Są to głównie przedsięwzięcia zmierzające do stworzenia określonego reżimu prawnego na akwenach morskich oraz zwalczanie przestępczości kryminalnej na morzu, zwłaszcza przemyt, akty piractwa i terroryzmu morskiego, co jest wykorzystywane także do sankcjonowania obecności sił morskich w wybranych akwenach (Morska doktryna Rosijskiej Federacji Utwierdzona Ukazom Prezydenta Rosijskiej Federacji, s. 16–17).

Czynniki determinujące zmiany w doktrynie morskiej w 2022 roku

Zmiana sytuacji geopolitycznej, jaka nastąpiła w konsekwencji reakcji USA i państw europejskich na rosyjską agresję wobec Ukrainy, doprowadziła do redefinicji polityki morskiej tego państwa. Jednakże równie istotny wpływ odegrały wydarzenia z lat 2018–2022. Za najistotniejsze uznać należy powolne osłabianie się rosyjsko-chińskiego sojuszu morskiego oraz ograniczenie morskich zdolności transportowych, jakie wystąpiło po zakończeniu globalnego oddziaływania pandemii COVID-19. W odniesieniu do stosunków Rosja–ChRL decydujące znaczenie na kształt polityki morskiej Federacji ma podjęta po roku 2018 decyzja o samodzielnej budowie pozycji globalnego mocarstwa morskiego przez Pekin. Jej pierwszym efektem było nieformalne zerwanie kompromisu dotyczącego określenia akwenów stanowiących obszar dominacji jednego z partnerów. Przyjęto zasadę, że na tych akwenach druga strona będzie prowadzić działalność morską w formule nienaruszającej interesów partnera lub wspierającej jego działania oraz będzie zobligowana do prowadzenia wspólnych przedsięwzięć z zakresu ochrony wolności żeglugi. W układzie tym Rosja utrzymała monopol na północnych akwenach globu od Atlantyku przez Ocean Arktyczny do mórz Beringa i Ochockiego oraz na Morzu Śródziemnym. Chińczycy zaakceptowali także rosyjskie działania mające na celu ograniczenie amerykańskiej dominacji na akwenach w postaci budowy baz morskich w strategicznych regionach Atlantyku (bazy w Nikaragui, Wenezueli i Kubie) oraz – co ma o wiele większe znaczenie polityczno-ekonomiczne – na Pacyfiku, Oceanie Indyjskim i Morzu Śródziemnym (Libia oraz w miarę możliwości Cypr, Wietnam, Singapur, Seszele). Jednakże próby uniemożliwienia prowadzenia przez chińską flotę handlową samodzielnej żeglugi przez akweny arktyczne, a zwłaszcza zachodni odcinek Północnej Drogi Morskiej, sprowokowały chińską reakcję na Oceanie Indyjskim. Jest to w praktyce zarzucenie kooperacji z Rosją i sukcesywna rozbudowa możliwości kontroli morza na akwenie tzw. Zachodniego Oceanu Indyjskiego oraz poszerzanie kooperacji z Republiką Południowej Afryki i Brazylią w kwestii kontroli południowej części Indo-Pacyfiku oraz Atlantyku. Konsekwencją tych działań jest marginalizacja pozycji Rosji jako akceptowanego przez regionalnych graczy globalnego mocarstwa morskiego i stworzenie sytuacji, w której wykorzystywane przez to państwo trasy przewozowe do nowych odbiorców będą kontrolowane przez innych graczy morskich (Mickiewicz, 2020a).

W odniesieniu do drugiego czynnika wskazać należy na znaczny, szacowany na ok. 30% spadek możliwości transportowych światowej floty handlowej w stosunku do istniejącego zapotrzebowania. Rosyjskie firmy zaangażowane w prowadzenie wymiany towarowej drogą morską korzystały i korzystają z zewnętrznej floty krotejowej, co odbiło się negatywnie na możliwości jej prowadzenia.

Wskazując na powyższe uwarunkowania, za zasadniczy czynnik determinujący potrzebę modyfikacji doktryny morskiej uznać należy nieprzewidywane konsekwencje agresji wobec Ukrainy. Rezygnując z próby wskazania racjonalnych przesłanek dokonania tej agresji, należy podkreślić, że umożliwiła ona zablokowanie możliwości budowy alternatywnych szlaków przesyłu kaspijskich surowców energetycznych oraz uzyskanie możliwości kontroli procesów gospodarczych w regionie kaspijsko-czarnomorskim. Jednakże równocześnie ograniczyła możliwość rozbudowy sieci połączeń morsko-rzecznych oraz budowę systemów połączeń multimodalnych Morze Kaspijskie–Morze Śródziemne. Miały one stworzyć państwom kaspijskim prowadzenie międzykontynentalnej wymiany towarowej, ale kontrolowanej przez Rosję (Ukaz Prezydenta RF ot 13 maâ 2017 g., N 208, s. 17–27). Równocześnie sankcje nakładane przez państwa europejskie i ich rezygnacja z zakupu nośników energii określiły na nowo znaczenie europejskich systemów transportowych, zwłaszcza bałtyckiego. W zasadzie Morze Bałtyckie przestaje być główną trasą eksportu gazu i alternatywnym wobec lądowych systemów przewozowych szlakiem wymiany towarowej w układzie euroazjatyckim i międzykontynentalnym (Ukaz Prezydenta RF ot 13 maâ 2017 g., N 208, s. 10–13). Konkludując, przeobrażenia sytuacji geopolitycznej, jakie są konsekwencją reakcji społeczności międzynarodowej na działania podjęte wobec Ukrainy oraz zarzucenia przez Chiny kooperacji morskiej z Rosją, jest ograniczenie możliwości osiągnięcia celów określonych w 2015 roku dla poszczególnych Kierunków Regionalnych Narodowej Polityki Morskiej Federacji Rosyjskiej. W zasadzie za możliwe do osiągnięcia uznać należy cele dla kierunków Arktycznego i – częściowo – Kaspijskiego, jednakże z ograniczeniem procesu rozwoju proeksportowych sektorów rosyjskiej gospodarki. Realnym jest osiągnięcie założonych w 2015 roku celów dotyczących prowadzenia prac badawczych pozwalających na oszacowanie i ocenę możliwości podjęcia wydobycia surowców energetycznych i eksploatacji zasobów ożywionych na akwenach wokółarktycznych (Ukaz Prezydenta Rosyjskiej Federacji ot 30.12.2014 g.; Morskaâ doktryna Rosyjskiej Federacji Utverżdena Ukazom Prezydenta Rosyjskiej Federacji, s. 49–56). Znaczna część tych przedsięwzięć była jednakże prowadzona w ramach Układu Arktycznego, zwłaszcza w kooperacji z Norwegią i przy wykorzystaniu technologii i sprzętu będącego w posiadaniu firm tego państwa.

Ocena adekwatności zapisów doktryny morskiej z 31 lipca 2022 roku do istniejącej sytuacji geopolitycznej

Ogłoszona 31 lipca 2022 roku jako obowiązujący dokument doktryna morska nie została sformułowana jako dokument horyzontalny, o jednoznacznie określonym okresie obowiązywania. Jest to rozwiązanie odbiegające od dotychczasowych odnoszących się do konstrukcji⁶ programów polityczno-gospodarczych stosowanych w Rosji i nadaje jej cechy dokumentu ogólnego, wskazującego na długofalowe cele, a nie wykonawczego. Za jej najistotniejsze zapisy uznać należy:

- określenie obszaru ulokowania interesów morskich Federacji Rosyjskiej na akwenach oceanicznych wraz z przynależnymi do nich morzami oraz Morzu Kaspijskim,
- podtrzymanie zapisanych w dokumencie z 2015 roku celów aktywności morskiej odnoszących się do eksploatacji morza otwartego i kontroli strefy EEZ oraz zasad wyznaczania granic szelfu kontynentalnego,
- prowadzenie zrównoważonej eksploatacji zasobów i podkreślenie konieczności budowy multilateralnego systemu kontroli morza oraz stosowanie zasad zrównoważonej eksploatacji zasobów i ochrony środowiska morskiego, co uznać należy za ofertę kierowaną do innych graczy morskich i podjęcia wspólnych działań w tym zakresie,
- wydzielenie akwenów „ważnych” i „kluczowych” ze szczególnym podkreśleniem gospodarczego, politycznego oraz militarnego znaczenia Arktyki (Ukaz Prezidenta RF ot 31 iûlâ 2022 g. N 512, s. 9)⁷.

Jako równie istotny zapis traktować się powinno deklarowaną redefinicję pierwszoplanowego celu polityki morskiej, za jaką w dokumencie tym uznano „zapewnienie bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej i jej zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, w tym rozbudowę bazy produkcyjnej i tworzenie nowych miejsc pracy” (Ukaz Prezidenta RF ot 31 iûlâ 2022 g. N 512, s. 27)⁸. Niestety cel ten nie jest w pełni wyeksponowany w określonych w dalszej części dokumentu celach operacyjnych, które poza ogólnikami (cele 1–7) wskazują jedynie na konieczność wzmocnienia potencjału bojowego floty wojennej ze szczególnym uwzględnieniem jej funkcji obronnej i ochronnej, zwiększenie konkurencyjności rosyjskiej floty handlowej, ale pojawia się on w kontekście Północnej Drogi Morskiej oraz enigmatycznego sformułowania o rozwoju

⁶ W okresie sprawowania władzy przez zwolenników Władimira Putina zasadą jest nadanie strategiom gospodarczym cechy strategii sektorowej o wymiarze horyzontalnym, obowiązującym minimum dekadę. Jedyne odstępstwo to doktryna morska z 2001 roku. Jak zaprezentowano w treści artykułu, miała ona charakter dokumentu politycznego z cechami strategii gospodarczej.

⁷ Jest to oferta kierowana głównie do państw Indo-Pacyfiku, najprawdopodobniej mająca być alternatywą dla działań Francji oraz unijnej koncepcji Blue Growth.

⁸ Tłumaczenie autora.

społecznym w pasie wybrzeża (Ukaz Prezidenta RF ot 31 iúlâ 2022 g. N 512, s. 28). Symptomatyczny jest brak jakiegokolwiek odniesienia do specyfiki wymiany towarowej prowadzonej drogą morską, roli portów morskich, jak i miejsca przeładunku strategicznych towarów eksportowych, czyli gazu, kondensatu gazowego ropy i wyrobów olejowych itp. Innymi słowy doktryna morska została wyalienowana z procesów gospodarczych, co dowodzi, że władze rosyjskie nie mają pomysłu na modyfikacje koncepcji eksportowych. Jedyna propozycja poprawy zdolności przewozowych to zapowiedź rozbudowy narodowej floty handlowej i poprawa jej atrakcyjności jako floty kroszejowej. Podobna uwaga dotyczy portów, które mają tworzyć konkurencyjne huby przeładunkowe lub centra logistyczne, ale brak jakiegokolwiek odniesienia do globalnych szlaków transportowych, dla których mają one wypełniać tę rolę, z jakimi zespołami portowymi będą konkurować i jaki segment przewozów morskich zamierzają zdominować. W dodatku koszt przyjętych w 2019 programów federalnych: Porty morskie Rosji oraz Północna Droga Morska to 927 060 973 mln rubli, z czego aż 30% pochodzić miało ze środków pozabudżetowych (Rasporâżenie Pravitelstva Rossijskoj Federacii, p. 5, s. 24–26). W praktyce miały to być koszty ponoszone przez firmy sektora paliwowo-energetycznego i docelowo wykorzystujące budowane terminale przeładunkowe. Natomiast za w miarę kompleksowo przedstawiony obszar rosyjskiej aktywności morskiej na najbliższe lata uznać należy plan prowadzenia badań naukowych. Został on skoncentrowany na pracach geologicznych i hydrologicznych mających na celu oszacowanie złóż, ocenie możliwości żeglugowych w kontekście procesu globalnego ocieplenia klimatu oraz potencjalnej rozbudowy podmorskich systemów transportowych. Tylko że w praktyce dotyczy to Oceanu Arktycznego i Morza Kaspijskiego.

Zasadniczą dla oceny racjonalności zapisów doktryny morskiej z 31 lipca 2022 roku jest ocena celów przyjętych dla Kierunków polityki morskiej. Ich podział geograficzny nie został zmodyfikowany, ale zmieniła się ich ranga. Niezmienne pierwszoplanową rolę w rosyjskiej polityce odgrywa Arktyka, ale wzrosło znaczenie kierunków pacyficznego i oceanu indyjskiego kosztem kierunku atlantyckiego. Świadczy o tym między innymi układ rozdziału sytuujący kolejność poszczególnych kierunków w stosunku do jego poprzedniczek.

Tabela 4

Modyfikacja celów działalności morskiej na akwenach Kierunków Regionalnych Narodowej Polityki Morskiej w świetle doktryny z 31.07.2022 roku

Kierunek Arktyczny

Zakres przedmiotowy celów określonych dla tego kierunku nie uległ istotnej zmianie. Zasadniczą modyfikacją jest podkreślenie surowcowego znaczenia akwenu i nadinterpretacja roli Północnej Drogi Morskiej w globalnym systemie transportowym. Wyeksponowano również fakt postępującej rywalizacji na tym akwenie, co służyć ma głównie uzasadnieniu rozbudowy potencjału militarnego. Wyznaczone cele operacyjne mają – w stosunku do zapisów doktryny z 2015 roku – zarówno charakter ogólnikowy, jak i mający ukazać bezkompromisowe podejście do prób ingerowania w rosyjskie interesy arktyczne. Jest to szczególnie widoczne w kwestii podejścia do prowadzenia eksploracji akwenów Oceanu Arktycznego i kontroli żeglugi oraz zapewniania jej bezpieczeństwa w kontekście nawigacyjnym i środowiskowym (ochrony środowiska morskiego) na trasie przebiegu Północnej Drogi Morskiej oraz wodach pod rosyjską jurysdykcją prawną (Morska doktryna Rosijskiej Federacji Utwierdzona Ukazem Prezydenta Rosijskiej Federacji, s. 50).

Kierunek Pacyficzny

Najistotniejszą modyfikacją jest wskazanie tego kierunku jako drugiego pod względem znaczenia gospodarczo-politycznego dla rosyjskiej polityki. Za najistotniejszy cel operacyjny uznać należy jako niezbędne poddanie obszarów rosyjskiego Dalekiego Wschodu głębokiej transformacji gospodarczej. Jednakże miała być ona efektem modernizacji sektora paliwowo-energetycznego i wynikającej z tego poprawy zdolności eksportowych z wykorzystaniem portów. Ograniczone możliwości realizacji projektów energetycznych w praktyce ograniczają możliwość osiągnięcia tego celu. Ta sama uwaga dotyczy rozwoju dalekowschodniego kompleksu stoczniowego, mającego się koncentrować na budowie jednostek specjalnych. Równie problematyczne wydaje się osiągnięcie celów będących kontynuacją procesów zakładanych w dokumencie z 2015 roku, zwłaszcza mających na celu stałą obecność rosyjskiej floty wojennej na akwenach Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego i jej angażowanie się w proces zapewniania bezpieczeństwa transportu na tych akwenach, zwłaszcza że w dobie azjatyckiej ofensywy USA możliwym jest rezygnacja potencjalnych partnerów, szczególnie Wietnamu z udziału w projekcie udostępniania rosyjskiej flocie portów na bazy logistyczne dla jej okrętów. Natomiast za możliwe do osiągnięcia uznać należy podjęcie prac badawczych nad zasobami północnego Pacyfiku, zwłaszcza morzach Japońskim, Ochockim i Beringa

Kierunek Atlantycki

Ocean Atlantycki Największemu przeobrażeniu uległy cele przyjęte dla kierunku atlantyckiego. Zasadnicza zmiana to odejście od narracji zakładającej budowę adekwatnej do potencjału USA potęgi wojskowej i zastąpienie jej ofertą kooperacji regionalnej. Nie wskazano jednak potencjalnych partnerów, co wynika z faktu, iż takowych w zlewisku północnego Atlantyku Rosja nie posiada. Wiodący w doktrynie z roku 2015 cel w postaci trwałej obecności militarnej na tym akwenie zastąpiono całą gamą przedsięwzięć o charakterze gospodarczym (prowadzenie prac badawczych pozwalających na eksplorację i perspektywiczną eksploatację złóż z tego akwenu) oraz mającym umożliwić zwiększenie przewozów morskich, jednak bez wskazania, jakie rosyjskie porty będą tworzyć łańcuch komunikacyjny.

Morze Śródziemne	<p>Treść przyjętych celów operacyjnych świadczy o mało prawdopodobnym uzyskaniu głównego celu doktryny z 2015 roku, jakim było uzyskanie możliwości stałego bazowania floty wojennej na w portach środkowej części tego akwenu. Zasadniczą zmianą w obowiązującym dokumencie jest – podobnie jak w odniesieniu do północnego Atlantyku – rezygnacja z obecności morskiej na całym akwenu i rywalizacja z flotą USA. Cele zostały skoncentrowane na wschodniej i fragmentie południowej części tego akwenu (do wybrzeży Tunezji i Libii) oraz Morzu Czerwonym. W praktyce cele operacyjne skoncentrowano na utrzymaniu pozycji w Syrii oraz kontynuowaniu polityki stwarzającej regularne połączenia morskie z portów czarnomorskich do śródziemnomorskich. Jednakże weryfikacja celów przyjętych dla Kierunku Czarnomorskiego wskazuje, że są to raczej połączenia promowe, a nie regularne linie wymiany handlowej. Nowym wskazanym w dokumencie obszarem włączonym do tego kierunku jest Morze Czerwone, na którym celem oddziaływania jest nawiązanie partnerskich relacji z państwami regionu. W praktyce jest to próba uzyskania aprobaty Arabii Saudyjskiej dla prowadzenia działań operacyjnych rosyjskiej floty na tym akwenu, co nie leży w interesie tego państwa.</p>
Morze Bałtyckie	<p>Zarzucenie wdrażanej koncepcji rozwoju potencjału przeładunkowego węglowodorów na rzecz przebudowy portów w morsko-ładowe centra logistyczne, uruchomienie stałego połączenia promowego z Obwodem Kaliningradzkim oraz budowa bazy rybołówstwa morskiego i marinokultur rybnych. Zakres tych celów świadczy jednoznacznie o próbie zniwelowania konsekwencji sankcji i przewidywanego spadku „energetycznej” wymiany towarowej z państwami UE (eksport wyrobów olejowych i gazu oraz import elementów infrastruktury technicznej dla przemysłu paliwowo-energetycznego).</p> <p>Rozwój potencjału militarnego i swoisty gest w celu odbudowy kooperacji w ramach RPMB – zaangażowanie się w monitorowanie stanu zatopienia amunicji na tym akwenu.</p>
Morze Czarne i Azowskie	<p>Celem jest „wzmocnienie geopolitycznej pozycji w regionie”, co należy także postrzegać w kontekście konfliktu ukraińskiego oraz polityki sankcjonowania obecności polityczno-gospodarczej Chin i Turcji. W zasadzie całość działań ekonomicznych to niwelowanie negatywnych konsekwencji agresji na Ukrainę w postaci rozbudowy systemu transportu morsko-rzeczno, budowy potencjału pozwalającego na wymuszenie stosowania zapisów prawa morza w odniesieniu do żeglugi oraz poprawa samowystarczalności gospodarczej i obronnej Półwyspu Krymskiego (rozbudowa i poszerzenie możliwości produkcyjnych stoczni). Wskazano także na rolę tranzytową regionu, prowadzenie prac geologicznych skoncentrowanych na poszukiwaniu złóż węglowodorów oraz możliwość budowy rurociągów podmorskich pozwalających na eksport gazu. Tak jak w przypadku Bałtyku i Pacyfiku, nie wskazano potencjalnych odbiorców dostaw oraz użytkowników czarnomorskich tras przewozowych, pomijając całkowicie kwestię budowy kanału Szybkiego i istniejącej trasy żeglugowej przez Bosfor i Dardanele. Istotnym elementem planów wzmocnienia pozycji Rosji w regionie jest koncepcja rozwoju potencjału militarnego nie tylko na Półwyspie Krymskim, ale także w Kranie Krasnodarskim. Uznać ją należy za realne zwiększenie potencjału militarnego i poprawę jego odporności na działania blokadowe wobec Krymu.</p>

Kierunek Kaspijski

Jest to jedyny kierunek, w którym zaplanowana jest kontynuacja prowadzonych wcześniej przedsięwzięć (eksploatacja złóż i prace geologiczne w celu określenia nowych zasobów oraz rozwój potencjału militarnego). Nowymi celami operacyjnymi są natomiast plan poszerzenia zakresu kooperacji z państwami regionu oraz modernizacja morskich elementów systemu transportowego. Oferta współpracy odnosi się głównie do sfery gospodarczej, bezpieczeństwa oraz prac geologicznych dna Morza Kaspijskiego, ale prowadzonych w celach ochrony środowiska morskiego. Przyjęte cele uznaje się za racjonalne i możliwe do osiągnięcia.

Oceanu Indyjskiego

Za zasadniczy cel operacyjny uznano poszerzenie zakresu kooperacji z państwami regionu (poza Indiami ofertę skierowano do Iranu, Iraku i Arabii Saudyjskiej), ale bez zmiany celu głównego, jakim jest współkreowanie działań na rzecz ochrony żeglugi oraz poszerzenie zakresu kooperacji gospodarczej. Przyjęte cele operacyjne to uzyskanie możliwości działania floty wojennej, czyli możliwości bazowania na akwenach Morza Czerwonego, Zatoki Perskiej i samego Oceanu Indyjskiego. Naruszają one jednak interesy państw regionu, zwłaszcza Arabii Saudyjskiej i ZEA oraz Chin. Podkreślić także należy uznanie za cel operacyjny prowadzenie działań naukowych w celu wzmocnienia pozycji Federacji w regionie, jak i ochrony ich interesów, co należy odczytywać jako próbę powielenia działań chińskich w postaci badań hydrologicznych pozwalających na wytyczenie tras żeglugowych omijających Zatokę Bengalską oraz wykorzystania okrętów podwodnych z napędem jądrowym do patrolowania akwenów Oceanu Indyjskiego. Jest to cel możliwy do osiągnięcia pod względem operacyjnym, ale jego konsekwencje polityczno-gospodarcze mogą być negatywne. Prowadzi on bowiem nie tylko do reakcji Indonezji, Australii czy USA, ale także Indii oraz Chin.

Kierunek Antarktyczny

Cele operacyjne dla tego kierunku w praktyce odzwierciedlają zapisy Federalnego Programu Ochrony Interesów Federacji Rosyjskiej na Antarktydzie do 2030 r. oraz Programu Rozwój kompleksowych badań Antarktyki w latach 2014–2030. Zostały oparte na obowiązującym założeniu, iż rosyjska aktywność będzie skoncentrowana na egzekwowaniu jego zapisów oraz prowadzeniu badań klimatycznych, geologicznych i geofizycznych, zwłaszcza w odniesieniu do oszacowania złóż oraz rozwoju systemu GLONASS. W dokumencie brak jakiegokolwiek odniesienia do działalności morskiej na Oceanie Południowym, w tym zwłaszcza ochrony zasobów ożywionych i ograniczenia ich rabunkowej eksploatacji, co wynika z obawy o naruszenie relacji z ChRL.

Źródło: Ukaz Prezidenta RF ot 13 maâ 2017 g., N 208, s. 50–63.

Pełna ocena treści doktryny w kontekście adekwatności przyjętych celów oraz możliwości ich osiągnięcia wymaga usytuowania tego dokumentu nie tylko w rzeczywistości politycznej, ale także w całości kształcie założeń strategii polityczno-gospodarczej Rosji, jak i celów prowadzonej polityki morskiej wyznaczonych przez jej poprzedniczkę. Jak wykazano powyżej, jest ona w niektórych obszarach przedmiotowych i geograficznych logiczną kontynuacją celów przyjętych w poprzednich dokumentach. Jednakże w niewielkim stopniu w procesie jej tworzenia uwzględniono stopień osiągnięcia celów operacyjnych dla doktryny z 2015 roku. Jest to więc dokument zakładający kontynuację działań zapoczątkowanych w roku 2015, ale bez oceny stopnia osiągnięcia założonych wcześniej celów. Z jej treści wynika także, że a priori założono,

iż „operacja specjalna” wobec Ukrainy zakończy się sukcesem polityczno-militarnym, oraz że uda się w stosunkowo krótkim czasie usankcjonować nową grupę odbiorców rosyjskich nośników energii usytuowanych w zlewiskach Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego. Uwzględniając natomiast poziom realizacji planów modernizacji sektorów paliwowo-energetycznego oraz transportowego, w tym zwłaszcza stanu inwestycji w terminale przeładunkowe Syberii i Dalekiego Wschodu, część założonych celów o charakterze gospodarczym nie jest możliwa do osiągnięcia do końca okresu obowiązywania strategii wiodącej dla tego dokumentu, czyli Strategii Bezpieczeństwa Ekonomicznego do roku 2030, nawet przy założeniu, iż okres jej realizacji oraz opracowanych dla niej strategii sektorowych zostanie przedłużony do roku 2035⁹. W dodatku część inwestycji jest ściśle powiązana z procesami uzyskiwania możliwości eksportu przetworzonych nośników energii i paliw, zmniejszenia energochłonności rodzimej gospodarki oraz rozbudowy systemów transportowych. Występujące i wzmacniane w wyniku nałożonych sankcji opóźnienia w realizacji tych projektów uznać należy jako główny powód rezygnacji z nadania doktrynie morskiej z 31 lipca 2022 roku charakteru strategii horyzontalnej. Brak terminu uzyskania przyjętych celów strategicznych dowodzi, że perspektywa ta wykracza poza rok 2035 i nadaje jej cechy dokumentu propagandowego. Logiczne podejście do konstrukcji tego dokumentu wymaga bowiem, by w sytuacji obowiązującego embarga i ekonomicznej konieczności natychmiastowej zmiany priorytetowych kierunków eksportu dokonać modyfikacji celów strategicznych dla polityki morskiej obowiązujących do końca 2035 roku. Zwłaszcza, że aktywność morską państwa została wpisana w plan radykalnej przebudowy rosyjskiej gospodarki w oparciu o dochody uzyskane z ich eksportu oraz transformacji energetycznej państwa. Rozwiązanie to można uznać za zasadne, gdyby jej zapisy koncentrowały się na dostosowaniu celów operacyjnych i strategicznych do zmiany sytuacji polityczno-militarnej po agresji na Ukrainę. W jej treści trudno natomiast odszukać jakichś radykalnych zmian w stosunku do mórz Bałtyckiego, Czarnego, Kaspijskiego czy wschodniej części Morza Śródziemnego, poza uznaniem, że:

- akweny te nie będą odgrywały istotnej roli transportowej (Bałtyk),
- koniecznością jest geograficzne ograniczenie aktywności floty wojennej (wschodnia część Morza Śródziemnego, a nie cały jego akwen),
- niezbędne jest zastosowanie transportu morsko-rzecznego jako alternatywy dla transportowego wykorzystania Morza Czarnego,
- możliwa jest znaczna kooperacja z państwami zlewiska Morza Kaspijskiego zarówno w kontekście gospodarczym, jak i transportowym.

Paradoksalnie dobrze to świadczy o rosyjskich analitykach, którzy dostrzegają ograniczone możliwości oddziaływania na globalnych akwenach, a braki te ukrywają

⁹ Takie założenie przyjęto w tym dokumencie oraz w strategii transportowej oraz doktrynie bezpieczeństwa energetycznego i strategii energetycznej.

przy wykorzystaniu toku narracji, która jest atrakcyjna dla odbiorcy niebędącego specjalistą w dziedzinie polityki morskiej i potencjału morskiego państw.

Podsumowanie

Doktrynę morską Federacji Rosyjskiej z 31 lipca 2022 roku uznać należy za klasyczny dokument opracowany przez rosyjskich analityków. Jest to profesjonalnie dokonane wskazanie celów, do jakich powinno dążyć państwo rosyjskie oraz ukazanie form aktywności i procesów pozwalających na ich osiągnięcie. Pominięto natomiast ocenę możliwości ich osiągnięcia przy uwzględnieniu posiadanego potencjału i prawdopodobnej reakcji innych graczy morskich. Dodatkowo, co negatywnie wyróżnia jej treść w stosunku do poprzedniej doktryny, tok narracji nadaje jej charakter koncepcji przygotowanej dla mocarstwa globalnego. Natomiast weryfikacja literalnie odczytanych zapisów dowodzi, że autorzy mają także poczucie ograniczonych możliwości osiągnięcia jej założeń. Przykładem takiego podejścia jest zakamuflowane odejście od rywalizacji na północnym Atlantyku oraz Antarktyce, które było traktowane priorytetowo w koncepcjach z lat 2015–2020. Szczególnie jest to widoczne w działaniach przewidywanych do realizacji na Antarktycznym Narodowym Kierunku Polityki Morskiej. Zgodnie z wcześniejszymi założeniami na kontynencie tym i wodach go okalających do roku 2030 (zgodnie z zapowiedzą z roku 2020) Rosja miał być liderem prac eksploracyjnych i badań naukowych. Oceniając poszczególne zapisy doktryny morskiej z 31 lipca 2022 roku, wskazać należy na trzy jej zasadnicze cechy:

- umiejętne uzasadnienie uznania Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego za akweny priorytetowe kosztem północnego Atlantyku wraz z morzami Bałtyckim i Śródziemnym przy równoczesnym wskazaniu USA za najważniejszego rywala politycznego,
- wyeksponowanie akwenów, które będą nie tyle kontrolowane, co bronione z wykorzystaniem instrumentarium militarnego,
- wskazanie na konieczność multilateralnego podejścia do kontroli sposobów eksploatacji morza otwartego z umiejętnym wyeksponowaniem kwestii związanych z układaniem rurociągów i kabli podmorskich.

W odniesieniu do pierwszej ze wskazanych kwestii podkreślić należy swoistą „ucieczkę” Rosji od konfrontacji z USA na akwenie atlantyckim. Wydaje się, że zasadniczą rolę w tej decyzji odegrało poczucie realnego osamotnienia (brak wsparcia Chin i ewentualnie Indii). Z tego względu zastosowano formułę nadania potencjalnie kryzysogennym akwenom pozycję „obszaru ważnego” a nie „kluczowego”, odnosząc je wyłącznie do mórz Azowskiego i Czarnego, wschodniej części Morza Śródziemnego oraz cieśnin czarnomorskich, bałtyckich i kurylskich. W dodatku taki sam status nadano głównym trasom żeglugowym, zwłaszcza biegnącym wzdłuż wybrzeży Azji i Afryki. Bazując na ocenie sytuacji na tych akwenach, uznano, że zaangażowanie w kwestie

kontroli żeglugi i badań hydrologicznych pozwoli na odbudowę zakresu kooperacji morskiej z Chinami oraz włączenie się w działania zmierzające do przejęcia kontroli mórz Arabskiego i Czerwonego przez Arabię Saudyjską i Zjednoczone Emiraty Arabskie. Założenie słuszne, ale wymagające uzyskania możliwości stałego bazowania, co może się dokonać wyłącznie przy chińskiej – nie do końca pewnej – akceptacji.

Kwestia druga to możliwość dominacji na wskazanych akwenach, zwłaszcza Arktyce, Morzu Ochockim i rosyjskiej części Morza Kaspijskiego („akweny kluczowe”). Jest to logiczna konsekwencja polityki przejmowania pełnej kontroli nad akwenami eksploatacji zasobów i prowadzenia żeglugi. Wymaga to znacznej rozbudowy portów przeładunkowych, jednostek morskich, transportowych i badawczych sił państwowych, zdolnych do prowadzenia prac hydrologicznych i geologicznych. Proces ten jest jednak zachwiany zarówno w wyniku braku zasobów finansowych (rozbudowa portów), jak i dostępu do technologii (budowa jednostek morskich). Ponadto negatywną konsekwencją rozbudowy potencjału militarnego wzdłuż granic rosyjskiej Arktyki oraz jednoznaczne określenie celu, jakim jest poszerzenie arktycznego szelfu kontynentalnego, powoduje adekwatną odpowiedź nie tylko Stanów Zjednoczonych. Politykę wzmacniania swojej pozycji w regionie i zdolności do kontroli akwenu podjęły już pozostałe państwa arktyczne, także prowadzące do tej pory stosunkowo wyważoną politykę – Norwegia i Dania, państwa odgrywające kluczową rolę dla funkcjonowania zachodniej części Północnej Drogi Morskiej (Archangielsk/Murmańsk–Rotterdam/Antwerpia). Natomiast za możliwy do osiągnięcia jawi się idea wynikająca z trzeciej ze wskazanych kwestii, czyli współkierowanie działaniami mającymi na celu egzekwowanie prawa morza. Jednakże rosyjski udział w tych przedsięwzięciach jest warunkowany możliwościami bazowania sił morskich oraz zawarciem określonych sojuszy. Za realną w tym obszarze uznać należy kooperację z pozostałymi państwami BRISC oraz krajami Afryki Wschodniej i Ameryki Południowej, częścią państw Indo-Pacyfiku (głównie Indonezją, Wietnamem i w mniejszym stopniu z Indiami) oraz wybranymi krajami arabskimi. Cele strategiczne potencjalnych sojuszników jednakże tylko w niewielkim stopniu dotyczą kontroli żeglugi eksploatacji morza otwartego w regionach ulokowania rosyjskich interesów. Obszarem ich zainteresowania pozostają południowe akweny Atlantyku i Pacyfiku oraz Ocean Indyjski. W dodatku nie wszystkie państwa, zwłaszcza Indonezja, są zainteresowane prowadzeniem najbardziej integrujących partnerów działań w postaci zwalczania aktów piractwa morskiego. Porównując natomiast treść jej zapisów z wcześniejszymi dokumentami, stwierdzić należy, że merytorycznie stanowi ona dokument pośredni pomiędzy Programem Celowym „Światowy Ocean” z 1997 roku a doktryną morską z 2001 roku. Obydwa te dokumenty zakładały powrót Rosji jako globalnego gracza morskiego w sposób ograniczony, uwzględniając potencjał morski państwa („Światowy Ocean”), a następnie modyfikując harmonogram podejmowanych przedsięwzięć po refleksji, jaką wyprowadzono z tragedii okrętu podwodnego „Kursk”. Podsumowując, uznać należy, że obecna doktryna morska zostanie zmieniona lub znacznie

zmodyfikowana na początku czwartej dekady XXI wieku (2030–2035), a jej nowy wariant przyjmie postać strategii sektorowej o wymiarze horyzontalnym (obowiązującej najprawdopodobniej do roku 2050, jak w pozostałych dokumentach strategicznych).

BIBLIOGRAFIA

Dokumenty

1. Morskaâ doktrina Rossijskoj Federacii na perëd do 2020 goda [Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 27 июля 2001 года].
2. Morskaâ doktrina Rosijskoj Federacii Utverždena Ukazom Prezidenta Rosijskoj Federacii [Морская доктрина Российской Федерации Утверждена Указом Президента Российской Федерации от июля 2015], http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_208427/
3. Prikaz ot 12 maâ 2005 goda, nomer 45, ob uyverždenii Tranportnoj strategii Rosijskoj Federacii na perëd do 2020 goda [Приказ от 12 мая 2005 года, № 45, Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года"]. <http://docs.cntd.ru/document/901938775>
4. Postanovlenie ot 10 avgusta 1998 goda nomer 919 O federalnoj celevoj programme "Mirovoj okean" (s izmeniniâmi na 18 dekabrà 2012 goda [Постановление от 10 августа 1998 года № 919 О федеральной целевой программе "Мировой океан" (с изменениями на 18 декабря 2012 года) (фактически утратило силу в связи с истечением срока действия), <http://docs.cntd.ru/document/901715030>
5. Rasporáženie Pravitelstva Rossijskoj Federacii ot 30 sentâbrâ 2018 goda Nomer 2102-r Ob uyverždenii Kompleksnogo plana modernizacii i rassirenâ infrastruktury na perëd do 2024 goda [Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года], <https://mintrans.gov.ru/documents/2/9742>
6. Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federacii ot 30.12.2014 g. O Vojennoj doktrine Rossijskoj Federacii [Указ Президента Российской Федерации от 30.12.2014 г. О Военной доктрине Российской Федерации (dostęp: 07.12.2021)]
7. Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federacii ot 17.01.1997 Nomer 11 O federalnoj celovoj programme „Mirovoj okean” [Указ Президента Российской Федерации от 17.01.1997 г. № 11 О федеральной целевой программе "Мировой океан"], <http://www.kremlin.ru/acts/bank/10480/print>.
8. Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federacii ot 31 dekabrà 2015 goda N 683 „ O Strategii nacjónalnoj bezopasnosti Rosijskoj Federacii [Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 года N 683 „О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации”, s. 3–5], <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/18iXkR8XLAtxeilX7JK3XXy6Y0AsHD5v.pdf> (dostęp: 12.07.2017).
9. Ukaz Prezidenta RF ot 13 maâ 2017 g., N 208, O strategii ekonomiçeskoj bezopasnosti Rossijskoj Federacii na perëd do 2030 goda çást I, str. 10, 12 [Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г., N 208, О стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, часть I, стр. 10, 12], <http://kremlin.ru/acts/банк/41921> (dostęp: 07.12.2019)
10. Ukaz Prezidenta RF ot 31 iúlâ 2022 g. N 512 „Ob uyverždenii Morskoj doktriny Rossijskoj Federacii [Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. N 512 "Об

- утверждении Морской доктрины Российской Федерации"], <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1557499/>
11. Ukaz Prezidenta RF ot 5 sentâbrâ 2022 goda N 611 „Ob Uyverždenii Konceptii gumanitarnoj polityki Rossijskoj Federacii za rubežom [Указ Президента РФ от 5 сентября 2022 г. N 611 "Об утверждении Концепции гуманитарной политики Российской Федерации за рубежом"]].
 12. Voенно-strategičeskoe interesy Rossii w Mirovom okeane [Военно-стратегические интересы России в Мировом океане], <http://docs.cntd.ru/document/901715030> (dostęp: 10.03.2017).

Literatura

1. Coates, D. (2000). *Models of Capitalism. Growth and Stagnation in the Modern Era*. Blackwell Publishers.
2. Judah, B. (2014). *Fragile Empire. How Russia Fell In and Out of Love with Vladimir Putin*. Yale University Press.
3. Konończuk, W. (red.) (2007). *Imperium Putina*. Fundacja Batorego.
4. Lewis W.W. (2004). *The Power of Productivity. Wealth, Poverty, and the Threat to Global Stability*. University of Chicago.
5. North, D.C. (2014). *Zrozumieć przemiany gospodarcze*. Tłum. J. Stawiński. Oficyna Wolters Kluwer Business.
6. Mickiewicz, P. (2016). Obszar Czarnomorski i Morze Śródziemne w polityce Rosji, *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego*, 10(1), 67–81.
7. Mickiewicz, P. (2018). Kierunki przeobrażeń rosyjskiej polityki energetycznej w świetle zapisów *Strategii bezpieczeństwa ekonomicznego Federacji Rosyjskiej do 2030 r.* i amerykańskiej koncepcji eksportu gazu skroplonego, *Sprawy Międzynarodowe*, 4, 143–161. <https://doi.org/10.35757/SM.2018.71.4.08>
8. Mickiewicz, P. (2020). Zrównoważony rozwój w polityce bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej. Koncepcje a praktyczna realizacja w XXI wieku. W: J. Wojnicki, J. Miecznikowska, Ł. Zamecki (red.), *Polska i Europa w perspektywie politologicznej*, vol. 2 (453–466). Wyd. Aspra.
9. Mickiewicz, P. (2022a). Anatomia rosyjskiego imperializmu ery Władymira Putina. *Przegląd Geopolityczny*, 40, 9–26.
10. Mickiewicz, P. (2022b). *Morska szachownica. Geopolityczne znaczenie akwenów morskich*. Wyd. FNCE.
11. Mickiewicz, P. (red.) (2014). *Rosyjska myśl strategiczna i potencjał militarny w XXI wieku*. PWN.
12. Mickiewicz, P., Zieliński, M., Żukowska, A. (2019). *Rosyjska wizja mocarstwa energetycznego w XXI wieku*. Wyd. Adam Marszałek.
13. Zarychta, S. (2016). Strategiczne znaczenie Morza Czarnego w kontekście bezpieczeństwa regionalnego i euroatlantyckiego, *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego*, 10(1), 54–66.
14. Zima, Ł. (2016). Polityka Federacji Rosyjskiej wobec krajów czarnomorskich, *Przegląd Geopolityczny*, 18, 113–124.