




Colloquium4(52)/2023  
ISSN 2081-3813, e-ISSN 2658-0365  
CC BY-NC-ND.4.0  
DOI: <http://doi.org/10.34813/35coll2023>

## NOWE PODEJŚCIE DO BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO PAŃSTWA WYNIKAJĄCE Z ZAPISÓW NOWEJ ROSYJSKIEJ DOKTRYNY MORSKIEJ

**A new approach to maritime security contained  
in the new Russian Maritime Doctrine**

Tomasz Szubrycht  
Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni  
e-mail: [t.szubrycht@amw.gdynia.pl](mailto:t.szubrycht@amw.gdynia.pl)  
ORCID  0000-0002-8355-5671

### Streszczenie

W 158. dniu agresji Rosji na Ukrainę Władimir Putin podpisał dekret *O zatwierdzeniu doktryny morskiej Federacji Rosyjskiej*. W artykule podjęto próbę wieloaspektowej oceny roli i znaczenia akwenów morskich dla Rosji, przeprowadzono analizę podobieństw i różnic w zapisach zawartych w ostatnich trzech rosyjskich doktrynach morskich, ze szczególnym uwzględnieniem analizy definicji kluczowych pojęć, wyzwań i zagrożeń morskich oraz rosyjskich interesów morskich. Ważnym aspektem zawartym w publikacji jest również przedstawienie klasyfikacji akwenów morskich według poglądów rosyjskich. Mimo iż analizowana doktryna wielokrotnie wskazuje na Rosję jako potęgę morską, w artykule podjęto próbę weryfikacji tego stwierdzenia. Przedstawiono również przykłady niekonsekwencji i sprzeczności zawartych w analizowanym dokumencie.

**Słowa kluczowe:** rosyjska doktryna morska, rosyjskie interesy morskie, rosyjska polityka morska, zagrożenia i wyzwania dla bezpieczeństwa morskiego Rosji.

### Abstract

During the Central Celebrations of the Navy Day in St. Petersburg on the 158th day of Russia's aggression against Ukraine, V. Putin signed the Naval Doctrine of the Russian Federation. The article attempts to analyze the role and importance of oceans and seas for Russia from the political, military and economic point of view. An analysis of similarities was carried out in the publication and differences in the provisions contained in the last three Russian Maritime Doctrines, with emphasis on the analysis of definitions, maritime challenges and threats, and Russian maritime interests. An important aspect is also the discussion of the classification of sea basins according to Russian views. Although in the analyzed doctrine there are statements that Russia is a naval power, the article attempts to verify this statement. Examples of inconsistencies and contradictions contained in the analyzed document were also presented.

**Keywords:** Russian maritime doctrine, Russian maritime interests, Russian maritime policy.

## Wprowadzenie

Analizowana *Doktryna morską* jest najnowszym rosyjskim dokumentem strategicznym, który uwzględnia kierunki i cele określone w nadrzędnych dokumentach strategicznych. Jej zapisy konkretyzują i rozwijają główne założenia rosyjskiej *Strategii bezpieczeństwa narodowego*, *Doktryny militarnej* oraz innych dokumentów planowania strategicznego, związanych z działalnością morską Federacji Rosyjskiej.

Każdy dokument strategiczny powinien być rozpatrywany w szerszym kontekście. W przypadku Rosji nie można w analizach pomijać aspektów o charakterze globalnym. Analizy zapisów takich dokumentów powinny uwzględniać również aspekty historyczne, politykę zagraniczną oraz aspiracje państwa. Współcześnie wyróżnić możemy trzy zasadnicze powody sprawiające, że akweny morskie systematycznie zyskują na znaczeniu. Jest to ich rola i znaczenie dla transportu morskiego, rybołówstwa i akwakultury oraz eksploatacji nie do końca rozpoznanych zasobów naturalnych zalegających na dnie lub pod dnem morskim. Wiele światowych potęg stara się zmaksymalizować korzyści, jakie stwarza położenie nadmorskie. Jest to szczególnie widoczne w systematycznym rozszerzaniu badań naukowych i działalności gospodarczej prowadzących do zwiększenia zasobów naturalnych pozyskiwanych ze światowego Wszechoceanu. Jednym z takich państw jest Federacja Rosyjska. Znaczenie akwenów morskich dla Rosji i innych państw w perspektywie długoterminowej będzie systematycznie rosło ze względu na wyczerpywanie się naturalnych zasobów lądowych i potrzebę uzupełniania bazy surowcowej umożliwiającej rozwój gospodarczy. Co więcej, w przypadku Rosji globalne zmiany klimatyczne otwierają nowe perspektywy dla rozwoju globalnych szlaków żeglugowych w Arktyce. Przedstawione powyżej powody sprawiają, że problematyka morska w rosyjskich elitach politycznych i gospodarczych systematycznie wzbudza coraz większe zainteresowanie i zyskuje na znaczeniu. W opracowywanych dokumentach strategicznych poświęca się tej problematyce coraz więcej uwagi. Ostatnim z takich dokumentów strategicznych jest najnowsza *Doktryna morską Federacji Rosyjskiej*.

Aż do lat 60. ubiegłego wieku Rosja nie była postrzegana jako państwo zorientowane na morze i aspirujące do uzyskania statusu globalnej potęgi morskiej. Kontynentalna orientacja rosyjskiej polityki odzwierciedla poglądy W. S. Tien-Szańskiego, który prezentował pogląd o wyższości potęgi lądowej nad potęgą morską. W jego poglądach odnaleźć można również tezę, że globalną dominację uzyska to państwo, które będzie panować jednocześnie nad trzema kluczowymi regionami obejmującymi Morze Śródziemne i Czarne (pierwszy region), Morze Południowochińskie, Wschodniochińskie i Japońskie (region drugi) oraz Morze Karaibskie i Zatokę Meksykańską (region trzeci).

Trzy zasadnicze powody sprawiły, że rosyjskie elity polityczne, militarne i gospodarcze od lat 60. większą uwagę zaczęły przywiązywać do problematyki morskiej.

Pierwszym były poglądy zaprezentowane przez amerykańskiego admirała Mahana<sup>1</sup>, który stwierdził, że nie można być globalną potęgą, nie będąc potęgą morską, oraz kryzys kubański. Za równie ważne można uznać rozważania N. J. Spykmana odnoszące się do Rimlandu<sup>2</sup>. Jego teoria miała istotny wpływ na amerykańską politykę w latach zimnej wojny, tym samym na politykę ZSRR, a rywalizacja mocarstwa lądowego (ZSRR) i morskiego (USA) stała się polem dla wielu analiz geostrategicznych w tym okresie.

W ZSRR poglądy Mahana wcielił w życie admirał Gorszkow<sup>3</sup>, inwestując w nuklearne siły podwodne. Ich rozbudowa sprawiła, że ZSRR zaczęto postrzegać nie tylko jako potęgę lądową, ale również jako potęgę morską.

Równie ważnym powodem było uświadomienie sobie, jak olbrzymie zasoby naturalne zalegają pod dnem mórz i oceanów, i to że ich eksploatacja pozwoli umocnić pozycję Rosji jako jednego z ważnych graczy na rynku eksportu surowców naturalnych (w szczególności ropy naftowej i gazu ziemnego). Rosja posiada znaczące bogactwa naturalne, a ich eksport stanowi bardzo istotną składową rosyjskiego budżetu. Największą część rosyjskiego eksportu (43%) stanowią: ropa naftowa, surowce ropopochodne i gaz ziemny<sup>4</sup>. Istotną rolę w eksporcie zajmują również rudy metali, kamienie szlachetne oraz drewno. Łącznie stanowią one 17,4% rosyjskiego eksportu. Sumaryczna wartość eksportu tych surowców w 2021 roku wyniosła 295,8 mld USD. Według danych Rosyjskiego Banku Centralnego całkowita wartość rosyjskiego eksportu w 2021 roku to 489,8 mld USD (Trading Economics, b.d.). Surowce pozyskiwane z akwenów morskich stanowią ważną część rosyjskiego eksportu.

### **Czy Rosja jest potęgą morską?**

Na wstępie podjętych analiz celowym wydaje się przedstawienie definicji potęgi morskiej. Otóż potęga morska to całokształt zdolności i możliwości państwa do egzekwowania swej woli wobec innych podmiotów zarówno na akwenach morskich, jak i w obszarze gospodarki morskiej dla maksymalizacji interesu państwa (Szubrycht, 2011, s. 80).

---

<sup>1</sup> Admirał Alfred Thayer Mahan (1840–1914) wybitny amerykański strateg morski, którego poglądy wywarły ogromny wpływ na koncepcje polityki zagranicznej wielu państw. Wykładowca Naval War College, autor książki *Wpływ potęgi morskiej na historię 1660–1783*.

<sup>2</sup> Rimland to pas obejmujący strefę wewnętrzną Europy i Azji (Heartland), oddzielający mocarstwa lądowe od morskich (zob. Blacksell, 2008, s. 128).

<sup>3</sup> Admirał Floty ZSRR Siergiej G. Gorszkow (1910–1988), dowódca marynarki wojennej w latach 1956–1985. W latach 60. rozbudował radzieckie siły morskie. Forsował program budowy atomowych okrętów podwodnych z raketami balistycznymi, które miały stanowić zasadniczy trzon sił marynarki wojennej. Autor książki *Potęga morska współczesnego państwa*.

<sup>4</sup> Według raportu rosyjskiego ministerstwa ds. zasobów naturalnych udokumentowane rezerwy ropy i gazu na terenie Rosji w ciągu 10 lat zmniejszyły się o 30% (zob. Marszałkowski, 2021).

Rosja jest państwem, którego terytorium rozciąga się na dwóch kontynentach, Europie i Azji. Takie położenie stwarza doskonałe warunki do rozwoju potencjału transportowego. Warto wspomnieć, że rozpad ZSRR nie spowodował utraty przez Rosję dostępu do żadnego akwenu morskiego. Rosję oblewa 12 mórz (Ocean Atlantycki – Morze Bałtyckie, Czarne i Azowskie; Ocean Spokojny – Morze Beringa, Ochockie i Japońskie; Ocean Arktyczny – Morze Barentsa, Białe, Karskie, Łaptiewów, Wschodniosyberyjskie i Czukockie) oraz Morze Kaspijskie. Podejmując problematykę analizy zapisów najnowszej *Doktryny morskiej Federacji Rosyjskiej*, celowe wydaje się przybliżenie wybranych danych odnoszących się do uwarunkowań geograficznych oraz szeroko pojmowanej gospodarki morskiej Rosji. Za kluczowe dane odnoszące się do uwarunkowań geograficznych należy uznać długość linii brzegowej Rosji, wynoszącą 37 700 km, oraz rosyjską Wyłączną Strefę Ekonomiczną o powierzchni 7 566 673 km<sup>2</sup>. Podejmując problematykę morską w odniesieniu do Rosji, należy odnieść się do danych statystycznych rosyjskiej gospodarki morskiej, a mianowicie wielkości floty handlowej, przemysłu stoczniowego, rybołówstwa, przeladunków w portach rosyjskich oraz wielkości surowców naturalnych pozyskiwanych przez górnictwo podwodne. Za punkt odniesienia przyjęto rok 2021 lub 2020, czyli lata, w których na analizowane dane nie miały wpływu sankcje nałożone na Rosję, będące konsekwencją agresji na Ukrainę.

Statystyka odnosząca się do morskiej floty handlowej rozpatrywana jest w dwóch kategoriach: floty handlowej według bandery oraz jednostek uwzględniających przynależność państwową właściciela. W przypadku morskiej floty handlowej świata według bandery, Rosja pod względem liczby statków (powyżej 1000 ton) zajmuje 8. miejsce na świecie, dysponując 2,84% światowej liczby statków. Uwzględniając nośność (DWT), flota pod rosyjską banderą zajmuje 22. miejsce na świecie, stanowiąc 0,06% nośności światowego zasobu jednostek pływających. W przypadku morskiej floty handlowej według przynależności państwowej właścicieli, Rosja pod względem liczby statków (powyżej 1000 ton) zajmuje 9. miejsce na świecie, stanowiąc 3,24% światowej liczby statków, a pod względem nośności zajmuje 20. miejsce na świecie, stanowiąc 1,15% światowej nośności statków. Trudno zatem uznać to państwo za potęgę morską w odniesieniu do floty handlowej (UNCTAD, 2022).

W latach 2019–2020 stocznie rosyjskie wybudowały i oddały do użytku ponad 200 jednostek (statków i okrętów) o łącznym tonażu 0,97 mln ton (jest to 1,67% produkcji światowej). W trakcie budowy było natomiast 220 okrętów i statków o łącznym tonażu 1,32 mln ton (Infoline, b.d.). Rosyjskie rybołówstwo w roku 2020 pozyskało 4,97 mln ton ryb i innych organizmów morskich, natomiast rosyjska marikultura w roku 2020 wyniosła 328,6 tys. ton. Stanowi to 4,05% połowów światowych oraz 0,38% światowej produkcji akwakultury (Flanders Investment & Trade Market, 2021; FAO, b.d.). Pod względem wielkości połów Rosja zajmuje 5. miejsce na świecie.

W roku 2021 w rosyjskich portach przeładowano 835,2 mln ton ładunków<sup>5</sup>. Warto podkreślić, iż wśród 100 największych terminali kontenerowych na świecie znajduje się tylko terminal w Sankt Petersburgu, który sklasyfikowany został dopiero na 98. miejscu. W przedstawionym rankingu znalazło się 25 terminali chińskich (7 z nich znalazło się w pierwszej dziesiątce największych terminali kontenerowych na świecie) oraz 9 terminali amerykańskich. W przypadku Rosji wyróżnić możemy cztery zasadnicze regiony, w których zlokalizowane są główne porty morskie, mianowicie nad: Morzem Bałtyckim, Morzem Barentsa, Morzem Azowskim i Morzem Czarnym oraz na Morzem Japońskim. Wyjątkiem jest port Sabetta położony nad Morzem Karskim na Półwyspie Jamalskim z 3,3-procentowym udziałem w rosyjskich przeładunkach. Do tych regionów zaliczyć można również Morze Kaspijskie, jednak w jego portach przeładowywanych jest mniej niż 1% ładunków (All About Shipping, 2022). Do największych portów zaliczyć należy: Noworosyjsk, Sankt Petersburg, Ust-Ługę, Wostocznyj, Murmańsk, Primorsk, Taman, Vanino, Władywostok, Sabetta, Nachodkę (Statista, 2023). Wielkości przeładunków nie uprawniają do stwierdzenia, że w tym obszarze gospodarki morskiej można uznać Rosję za potęgę morską.

Rosyjskie podmorskie zasoby gazu i ropy naftowej zlokalizowane są na: Morzu Karskim, Barentsa, Łaptiewów, Wschodniosyberyjskim, Beringa, Azowskim, Bałtyckim, Czukockim, Ochockim, Kaspijskim oraz Japońskim. Największe zasoby tych surowców znajdują się pod dnem Morza Karskiego, Barentsa, Ochockiego, Wschodniosyberyjskiego, Kaspijskiego oraz Łaptiewów (Rogtec, 2019; Rosneft, b.d.). Obecnie Rosja pozyskuje spod dna morskiego około 600 tys. baryłek ropy naftowej dziennie. Według oceny ekspertów do 2050 roku szelf arktyczny zabezpieczy od 20 do 30% całego rosyjskiego wydobycia ropy i gazu (The Oxford Institute, 2019). Szacunki Ministerstwa Surowców Naturalnych Rosji wskazują, że rezerwy ropy w rosyjskiej części Arktyki obejmują około 7,3 mld ton ropy naftowej, 55 bln m<sup>3</sup> gazu ziemnego oraz około 2,7 mld ton kondensatu gazowego. Istotna część potencjału surowcowego tego terytorium, nawet 41%, przypada na złoża naftowo-gazowe znajdujące się na szelfie (Bera, 2022).

W wielu rosyjskich doktrynach morskich odnaleźć można stwierdzenia, że Rosja jest mocarstwem morskim. W najnowszym jednak dokumencie Rosja jest świadoma swoich braków w szeroko rozumianym sektorze morskim. W poprzedniej doktrynie Rosja deklarowała się jako druga co do wielkości flota na świecie (FR, 2015). Teraz zadawała się pozycją potęgi morskiej. Przedstawione powyżej dane statystyczne wskazują, że rosyjski potencjał morski w obszarze gospodarki morskiej nie predestynuje tego państwa do uznania go za potęgę morską. Stwierdzenia potwierdzające powyższe tezę

---

<sup>5</sup> Wielkość przeładunków w portach na Bałtyku to 30,3%, w portach Morza Czarnego i Azowskiego to 30,8%, a w rosyjskich portach Dalekiego Wschodu 26,9%. W tych trzech regionach przeładowano 88% rosyjskich przeładunków w portach morskich (All About Shipping, 2022).

można odnaleźć również w analizowanej doktrynie, co zostanie przedstawione w dalszej części artykułu.

Federacja Rosyjska posiada jeden z atrybutów potęgi morskiej, a mianowicie atomowe okręty podwodne z raketami balistycznymi wyposażonymi w głowice jądrowe. Natomiast potencjał ilościowo-jakościowy marynarki wojennej (bez uwzględnienia atomowych okrętów podwodnych z raketami balistycznymi) nie spełnia kryteriów globalnej potęgi morskiej, można co najwyżej uznać, iż wypełnia kryteria regionalnej potęgi morskiej. Działania wojenne trwające na Morzu Czarnym potwierdzają powyższe stwierdzenie.

Ciekawa jest rosyjska interpretacja mocarstwowości morskiej tego państwa, która zawarta została w *Doktrynie morskiej* z 2001 roku. Autorzy doktryny twierdzą, że historycznie Rosja to wiodące mocarstwo morskie, ponieważ należy uwzględnić jej obszarowe i geofizyczne właściwości, miejsce i rolę w globalnych oraz regionalnych stosunkach międzynarodowych. Rosja zasłużyła więc na miano mocarstwa morskiego ze względu na jej położenie geograficzne, dostęp do trzech oceanów i długość granicy morskiej, a także dzięki ogromnemu wkładowi w poznanie Wszechoceanu, w rozwój żeglugi morskiej oraz wielu wielkim odkryciom poczynionym przez sławnych rosyjskich marynarzy i podróżników (FR, 2001).

### **Doktryny morskie Federacji Rosyjskiej**

W ostatnich kilkudziesięciu latach w rosyjskiej polityce, w tym polityce morskiej zaobserwować można m.in. kreowanie wizerunku Rosji jako potęgi globalnej (w tym globalnej potęgi morskiej), globalnego gracza politycznego i wiarygodnego dostawcy surowców. Ponadto elity rosyjskie uważają, że posiadają zdolności projektowania przebiegu granic na morzu i na lądzie.

W ostatnich trzech dekadach Rosja opracowała kilka dokumentów strategicznych odnoszących się do szeroko rozumianej domeny morskiej. Były to m.in. dwie doktryny morskie podpisane i wprowadzone w życie w roku 2001 i 2015. Podczas Centralnych Obchodów Święta Marynarki Wojennej, odbywających się w Kronsztadzie w lipcu 2022 roku, Prezydent Rosji podpisał Dekret nr 512 *O zatwierdzeniu Doktryny morskiej Federacji Rosyjskiej*. Podpisanie dekretu nastąpiło w 158. dniu agresji Rosji na Ukrainę. Podpisany, a wprowadzony dokument to modyfikacja doktryny morskiej z roku 2015, która z kolei była modyfikacją doktryny morskiej zatwierdzonej w roku 2001 (zob. Gorenburg, 2017).

Tezą przyjętą na potrzeby niniejszej publikacji jest stwierdzenie, iż obok wymiaru propagandowego, nowa rosyjska doktryna morska wskazuje przyjęte kierunki oraz priorytety działań Rosji na obszarach morskich. Analiza różnic w kolejnych doktrynach morskich umożliwi prześledzenie ewolucji postrzegania szeroko rozumianej proble-

matyki morskiej w rosyjskich elitach politycznych, ekonomicznych i militarnych. Punktem wyjścia dla podjętych rozważań jest teza, że rosyjskie dokumenty strategiczne są aktualizowane po zaistnieniu nowych uwarunkowań politycznych, gospodarczych lub militarnych mających wpływ na rolę i miejsce Rosji na scenie globalnej oraz to, iż są one wykorzystywane zarówno na użytek wewnętrzny, jak i zewnętrzny.

Ze względu na charakter niniejszej publikacji podstawą dla jej opracowania są rosyjskie dokumenty strategiczne, w mniejszym zaś stopniu literatura przedmiotu. Z punktu widzenia nauk o bezpieczeństwie dla przeprowadzenia procesu badawczego szczególnie predysponowaną metodą badawczą była analiza źródeł, która objęła: treści dokumentów strategicznych, dane statystyczne oraz analizę historyczną i porównawczą. Istotą tej metody jest badanie informacji i wiedzy zapisanej w opracowaniach i dokumentach. Polega na uporządkowaniu i interpretacji zawartych w nich treści pod kątem ustalonego problemu badawczego (Wiśniewski, 2020, s. 212). Przeprowadzone analizy ograniczono do zapisów zawartych w rosyjskich doktrynach morskich.

Zgodnie z obowiązującą w Rosji teorią strategiczną, doktryna morska to dokumentem planowania strategicznego, odzwierciedlający całokształt oficjalnych poglądów na krajową politykę morską i działalność morską Rosji, które zawarte zostały w nadrzędnych dokumentach strategicznych. Analizowana doktryna uwzględnia kierunki i cele określone w *Strategii rozwoju naukowo-technologicznego Federacji Rosyjskiej* oraz w dwóch dekretach Prezydenta (*O narodowych celach i zadaniach strategicznego rozwoju Federacji Rosyjskiej na okres do 2024 roku* i *W sprawie krajowych celów rozwojowych Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku*). Jak już wcześniej wspomniano nowa doktryna morska konkretyzuje i rozwija główne założenia zawarte w *Strategii bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej* oraz *Doktrynie militarnej Federacji Rosyjskiej*. Analizowany dokument liczy 106 punktów, które tworzą 10 rozdziałów, a jego publikacja nastąpiła rok po zatwierdzeniu nowej *Strategii bezpieczeństwa narodowego Rosji*.

Analiza zapisów doktryny prowadzi do wniosku, że zasadnicze znaczenie akwenułów morskich wynika z faktu, iż są one olbrzymimi rezerwuarami zasobów naturalnych, których pozyskiwanie staje się priorytetowe dla Rosji, oraz z roli i znaczenia transportu morskiego we współczesnym świecie. W analizowanym dokumencie duży nacisk kładzie się na rozwój rosyjskiej floty handlowej i badawczej, podmorskich systemów przesyłowych oraz na rozwój Północnej Drogi Morskiej. Rosja dąży do wszechstronnego rozwoju tego szlaku żeglugowego i pragnie uczynić go bezpiecznym, całorocznym i konkurencyjnym w stosunku do innych szlaków żeglugowych z Azji do Europy.

Dwie ostatnie doktryny morskie Rosji zostały zatwierdzone w wyjątkowych okolicznościach. Pierwsza z nich została zatwierdzona 17 lipca 2015 roku, czyli 15 miesięcy po bezprawnej aneksji Krymu, natomiast druga w 158. dniu agresji Rosji na Ukrainę.

Można zatem stwierdzić, że zapisy zawarte w tych dokumentach uwzględniają zmiany w zaistniałej sytuacji geopolitycznej, militarnej i gospodarczej Rosji<sup>6</sup>.

Warto zauważyć, że *Doktryna morska FR* z roku 2022, w odróżnieniu od wcześniejszych dokumentów, kładzie nacisk na społeczno-ekonomiczne i naukowo-technologiczne aspekty bezpieczeństwa morskiego, podczas gdy rosyjska doktryna morska z 2015 roku była postrzegana jako „popisowa demonstracja siły”. W porównaniu z *Doktryną morską* z 2015, w aktualnie obowiązującym dokumencie, rozwój systemów rurociągów podmorskich jest wyodrębniany jako niezależny obszar funkcjonalny narodowej polityki morskiej Rosji. W tym samym rankingu obszarów funkcjonalnych działania marynarki wojennej zajmują ostatnie, piąte miejsce. Analiza każdego dokumentu strategicznego powinna rozpocząć się od definicji wykorzystywanych w dokumencie. Ich analiza pomaga zrozumieć „ducha” dokumentu oraz niewyartykułowane w sposób bezpośredni intencje autorów dokumentu.

### Porównanie definicji w zawartych doktrynach morskich Rosji

W rozdziale I (*Postanowienia ogólne*), obok odniesienia do powiązanych rosyjskich dokumentów strategicznych, zamieszczono 7 kluczowych definicji wykorzystywanych w doktrynie. Są to definicje: narodowej polityki morskiej Rosji, działalności morskiej Rosji, narodowych interesów morskich Rosji na Wszechocianie, potencjału morskiego Rosji, ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa narodowego Rosji na morzu oraz wyzwań dla bezpieczeństwa narodowego Rosji na morzu. Dla porównania w doktrynie z roku 2001 nie znalazły się definicje ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa narodowego Rosji na morzu oraz wyzwań dla bezpieczeństwa narodowego Rosji na morzu. W *Doktrynie morskiej* z roku 2015 znalazły się definicje czterech pojęć, a mianowicie: narodowej polityki morskiej Rosji, działalności morskiej Rosji, narodowych interesów morskich Rosji na Wszechocianie oraz potencjału morskiego Rosji. Porównując definicje wspólne dla trzech doktryn morskich, można zaobserwować pewne różnice, które przedstawiono poniżej.

---

<sup>6</sup> 18 maja 2022 roku Finlandia i Szwecja złożyły oficjalne wnioski o przystąpienie do NATO.



**Tabela 1**

*Podobieństwa i różnice w definiowaniu narodowej polityki morskiej*

Narodowa polityka morska		
Doktryna morska z 2001 roku	Doktryna morska z 2015 roku	Doktryna morska z 2022 roku
(art. 1) to określone przez państwo i społeczeństwo cele, zadania, kierunki i sposoby osiągnięcia narodowych interesów Rosji na wybrzeżu morskim, na morskich wodach wewnętrznych, na morzu terytorialnym, w wyłącznej strefie ekonomicznej, na szelfie kontynentalnym Rosji oraz na morzu otwartym	(art. 2) to ustalanie przez państwo i społeczeństwo celów, zasad, kierunków działania, zadań i sposobów osiągnięcia interesów narodowych Rosji na wybrzeżu morskim, na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym, wyłącznej strefie ekonomicznej, na szelfie kontynentalnym Rosji i wodach międzynarodowych, a także praktyczne działania na rzecz ich realizacji	(art. 4.1) to ustalanie przez państwo i społeczeństwo celów, zasad, kierunków działania, zadań i sposobów zabezpieczenia interesów narodowych Rosji na Wszechoceanie, a także praktyczne działania na rzecz ich realizacji

Definicje narodowej polityki morskiej zawarte w kolejnych doktrynach morskich nie różnią się w zasadniczych kwestiach. W przypadku doktryn morskich z roku 2015 i 2022 są one uzupełnione o stwierdzenie, że narodowa polityka morska obejmuje również praktyczne działania na rzecz realizacji narodowych interesów morskich Rosji. Należy stwierdzić, że istotną różnicą jest to, że w doktrynach morskich z roku 2001 i 2015 narodowa polityka morska odnosiła się również do działań na wybrzeżu morskim Rosji. Takie stwierdzenie nie znalazło się w obecnie obowiązującej doktrynie – trudno jest wyrokować, dlaczego pominięto ten aspekt narodowej polityki morskiej.

**Tabela 2**

*Podobieństwa i różnice w definiowaniu działalności morskiej Federacji Rosyjskiej*

Działalność morska Federacji Rosyjskiej		
Doktryna morska z 2001 roku	Doktryna morska z 2015 roku	Doktryna morska z 2022 roku
(art. 1) to aktywność w zakresie zbadania, zagospodarowania i wykorzystania Wszechoceanu dla realizacji interesów bezpieczeństwa narodowego oraz stałego rozwoju społeczno-ekonomicznego	(art. 1) to aktywność na rzecz badania, użytkowania Wszechoceanu w interesie zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i zapewnienia bezpieczeństwa narodowego Rosji oraz ochrony i zachowania zasobów	(art. 4.2) to aktywność na rzecz badania, użytkowania, ochrony i zachowania zasobów Wszechoceanu w interesie zrównoważonego rozwoju społeczno-ekonomicznego i zapewnienia bezpieczeństwa narodowego Rosji

Analiza definicji działalności morskiej Rosji wskazuje, że definicje tego pojęcia zawarta w doktrynach morskich z roku 2015 i 2022 są prawie identyczne, a w stosunku do definicji z roku 2001 zostały rozszerzone o ochronę i zachowanie zasobów Wszechoceanu w interesie zrównoważonego rozwoju społeczno-ekonomicznego Rosji. W doktrynie z roku 2001 zamieszczono zapis o wykorzystaniu Wszechoceanu dla realizacji interesów bezpieczeństwa narodowego Rosji. W dwóch pozostałych doktrynach znalazł się zapis, że działalność morska ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa narodowego Rosji. Można odczytać tę różnicę jako wskazanie na zwiększenie poziomu zagrożeń dla bezpieczeństwa narodowego Rosji. Zastanawiające, że zapis taki pojawił się po bezprawnej aneksji Krymu oraz zaatakowaniu Ukrainy.

**Tabela 3**

*Podobieństwa i różnice w definiowaniu potencjału morskiego Federacji Rosyjskiej*

Potencjał morski Federacji Rosyjskiej		
Doktryna morska z 2001 roku	Doktryna morska z 2015 roku	Doktryna morska z 2022 roku
(art. 1) to całokształt sił i środków państwa możliwych do wykorzystania w celu realizacji narodowej polityki morskiej. Tworzy go: marynarka wojenna, organy morskiej ochrony granicznej Federalnej Służby Granicznej, flota handlowa, a także infrastruktura zabezpieczająca funkcjonowanie, działalność i rozwój rosyjskich sił morskich oraz gospodarki morskiej Rosji	(art. 1) obejmuje transport morski, marynarkę wojenną, flotę rybacką, badawczą i specjalistyczną, siły głębinowe, środki Ministerstwa Obrony, siły i środki Federalnej Służby Bezpieczeństwa, urzędnicy i środki poszukiwania i pozyskiwania surowców naturalnych segmentu paliwowo-energetycznego i zasobów mineralnych, organizacje okrętowe i stoczniowe oraz infrastrukturę, która zapewnia eksploatację i rozwój tego segmentu	(art. 4.7) obejmuje całość transportu morskiego, marynarki wojennej, floty rybackiej, badawczej i specjalistycznej, sił głębinowych i środków Ministerstwa Obrony, siły i środki Federalnej Służby Bezpieczeństwa, Rosgwardii, Ministerstwa Sytuacji Nadzwyczajnych Rosji, rosyjskie organizacje okrętowe i stoczniowe, infrastrukturę, która zapewnia ich eksploatację i rozwój, urzędnicy i środki poszukiwania, produkcji oraz transportu morskich zasobów węglowodorów i minerałów oraz innych minerałów

Tylko definicja zawarta w doktrynie morskiej z roku 2001 precyzuje, do jakich celów będzie wykorzystywany rosyjski potencjał morski (do realizacji narodowej polityki morskiej). Porównując definicje zawarte w doktrynach z roku 2015 i 2022, zaobserwować można istotne rozszerzenie podmiotów tworzących potencjał morski Rosji. Z nowego katalogu podmiotów tworzących potencjał morski Rosji należy wyróżnić flotę badawczą i specjalistyczną oraz siły głębinowe, a także podmioty wchodzące w skład Rosgwardii i Ministerstwa Sytuacji Nadzwyczajnych.

**Tabela 4**

Podobieństwa i różnice w definiowaniu morskich interesów Rosji

Morskie interesy Federacji Rosyjskiej na Wszechoceanie		
Doktryna morska z 2001 roku	Doktryna morska z 2015 roku	Doktryna morska z 2022 roku
(art. 2.1) to całokształt zbalansowanych interesów jednostki, społeczeństwa i państwa w sferze działalności morskiej, realizowanych z wykorzystaniem morskiego potencjału państwa	(art. 4) to całokształt potrzeb państwa i społeczeństwa w zakresie działalności morskiej realizowanej z wykorzystaniem potencjału morskiego Rosji	(art. 4.3) to obiektywne i istotne potrzeby państwa i społeczeństwa w zakresie działalności morskiej związane z zapewnieniem bezpieczeństwa narodowego Rosji i stworzenia korzystnych warunków dla zrównoważonego rozwoju Rosji

W doktrynach morskich z roku 2015 i 2022 pominięto zapis, że morskie interesy Rosji obejmują również całokształt zbalansowanych interesów jednostki oraz odwrócenie kolejności tych interesów. W doktrynach tych na pierwszym miejscu pojawiają się interesy państwa, a następnie społeczeństwa. W *Doktrynie morskiej* z roku 2022 definicję uzupełniono o stwierdzenie, że interesy w zakresie działalności morskiej związane są z zapewnieniem bezpieczeństwa narodowego i stworzenia korzystnych warunków dla zrównoważonego rozwoju Rosji. Pominięto w nim również zapis, że interesy morskie realizowane są z wykorzystaniem potencjału morskiego Rosji.

W analizowanej doktrynie zidentyfikowano również interesy morskie Rosji, które możemy podzielić na uniwersalne interesy morskie, tj. takie, które są zawarte w większości dokumentów strategicznych innych państw, oraz na interesy morskie zdefiniowane tylko przez Rosję. Do tych pierwszych należy zaliczyć:

- zapewnienie niepodległości, integralności państwowej i terytorialnej oraz nie naruszalności suwerenności kraju na akwenach morskich, podziemiu i przestrzeni powietrznej podległych rosyjskiej jurysdykcji;
- zapewnienie egzekwowania suwerennych praw i jurysdykcji Rosji w wyłącznej strefie ekonomicznej i na szelfie kontynentalnym;
- zapewnienie wolności żeglugi, prowadzenia badań naukowych, budowania instalacji podwodnych oraz korzystania z globalnych systemów łączności;
- współtworzenie efektywnego globalnego systemu ratowania życia na morzu;
- zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego oraz zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

Do kategorii interesów morskich zdefiniowanych tylko przez Rosję należy zaliczyć:

- utrzymanie przez Rosję statusu wielkiej potęgi morskiej, której działania mają na celu utrzymanie strategicznej stabilności na Wszechoceanie;

- rozwój Północnej Drogi Morskiej jako trasy żeglugowej, konkurencyjnej na rynku światowym;
- rozwój i racjonalne wykorzystanie rosyjskiej strefy arktycznej jako strategicznej bazy surowcowej obejmującej szelf kontynentalny Rosji rozciągający się poza 200-milową wyłączną strefą ekonomiczną Rosji;
- bezpieczną eksploatację podmorskich systemów przesyłowych o znaczeniu strategicznym;
- prowadzenie działań przez rosyjskie siły morskie dla ochrony interesów narodowych Rosji oraz utrzymania strategicznej i regionalnej stabilności.

Ostatni z przedstawionych interesów morskich zdefiniowanych przez Rosję brzmi cynicznie w świetle działań rosyjskiej Floty Czarnomorskiej, które naruszają prawo międzynarodowe, wolność żeglugi i na pewno nie prowadzą do utrzymania strategicznej i regionalnej stabilności. W porównaniu z zapisami *Doktryny morskiej* z roku 2015 w nowym dokumencie znalazł się zapis mówiący o tym, że rosyjska baza surowcowa szelfu kontynentalny rozciąga się poza 200-milową wyłączną strefą ekonomiczną Rosji. Jest to potwierdzenie rosyjskich żądań w rejonie arktycznym.

### **Klasyfikacja akwenów morskich według poglądów rosyjskich**

W analizowanej doktrynie w punkcie 8. zawarty został zapis, że interesy narodowe Rosji jako wielkiej potęgi morskiej rozciągają się na cały Wszechocean i Morze Kaspijskie. Konsekwencją takiego zidentyfikowania interesów morskich Rosji było zdefiniowanie żywotnych, ważnych i innych obszarów z punktu widzenia zabezpieczenia narodowych interesów morskich.

Autorzy doktryny podkreślili, że utrata kontroli nad tymi obszarami mogłaby zagrozić bezpieczeństwu narodowemu Rosji oraz istnieniu państwa. Takie stwierdzenie może oznaczać, że utrata kontroli nad dowolną częścią Wszechoceanu może zagrażać bezpieczeństwu narodowemu Rosji oraz istnieniu państwa. Jest to bardzo niebezpieczny zapis, ponieważ może stanowić pretekst do podjęcia takich działań, jakie Rosja uzna za niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa narodowego oraz istnienia państwa (w tym do działań militarnych). Taka interpretacja wydaje się uzasadniona w świetle zapisów, że ochrona interesów morskich Rosji jest jednym z najwyższych priorytetów państwa.

Pod względem znaczenia obszary dla zabezpieczenia interesów narodowych Rosji na Wszechoceanie wyróżniono akweny żywotne, ważne i inne. W poprzednich doktrynach brak było wyróżnienia takich akwenów. W celu ochrony swoich interesów narodowych na Wszechoceanie, Rosja korzysta z niepodważalnego prawa do obecności sił marynarki wojennej i ich użycia w ścisłej zgodności z rosyjskim ustawodawstwem, za-

wartymi przez Rosję traktatami międzynarodowymi oraz normami prawa międzynarodowego. Należy podkreślić intencjonalne podkreślenie nadrzędności ustawodawstwa rosyjskiego nad prawem międzynarodowym.

**Tabela 5**

*Charakterystyka akwenów żywotnych, ważnych i innych zawarty w Doktrynie morskiej z roku 2022*

Akweny żywotne	Akweny ważne	Inne akweny
(art. 2.12) akweny, na których konieczne jest zabezpieczenie interesów narodowych Rosji na Wszechoceanie	(art. 2.15) zapewnienia interesów narodowych Rosji na tych akwenach Wszechoceanu, które w dużej mierze wpływają na rozwój gospodarczy, dobrobyt materialny ludności i stan bezpieczeństwa narodowego Rosji, a także na utrzymanie strategiczne i regionalne bezpieczeństwo państwa	(art. 2.16) zabezpieczenia interesów narodowych Rosji na tych akwenach Wszechoceanu, które nie są zaliczane do obszarów żywotnych i ważnych
obejmują		
akweny żywotne	akweny ważne	
(art. 2.14) wody wewnętrzne i morze terytorialne Rosji, a także ich dno i przestrzeń powietrzną nad nimi, wyłączna strefa ekonomiczna i szelf kontynentalny Rosji, w tym szelf kontynentalny poza 200-milową wyłączną strefą ekonomiczną Rosji w Basenie Arktycznym; Basen Arktyczny przylegający do wybrzeża Rosji, w tym akweny obejmujące Północną Drogę Morską, Morze Ochockie i rosyjską część Morza Kaspijskiego	(art. 2.15) akweny przylegające do wybrzeży Rosji, w tym Morze Azowskie i Czarne; wschodnią część Morza Śródziemnego, Cieśniny Czarnomorskie, Bałtyckie i Kurylskie oraz światowe trasy żeglugowe, w tym te przebiegające wzdłuż wybrzeży Azji i Afryki	

Utrzymanie pełnej kontroli nad akwenami żywotnymi jest kluczowe dla Rosji ze względu na zalegające zasoby naturalne oraz żeglugę morską. Spełnienie tych zapisów wymaga jednak znacznych inwestycji infrastrukturalnych (budowa i rozbudowa portów przeładunkowych), zwiększenie liczby specjalistycznych jednostek oraz dostępu do nowoczesnych technologii wydobywczych. Kluczowym ograniczeniem są jednak dostępne środki finansowe oraz sankcje nałożone na Rosję po zajęciu Krymu i agresji na Ukrainę.

Analizując poprzednie doktryny, należy stwierdzić, że autorzy doktryny z roku 2001 zdefiniowali kierunki regionalnej narodowej polityki morskiej jako sfery działalności morskiej, wynikające z odrębności regionów Rosji i świata, przez które rozumie się całokształt najbardziej znaczących dla Federacji Rosyjskiej terytoriów i akwenów, określonych przez ogólne charakterystyki fizycznogeograficzne, gospodarcze, polityczne lub wojskowe. W doktrynie tej wydzielono pięć głównych kierunków

regionalnej narodowej polityki morskiej Rosji, a mianowicie: atlantycki<sup>7</sup>, arktyczny, Oceanu Spokojnego, kaspijski oraz Oceanu Indyjskiego. Ponadto w *Doktrynie morskiej* z roku 2001 zidentyfikowano również funkcjonalne kierunki narodowej polityki morskiej, które rozumiane są jako sfery działalności morskiej odpowiadające ich funkcjonalnemu przeznaczeniu, a w szczególności: transportu morskiego, zagospodarowania i ochrony zasobów Wszechoceanu, prowadzeniu badań naukowych oraz działań o charakterze militarnym.

W *Doktrynie morskiej* z roku 2015 za priorytetowe dla narodowej polityki morskiej regionalne akweny uznano: Ocean Atlantycki, Ocean Indyjski, Pacyfik, Arktykę, Morze Kaspijskie i Antarktykę. Polityka morska państwa na tych obszarach determinowana jest m.in. przez ich specyficzne cechy.

### **Wyzwania i zagrożenia dla Rosji na obszarach morskich**

Rosjanie w analizowanej doktrynie wyróżniają dwie kategorie głównych wyzwań i zagrożeń, a mianowicie: wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju Rosji oraz dla działalności morskiej Rosji. W doktrynie zawarto stwierdzenie, że wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa narodowego Rosji wynikają przede wszystkim z położenia geopolitycznego Rosji i jej roli w polityce światowej.

W pierwszym przypadku zidentyfikowano 10, a w drugim przypadku 9 głównych wyzwań i zagrożeń. Mają one charakter militarny, polityczny i ekonomiczny. Możemy je również pogrupować na wyzwania i zagrożenia, na które mają wpływ czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Poniżej przedstawiono klasyfikację tych zagrożeń (tabela 6).

W przypadku zagrożeń dla rosyjskiej działalności morskiej możemy wyróżnić zagrożenia, które są niezależne lub w małym stopniu zależne od Rosji oraz takie, których minimalizacja leży w jej kompetencjach. Warto zauważyć, że odniesienie do interpretacji międzynarodowego prawa morskiego niezgodnie z poglądami Rosji uznane zostały za główne wyzwania i zagrożenia zarówno dla bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju Rosji, jak i dla działalności morskiej Rosji.

---

<sup>7</sup> W *Doktrynie morskiej* z 2015 określono identyczne regionalne kierunki narodowej polityki morskiej, z tą różnicą, że na kierunku atlantyckim wyróżniono podkierunki: bałtycki, azowsko-czarnomorski i śródziemnomorski.

**Tabela 6**

*Główne wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju Rosji oraz dla działalności morskiej Rosji*

	Główne wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju Rosji (art. 2.22)	Główne wyzwania i zagrożenia dla działalności morskiej Rosji (art. 2.23, 2.24 i 2.25)
ZEWNĘTRZNE	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wszelkie działania militarne, polityczne i gospodarcze prowadzące do osłabienia lub ograniczenia pozycji mocarstwowej Rosji na akwenach morskich;</li> <li>– działania kwestionujące roszczenia Rosji do pozyskiwania zasobów ożywionych i nieożywionych na akwenach morskich;</li> <li>– naruszenie w rozumieniu rosyjskim militarnego status quo, ze szczególnym uwzględnieniem stosunku potencjału militarnego Rosji versus potencjalni oponenti (szczególnie w relacjach do USA i pozostałych państw NATO);</li> <li>– roszczenia terytorialne wobec Rosji*;</li> <li>– pozaprawna działalność na morzu;</li> <li>– dążenia do osłabienia kontroli Rosji nad Północną Drogą Morską, budowanie obecności w Arktyce innych państw oraz wzrost napięcia w tym regionie;</li> <li>– nieprzestrzeganie lub interpretacja prawa międzynarodowego niezgodnie z poglądami Rosji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– sankcje nałożone na rosyjski przemysł stoczniowy i górnictwo morskie oraz ograniczenie dostępu do długoterminowego finansowania podejmowanej morskiej działalności gospodarczej;</li> <li>– wpływ globalnych zmian klimatycznych na intensywność klęsk żywiołowych dotyczących obszary nad-morskie Rosji;</li> <li>– pandemie groźnych chorób mające wpływ na światową wymianę gospodarczą drogą morską;</li> <li>– nieadekwatna liczba zagranicznych baz morskich dla okrętów wykonujących zadania w rejonach oddalonych w stosunku do zasięgu stawianych zadań;</li> <li>– niejednoznaczności w interpretacji międzynarodowego prawa morskiego.</li> </ul>
WEWNĘTRZNE		<ul style="list-style-type: none"> <li>– zbyt mały potencjał ilościowo-jakościowy floty handlowej** i floty naukowo-badawczej;</li> <li>– zbyt duże uzależnienie wymiany gospodarczej od transportu morskiego i podmorskich systemów przesyłowych.</li> </ul>

\* Odnosi się do m.in. do sporu o przebieg granicy szelfu kontynentalnego w Arktyce, sporu o przebieg granicy morskiej pomiędzy USA a Rosją na Morzu Beringa, sporu z Norwegią o ustalenie granicy morskiej na Morzu Barentsa i Oceanie Arktycznym, sporu z Japonią o Południowe Kuryle oraz nieuznanie aneksji Krymu przez społeczność międzynarodową.

\*\* Odnosi się to zarówno do jednostek handlowych pod banderą Rosji, jak i tych, których właścicielem są podmioty rosyjskie, a jednostki te pływają pod banderą innych państw.

Przykładem niekonsekwencji logicznej doktryny jest stwierdzenie, że rosyjska flota handlowa ma niewystarczający udział w światowej wymianie gospodarczej. W tym kontekście trudno przyjąć rosyjski punkt widzenia, że Rosja jest światową potęgą morską. Jednocześnie autorzy doktryny stwierdzają, że istnieje znaczne uzależnienie rosyjskiego handlu zagranicznego od transportu morskiego i podmorskich systemów przesyłowych. Jeśli autorzy uważają, że istnieje zbyt duże uzależnienie Rosji od podmorskich systemów przesyłowych to zastanawia dążenie i naciski Rosji na oddanie do użytku gazociągu Nord Stream II, którego koszt budowy wyniósł około 10 mld USD, a szacunkowa przepustowość to 55 mld m<sup>3</sup> gazu rocznie. Można uznać, że takie stwierdzenie jest konsekwencją braku zgody na certyfikację gazociągu przez Federalną Agencję Sieci (BNetzA) oraz uszkodzenia gazociągów Nord Stream I i Nord Stream II.

### Podsumowanie

Generalny wniosek, jaki nasuwa się po lekturze opublikowanej w 2022 roku doktryny, to stwierdzenie, iż ma ona charakter propagandowy. Analizowany dokument przesunął nacisk na aspekty społeczno-ekonomiczne i mobilizację narodu przygotowującego się do wojny totalnej z szeroko pojmowanym Zachodem. Istotą nowej doktryny, jak większości takich dokumentów, jest komunikowanie rosyjskich interesów narodowych, tak jak są one definiowane przez władze Rosji. W dokumencie tym wskazano cele, do jakich dąży Rosja na akwenach morskich oraz zdefiniowano rosyjskie interesy morskie. Dokonano priorytetyzacji akwenów morskich oraz zidentyfikowano wyzwania i zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i zrównoważonego rozwoju Rosji oraz działalności morskiej Rosji. Zidentyfikowane w doktrynie interesy morskie Rosji w większości punktów są tożsame z interesami innych państw, szczególnie tych aspirujących do miana globalnej potęgi morskiej, jednak są również takie, które ukazują specyfikę rosyjskiego podejścia do problematyki morskiej. W dokumencie pominięto natomiast ocenę możliwości ich osiągnięcia przy uwzględnieniu posiadanego potencjału i prawdopodobnej reakcji innych regionalnych oraz globalnych graczy morskich.

Rosja ukazana jest jako globalne mocarstwo morskiego oraz państwo dominującego w Arktyce. Wiele stwierdzeń zawartych w *Doktrynie morskiej z 2022* nie ma pokrycia w dostępnych danych statystycznych i opracowaniach specjalistycznych. Zawarte w doktrynie wizje rozwoju nie mają pokrycia w rzeczywistości polityczno-gospodarczej oraz rosyjskich możliwościach technicznych i technologicznych dla ich realizacji (zob. Mickiewicz 2022). Za takie przykłady można uznać:

– zapis mówiący o rozwoju na Dalekim Wschodzie nowoczesnego, zaawansowanego technologicznie kompleksu stoczniowego przeznaczonego do budowy dużych jednostek (m.in. przeznaczonych do żeglugi w Arktyce oraz nowoczesnych lotniskowców dla marynarki wojennej);



– przewyciężenie gospodarczej i infrastrukturalnej izolacji Dalekiego Wschodu od uprzemysłowionych regionów Rosji.

Analizowany dokument jest również w kilku punktach niespójny i próbuje wskazać na zewnętrzne przyczyny kłopotów Rosji w szeroko rozumianym obszarze morskim. Za przykład można podać następujące stwierdzenie „[...] naciski gospodarcze, polityczne, prawnomiędzynarodowe, informacyjne i militarne na Federację Rosyjską w celu zdyskredytowania i zmniejszenia efektywności jej działań morskich” (FR, 2022, pkt 22, ppkt 7).

Potwierdzeniem występujących niespójności są przykłady następujących zapisów: „[...] Efektywne funkcjonowanie i rozwój podmorskich rurociągów [...] ma strategiczne znaczenie dla zabezpieczenia zapotrzebowania krajowego i rozwoju zagranicznej działalności gospodarczej Rosji”. Jednocześnie w dokumencie znalazł się następujący zapis stwierdzający, że główne zagrożenia dla działalności morskiej Rosji stanowi „[...] znaczne uzależnienie działalności handlu zagranicznego Federacji Rosyjskiej od transportu morskiego i funkcjonowania systemów rurociągów podmorskich” (FR, 2022, pkt 23, ppkt 2).

W doktrynie można odnaleźć tezę autorów, że Rosja jest w bezpośredniej konfrontacji hybrydowej z Zachodem i że zasadniczym zagrożeniem i wyzwaniem dla bezpieczeństwa Rosji są Stany Zjednoczone i jej sojusznicy. Jest to rozszerzenie katalogu państw stanowiących wyzwanie i zagrożenie dla bezpieczeństwa Rosji. W doktrynach z roku 2001 i 2015 nie wskazano, jakie państwa stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego Rosji.

Według autorów dokumentu znaczenie akwenów morskich dla Rosji i innych państw w perspektywie długoterminowej będzie stale rosło ze względu na wyczerpywanie się naturalnych zasobów lądowych i wynikającą z tego potrzebę uzupełniania bazy surowcowej zapewniającej rozwój. Za bardzo ciekawy należy uznać zapis, że w stosunkach międzynarodowych rola czynnika siły nie maleje, a Rosja w celu obrony swoich narodowych interesów morskich może skorzystać z niepodważalnych praw do obecności marynarki wojennej i jej użycia w ścisłej zgodności z ustawodawstwem Federacji Rosyjskiej, prawem i traktatami międzynarodowymi. Tak sformułowane zapisy sugerują prymat prawa rosyjskiego nad prawem i traktatami międzynarodowymi.

Za paradoks należy uznać stwierdzenie zawarte w doktrynie, że interesy narodowe Rosji na akwenach morskich realizowane są z uwzględnieniem powszechnie uznanych zasad i norm prawa międzynarodowego, traktatów międzynarodowych podpisanych przez Rosję, a także z uwzględnieniem suwerenności i interesów innych państw. Stwierdzenie takie zostało zapisane w *Doktrynie morskiej* w trakcie bezprawnej agresji Rosji na Ukrainę, w ramach której Rosjanie, łamiąc prawo międzynarodowe, dokonali bezprawnej agresji na inne państwo, zaminowali szlaki żeglugowe na Morzu Czarnym,

ostrzelali jednostki handlowe na wodach międzynarodowych (np. zbiornikowiec *Millennial Spirit*, masowiec *Namura Queen* i *Lord Nelson* czy kontenerowiec *Helt*) lub cumujące w portach Ukrainy (np. masowiec *Banglar Samridhi* i kontenerowiec *Azburg*).

W nowej doktrynie szczególnie akcent położono na kierunek atlantycki i arktyczny. W przypadku kierunku atlantyckiego uzasadniono to rozszerzeniem NATO na wschód i rozbudową infrastruktury Sojuszu wzdłuż granicy Rosji, zaś kwestia Arktyki jest potwierdzeniem prowadzonych od dłuższego czasu aktywnych działań w tym rejonie, mających na celu rozszerzenie jurysdykcji Rosji nad tymi obszarami, a w konsekwencji stworzenia warunków do szerszego wykorzystania podmorskich złóż surowców mineralnych. Wielokrotnie w doktrynie odnaleźć można zapisy, w których autorzy stwierdzają, że szereg państw podejmuje próby zmiany istniejących systemów prawnych dotyczących statusu akwenów i cieśnin morskich wykorzystywanych przez żeglugę międzynarodową w celu osiągnięcia własnych celów geopolitycznych. Autorzy jednoznacznie wskazują, że kluczowe znaczenie dla strategicznych planów względem Arktyki ma rozwój Północnej Drogi Morskiej jako krajowej komunikacji transportowej, konkurencyjnej na rynku światowym. Strefa arktyczna uznawana jest za strategiczną bazę surowcową obejmującą szelf kontynentalny rozciągający się poza 200-milową wyłączną strefą ekonomiczną Rosji. W doktrynie zawarto jednak zastrzeżenie, że będzie to możliwe po ustaleniu jego zewnętrznej granicy zgodnie z postanowieniami art. 76 *Konwencji o prawie morza*<sup>8</sup>. Rosja uznaje budowanie zagranicznej obecności morskiej w Arktyce za istotne zagrożenie.

Za interesujący należy uznać fakt, że po raz pierwszy w *Doktrynie morskiej* jako zagrożenia dla działalności morskiej uznano nagłe i trudne do przewidzenia pandemie groźnych chorób.

Najnowsza *Doktryna morska Federacji Rosyjskiej* jest dokumentem oddającym aktualnie obowiązujące poglądy rosyjskie na problematykę morską i pozycję międzynarodową Rosji. Zaobserwować w niej można świadomość autorów, że Rosja powoli traci status potęgi morskiej. O pośpiechu, w jakim był tworzony ten dokument, świadczą mogą sprzeczności i niespójności w nim zawarte.

---

<sup>8</sup> Artykuł ten odnosi się do definicji i definiowania granicy szelfu kontynentalnego. Rosja od roku 2001 podejmuje działania, by Grzbiet Łomonosow i Grzbiet Mendelejewa uznany został za przedłużenie kontynentu euroazjatyckiego, a konsekwencją uznania Grzbietu Łomonosowa za przynależny Rosji byłoby uzyskanie dostępu do złóż ropy naftowej szacowanych na 14 mld ton oraz złóż gazu szacowanych na 79 tryliona metrów sześciennych. Komisja Granic Szelfu Kontynentalnego przy ONZ w 2002 roku wydała zalecenia, które jednak nie przyniosły rozstrzygnięcia (zob. Pietrzko, 2017).

## BIBLIOGRAFIA

- All About Shipping. (2022, 25 stycznia). *Results of Russian ports in 2021: Infographics and analytics*. <https://allaboutshipping.co.uk/2022/01/25/results-of-russian-ports-in-2021-infographics-and-analytics/>
- Bera, P. (2022, 24 maja). *Złoża ropy i gazu szacowane na 20 bln dolarów. Rosja grozi konfliktem w Arktyce*. Money.pl. <https://www.money.pl/gielda/zloza-ropy-i-gazu-szacowane-na-20-bln-dolarow-rosja-grozi-konfliktem-w-arktyce-6772325060385280a.html>
- Blacksell, M. (2008). *Geografia polityczna*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- FAO. (b.d.). *The state of fisheries and aquaculture 2022*. <https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/world-fisheries-aquaculture.html>. Dostęp: 05.05.2023.
- Federacja Rosyjska. (2001). *Doktryna morska Federacji Rosyjskiej na okres do 2020 roku*. Zatwierdzona przez Prezydenta Federacji Rosyjskiej 27.07.2001 r.
- Federacja Rosyjska. (2015). *Doktryna morska Federacji Rosyjskiej*. Zatwierdzona przez Prezydenta Federacji Rosyjskiej 17.06.2015 r.
- Federacja Rosyjska. (2022). *Doktryna morska Federacji Rosyjskiej*. Zatwierdzona przez Prezydenta Federacji Rosyjskiej dekretem nr 512 z 31.07.2022 r.
- Flanders Investment & Trade Market (2021). *Overview of the Russian fisheries industry*. [https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/market\\_studies/2021-Russia-Overview%20Russian%20Fisheries%20Industry.pdf](https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/market_studies/2021-Russia-Overview%20Russian%20Fisheries%20Industry.pdf)
- Gorenburg, D. (2017, 26 lipca). *Russia's new and unrealistic naval doctrine*. War on the Rocks. <https://warontherocks.com/2017/07/russias-new-and-unrealistic-naval-doctrine/>
- Infoline. (b.d.). *Russian shipbuilding industry analysis. Results of 2018, forecast up to 2025*. [https://infoline.spb.ru/upload/iblock/72c/72c32a4f\\_8bbec992ac00a690\\_589d9568.pdf](https://infoline.spb.ru/upload/iblock/72c/72c32a4f_8bbec992ac00a690_589d9568.pdf). Dostęp: 14.03.2023.
- Marszałkowski, M. (2021, 13 września). *Rezerwy ropy i gazu w Rosji zmniejszyły się w ciągu o dekady o jedną trzecią*. Biznes Alert. <https://biznesalert.pl/rezerwy-ropy-i-gazu-w-rosji-zmniejszyly-sie-w-ciagu-o-dekady-o-jedna-trzecia/>
- Mickiewicz, P. (2022). Świadectwo początku upadku imperium? Doktryna morska z 31.07.2022 r. jako strategia operacyjna Federacji Rosyjskiej po ukraińskim upokorzeniu. *Colloquium*, 3(47), 73–94.
- Pietrzko, B. (2017). *Arktyka – spór o strefy wpływów*. W: P. Grzywna, J. Lustig, N. Stępień-Lampa, B. Zasepa (red.), *Między idea, pasją a działaniem. Księga jubileuszowa dedykowana dr. hab. Marianowi Mitredze* (rozdział 36). Uniwersytet Śląski. [https://rebus.us.edu.pl/bitstream/20.500.12128/21530/1/Pietrzko\\_Arktyka\\_spor\\_o\\_strefy\\_wp%C5%82ywow.pdf](https://rebus.us.edu.pl/bitstream/20.500.12128/21530/1/Pietrzko_Arktyka_spor_o_strefy_wp%C5%82ywow.pdf)
- Rogtec. (2019, 5 września). *Russian offshore: Promising oil & gas exploration areas*. <https://www.rogtecmagazine.com/russian-offshore-promising-oil-gas-exploration-areas/>
- Rosneft. (b.d.). *Offshore projects*. <https://www.rosneft.com/business/Upstream/Offshore-projects/>
- Statista. (2023). *Volume of cargo handled in Russia in 2022, by largest port*. <https://www.statista.com/statistics/1023550/russia-cargo-throughput-by-port/>
- Szubrycht, T. (2011). *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zarys problemu*. Wyd. JP.
- The Oxford Institute for Energy Studies. (2019, wrzesień). *The future of Russian oil production in the short, medium, and long term*. <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2019/09/The-Future-of-Russian-Oil-Production-in-the-Short-Medium-and-Long-Term-Insight-57.pdf>
- Trading Economics. (b.d.). *Russia Exports By Category*. <https://tradingeconomics.com/russia/exports-by-category>. Dostęp: 12.02.2023.
- UNCTAD. (2022). *Review of maritime transport 2022. Navigating stormy waters*. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf)
- Wiśniewski, B. (2020). *Praktyczne aspekty badań bezpieczeństwa*. Difin.