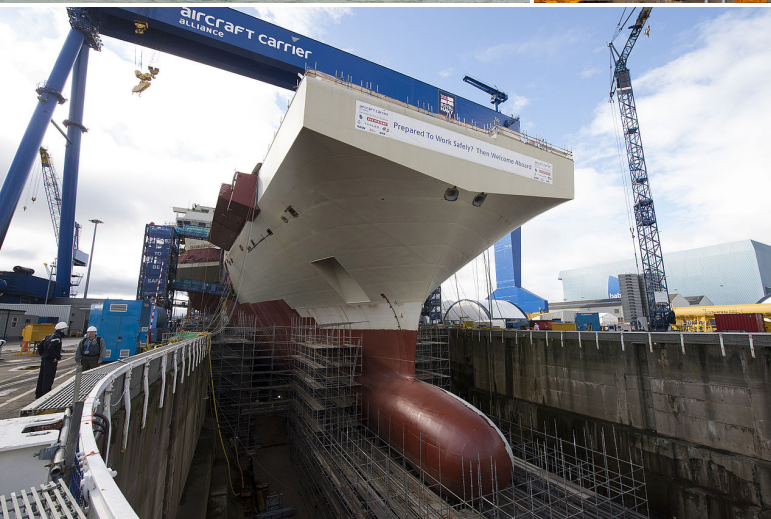


Jak planować rozwój marynarki wojennej? Doświadczenia polskie i brytyjskie



Jak planować rozwój marynarki wojennej?

Doświadczenia polskie i brytyjskie

Autorzy:
dr Tomasz Smura, Michał Oleksiejuk

Jak planować rozwój marynarki wojennej? Doświadczenia polskie i brytyjskie

Copyright © Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego

Wydawca: Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego
ul. Oleandrów 6, 00-629 Warszawa
www.pulaski.pl

Okładka:
Okręt HMS Queen Elizabeth podczas manewrowania w stoczni Rosyth, fregaty HMS Daring i HMS Dauntless (typu 45) w czasie rejsu, okręt HMS Queen Elizabeth podczas budowy w suchy doku, ORP Albatros. Autorzy: Ministry of Defence, Ian Simpson, Andrew Linnett, Łukasz Pacholski.

Spis treści

O autorach	5		
Wprowadzenie	7		
Rozdział I	8		
Podjęcie RP do Marynarki Wojennej i przemysłu stoczniowego oraz ich rozwoju			
<i>Michał Oleksiejuk</i>			
		1.1. Historia Marynarki Wojennej RP i polskiego przemysłu stoczniowego	8
		1.1.1. Historia Marynarki Wojennej RP	8
		1.1.2. Historia polskiego przemysłu stoczniowego	10
		1.2. Marynarka Wojenna RP i przemysł stoczniowy obecnie	13
		1.2.1. Założenia strategiczne	13
		1.2.2. Potencjał Marynarki Wojennej RP	16
		1.2.3. Obecna kondycja przemysłu stoczniowego w Polsce	18
		1.3. Główne problemy i wyzwania na przyszłość	22
		1.3.1. Brak długofalowego systemu planowania rozwoju zdolności MW	22
		1.3.2. Brak spójnej polityki wobec stoczni	24
		1.3.3. Niewystarczające tempo modernizacyjne	25
		Wnioski	28
Rozdział II	14		
Royal Navy i jej strategia rozwoju			
<i>dr Tomasz Smura</i>			
		2.1. Historia Royal Navy i brytyjskiego przemysłu stoczniowego	29
		2.2. Brytyjska marynarka i przemysł stoczniowy obecnie	31
		2.2.1. Założenia strategiczne	31
		2.2.2. Potencjał Royal Navy	32
		2.2.3. Brytyjski przemysł stoczni wojskowych	34
		2.3. Długookresowe planowanie rozwoju	37
		Wnioski	46
O Fundacji	47		

O autorach



Tomasz Smura, doktor nauk politycznych Uniwersytetu Warszawskiego oraz absolwent Instytutu Stosunków Międzynarodowych UW. Wcześniej studiował także na University of Nottingham. Jego praca doktorska dotyczyła kształtowania się systemu równowagi sił w Azji Wschodniej, a zainteresowania badawcze obejmują tematykę polityki zagranicznej USA, regionu Azji Wschodniej oraz bezpieczeństwa międzynarodowego (zwłaszcza w aspekcie militarnym). Tomasz Smura jest stypendystą Ministerstwa Spraw Zagranicznych Tajwanu, pełnił funkcję m.in Dyrektora Biura Strategii i Współpracy Międzynarodowej w Strategicznej Spółce Skarbu Państwa, a obecnie pracuje jako Dyrektor Biura Analiz w Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego.



Michał Oleksiejuk, absolwent Queen Mary University of London, ekspert Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego ds. bezpieczeństwa międzynarodowego i wojskowości. Jego specjalnością jest tematyka lotnictwa wojskowego oraz polityka obronnościowa państw Europy Zachodniej. Doświadczenie zawodowe zdobywał w m. in. w placówkach dyplomatycznych, ośrodkach analitycznych, sektorze rządowym oraz przemyśle zbrojeniowym.

Wprowadzenie

Środowisko morskie od setek lat niezmiennie pozostaje kluczowym facylitatorem we wszelkiego rodzaju procesach globalizacyjnych. To dzięki możliwości efektywnego korzystania ze szlaków wodnych ludzkość wkroczyła na zupełnie nowy poziom rozwoju relacji społeczno-kulturowych, gospodarczych, politycznych oraz militarnych. Nawet obecnie, kiedy wydawać by się mogło, że nowoczesne technologie znacząco zmniejszą znaczenie środowiska morskiego, okazuje się, że ludzkość nadal polega na morzach i oceanach zarówno w kwestiach politycznych czy militarnych, jak i gospodarczych. W 2020 r. prawie 90 proc. wszystkich produktów globalnego handlu (objętościowo) było transportowanych drogą wodną. Produkty te stanowiły również aż 70 proc. całościowej wartości globalnego handlu w tym samym roku, co dobitnie pokazuje, jak ważną rolę nadal odgrywa domena morska¹.

Zapewnienie bezpieczeństwa i ładu na niezliczonych szlakach handlowych leżących na wodach międzynarodowych oraz zabezpieczenie własnych wód terytorialnych leży w gestii marynarek wojennych poszczególnych państw. Siły morskie stoją na straży pokoju na morzach, będąc w tym samym czasie ważnym instrumentem oddziaływania danego państwa – minimalizują one ryzyko wystąpienia wojny, a w przypadku jej wybuchu chronią własne wody terytorialne, wybrzeże oraz ważne szlaki komunikacyjne przed atakiem. W czasie pokoju głównym powodem utrzymywania silnych i nowoczesnych sił morskich jest skuteczne odstraszenie ewentualnych agresorów oraz ochrona własnych interesów gospodarczych. O sile i potencjale sił morskich stanowią przede wszystkim posiadane przez daną marynarkę okręty. Ich główne przeznaczenie, zdolności, wiek oraz stan techniczny mają bezpośrednie przełożenie na możliwości projekcji siły przez ten rodzaj sił zbrojnych.

Dlatego też dysponowanie rozbudowaną flotą jest równie ważne co posiadanie możliwości jej serwisowania oraz samodzielnej budowy nowych jednostek. Dopiero to daje państwom pełną niezależność strategiczną oraz pozwala na konstruowanie okrętów „na miarę” – czyli takich, które dostosowane są do unikalnych warunków, w których przyjdzie im operować. Czynniki ekonomiczne przemawiające za koniecznością dysponowania własnym przemysłem stoczniowym, który będzie zdolny do budowy i utrzymywania okrętów wojennych, są nie mniej ważne niż aspekty militarne i strategiczne.

W niniejszym raporcie postanowiliśmy przyjrzeć się podejściu do marynarek wojennych oraz przemysłu stoczniowego w Polsce i w Wielkiej Brytanii. Zjednoczone Królestwo jako tradycyjna potęga morska, dysponująca silnym przemysłem stoczniowym, może bowiem służyć RP jako pewnego rodzaju wzór i punkt odniesienia w kwestii planowania i wdrażania założeń dotyczących długofalowego rozwoju zdolności morskich i przemysłowych. Służyć może temu również zaangażowanie brytyjskich firm i rządu Jej Królewskiej Mości w realizowany w Polsce program pozyskania fregat wielozadaniowych pn. „Miecznik”. Realizacja tego projektu może służyć bowiem również pozyskaniu od brytyjskich władz i przedsiębiorstw *know-how* nie tylko w sprawach technicznych, ale też w zakresie tworzenia i realizowania długofalowych strategii w domenie morskiej, czego – jak wskazuje niniejsze opracowanie – polska marynarka wojenna i przemysł stoczniowy bardzo potrzebują.

Życzymy udanej lektury,
Autorzy

¹ *Handel morski w dobie pandemii: perspektywa branży morskiej*, „Serwis Rzeczypospolitej Polskiej” [online], 2 VI 2020 [dostęp: 02 I 2022]: <<https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/handel-morski-w-dobie-pandemii-perspektywa-branzy-morskiej>>.

Rozdział I

Podejście RP do Marynarki Wojennej i przemysłu stocznioowego oraz ich rozwoju

Celem poniższego rozdziału jest omówienie obecnego stanu przemysłu okrętowego i stocznioowego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości budowy okrętów o przeznaczeniu militarnym. Informacje te zostaną następnie usytuowane w kontekście obowiązków, wyzwań oraz potrzeb stojących przed Marynarką Wojenną RP (MW RP). Dynamicznie zmieniająca się sytuacja bezpieczeństwa zarówno na Morzu Bałtyckim, jak również na Morzu Śródziemnym i Czarnym, w połączeniu z zagrożeniami hybrydowymi i terrorystycznymi wymierzonymi w międzynarodowe szlaki handlowe, stanowi poważne zagrożenie dla europejskiego bezpieczeństwa. Pojawienie się nowych niebezpieczeństw w domenie morskiej wymusza na siłach zbrojnych państw europejskich rewizję istniejących strategii obronnych oraz unowocześnienie i wzmocnienie własnych flot wojskowych. Polska, po długim okresie zastoju, uruchomiła programy modernizacyjne mające na celu zwiększenie potencjału bojowego MW RP i zdolności do działań na Bałtyku oraz z dala od własnych wód terytorialnych. W ostatnich latach rozpoczęto szereg programów (z różnym rezultatem) celem pozyskania nowych lub modernizacji istniejących okrętów, każdorazowo przy udziale rodzimego przemysłu okrętowego. Jednakże dotychczasowe wysiłki podjęte w tym zakresie, choć są krokiem w dobrą stronę, to nie odpowiadają na znaczną część obecnych potrzeb sprzętowych Marynarki Wojennej RP.

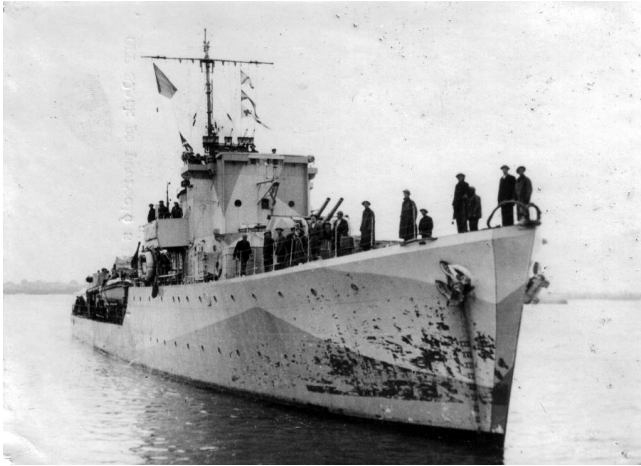
Efektywnym sposobem na szybkie zwiększenie zdolności zarówno MW RP, jak i polskiego przemysłu stocznioowego byłoby pozyskanie przez ten ostatni kontraktów na serię zaawansowanych technicznie okrętów budowanych w polskich zakładach ze wsparciem zagranicznych partnerów. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na uzbrojenie MW RP w sprawdzoną konstrukcję zagraniczną przy jednoczesnym wysokim stopniu dostosowania budowanych konstrukcji do specyficznych wymagań

strony polskiej. Co więcej, możliwość realizacji skomplikowanego projektu przez polski przemysł ze wsparciem zagranicznym przyczyniłaby się do budowy kompetencji i doświadczenia, które w przyszłości mogłyby zaowocować większą niezależnością przy realizacji kolejnych projektów dla rodzimej marynarki. Przyjmując założenie, że zostaną one doprowadzone do końca, trwający obecnie program Miecznik, który przewiduje pozyskanie do 2034 r. trzech nowoczesnych fregat wielozadaniowych, jak również (niestety wstrzymany obecnie) program Orka, zakładający pozyskanie nowych okrętów podwodnych, można uznać za dobre przykłady polityki zakupowej, która odpowiada na pilne potrzeby marynarki przy jednoczesnej rozbudowie kompetencji i zdolności polskiego przemysłu stocznioowego.

1.1. Historia Marynarki Wojennej RP i polskiego przemysłu stocznioowego

1.1.1. Historia Marynarki Wojennej RP

Historię wojskowych operacji morskich w Polsce można zacząć datować od roku 1463, kiedy to połączona flota gdańsko-elbląska zablokowała wejście na Bałtyk, a następnie rozbiła flotę krzyżacką. Potyczka ta, określana mianem bitwy na Zalewie Wiślanym, była zarówno pierwszą wygraną, jak również pierwszą w ogóle bitwą morską w historii protoplastów Marynarki Wojennej RP. Nowożytna historia tego rodzaju sił zbrojnych rozpoczęła się 28 listopada 1918 r., kiedy to na rozkaz ówczesnego Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego powołano do życia Marynarkę Polską.



ORP Ślązak w czasie powrotu z Rajdu na Dieppe (1942r.). Autor: Ministry of Information War Photo Service

Szefem Sekcji Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych został pułkownik marynarki Bogumił Nowotny. W początkowym okresie jej istnienia marynarze przez prawie półtora roku czekali na formalne potwierdzenie polskiego dostępu do morza, dlatego formowanie sił rozpoczęto od Floty Wiślanej, tworzonej z pozostawionych na terenie Rzeczypospolitej motorówek i kutrów floty niemieckiej. Pierwsza baza polskich sił morskich została ulokowana przy podwarszawskiej twierdzy Modlin, nieopodal ujścia Narwi do Wisły. W latach 1922–1926 nastąpiła znaczna rozbudowa potencjału osobowego i sprzętowego marynarki, w skład której wchodziły 2 kanonierki, 4 trawlerzy, 5 torpedowców, 4 monitory rzeczne oraz 2 transportowce. Część okrętów pochodziła z dawnej niemieckiej floty, podczas gdy pozostałe zostały zakupione w zagranicznych stocznich, m.in. we Francji, Finlandii czy w Wielkiej Brytanii. W drugiej połowie lat 20. XX w. polskie stocznie zyskały możliwości produkcyjne, dzięki czemu do służby zaczęły wchodzić rodzime konstrukcje. W tym samym czasie w Pucku formował się Morski Dywizjon Lotniczy, mający wspierać Marynarkę Wojenną w misjach rozpoznawczych i poszukiwawczych. Lata 30. XX w. przyniosły skokowy wzrost zdolności bojowych. W latach 1930–1936 do Polski dostarczono zamówione wcześniej we Francji i w Wielkiej Brytanii 4 nowoczesne niszczyciele oraz 5 okrętów podwodnych. W polskich stocznich udało się w tym czasie zbudować 6 trałowców oraz rozpocząć produkcję rodzimych hydroplanów i samolotów rozpoznawczych.

1 września 1939 r. był dla Marynarki Wojennej RP, podobnie zresztą jak i dla pozostałych rodzajów SZ II RP, ogromnym wyzwaniem. Bohaterska obrona polskiego wybrzeża trwała nieprzerwanie do 2 października i zakończyła się wraz z kapitulacją obrońców Półwyspu Helskiego. W czasie trwającej ponad miesiąc heroicznej kampanii wojskowej udało się ewakuować część okrętów MW RP do Wielkiej Brytanii. Pozostałe zostały albo zatopione, albo internowane w Szwecji. Okres do 1945 r. polscy marynarze spędzili na pokładach okrętów wypożyczonych od Wielkiej Brytanii, walcząc w ramach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Brali oni czynny udział w operacjach bojowych aż do ostatnich dni wojny, wliczając w to lądowanie sił alianckich w Normandii. Ogółem polskie okręty przepłynęły w latach 1939–1945 łącznie milion dwieście tysięcy mil morskich, eskortowały 787 konwojów, przeprowadziły 1162 patrole i operacje bojowe, zniszczyły 45 jednostek nieprzyjaciela i 20 samolotów. Podczas działań bojowych zginęło 450 marynarzy, co stanowiło prawie 10 proc. wszystkich operujących na Zachodzie żołnierzy MW.

Po wojnie przystąpiono do natychmiastowej odbudowy potencjału bojowego polskich sił morskich, w skład których początkowo włączono przekazane przez aliantów okręty zachodnie oraz te zbudowane i użytkowane przez ZSRR. Niezwłocznie rozpoczęto również odtwarzanie rodzimego przemysłu stocznioowego, który pozwoliłby na chociażby częściowe uniezależnienie się od dostaw sprzętu wojskowego z zagranicy. Jednocześnie wszelkie decyzje Dowództwa Marynarki Wojennej – zarówno operacyjne, jak i sprzętowe – musiały być konsultowane z Naczelnym Dowództwem Armii Czerwonej. W pierwszych dekadach po wojnie to właśnie radzieccy, a nie polscy marynarze zajmowali najwyższe stanowiska dowódcze w naszych siłach morskich. Pełne uzależnienie od polityki ZSRR oznaczało również, że zamiast przygotowywać się do operacji obronnych własnego terytorium, Polska stała się częścią szerszego planu inwazji na Zachód. Zgodnie z tymi planami w przypadku wojny z NATO marynarka wojenna RP miała za zadanie przeprowadzić desant na Półwysep Jutlandzki.

Plany te wymuszały więc, aby w kwestii uzbrojenia główny nacisk kłaść na okręty desantowe, kutry torpedowe oraz morskie lotnictwo szturmowe. Pomimo imponującego stanu osobowego oraz parku maszynowego sił morskich w czasach PRL jasne jest to, że przez swój szturmowo-desantowy charakter wojska te miałyby problem w prowadzeniu operacji obrony wód terytorialnych Polski.



Niszczyciel rakietowy ORP Warszawa (III). Autor: Ireneusz Sobieszczuk

Okres transformacji ustrojowej oraz następnych kilkunastu lat można określić mianem degradacji i utraty znaczenia MW w systemie obrony Polski. Rozwiązanie Układu Warszawskiego i zbliżenie z NATO wymusiły na Polsce całkowitą zmianę doktryny obronnej i większe skoncentrowanie na obronie wybrzeża i zabezpieczeniu interesów Polski na akwenach morskich. W wyniku tych zmian rozformowano jednostki desantowe, jak również bojową część lotnictwa MW. Kryzys ekonomiczny okresu demokratyzacji i otwierania się na gospodarkę wolnorynkową spowodował, że okręty MW RP nie były należycie serwisowane i naprawiane. Zamiast tego systematycznie wycofywano je ze służby, nie wprowadzając w zamian nowych konstrukcji. Było to związane zarówno z brakami budżetowymi, jak również z upadkiem znacznej części rodzimego przemysłu stoczniewego, który w początkowych latach nie radził sobie w warunkach wolnorynkowych – bez dopłat i centralnego planowania. Wejście Polski do NATO

w 1999 r. i związana z tym potrzeba dostosowania własnych sił do współpracy z wojskami sojuszniczymi, jak również konfrontacyjna polityka Federacji Rosyjskiej zmusiły decydentów, aby w ostatnich latach więcej uwagi poświęcać siłom morskim oraz ich zdolnościom do ochrony interesów Polski zarówno w bezpośredniej bliskości, jak i na dalekich akwenach. Niemniej uruchomiony proces modernizacji MW RP nadal odbiega od potrzeb niezbędnych do odbudowania jej zdolności do projekcji siły na Morzu Bałtyckim i innych akwenach morskich. Ograniczony zakres działań na rzecz odnowienia parku maszynowego i zdolności Marynarki Wojennej wynika z wielu czynników, choć wydaje się, że tym najważniejszym jest utrwalenie się poglądu, jakoby ten rodzaj sił zbrojnych nie był niezbędny do zapewnienia bezpieczeństwa Polski.

1.1.2. Historia polskiego przemysłu stoczniewego

Współczesna historia przemysłu stoczniewego w Polsce rozpoczęła się w 1918 r., wraz z odzyskaniem przez Polskę niepodległości. Otwarty dostęp do Morza Bałtyckiego pozwolił na odbudowę utraconej ponad wiek wcześniej gospodarki morskiej oraz budowę własnej marynarki wojennej. Niestety nowe władze miały szczególnie utrudnione zadanie, ponieważ w nowych granicach niepodległej Polski, będących konsekwencją traktatu wersalskiego z roku 1919, nie znalazła się żadna duża stocznia ani nawet port pełnomorski, mogący zapewnić Polsce pełną swobodę operacji na Bałtyku². Znajdujący się w Gdańsku największy i najlepiej rozwinięty port, wraz z równie imponującą stoczną, znalazł się częściowo w rękach niemieckich, a częściowo alianckich. Brak istniejącej infrastruktury wymusił na nowych władzach Polski budowę zaplecza portowego oraz stoczniewego zupełnie „od zera”. Pierwszy polski port został zlokalizowany w Gdyni, a pierwsze polskie stocznie remontujące i budujące małe jednostki rzeczne powstały w Krakowie i Modlinie.

² J. Litwin, *Z historii stoczni i przemysłu okrętowego w Polsce. Początki*, „Portal Morski” [online], 19 VI 2014 [dostęp: 16 I 2022]: <<https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/26080-z-historii-stoczni-i-przemyslu-okretowego-w-polsce-poczatki-1>>.

Dopiero w latach 30. XX w. zaczęły powstawać stocznie morskie, mogące remontować i budować statki zdolne do swobodnej żeglugi po Bałtyku. Do najważniejszych należy zaliczyć Stocznnię Gdyńską, Stocznnię Nauta, Stocznnię Rybacką oraz Stocznnię Marynarki Wojennej, która powstała celem budowy Marynarki Wojennej II RP³. Wybuch II wojny światowej we wrześniu 1939 r. skutecznie zniweczył plany dalszej rozbudowy infrastruktury morskiej w Polsce. Na odrodzenie przemysłu stoczniowego, jak również na początek odbudowy Marynarki Wojennej RP, przyszło Polakom czekać aż do roku 1945. To właśnie wtedy, w lutym 1945 r., minister przemysłu powołał do życia Departament Morski oraz Morską Grupę Operacyjną (MGO). Ciąła te miały kolejno zająć się zarządzaniem przemysłem stoczniowym w Polsce po jej całkowitym wyzwoleniu oraz zabezpieczeniem terenu i majątku stoczni opuszczonych przez Niemców, a zajętych i pilnowanych przez wojska radzieckie⁴.



Stocznia Gdańska w roku 1949. Autor: Jan Bułhak

Początki odrodzonej gospodarki morskiej nie były proste. Przejmowane przez MGO obiekty stoczniowe i porty były w znacznej większości w bardzo złym stanie technicznym, spowodowanym intensywnymi działaniami wojennymi. Problemem były również liczne niewybuchy oraz drogi portowe zablokowane przez zatopione lub porzucone okręty. Sytuację dodatkowo komplikował fakt, że wojska radzieckie musiały każdorazowo wyrazić zgodę na

oddanie danego obiektu pod kontrolę władz polskich. Co więcej, zanim doszło do takiego przekazania znaczna część sprzętu (w przypadku stoczni Gdańskiej nawet 70 proc. wszystkich ocalałych maszyn) była rozmontowywana i wysyłana do Związku Radzieckiego jako reparacje wojenne. Do końca sierpnia 1945 r. Departament Morski Ministerstwa Przemysłu posiadał już kontrolę nad 13 stoczniami morskimi, w tym 11 leżącymi na terenie Gdańska oraz jednej w Elblągu i jednej w Gdyni⁵. W wyniku ocen ekonomicznych finalnie zdecydowano, że zakładem, w którym odrodzi się przemysł morski w Polsce, będzie Stocznia Gdańska. 13 września 1945 r. zakład wznowił działalność, skupiając się na remontach zdobytych okrętów. W tym samym czasie trwały już prace nad restrukturyzacją i odbudową pozostałych stoczni w Polsce, w tym dużego zespołu zakładów w Szczecinie. Zadanie to było ułatwione o tyle, że jedna z tamtejszych stoczni została już w 1945 r. uruchomiona przez Rosjan i przekazana Polsce dopiero w 1947 roku. Dzięki niemal natychmiastowej gotowości operacyjnej oraz znalezieniu w jednym z obiektów niewykończonego kadłuba okrętu niemieckiego to właśnie w Stoczni Szczecińskiej doszło do pierwszego wodowania okrętu w Polsce po 1945 roku. Statek ten otrzymał nazwę *Oliwa*, którą potem zamieniono na *Marchlewski*. Pierwszym okrętem wybudowanym całkowicie od podstaw w Polsce był rudowęglowiec projektu B30 *Sołdek*, zwodowany w Stoczni Gdańskiej 6 listopada 1948 roku⁶.

Wraz z upływem czasu coraz więcej zakładów na wybrzeżu nabywało zdolności produkcyjne i zaczynało budować własne okręty. W pierwszych latach po wojnie były to przede wszystkim statki z turbinami parowymi. W latach 50. XX w. Polska zaczęła stawać się jednym z głównych dostawców jednostek morskich zarówno do państw bloku wschodniego, jak również na zachód Europy. Polską specjalnością w tym czasie były okręty transportowe: masowce, drobnicowce, rudowęglowce oraz trawlerzy i węglowce.

³ J. Dudziak, P. Kuciewicz, J. Litwin, S. Skrzypiński, H. Spigarski, *Polski przemysł okrętowy 1945–2000*, Okrętownictwo i Żegluga, Gdańsk 2000.

⁴ A. Trzeciak, *Miejsca, ludzie, historie*, Europejskie Centrum Solidarności, Gdańsk 2019.

⁵ J. Dudziak, P. Kuciewicz, J. Litwin, S. Skrzypiński, H. Spigarski, *Polski przemysł...*

⁶ J. Litwin, *Z historii stoczni i przemysłu okrętowego w Polsce. Budowa statków – lata 1948 i 1950*, „Portal Morski” [online], 27 VI 2014 [dostęp: 20 I 2022]. <<https://www.portalmorski.pl/stocznie-statki/26224-z-historii-stoczni-i-przemyslu-okretowego-w-polsce-budowa-statkow-lata-1948-i-1950>>.

Jednakże już od 1952 r. największe stocznie produkowały również okręty na potrzeby Marynarki Wojennej. Jednymi z pierwszych jednostek o przeznaczeniu militarnym, wybudowanymi od początku w Polsce, były dozorowce przekazane do Wojsk Obrony Pogranicza. Następnie, od 1962 r., w stoczniach w Szczecinie i Gdańsku zaczęto budowę okrętów wojennych na eksport do ZSRR. Były to przede wszystkim okręty pomocnicze – warsztatowce oraz statki oceanograficzne i naukowo-badawcze, przeznaczone do wsparcia radzieckiego programu kosmicznego. W latach 60. i 70. XX w. zaczęto również budować wojskowe trałowce, patrolowce, kutry desantowe i raketowe oraz okręty ratownicze. Do 1989 r. polskie stocznie, w szczególności duże zakłady w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni, zbudowały ponad setkę okrętów wojennych różnych typów⁷.

Okres transformacji ustrojowej po 1989 r. był początkiem upadku przemysłu okrętowego w Polsce. Całość przemysłu ciężkiego, z wyszczególnieniem stoczni, bardzo dobrze odnajdywała się w realiach gospodarki centralnie planowanej. Zlecenia na statki były przygotowywane w ramach planów wieloletnich z obowiązkowymi zamówieniami do ZSRR i innych państw bloku wschodniego. Ceny poszczególnych produktów były ustalane centralnie, podobnie jak wartość wymienna walut, którymi płacono za zamówione jednostki. Istniały również mechanizmy dopłat wyrównawczych oraz tanich kredytów operacyjnych, co pozwalało stoczniom na utrzymywanie wysokiego zatrudnienia oraz płynności finansowej. Sytuacja ta zmieniła się diametralnie w 1990 r., kiedy to Polska weszła w burzliwy okres przemian systemowych. Związany z tym faktem kryzys ekonomiczny, hiperinflacja oraz niemal natychmiastowe wstrzymanie zamówień z „bratnich” do niedawna państw bloku wschodniego, mierzących się z podobnymi problemami, szybko doprowadziły do upadku przemysłu okrętowego w Polsce w istniejącej formie. Brak nowych zamówień, problemy finansowe polskich armatorów, blokada możliwości wzięcia kredytów operacyjnych, jak również cofnięcie dopłat i wzrost kosztów wcześniejszych kredytów oznaczały w praktyce, że niektóre stocznie

z dnia na dzień były zmuszone ogłaszać upadłość, podczas gdy inne starały się przetrwać pomimo gigantycznego zadłużenia i braku krótkofalowych perspektyw na nowe zamówienia. Tym samym rozpoczął się okres restrukturyzacji i prywatyzacji zakładów okrętowych, które przetrwały pierwsze lata nowej rzeczywistości politycznej. Pomimo rozlicznych zawirowań, utraty portfela zamówień oraz wykwalifikowanej kadry na mapie Polski i tak można było znaleźć stocznie, którym udało się przetrwać okres lat 90. XX w. i – w niektórych przypadkach – utrzymać rentowność nawet w czasie kryzysu ekonomicznego. Do takich stocznii można zaliczyć na przykład Gdańską Stocznię Remontową. Po wielu perturbacjach, upadłościach oraz przejmowaniu majątków zakładowych przez różnych inwestorów udało się uratować większą część głównych zakładów stoczniowych w Polsce – Stocznia Gdańsk, Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, gdańską Stocznia Północną oraz szczecińską Stocznia Remontową Gryfia. Spośród wymienionych wyżej zakładów do czasów obecnych nie dotrwały Stocznia Gdynia i Stocznia Szczecińska.



Okręt podwodny typu Kobben oraz okręt transportowo-minowy projektu 767 Lublin w trakcie remontu w ówczesnej Stoczni Marynarki Wojennej (2008 r.). Autor: Nikodem Nijaki (CC BY-SA 3.0)

⁷ J. Dudziak, P. Kuciewicz, J. Litwin, S. Skrzypiński, H. Spigarski, *Polski przemysł...*

1.2. Marynarka Wojenna RP i przemysł stoczniowy obecnie

1.2.1. Założenia strategiczne

Marynarka Wojenna RP jest istotnym elementem bezpieczeństwa militarnego Polski i stanowi jeden z pięciu rodzajów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W trakcie konfliktu zbrojnego siły morskie mają za zadanie bronić polskiego wybrzeża, zabezpieczać szlaki handlowe i infrastrukturę krytyczną, a także zwalczać wrogie systemy bojowe zagrażające bezpieczeństwu Polski. Także w czasie pokoju zadania ochrony szlaków handlowych, portów i innej krajowej infrastruktury strategicznej pozostają aktualne. Dochodzi do nich jeszcze kontrybuowanie do bezpieczeństwa międzynarodowego i ochrona interesów Polski poza granicami kraju, jak również współdziałanie z państwami sojuszniczymi w zakresie utrzymywania pokoju oraz swobody żeglugi na wodach międzynarodowych. Ważne pozostaje również ciągłe budowanie i utrzymywanie własnych zdolności bojowych, służących jako istotny element polityki odstraszania. O ile działania okrętów MW RP na Morzu Bałtyckim jest oczywiste (to tu znajdują się polskie obszary morskie oraz spotykają się wszystkie szlaki handlowe do i z Polski), o tyle należy podkreślić, że nasze rodzime siły morskie są również przygotowane do prowadzenia operacji na akwenach zewnętrznych. Szlaki handlowe z Ameryki Północnej i Azji mają tysiące mil morskich i często przebiegają przez wody terytorialne kilkunastu państw. Brak swobody żeglugi np. na Półwyspie Somalijskim, spowodowany działalnością piratów, ma takie same konsekwencje ekonomiczne dla Polski, jak blokada szlaku handlowego na Bałtyku – towary nie będą docierać do portu, zagrażając tym samym naszym interesom ekonomicznym.

Zadania stawiane przed MW RP, jak również aktualne wyzwania oraz dalsze kierunki rozwoju określone są przez szereg jawnych oraz niejawnych dokumentów. Ten akapit skupi się wyłącznie na dokumentach dostępnych

w domenie publicznej, wydawanych przez Ministerstwo Obrony Narodowej albo Kancelarię Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Choć nie zawierają one szczegółowych metod działania, taktyki oraz organizacji rodzimych sił morskich, to w wystarczający sposób opisują one wyzwania, jakie stoją przed MW RP oraz prezentują ogólną wizję dalszego rozwoju tego rodzaju sił zbrojnych.

Najważniejszym jawnym dokumentem traktującym o kwestiach związanych z obronnością kraju jest *Strategia bezpieczeństwa narodowego (SBN)*, zatwierdzona przez prezydenta RP na wniosek prezesa Rady Ministrów. Jej najnowsza wersja została opracowana w 2020 r., zastępując tym samym wcześniejszy wariant tego dokumentu z roku 2014. Najnowsza wersja SBN jest kluczowa z perspektywy marynarki wojennej, ponieważ bierze już pod uwagę zmiany geopolityczne, jakie zaszły w Europie i na świecie w ciągu ostatnich 7 lat. Do najważniejszych z tych zmian należy zaliczyć agresję Federacji Rosyjskiej na Ukrainie, jak również zagrożenie hybrydowe oraz konwencjonalne stwarzane przez systematycznie wzmacniane Siły Zbrojne Federacji Rosyjskiej. Strategia bezpieczeństwa narodowego wydana w 2014 r. ujmowała jedynie skrótowo znaczenie domeny morskiej i potrzeby rozbudowy sił MW RP, na szczęście trend ten jest wyraźnie odwrócony w SBN z maja 2020 r., gdzie występują liczne odniesienia do potrzeby zabezpieczenia obszarów morskich. Wśród głównych zagrożeń i wyzwań dla rodzimej marynarki dokument identyfikuje konieczność zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, potrzebę wykorzystania lokalizacji Polski (440-kilometrowej linii brzegowej) do dalszego rozwoju krajowej gospodarki oraz zasadność równoważenia rozbudowy potencjału wojskowego FR w obszarze Morza Bałtyckiego⁸. W porównaniu z innymi rodzajami SZ RP marynarce poświęcono w dokumencie relatywnie mniej uwagi, należy jednak docenić fakt, że jest to i tak znaczący wzrost uwagi poświęcanej domenie morskiej, szczególnie w porównaniu z podobnymi dokumentami z lat poprzednich.

⁸ *Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa 2000.



Prezydent RP Andrzej Duda podczas ceremonii podpisania postanowienia zatwierdzającego Strategię Bezpieczeństwa Narodowego RP (2020 r.). Autor: Jakub Szymczuk

Wyrazem zwiększonej świadomości znaczenia obszaru morskiego Polski w ostatnich latach jest coraz częstsze pojawianie się oficjalnych dokumentów rządowych, pochyłających się nad wyzwaniem i potrzebami modernizacyjnymi Marynarki Wojennej RP. Część z tych dokumentów ma charakter koncepcyjny i nie ma mocy wiążącej, aczkolwiek sam fakt ich powstania podkreśla świadomość decydentów co do znaczenia domeny morskiej. Przykładem tego typu opracowań może być przygotowana przez BBN w 2017 r. *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego RP* (SKBM) lub opublikowana w tym samym roku MON-owska *Koncepcja obronna Rzeczypospolitej Polskiej* (KORP). SKBM jest w tym aspekcie wyjątkowo ciekawa, ponieważ dogłębnie skupia się na analizie zadań oraz wyzwań stojących przed MW RP zarówno w czasie wojny, jak i w czasie kryzysu. Jest też swoistym podsumowaniem postulatów oraz spostrzeżeń zawartych w innych dokumentach traktujących o domenie morskiej w polskiej doktrynie wojennej. W tym miejscu należy dodatkowo podkreślić, że choć nie jest dokumentem wiążącym, to SKBM miała realny wpływ na zauważony powyżej zwrot ku większemu priorytetyzowaniu marynarki wojennej wśród polskich decydentów. Wynika to też z faktu, że koncepcja ta została opracowana przez prezydenckich ekspertów Biura Bezpieczeństwa Narodowego –

tych samych, którzy pracowali nad najważniejszym dokumentem strategicznym RP, czyli ww. *Strategią bezpieczeństwa narodowego*.

Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego RP identyfikuje szereg szczegółowych zagrożeń, z którymi mierzą się polskie siły morskie, pokazując tym samym, jakie priorytety operacyjne stoją przed MW RP w strategicznych dokumentach niejawnych. Wedle dokumentu najważniejsze zagrożenia dla bezpieczeństwa europejskich obszarów morskich to⁹:

- » podważanie lub selektywne uznawanie ogólnych zasad prawa międzynarodowego;
- » terroryzm, piractwo oraz inne zamierzone bezprawne akty na morzu i w portach;
- » przestępczość transgraniczna;
- » proliferacja broni masowego rażenia (chemicznej, biologicznej, radiologicznej, jądrowej);
- » osłabienie reżimu kontroli zbrojeń konwencjonalnych i systemu środków budowy zaufania, stwarzające warunki do postępującej militaryzacji obszarów morskich;
- » wzrost liczby incydentów o charakterze militarnym i niemilitarnym, np. działania hybrydowe, działania asymetryczne, walka informacyjna i w cyberprzestrzeni.

Z kolei najważniejsze zagrożenia dla bezpieczeństwa w obszarze Morza Bałtyckiego to¹⁰:

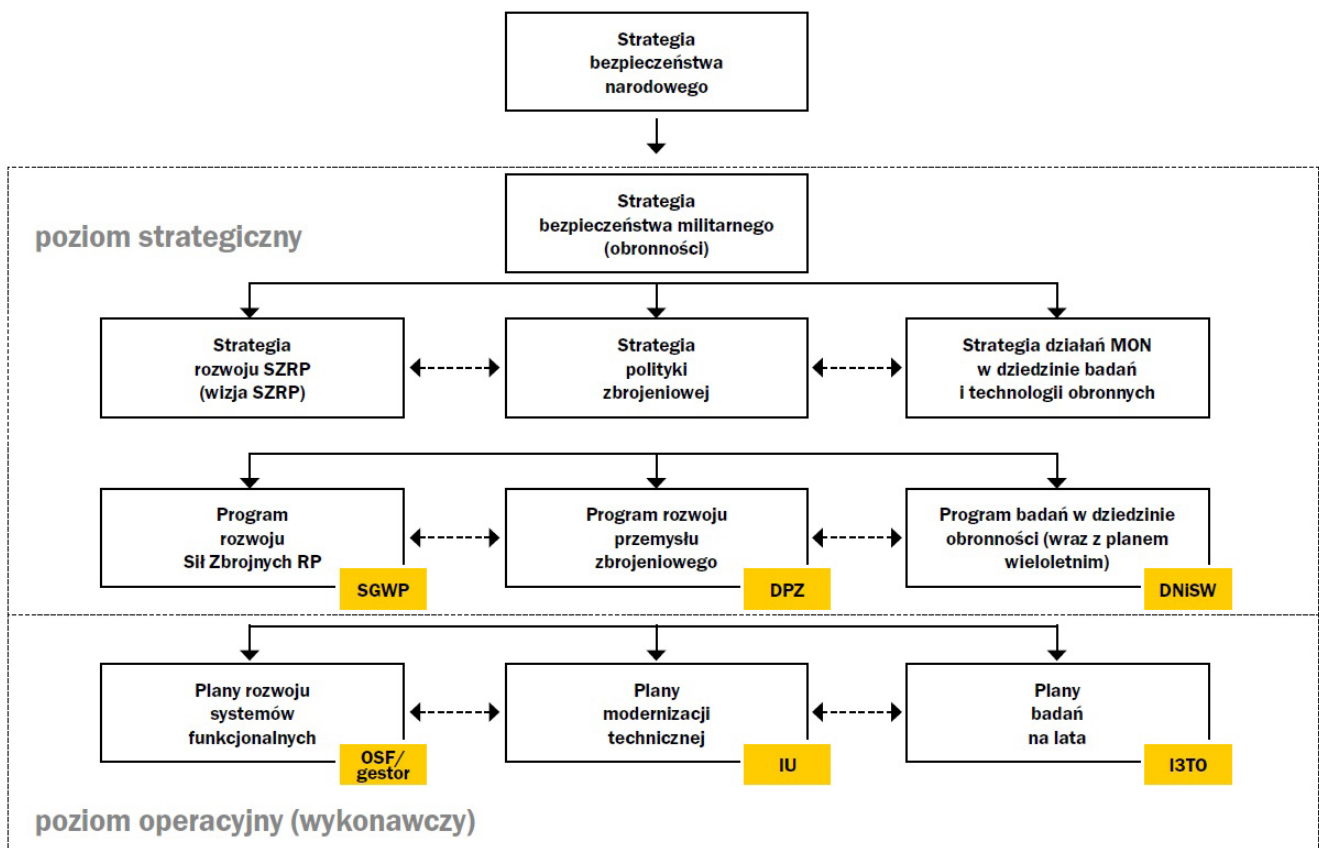
- » militaryzacja regionu bałtyckiego, związana z rozwojem rosyjskiego potencjału militarnego, szczególnie zdolności przeciwdostępowych (Anti Access/Area Denial, A2/AD) w obwodzie kaliningradzkim;
- » monopolistyczna pozycja Rosji w obszarze dostaw surowców energetycznych – zbyt mocne uzależnienie niektórych państw od importu surowców energetycznych z FR, a także od rosyjskiej infrastruktury transportowej;

⁹ *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Gdynia 2017.

¹⁰ Ibidem.

- » potencjalny konflikt lokalny na małą skalę, tj. wojna hybrydowa lub asymetryczna; wojny współzależne;
- » zanieczyszczenie wód Morza Bałtyckiego – stanowiące zagrożenie dla morskiego ekosystemu oraz życia i zdrowia mieszkańców wybrzeży;
- » niedozwolone lub nadmierne eksploatowanie zasobów morskich, przyczyniające się do zubożenia biologicznego morza, np. nielegalne połowy;
- » nielegalna eksploracja wraków i obiektów podwodnych (penetracja wraków będących

- » zbiorowymi mogiłami), połączona z grabieżą obiektów archeologicznych lub historycznych;
- » nieregulowany przebieg rozgraniczeń wyłącznych stref ekonomicznych państw nadbałtyckich oraz ograniczenia dostępu do niektórych typów cieśnin używanych do żeglugi międzynarodowej;
- » forsowanie inwestycji brzegowych i morskich przez państwo lub grupę państw, ograniczających przedsięwzięcia gospodarcze innych państw regionu;
- » zmiany klimatyczne.



SGWP – Sztab Generalny Wojska Polskiego; DPZ – Departament Polityki Zbrojeniowej MON; DNISW – Departament Nauki i Szkolnictwa Wojskowego MON; OSF – organizator systemu funkcjonalnego; IU – Inspektorat Uzbrojenia; I3TO – Inspektorat Implementacji Innowacyjnych Technologii Obronnych

Rys 1. Hierarchia i wzajemne zależności dokumentów dotyczących rozwoju polskiego potencjału militarnego. Od 2021 to Agencja Uzbrojenia, a nie rozwiązany Inspektorat Uzbrojenia odpowiada m.in. za tworzenie Planu modernizacji technicznej SZ RP.

Źródło: R. Łukawski, *Rozwój sił zbrojnych a polski przemysł zbrojeniowy*, Przegląd Sił Zbrojnych 2015, nr 4, s. 58.

Na podstawie potrzeb operacyjnych zgłaszanych przez dowódców poszczególnych rodzajów sił zbrojnych oraz szeregu strategii i dokumentów tworzony jest *Plan modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* (PMT), który określa priorytety zakupowe i modernizacyjne dla wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Wpływ różnych dokumentów na PMT można prześledzić na podstawie Rysunku 1. *Strategia bezpieczeństwa narodowego* obejmuje szeroką gamę zagadnień związanych z bezpieczeństwem i z racji swojego charakteru nie jest dokumentem szczegółowym. Dlatego w oparciu o SBN tworzone są bardziej dogłębne opracowania, które skupiają się tylko na wybranych aspektach. Należy do nich m.in. *Strategia rozwoju SZ RP* czy *Strategia polityki zbrojeniowej*. Dopiero na podstawie tych bardziej szczegółowych dokumentów strategicznych powstają opracowania zawierające konkretne plany działania, takie jak *Program rozwoju SZ RP*, opracowywany przez Sztab Generalny Wojska Polskiego, *Program rozwoju przemysłu zbrojeniowego*, przygotowywany przez Departament Polityki Zbrojeniowej Ministerstwa Obrony Narodowej, oraz program badań w dziedzinie obronności, który tworzony jest w Departamencie Nauki i Szkolnictwa Wyższego MON. *Plan modernizacji technicznej* powstaje w Agencji Uzbrojenia i jest wynikiem rekomendacji, założeń oraz planów zawartych we wszystkich wymienionych powyżej dokumentach, zaczynając od SBN. Choć PMT jest dokumentem niejawnym (podobnie zresztą jak część ww. dokumentów, na których się opiera), to według częściowo ujawnionych założeń dokumentu na lata 2017–2026 w kontekście MW RP pojawiły się tam dwa najistotniejsze programy, które pośrednio lub bezpośrednio przewijały się też przez inne dokumenty omówione powyżej. Były to programy zakupu uzbrojenia pod kryptonimami Orka oraz Miecznik. Program Orka zakładał pozyskanie okrętów podwodnych nowego typu, które miały mieć zdolność odpalania pocisków manewrujących. Program Miecznik natomiast zakładał pozyskanie nowoczesnych fregat wielozadaniowych o podobnych zdolnościach ofensywnych¹¹. Najnowsza wersja *Planu modernizacji technicznej Sił Zbrojnych RP*

została opracowana w 2020 r. i obejmuje lata od roku 2021 do 2035. Choć pełna treść dokumentu nie jest znana, to wedle wypowiedzi przedstawicieli MON zarówno Miecznik, jak i Orka stanowią jego ważny komponent¹².

1.2.2. Potencjał Marynarki Wojennej RP

Współczesna Marynarka Wojenna RP w znacznym stopniu składa się z okrętów pamiętających czasy zimnej wojny oraz burzliwych lat 90. XX w. Jednocześnie wielkość floty morskiej Polski systematycznie maleje wraz z wycofywaniem coraz starszych konstrukcji, co przekłada się na coraz intensywniejsze wykorzystywanie platform pozostających w służbie, a przez to ich większe zużywanie się. Na stan z początku roku 2022 flota MW RP może poszczycić się ok. 35 okrętami, 26 jednostkami pomocniczymi i około 20 bazowymi środkami pływającymi. Do tego należy doliczyć nowoczesną Morską Jednostkę Rakietową (MJR), dwa dywizjony przeciwlotnicze, dwa bataliony saperów, dwie grupy nurków minerów oraz Brygadę Lotnictwa Marynarki Wojennej (BLWM). Średni wiek okrętów pływających pod biało-czerwoną banderą wynosi obecnie ponad 30 lat. Jest to o tyle niepokojące, że część z omawianych konstrukcji była produkowana, aby służyć nie więcej niż właśnie 30 lat. Z racji braku funduszy na kompleksową wymianę najbardziej przestarzałej części naszej floty należy spodziewać się, że niektóre z tych okrętów pozostaną w służbie liniowej jeszcze przez przynajmniej jedną dekadę. Oczywiście Polska nie jest odosobniona w eksploatacji swojej floty poza pierwotnie wyznaczony okres użytkowania.

¹¹ Ministerstwo Obrony Narodowej, *Plan modernizacji technicznej – mapa drogowa rozwoju Wojska Polskiego*, „Serwis Rzeczypospolitej Polskiej” [online], 28 II 2019 [dostęp: 15 I 2022]: <<https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/plan-modernizacji-technicznej-mapa-drogowa-rozwoju-wojska-polskiego>>.

¹² Ł. Pacholski, *Ministerstwo Obrony odpowiada w sprawie okrętów podwodnych*, „Rzeczpospolita” [online], 22 VII 2021 [dostęp: 9 I 2022]: <<https://radar.rp.pl/wojsko-polskie/art17532071-ministerstwo-obrony-odpowiada-w-sprawie-okretow-podwodnych>>.

Czynnikiem wyróżniającym Polskę na tym polu jest brak kompleksowych modernizacji niektórych okrętów, co sprawia, że wysłużone już i tak konstrukcje nie tylko są w niezadowalającym stanie technicznym, ale także tracą swoje zdolności bojowe. Najlepszym przykładem takiego podejścia są dwa flagowe okręty polskiej Marynarki Wojennej – fregaty typu Oliver Hazard Perry – ORP gen. T. Kościuszko oraz ORP gen. K. Pułaski. Zostały one przyjęte do służby w US Navy w roku 1980, a następnie do służby w MW RP w latach odpowiednio 2000 i 2002. Od tego czasu nie przeszły one żadnej gruntownej modernizacji, nawet pomimo konstrukcji sprzyjającej pewnym unowocześnieniom. W związku ze starzejącą się konstrukcją bez perspektyw na modernizację oraz z racji braku możliwości używania ich wyposażenia raketowego (Polska nie ma w magazynach żadnych pocisków przeciwokrętowych RGM-84 Harpoon oraz mniej niż dziesięć przeciwlotniczych pocisków SM-1MR) szacuje się, że oba okręty pozostaną w służbie do lat 2025–2030¹³.



ORP Gen. T. Kościuszko wychodzący z portu. Autor: Łukasz Pacholski

Do najważniejszych bojowych okrętów na wyposażeniu Marynarki Wojennej RP można zaliczyć:

- » 2 fregaty raketowe typu Oliver Hazard Perry, zbudowane w 1979 r. w stoczni Bath Ironworks w USA. ORP gen. T. Kościuszko oraz ORP gen. K. Pułaski są największymi okrętami w MW RP. Z powodu braku modernizacji oraz braku zapasów amunicyjnych nie mogą one korzystać ani z rakiet przeciwlotniczych ani przeciwokrętowych. Utrzymują zdolności zwalczania okrętów podwodnych (ZOP).
- » 1 korweta zwalczania okrętów podwodnych projektu 620 Kaszub, zbudowana w 1987 r. w Stoczni Północnej (obecnie Remontowa Shipbuilding). ORP Kaszub przeszedł w 2016 r. ograniczoną modernizację uzbrojenia poprzez montaż zestawu artyleryjskiego Tryton 35 mm w miejsce rufowej armaty 23 mm ZU-23-2M Wróbel.
- » 1 korweta patrolowa projektu 621 Gawron, zbudowana w 2019 r. w Stoczni Wojennej. ORP Ślężak początkowo miał być wielozadaniową korwetą, jednakże zawirowania polityczne, ekonomiczne oraz koncepcyjne spowodowały, że okręt budowano 18 lat (lata 2001–2019) i wprowadzono do służby bez uzbrojenia raketowego. Głównym uzbrojeniem okrętu jest rufowa armata automatyczna kal. 76 mm.
- » 3 okręty raketowe projektu 660M Orkan, zbudowane w latach 1992–1995 w Stoczni Północnej (obecnie Remontowa Shipbuilding). W 2009 r. dozbrojono je w nowoczesne manewrujące pociski przeciwokrętowe RBS15 Mk 3 oraz nowoczesną elektronikę (gotowość operacyjna uzyskana w 2015 roku). Jeden okręt może jednocześnie przenosić do 8 pocisków RBS.
- » 3 niszczyciele min projektu 258 Kormoran II, zbudowane w latach 2017 oraz 2022 w stoczni Remontowa Shipbuilding. Są najnowocześniejszymi okrętami w służbie MW RP. 26 czerwca br. Minister Obrony Narodowej Mariusz Błaszczak podpisał umowę na zakup dodatkowych 3 okrętów typu Kormoran II.
- » 1 okręt podwodny projektu 877 (nazwa kodowa NATO: Kilo), zbudowany w 1986 r. w radzieckiej stoczni Krasnoje Sormowo. Pomimo dwóch poważnych wypadków stoczniowych – pożaru oraz zderzenia z suchym dokiem – okręt pozostaje w czynnej służbie. Obecnie przebywa w Stoczni Wojennej na kompleksowych naprawach. Po wycofaniu w 2021 r. okrętów typu Kobben jest jedynym okrętem podwodnym MW RP.

¹³ S. Zagórski, *Polska Marynarka Wojenna idzie na dno. Niemoc, chaos decyzyjny. „Jedyny nowy okręt ma charakter grillowo-bankietowy”*, „Newsweek” [online], 29 XII 2021 [dostęp: 12 I 2022]: <<https://www.newsweek.pl/polska/spoleczenstwo/marynarka-wojenna-rp-zostala-niemal-bez-okretow-co-ma-polska-na-baltyku/0d97j2q>>.

W strukturach MW RP funkcjonują jeszcze dwie jednostki, które mają znaczący wpływ na ogólne zdolności bojowe polskiej floty. Pierwszą z nich jest Morska Jednostka Rakietowa, a drugą Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej. Na wyposażeniu tej pierwszej znajdują się poddźwiękowe przeciwokrętowe pociski manewrujące Naval Strike Missile. Przenoszone są w kontenerach startowych umieszczonych na podwoziach kołowych, wykorzystuje się je do zwalczania celów nawodnych. Rakiety NSM są obecnie serwisowane i produkowane w Polsce. Natomiast na wyposażeniu tej drugiej jednostki znajduje się 12 samolotów M-28 Bryza różnych typów, w tym w wersjach patrolowo-rozpoznawczych, oraz 10 śmigłowców ratowniczych (SAR), w tym 8 sztuk W-3WARM Anakonda i 2 sztuki Mi-14 PŁ/R. Komponent zwalczania okrętów podwodnych BLMW stanowi 12 śmigłowców ZOP – 8 sztuk Mi-14PŁ oraz 4 sztuki pokładowych SH-2G Kaman. O ile zarówno samoloty Bryza, jak i śmigłowce Anakonda są w dobrym stanie technicznym, o tyle śmigłowce oparte na platformie radzieckich Mi-14 (średni wiek płatowca to 40 lat) oraz amerykańskich SH-2G (średni wiek płatowca to 30 lat) należy pilnie wymienić z racji złego stanu i wyczerpania się rezerwów. Część przestarzałych śmigłowców ZOP i SAR zastąpią w niedługim czasie 4 konstrukcje AW-101 ZOP/SAR¹⁴.



Śmigłowiec AW101 dla Marynarki Wojennej RP w czasie lotów próbnych na lotnisku w brytyjskim Yeovil. Autor: Leonardo

1.2.3. Obecna kondycja przemysłu stoczniewego w Polsce

W 2022 r. przemysł okrętowy nadal pozostaje ważną częścią składową polskiej gospodarki, szczególnie w odniesieniu do innych zakładów zaliczanych do przemysłu ciężkiego. Choć przychody z tytułu budowy statków i infrastruktury towarzyszącej są nieporównywalnie niższe niż jeszcze trzy dekady temu, to i tak należy je uznać za sukces. Z danych GUS wynika, że w samym 2019 r. branża stoczniewa osiągnęła przychody w wysokości 12,1 mld zł, co jest najwyższą wartością od lat¹⁵. Transformacja ustrojowa i przejście z gospodarki centralnie planowanej na gospodarkę wolnorynkową wymusiły na stoczniach znaczne zmiany organizacyjne. Po latach perturbacji, zwolnień, restrukturyzacji i spłacania długów sektor stoczniewy w Polsce dojrzał i dostosował się w pełni nie tylko do zasad panujących na globalnych rynkach, ale również do potrzeb tychże rynków. Wbrew pozorom nie było to łatwe zadanie, ponieważ na upadku przemysłu stoczniewego w Europie Środkowo-Wschodniej szybko skorzystały państwa azjatyckie, które przejęły portfel zamówień z dawnego bloku wschodniego, oferując przy tym konkurencyjne ceny oraz prędkość budowy jednostek nieznaną do tej pory w Europie.

Współczesny polski przemysł okrętowy przypomina strukturą oraz portfelem zamówień państwa zachodnie. W Polsce istnieje podział na zakłady prywatne oraz te pod kontrolą większościową Skarbu Państwa. Znacząca, bo stanowiąca ponad 90 proc., część zamówień dla naszych stocznii pochodzi od firm zagranicznych. Polscy armatorzy oraz Marynarka Wojenna RP odpowiadają natomiast za ok. 10 proc. wszystkich zamówień¹⁶.

¹⁴ Ł. Pacholski, *Pierwszy śmigłowiec Leonardo AW101 dla Polski oblatany*, „ZBiAM” [online], 12 VIII 2021 [dostęp: 8 I 2022]: <<https://zbiam.pl/artykuly/pierwszy-smiglowiec-leonardo-aw101-dla-polski-oblatany/>>.

¹⁵ Główny Urząd Statystyczny, *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2020*, Wydawnictwo GUS, Warszawa; Szczecin 2020.

¹⁶ J. Czuczman, *RAPORT: Sytuacja przemysłu stoczniewego w Polsce przed wystąpieniem COVID-19*, „Gospodarka Morska” [online], 24 II 2021 [dostęp: 7 I 2022]: <<https://www.gospodarkamorska.pl/raport-sytuacja-przemyslu-stoczniewego-w-polsce-przed-wystapieniem-covid-19-57422>>.

Jeśli chodzi o usługi oferowane przez publiczny i prywatny przemysł okrętowy w Polsce, to opierają się one na trzech filarach – wyposażenie okrętów (odpowiadające za ponad 50 proc. wszystkich zamówień), usługi remontowe istniejących okrętów (ok. 25 proc.) oraz budowa okrętów od podstaw (25 procent). Jeżeli chodzi o rentowność operacji w każdej z wymienionych powyżej kategorii, to stocznie prywatne wiodą tu niekwestionowany prym. W 2019 r. aż 90 proc. przychodów branży pochodziło z portfela zamówień podmiotów prywatnych. Stocznie należące do Skarbu Państwa w dużej mierze notowały straty, finalnie kontrybuując jedynie 10-proc. wkładem do wszystkich przychodów¹⁷. Choć w branży okrętowej w Polsce działa ponad 1 tys. różnych firm, to tylko garstka posiada możliwość samodzielnej budowy całości lub chociażby znaczących segmentów okrętów na potrzeby MW RP. Dużą zaletą branży stoczniowej w Polsce jest dywersyfikacja produkcji. To dzięki niej, chcąc omówić możliwości produkcyjne okrętów o przeznaczeniu wojskowym, możemy skupić się zarówno na zakładach ukierunkowanych w tę stronę (np. Stocznia Wojenna), jak również tych, które na co dzień budują statki cywilne, w tym samym czasie posiadając bogate doświadczenie w budowie okrętów do celów wojskowych. W kontekście pilnej potrzeby modernizacji znacznej części Marynarki Wojennej RP oraz w bliskiej perspektywie dużych kontraktów zbrojeniowych (np. program Miecznik) poniższe zakłady posiadają potencjał, który może, a nawet powinien zostać wykorzystany do unowocześniania polskich sił morskich w nadchodzących latach.

PGZ Stocznia Wojenna

1922 roku sięga historia PGZ Stoczni Wojennej (PGZ SW) (co czyni ją najstarszą stocznia w Polsce) i Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej, które po odzyskaniu

niepodległości przeniesiono z Modlina do Pucka. W obecnym kształcie istnieje od 2017 r., kiedy to państwowy koncern zbrojeniowy – Polska Grupa Zbrojeniowa – wykupił będącą w upadłości likwidacyjnej Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. PGZ SW specjalizuje się w projektowaniu, budowie, remontach oraz modernizacjach okrętów wojennych oraz innych statków specjalistycznych, będących na wyposażeniu wojska oraz służb państwowych. Jej lokalizacja blisko Portu Wojennego w Gdyni jest dodatkowym atutem przy prowadzeniu wszelkich remontów i przeglądów okrętów dla MW RP. Od momentu przejęcia stoczni przez PGZ w 2018 r. zakład może pochwalić się dużą ilością zamówień od Ministerstwa Obrony Narodowej. PGZ SW uczestniczyła, w stopniu mniejszym lub większym, w budowie czterech najnowszych okrętów będących na stanie MW RP – korwety patrolowej ORP Ślężak oraz trzech niszczycieli min projektu Kormoran II (ORP Kormoran, ORP Mewa i ORP Albatros). Prowadziła też remonty, przeglądy i modernizacje znacznej części okrętów znajdujących się na wyposażeniu MW RP, w tym ORP gen. Kazimierz Pułaski, ORP Orzeł oraz ORP gen. Tadeusz Kościuszko. Jeżeli projekt nie zostanie zawieszony, to następnym dużym zleceniem Stoczni Wojennej będzie budowa, wraz z zagranicznym partnerem technologicznym, trzech nowoczesnych fregat rakietowych w ramach programu Miecznik. Sytuacja finansowa zakładu jest stabilna, ponadto stocznia przynosi Skarbowi Państwa zyski. W 2019 r. uzyskano przychody na poziomie 113,5 mln zł, natomiast w 2020 r. przychody osiągnęły kwotę 166,7 mln zł¹⁸. Infrastruktura dokowa oraz nadbrzeżna, jaką dysponuje stocznia, w połączeniu z doświadczeniem w zakresie okrętów dla wojska, powoduje, że PGZ SW jest jednym z dwóch zakładów w Polsce, który posiada możliwość budowy, nawet samodzielnej, dużych okrętów wojennych na potrzeby Marynarki Wojennej RP.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 61) z dnia 28 września 2021 r., Kancelaria Sejmu – Biuro Komisji Sejmowych, Warszawa 2021: <<https://orka.sejm.gov.pl/zapisy9.nsf/0/DE33D2AB4CD878BAC12587660038A463/%24File/0171309.pdf>> [dostęp: 17 I 2022].



ORP Gen. T. Kościuszko w suchym doku, w trakcie remontu w Stoczni Wojennej S.A. Autor: Łukasz Pacholski

Gdańska Stocznia „Remontowa” – Remontowa Shipbuilding

Dwoma największymi prywatnymi stoczniami w Polsce są stocznie Remontowa Shipbuilding oraz Gdańska Stocznia „Remontowa”. Zbieżność nazw nie jest przypadkowa i wynika z przynależności do jednej grupy firm – Holdingu Remontowa. Poza dwiema nowoczesnymi stoczniami w jego skład wchodzi też liczne zakłady i mniejsze firmy związane z sektorem stoczniowym, okrętowym i off-shore. Głównym profilem działalności „Remontowej” oraz Remontowej Shipbuilding jest projektowanie, budowa, remonty oraz modernizacja okrętów. Choć gros projektów Holdingu Remontowa stanowią różnego rodzaju statki specjalistyczne na rynek cywilny, to stocznie wchodzące w skład grupy mogą pochwalić się też bogatym doświadczeniem w budowie okrętów o przeznaczeniu wojskowym – to tam przy wsparciu PGZ SW zbudowano w całości trzy niszczyciele min projektu Kormoran II dla Marynarki Wojennej RP, jak również całą serię holowników projektu B860. Co więcej, stocznie Holdingu Remontowa budowały okręty dla wojskowych i rządowych odbiorców zagranicznych, a obecnie są częścią programu Miecznik, w ramach którego wspólnie z PGZ SW zbudują trzy nowoczesne

fregaty wielozadaniowe dla Marynarki Wojennej RP. W 2020 r. przychody ze sprzedaży produktów i usług Holdingu Remontowa wyniosły ponad 2 mld zł. W praktyce oznacza to, że grupa ta odpowiada za prawie 20 proc. całkowitych przychodów przemysłu okrętowego i stoczniowego w Polsce, co stawia ją w czołówce zarówno europejskich, jak i światowych zakładów produkujących i remontujących okręty¹⁹. Zaplecze techniczne oraz sprzętowe Holdingu Remontowa oznacza, że jest to drugi po PGZ SW zakład posiadający zdolność budowy skomplikowanych okrętów wojennych o rozmiarze fregaty samodzielnie lub przy wsparciu partnerów zagranicznych.

Morska Stocznia Remontowa Gryfia

Stocznia Gryfia jest największym zakładem budującym okręty, mieszczącym się poza Trójmiastem. Zlokalizowana jest w Szczecinie, a powstała w 1952 r. w wyniku zwrotu pod polski zarząd niemieckiej infrastruktury stoczniowej użytkowanej do późnych lat 40. XX w. przez wojska radzieckie. Nadzór właścicielski nad spółką Morska Stocznia Remontowa Gryfia sprawuje Skarb Państwa poprzez Fundusz Rozwoju Spółek S.A. Zakład specjalizuje się w budowie, remontach oraz przeglądach okrętów, z wyraźną specjalizacją w statkach handlowych i promach pasażerskich. Gryfia już od lat 60. XX w. budowała dla wojska małe okręty patrolowe. W 2007 r. dostarczyła serię pięciu przybrzeżnych okrętów patrolowych dla Norweskiej Straży Wybrzeża. Pomimo doświadczenia w budowie nowoczesnych statków stocznia jest w bardzo złej sytuacji finansowej. W 2019 r. przyniosła 8,87 mln zł straty, która w 2020 r. wzrosła już do 23,6 mln zł²⁰. Zakład ma kompetencje niezbędne do wspierania modernizacji lub samodzielnej budowy mniejszych, nieskomplikowanych okrętów MW RP, lecz w obecnej sytuacji finansowej jego dalsze funkcjonowanie pozostaje pod znakiem zapytania.

¹⁹ J. Czuczman, *RAPORT: Sytuacja przemysłu...*

²⁰ A. Kraśnicki, *Zamiast „kłęski urodzaju” jest kłęska stoczni Gryfia w Szczecinie. Rekordowa strata zakładu, „Wyborcza Szczecin”* [online], 3 XII 2021 [dostęp: 5 I 2022]: <<https://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/7,34939,27526103,zamiast-kleski-urodzaju-jest-kleska-stoczni-gryfia-rekordowa.html>>.



ORP Albatros w trakcie budowy w stoczni Remontowa Shipbuilding w Gdańsku. Autor: Kam Trzeb (CC BY 4.0)

Stocznia Remontowa Nauta

Podobnie jak PGZ SW, również i Nauta zalicza się do najstarszych polskich stoczní. Jej korzenie sięgają 1922 r., kiedy to powstały warsztaty budowy kutrów i łodzi rybackich Franciszka Ledke. Ta zlokalizowana w Gdyni stocznia posiada możliwość samodzielnej budowy statków, lecz w związku z ogromnymi stratami finansowymi, które ponosił zakład przy okazji takich przedsięwzięć, zdecydowano, że stocznia skupi się wyłącznie na pracach remontowych. Przykładem nieudanych zamówień na budowę całych jednostek może być projekt budowy okrętu rozpoznania radioelektronicznego (SIGINT) TBN Artemis dla Marynarki Wojennej Królestwa Szwecji. Opóźnienia, wzrost kosztów budowy oraz zła sytuacja stoczni spowodowały, że jednostka budowana od 2017 r. opuściła Gdynię w 2021 r. opóźniona, niewykończona oraz niezdolna do samodzielnej żeglugi²¹. Jako stocznia państwowa Nauta przez niedługi czas znajdowała się pod kontrolą Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Wtedy też zakładano przekazanie jej większej ilości projektów o charakterze militarnym – plany te nie doszły jednak do skutku. Sytuacja finansowa zakładu jest zła, w 2018 r. odnotowano 51 mln zł straty. W 2020 r. strata wzrosła

do 75,47 mln zł, a wartość zobowiązań przekroczyła 300 mln zł. Postępowanie układowe z wierzycielami, które zakończyło się pod koniec roku 2021, zredukowało zobowiązania zakładu do 100 mln zł²². Zakład ten może uczestniczyć w ograniczonym doposażaniu nowych platform lub w remontach obecnie eksploatowanych platform MW RP.

Stocznia CRIST

Gdańska stocznia CRIST jest najmłodszym zakładem opisywanym w tym rozdziale. Ten założony w 1990 r. przez dwóch specjalistów z branży okrętowej prywatny zakład zajmuje się z powodzeniem budową okrętów specjalistycznych. Zlokalizowany na dawnym terenie Stoczni Gdańskiej zakład ściśle współpracuje z szeregiem europejskich stoczní, ze szczególnym naciskiem na przemysł francuski. Produkcja komponentów dla francuskich zakładów dała stoczni CRIST miano jednego z trzech największych polsko-francuskich eksporterów. Choć zakład samodzielnie nie buduje okrętów o przeznaczeniu militarnym, to ściśle współpracuje przy produkcji komponentów do najnowocześniejszych wojskowych konstrukcji w Europie. Przykładem takiego zamówienia może być rozpoczęta w 2021 r. budowa 12 okrętów przeciwminowych dla belgijskiej i holenderskiej marynarki wojennej. Stocznia ma kompetencje niezbędne do bycia ważnym podwykonawcą w projektach budowy nowych okrętów wojennych dla Polski. Zakład znajduje się w dobrej sytuacji ekonomicznej, notując dodatnie wyniki finansowe zarówno w 2019, jak i w 2020 roku.

²¹ S. Zagórski, „Artemis”. *Niewykorzystana szansa polskich stoczní*, „Geek Week” [online], 16 II 2021 [dostęp: 2 I 2022]: <<https://geekweek.interia.pl/militaria/news-artemis-niewykorzystana-szansa-polskich-stoczni,nld,5053336>>.

²² W. Kakowska-Mehring, *Nauta zawarła układ z wierzycielami*, „Trójmiasto.pl” [online], 24 IX 2021 [dostęp: 5 I 2022]: <<https://biznes.trojmiasto.pl/Nauta-zawarła-układ-z-wierzycielami-n161781.html>>.

1.3. Główne problemy i wyzwania na przyszłość

1.3.1. Brak długofalowego systemu planowania rozwoju zdolności MW

W czasie posiedzenia Sejmowej Komisji Obrony Narodowej z 16 marca 2021 r. sekretarz stanu w MON Wojciech Skurkiewicz powiedział, że „Marynarka Wojenna RP posiada wystarczające zdolności operacyjne tylko w obszarze rozpoznania i zwalczania zagrożeń minowych na morzu. Natomiast zdolności operacyjne Marynarki Wojennej w obszarze zwalczania celów nawodnych i podwodnych, obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej są znacząco ograniczone”. Ocena ta jest szczególnie istotna na tle trwającego konfliktu na Ukrainie, który pokazuje, jak ważną rolę we współczesnych konfliktach zbrojnych wciąż odgrywają siły morskie. Poczynając od operacji desantowych, poprzez przerywanie szlaków komunikacyjnych i zaopatrzeniowych, kończąc na używaniu okrętów nawodnych oraz podwodnych do przeprowadzania ataków rakietowych i operacji przeciwlotniczych. W kontekście Polski szczególnie istotne wydaje się zagrożenie blokadą szlaków handlowych oraz polskich portów, jak również odcięcie terytorium RP od dostaw surowców energetycznych drogą morską i podmorską. Jednak pomimo doświadczeń płynących zarówno z tego, jak i z wcześniejszych konfliktów zbrojnych decydenci w Polsce zdają się mieć skłonność do lekceważenia potrzeb i interesów Marynarki Wojennej RP w zakresie sprzętu oraz strategii działania.

Okres największej świetności Marynarka Wojenna RP przechodziła w latach istnienia Układu Warszawskiego. To wtedy marynarze mogli pochwalić się flotą nowoczesnych okrętów desantowych, okrętów podwodnych oraz operującymi na nowoczesnych samolotach morskimi siłami lotniczymi. Jednakże pomimo dobrego poziomu rozwinięcia technicznego

marynarka okresu PRL charakteryzowała się ograniczonymi zdolnościami do wykonywania najważniejszego celu, jakim jest ochrona terytorium Polski oraz okalających ją wód terytorialnych. Długofalowe plany strategiczne opracowane przez Naczelne Dowództwo Armii Czerwonej zakładały, że polska marynarka zostanie wykorzystana do desantowych operacji ofensywnych i to na takich zdolnościach – a nie tych defensywnych – powinien opierać się jej morski park maszynowy. Co zrozumiałe, doktryna ta upadła wraz z rozpadem ZSRR i rozwiązaniem Układu Warszawskiego, co jednak zamiast „strategicznej dojrzałości” w obszarze morskim przyniosło trwający do dzisiaj proces degradacji MW RP.

Proces ten był składową kilku czynników, wiązał się między innymi z potrzebą dostosowania strategii działania i rozwoju MW RP do nowej sytuacji geopolitycznej i z brakami budżetowymi. Jednakże najważniejszym czynnikiem wpływającym na niezadowolający status polskich sił morskich był i nadal jest systematycznie utrwalany brak długofalowego systemu planowania rozwoju zdolności MW. Doprowadziło to do sytuacji, w której kierunki rozwoju marynarki zmieniają się praktycznie rok do roku, a popadająca w coraz większe zapomnienie MW RP ma coraz mniejszy budżet, co dodatkowo utrwała brak możliwości naprawienia tej sytuacji. Choć już od pierwszych dni po upadku „żelaznej kurtyny” rozpoczęto przygotowania do całkowitej zmiany roli, jaką w systemie bezpieczeństwa odgrywały dotychczas siły morskie, to plany musiały szybko ulec zmianie na krótko przed wstąpieniem Polski do NATO. Kolejne takie zmiany następowały już wraz z obejmowaniem kierownictwa nad resortem obrony narodowej przez nowych ministrów oraz wraz ze zmianami kierowniczymi w dowództwie Marynarki Wojennej. Brak długofalowych koncepcji strategicznych, których mogłyby trzymać się osoby na stanowiskach kierowniczych, najlepiej potwierdza fakt, że dokumenty strategiczne o takiej tematyce w ogóle nie powstawały lub – jeśli już istniały – to pozwalano, aby traktować je bardziej jako zbiór rekomendacji, a nie długofalową strategię rozwoju.

Niejąko pogodzone się z faktem, że MW ma niski priorytet wśród decydentów, dlatego nie należy walczyć o unormowanie sytuacji w tym konkretnym rodzaju sił zbrojnych. Dowodem takiego podejścia mogą być nigdy niezrealizowane, a hucznie zapowiadane plany budowy okrętów nowego typu, które każdorazowo były anulowane lub nigdy nie wychodziły poza fazę koncepcyjną. Najlepszym przykładem okrętu, który padł ofiarą zmieniającego się podejścia decydentów, był okręt ORP Ślązak. Pierwotnie planowany jako pierwszy z serii korwet wielozadaniowych, obecnie operuje na Bałtyku jako niedozbrojony okręt patrolowy, który powstawał aż 18 lat. W czasie jego budowy kierownictwo resortu obrony narodowej zmieniało się siedmiokrotnie, podobnie jak i podejście do Ślązaka. Podejmowano próby ukończenia okrętu jako korwety, próbowano zatrzymać prace i zezłomować niedokończony kadłub, aż w końcu zdecydowano się wykończyć okręt, ale w zupełnie innej konfiguracji niż zakładano pierwotnie. Ta prawie 20-letnia saga dobitnie pokazuje zmienne nastroje względem MW RP wśród decydentów.



ORP Piast w trakcie remontu. Autor: Łukasz Pacholski

Dodatkowym czynnikiem wpływającym na powolne tempo unowocześniania tego rodzaju sił zbrojnych jest brak spójności w działaniach, jeśli są one podejmowane. Dysonans w podejściu do kształtu MW RP widać najlepiej, jeśli porówna się dokumenty dotyczące marynarki, które opracowało otoczenie prezydenta RP (Departament Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi Biura Bezpieczeństwa Narodowego) oraz Ministerstwo

Obrony Narodowej. Jawna część opracowanego przez MON w 2017 r. *Strategicznego przeglądu obronnego (Koncepcja obronna RP)* była przykładem marginalizowania znaczenia Marynarki Wojennej RP w systemie obronnym kraju – marynarce poświęcono tam niewiele miejsca, przypisując jej zadanie przeciwdziałania desantowi morskiemu na terytorium Polski oraz kwestionując potrzebę budowy okrętów nawodnych na rzecz brzegowych systemów rakietowych, takich jak NSM. Co więcej, zgodnie z *Koncepcją obronną RP* rozwój Marynarki Wojennej miał opierać się na czterech filarach: nadbrzeżnych dywizjonach z raketami NSM, siłach minowych, lotnictwie morskim i okrętach podwodnych. Szczególnie widoczny był brak wzmianek o najważniejszych, mogłoby się wydawać, zadaniach MW RP, czyli ochronie polskich szlaków żeglugowych, zwłaszcza wobec rosnącej dywersyfikacji dostaw gazu ziemnego i ropy naftowej, a także – po raz kolejny – brak zgłaszania potrzeby modernizacji i zakupów nowych okrętów nawodnych. Podejście to stało w sprzeczności ze *Strategiczną koncepcją bezpieczeństwa morskigo RP*, opracowaną w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego w 2017 roku. Dokument ten podkreślał potrzebę realizowania postanowień sojuszniczych jako najważniejszego czynnika przekładającego się na bezpieczeństwo Polski. Tego jednak bez okrętów nawodnych – i to najlepiej wielkości fregat – nie da się zrobić. Przedstawiciele BBN już wtedy rekomendowali budowę wielozadaniowego okrętu, który byłby w stanie przenosić uniwersalne systemy uzbrojenia i wyposażenia elektronicznego. Platforma mogłaby wzmacniać narodowy system obrony przeciwlotniczej czy dowodzenia operacjami sił specjalnych podczas misji ekspedycyjnych z dala od Bałtyku. Ten swoisty rozdźwięk pomiędzy BBN i MON doskonale obrazuje trwającą już trzecią dekadę niemoc państwa w sprawie określenia nie tylko samych długofalowych strategii, ale nawet konkretnych dróg rozwoju Marynarki Wojennej.

1.3.2. Brak spójnej polityki wobec stoczni

Choć *gros* obecnych problemów Marynarki Wojennej RP wynika z braku utrwalonej, długofalowej koncepcji jej rozwoju, to część odpowiedzialności za ten stan ponoszą również decydenci cywilni, niezwiązani bezpośrednio z wojskiem. Państwowe stocznie mają w obecnej sytuacji gospodarczej problem z utrzymaniem rentowności, przez co z trudem realizują zamówienia cywilne oraz te dla MW RP (a jeśli już je realizują, często wiąże się to z opóźnieniami zarówno przy modernizacji, jak i budowie zupełnie nowych okrętów).

Przykłady opóźnień w modernizowaniu okrętów, takich jak ORP Lublin, oraz przy budowach okrętów OORP Kormoran i Ślęzak to tylko kilka najbardziej znanych z całego szeregu problematycznych kontraktów. Przy wyraźnym podziale na stocznie państwowe oraz prywatne to właśnie te pierwsze zdają się mieć najwięcej problemów z terminowością i wypłacalnością. Nie oznacza to jednak, że za trudną sytuację polskiego przemysłu okrętowego, ograniczającą tym samym zdolności modernizacyjne MW RP, odpowiadają managerowie tych stoczni. Zła sytuacja finansowa oraz biznesowa tych zakładów to przede wszystkim wynik braku spójnej strategii względem przemysłu stoczniowego w Polsce – zarówno tego cywilnego, jak i wojskowego.

Od czasu upadku „żelaznej kurtyny” i przyjęcia przez Polskę modelu gospodarki wolnorynkowej przemysł stoczniowy przeszedł w Polsce znaczącą transformację. Trudna sytuacja finansowa, brak rządowych zamówień oraz problem z funkcjonowaniem w warunkach wolnorynkowej konkurencji w latach 90. XX w. to czynniki, które doprowadziły do upadku wielu zakładów. Przynoszący kiedyś ogromne zyski przemysł ratowano, prywatyzując część zakładów. Pozostałe poddawane były restrukturyzacji długu oraz przekształceniom własnościowym. Początkowo taktyka ta przynosiła dobre rezultaty, a niektóre zakłady państwowe zaczęły wychodzić na prostą – rentowność poprawiła się, a zyski

z budowy i modernizacji okrętów były przeznaczane na rozbudowę i unowocześnianie istniejącej infrastruktury. Dzięki takim działaniom ówczesne dwie największe państwowe stocznie, Stocznia Szczecińska i Stocznia Gdynia, zaczęły ponownie przynosić zyski. Wraz z globalnym kryzysem ekonomicznym na początku lat dwutysięcznych koniunktura jednak się pogorszyła, a oba zakłady, podobnie jak i szereg innych mniejszych jednostek, podupadły. W celu ustabilizowania sytuacji i uratowania polskiego przemysłu stoczniowego przed upadkiem Skarb Państwa przejął niektóre stocznie oraz uruchomił system finansowania produkcji z budżetu państwa. Jednakże już w 2008 r. Polska weszła przez to w spór z Komisją Europejską, która uznała, że wsparcie finansowe udzielone stoczniom przez Skarb Państwa było niedozwoloną formą pomocy publicznej. Oznaczało to potrzebę zwrotu całości udzielonego wsparcia oraz *de facto* likwidację stoczni w Gdyni i Szczecinie.



Wodowanie statku FESCO Vladimir w Stoczni Szczecińskiej Nowej.
Autor: 7alaskan (CC BY-SA 3.0)

W tym samym czasie prywatne stocznie w Polsce przynosiły zyski i mogły pochwalić się bogatym portfelem zamówień na wyspecjalizowane okręty. Ilość zagranicznych zamówień była na tyle duża, że Grupa Remontowa oraz Stocznia Crist stały się znaczącymi graczami na europejskim rynku stoczniowym. W odpowiedzi na złe funkcjonowanie zakładów państwowych w pierwszej dekadzie XXI w. rząd prowadził dalsze działania konsolidacyjne i restrukturyzacyjne, których tempo wyhamowało znacząco po 2015 roku.

Historia polskiego przemysłu okrętowego w latach 1990–2016 dobitnie pokazała, że nawet przy odpowiednim wsparciu finansowym państwowe zakłady okrętowe nie są w stanie osiągnąć zadowalającej rentowności oraz swobodnie funkcjonować w warunkach gospodarki wolnorynkowej. Najlepszym dowodem na to, że zła sytuacja państwowych zakładów nie była jedynie wynikiem niesprzyjających warunków ekonomicznych, takich jak kryzys gospodarczy czy tańsza produkcja w państwach Azji, jest fakt, że zakłady prywatne w tym samym czasie z powodzeniem zrealizowały dziesiątki zamówień oraz notowały roczny wzrost zysków i przychodów. W tej sytuacji jasne staje się to, że trudna sytuacja przemysłu okrętowego i stoczniowego w Polsce była i nadal jest wynikiem braku spójnej i długofalowej strategii rozwoju tego rodzaju przemysłu ciężkiego. Choć w pierwszych trzech dekadach wolnej Polski podejmowano różne działania zmierzające do poprawy sytuacji całego sektora – dofinansowywanie, restrukturyzacje, konsolidacje, prywatyzacje – to nie przynosiło to żadnych pozytywnych zmian w ujęciu długofalowym.

Pierwsze realne działania mające na celu wprowadzenie kompleksowej i długofalowej strategii poprawy sytuacji rodzimego przemysłu stoczniowego zostały podjęte w 2016 r. przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które opracowało, a następnie wdrożyło ustawę o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych z dnia 6 lipca 2016 r. Dokument usystematyzował i rozbudował instrumenty wsparcia przemysłu okrętowego, w tym zmiany dotyczące podatku VAT. Dodatkowo rozwój przemysłu okrętowego został szeroko uwzględniony w treści *Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*. Choć dokument ten nie odnosił się wyłącznie do przemysłu okrętowego, to założenia dotyczące stoczni znalazły się w kilkunastu zapisach SOR. Do najważniejszych z tych zapisów należy zaliczyć ten mówiący o opracowaniu koncepcji na rzecz zapewnienia ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla aktywizacji przemysłu stoczniowego, a w szczególności rozwoju naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących

innowacyjne typy statków. Jednakże – pomimo zapowiedzi stworzenia kompleksowej strategii rozwoju całego sektora stoczniowego i okrętowego – do momentu pisania niniejszego opracowania, tj. marca 2022 r., założenia takiej strategii nie zostały oficjalnie potwierdzone ani upublicznione. Mimo wszystkich deklaracji trend niemocy decyzyjnej wpisuje się w działania decydentów od 1990 r., w wyniku których przez 32 lata funkcjonowania polskich zakładów stoczniowych w warunkach gospodarki wolnorynkowej nie udało się stworzyć kompleksowej strategii ich odbudowy i dalszego rozwoju. Zła sytuacja finansowa państwowych zakładów okrętowych jest najlepszym dowodem na to, że dokument taki jest bardzo potrzebny branży stoczniowej i że bez niego długoterminowy rozwój państwowych stoczni w Polsce może okazać się niemożliwy. Strategia dla polskiego przemysłu okrętowego – jeśli powstanie – powinna skupiać się zarówno na aspektach zwiększania atrakcyjności jego oferty inwestycyjnej i eksportowej, jak również działać na rzecz budowy jego własnych kompetencji – tak, aby polskie zakłady okrętowe mogły być integralną częścią procesu modernizacji i rozbudowy Marynarki Wojennej. Bez dobrze funkcjonującego rodzimego przemysłu nie będzie możliwe (finansowo, technicznie oraz politycznie) utrzymywanie wysokich zdolności MW RP w najbliższej oraz dalekiej przyszłości.

1.3.3. Niewystarczające tempo modernizacyjne

Pomimo postępującej powoli kompleksowej wymiany przestarzałego sprzętu na konstrukcje dostosowane do wymagań współczesnego pola walki z dużą dozą pewności można stwierdzić, że tempo tych zmian jest niewystarczające. Dynamicznie zmieniająca się sytuacja geopolityczna oraz pojawienie się nowych zagrożeń zarówno na akwenach światowych, jak i rodzimym Morzu Bałtyckim wymaga od MW RP zdolności do szybkiej adaptacji oraz operowania z dala od własnych baz.

Ta wielozadaniowość może zostać osiągnięta wyłącznie poprzez systematyczne inwestowanie w rozbudowę i unowocześnianie floty, czyli między innymi poprzez wymianę starego i pozyskiwanie zupełnie nowego sprzętu. Relatywnie szybka i szeroko zakrojona rozbudowa systemów antydostępowych (A2/AD) przez Federację Rosyjską w obwodzie kaliningradzkim, ekspansjonistyczna polityka energetyczna Moskwy, jak również agresywne działania wojsk rosyjskich w stosunku do sąsiedniej Ukrainy pokazują, że potencjalny przeciwnik aktywnie modernizuje swoje zasoby, szkoli się i zdobywa nowe umiejętności, w tym samym czasie nie porzucając agresywnej retoryki względem Polski. Sytuacja ta wymusza przyśpieszenie planów rozbudowy zdolności morskich RP. Najważniejsze obszary, na których powinny skupić się działania modernizacyjne MW RP, to rozbudowa zdolności przeciwlotniczych i przeciwokrętowych oraz odbudowa utraconego potencjału podwodnego.



Samobieżna wyrzutnia pocisków NSM na podwoziu Jelcz, należąca do Morskiej Jednostki Rakietowej. Autor: Morska Jednostka Rakietowa

Największą słabością MW RP, stanowiącą równocześnie najważniejszą potrzebę zakupową, są niewystarczające zdolności przeciwlotnicze. W chwili obecnej nasze siły morskie nie posiadają zdolności przeciwlotniczych na krótkich i średnich dystansach, co w praktyce oznacza, że Marynarka Wojenna RP nie ma zdolności do obrony przed środkami napadu powietrznego, jeżeli te operują na dystansie większym niż 5 km od okrętu, czyli praktycznie zawsze. W takiej sytuacji nawet najnowocześniejsze okręty łatwo padną ofiarą lotnictwa bojowego oraz pocisków przeciwokrętowych wroga. Oczywiście każda

ewentualna operacja wojskowa na Morzu Bałtyckim będzie wynikiem współdziałania różnych rodzajów Sił Zbrojnych RP, w tym lotnictwa, aczkolwiek – biorąc pod uwagę potencjalną potrzebę użycia samolotów w innym miejscu (ich zastosowanie nie rozwiązuje oczywiście też kwestii obrony przed wrogimi pociskami manewrującymi) – wyraźna staje się potrzeba posiadania przez MW RP własnych środków obrony powietrznej. Na chwilę obecną jedynym sposobem ochrony naszych okrętów przed zagrożeniami z powietrza są systemy przeciwlotnicze bardzo krótkiego zasięgu rodzimej produkcji. Systemy GROM i Piorun wyrzeliwane są z okrętowych wyrzutni przenośnych przeciwlotniczych zestawów raketowych (OWPPZR) lub wprost z ramienia operatora systemu. Oba pociski mają skuteczny zasięg ok. 4/5 km i mogą być wykorzystywane jedynie przeciwko nisko lecącym samolotom, bezzałogowcom lub śmigłowcom²³. Nie mają one też możliwości zwalczania przeciwokrętowych pocisków manewrujących. „Ostatnią deską ratunku” w przypadku ataku na polskie okręty są systemy artyleryjskie obrony bezpośredniej Phalanx CIWS, występujące jedynie na fregatach typu Oliver Hazard Perry (ich radzieckie odpowiedniki AK-630 występują też na małych okrętach raketowych projektu 660M). Zakładając, że systemy te są operacyjne, to ich skuteczny zasięg wynosi zaledwie 1,5 km. Poza nisko lecącymi statkami powietrznymi systemy Phalanx są również w stanie neutralizować małe łodzie oraz pociski przeciwokrętowe. Brak systemów zdolnych do obrony przeciwlotniczej na krótkich i średnich dystansach (odpowiednio 10 km – 50 km i 50 km – 100 km) jest poważną słabością MW i oznacza, że nasze okręty w warunkach wojennych nie są w stanie bezpiecznie samodzielnie operować na wodach Morza Bałtyckiego i innych akwenach. Realizowany obecnie przez MON program pozyskania nowoczesnych fregat (program Miecznik) zakłada budowę fregat wielozadaniowych uzbrojonych w pociski przeciwlotnicze, co znacząco przyczyniłoby się do wzmocnienia potencjału MW RP zarówno w przypadku operacji własnych, jak i wspierania operacji połączonych realizowanych wspólnie z innymi rodzajami Sił Zbrojnych.

²³ R. Muczyński, *ZMT dostarczą okrętowe wyrzutnie PPZR Tajfun*, „MILMAG” [online], 17 IX 2021 [dostęp: 3 I 2022]: <<https://milmag.pl/zmt-dostarcza-okretowe-wyrzutnie-ppzr-tajfun/>>.

Sytuacja wygląda podobnie w przypadku zdolności przeciwokrętowych. Na chwilę obecną ograniczają się one do zapasu manewrujących pocisków przeciwokrętowych RBS15 Mk 3, będących na wyposażeniu trzech okrętów rakietowych typu Orkan, a także nowoczesnych pocisków manewrujących Naval Strike Missile, będących w dyspozycji Morskiej Jednostki Rakietowej. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że pociski manewrujące są obecnie głównymi efektorami zwalczającymi okręty nawodne przeciwnika, należy stwierdzić, że Polska powinna mieć do dyspozycji zarówno więcej samych pocisków, jak również więcej platform gotowych do ich przenoszenia – mogą być to zarówno okręty nawodne, okręty podwodne, jak i instalacje lądowe (takie jak w MJR). Jednocześnie należy poważnie rozważyć ewentualną dalszą rozbudowę lądowych systemów rakietowych na rzecz bardziej uniwersalnych systemów nawodnych przydatnych również na akwenach innych niż Morze Bałtyckie. Zarówno program Miecznik, zakładający pozyskanie trzech fregat wielozadaniowych, jak również program Orka (o ile będzie realizowany), obejmujący pozyskanie okrętów podwodnych, przewidują możliwości przenoszenia pocisków do zwalczania okrętów przeciwnika. Przyjęcie do służby tak uzbrojonych okrętów znacząco przyczyniłoby się do rozbudowy potencjału uderzeniowego MW RP.



Wizualizacja fregaty wielozadaniowej dla MW RP w ramach projektu „Miecznik”. Autor: Polska Grupa Zbrojeniowa S. A.

Kolejnymi zdolnościami, których odbudowie Marynarka Wojenna RP powinna nadać pilny priorytet, są zdolności podwodne. W 2021 r. opuszczono banderę na dwóch ostatnich okrętach podwodnych typu Kobben, sprawiając, że stan posiadania gdyńskiego Dywizjonu Okrętów Podwodnych został zredukowany do pojedynczego egzemplarza radzieckiego okrętu podwodnego projektu 877E. Co więcej, od momentu swojego wejścia do służby w 1986 r. ORP Orzeł nie przeszedł żadnej dogłębnej modernizacji dostosowującej go do współczesnego pola walki. Z racji swojego wieku okręt przechodził za to ponad 20 remontów i doraźnych napraw, co dobitnie pokazuje jego stan techniczny. Uczestniczył również w dwóch wypadkach stoczniowych wymagających kolejnych kompleksowych napraw²⁴. W chwili pisania niniejszego akapitu (styczeń 2022 r.) Orzeł znajduje się w PGZ Stoczni Wojennej, gdzie przeprowadzane są naprawy związane ze zbiornikami balastowymi, napędem oraz niesprawnymi wyrzutniami torped. Nawet po ich wykonaniu okręt nie będzie jednak przedstawiał znaczącej wartości bojowej. Decydenci już od drugiej połowy lat 90. XX w. planowali pozyskanie nowych okrętów podwodnych dla MW RP. Najnowszym epizodem tej sagi był program Orka, formalnie rozpoczęty w 2012 r. Do chwili obecnej nie udało się jednak pozyskać wspomnianych okrętów, które – co warto podkreślić – miały być budowane przy dużym współudziale polskiego przemysłu stoczniowego. Pomimo faktycznego wstrzymania programu mającego zapewnić Polsce nowe okręty podwodne, w 2020 r. rozpoczęto negocjacje ze Szwecją mające na celu pozyskanie pomostowego rozwiązania do momentu zakończenia programu Orka. Dwa okręty A17 finalnie nie trafiły jednak do Dywizjonu Okrętów Podwodnych, a negocjacje zerwano²⁵. W związku z brakiem bliskich perspektyw na pozyskanie rozwiązania pomostowego oraz biorąc pod uwagę ograniczone możliwości ORP Orzeł, należy jak najszybciej reaktywować prace nad pozyskaniem okrętów podwodnych nowej generacji. Okręty, poza wyrzutniami torped, powinny posiadać zdolność odpalania pocisków manewrujących, dzięki czemu MW RP rozbuduje również omówione powyżej zdolności przeciwlotnicze i przeciwokrętowe.

²⁴ K. Kowalczyk, *Wojsko odpowiada na „list marynarzy ORP Orzeł”: Stworzył go ktoś niepowiązany z MW*, „Dziennik.pl” [online], 27 V 2021 [dostęp: 5 I 2022]: <<https://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/8174601,orp-orzel-list.html>>.

²⁵ K. Wilewski, *A17 – następcy Kobbenów?*, „Polska Zbrojna” [online], 13 XII 2020 [dostęp: 10 I 2022]: <<http://polska-zbrojna.pl/Mobile/ArticleShow/32728>>.

Wnioski

Marynarka Wojenna RP stoi obecnie na progu historycznej przemiany technologicznej. Starsze okręty, pamiętające jeszcze lata 70., 80. i 90. XX w., muszą w przeciągu najbliższych lat zostać całkowicie wycofane ze służby liniowej i zastąpione nowoczesnymi konstrukcjami, oferującymi jakościowy przeskok w zakresie dotychczasowych zdolności naszej floty. Zakrojony na szeroką skalę program modernizacji pozwoli Marynarce Wojennej na dostosowanie się do realiów współczesnego morskiego pola walki poprzez wyposażenie jej w nowoczesne środki rażenia, detekcji oraz samoobrony. Choć wymiana przestarzałych okrętów rozpoczęła się już wraz z wprowadzeniem do służby okrętów typu Kormoran II i Ślżak, to należy pamiętać, że były to jednostki przeznaczone do zadań patrolowych oraz misji minerskich i przeciwminowych, a nie *stricte* zadań uderzeniowych przeciwko okrętom wroga. W związku z tym w najbliższych latach to okręty bojowe, posiadające zdolność rażenia celów nawodnych, podwodnych oraz lądowych powinny być priorytetyzowane przez Ministerstwo Obrony Narodowej oraz dowódców MW RP.

Biorąc pod uwagę najpilniejsze potrzeby modernizacyjne oraz rozpoczęte już programy pozyskiwania nowego uzbrojenia, naturalne wydaje się to, że programy Miecznik oraz Orka powinny być kontynuowane w pierwszej kolejności. W ramach programu Miecznik MW RP ma pozyskać trzy nowoczesne fregaty wielozadaniowe, uzbrojone w efekторы zdolne do rażenia zarówno celów powietrznych, jak również wrogich okrętów i instalacji brzegowych. W ramach programu Orka z kolei rodzime siły morskie mają wzbogacić się o nowoczesne okręty podwodne, również wyposażone w nowoczesne pociski raketowe. Doprowadzenie do pozytywnego zakończenia wyłącznie tych dwóch programów spowoduje znaczącą rozbudowę zdolności

marynarki, uzupełniając poniekąd braki w zdolnościach podwodnych, przeciwlotniczych oraz przeciwokrętowych. Przy modernizacji rodzimej floty równie ważny co kwestia rozbudowy zdolności operacyjnych jest także aspekt przemysłowy. Polska posiada stuletnią tradycję przemysłu zakładów stoczniowych, który pomimo wielu perturbacji nadal stanowi ważną część naszego systemu ekonomicznego. W czasie zimnej wojny stocznie odgrywały strategiczną wręcz rolę w gospodarce centralnie planowanej jako ważne źródło produktów eksportowych, które następnie sprzedawano za dolary. Transformacja ustrojowa i przejście do gospodarki wolnorynkowej mocno uderzyły w niegdyś świetnie prosperujący przemysł okrętowy. Jednakże pomimo kryzysu gospodarczego lat 90. XX w. wielu stoczniom udało się przetrwać recesję i do dziś funkcjonują, budując nowoczesne okręty i przynosząc zyski. Szeroko pojmowany program modernizacji Marynarki Wojennej RP, niezależnie od tego, jakie typy okrętów zostaną pozyskane, powinien uwzględniać duży wkład rodzimych stocznii, zarówno tych państwowych, jak i prywatnych. Sfinalizowane już zamówienia na okręty typu Kormoran II i Ślżak były realizowane przez publiczno-prywatne konsorcja polskich stocznii przy wsparciu merytorycznym i technologicznym zagranicznych partnerów. Skuteczność i efektywność tej strategii potwierdziły się przy okazji przetargu na okręty typu Kormoran II, które zostały już ukończone i w chwili pisania niniejszego raportu wchodzi na stan Marynarki Wojennej RP. Udział polskiego przemysłu okrętowego przy ewentualnej budowie nowoczesnych fregat i okrętów podwodnych to nie tylko patriotyzm gospodarczy, ale również niepowtarzalna możliwość zdobycia doświadczenia oraz wiedzy, które w przyszłości mogą posłużyć do zwiększenia niezależności polskiego przemysłu stoczniowego przy budowie nowoczesnych okrętów wojennych zarówno na rynek Polski, jak i dla potencjalnych klientów zagranicznych.

Rozdział II

Royal Navy i jej strategia rozwoju

2.1. Historia Royal Navy i brytyjskiego przemysłu stocznioowego

Królewska Marynarka Wojenna (Royal Navy) od wieków zajmuje specjalne miejsce w wielkiej strategii Zjednoczonego Królestwa (wcześniej Anglii) i stanowi wręcz część brytyjskiej tożsamości narodowej. W odróżnieniu od pozostałych dawnych potęg europejskich – jak Francja, Imperium Habsburgów, Prusy/Niemcy czy Rosja – zmuszonych do utrzymywania silnych armii lądowych, Anglia – ze względu na wyspowe położenie – już od końca Średniowiecza skoncentrowała się na rozbudowie marynarki. Wtedy też Henryk VIII zdecydował o rozbudowie floty okrętów wojennych uzbrojonych w ciężkie działa (która pod koniec jego życia liczyła ponad 40 jednostek) i powołał administrację morską. Z Henrykiem VIII wiąże się też budowa stoczni na Tamizie w Deptford i Woolwich oraz portu w Portsmouth, będącego najstarszym używanym do dziś portem wojennym Royal Navy²⁶.

W czasach rządów Elżbiety I angielska flota stała się główną linią obrony państwa i narzędziem budowy przyszłego Imperium Brytyjskiego. Wtedy też przeszła ona swój największy dotychczasowy test w postaci odparcia hiszpańskiej „Wielkiej Armady”, mającej wysadzić na wybrzeżach Anglii ogromny desant przeznaczony do podbicia tego państwa.

Angielska flota otrzymała swoją dotychczasową nazwę Royal Navy za panowania Karola II Stuarta, a w kolejnych dwóch stuleciach skoncentrowała się głównie na walce z Francją o supremację na morzach, którą zakończyła dopiero epoka wojen napoleońskich. Wtedy też, w 1805 r., okręty Royal Navy pod dowództwem admirała Horatio Nelsona w bitwie pod Trafalgarem rozbiły flotę francusko-hiszpańską, po raz drugi ratując Wielką Brytanię przed inwazją z kontynentu. Bitwa ta faktycznie

zagwarantowała też brytyjskiej monarchii panowanie na morzach świata przez niemal 150 lat, umożliwiając Brytyjczykom budowę ogromnego kolonialnego imperium²⁷. W 1889 r. poprzez *Naval Defence Act 1889* brytyjski parlament ustanowił tzw. *two power standard*, zobowiązujący Royal Navy do utrzymywania co najmniej takiej samej liczby pancerników, jak dwa kolejne państwa z największą liczbą tego typu okrętów.



Obraz pt. Bitwa przy wyspach Les Saintes (1782r.). Po prawej, francuski okręt flagowy Ville de Paris ostrzeliwujący brytyjski HMS Barfleur. Autor: Thomas Whitcombe

Wraz ze wzrostem znaczenia i siły marynarki rozwijały się też brytyjskie stocznie (w tym czasie oprócz budowy okrętów pełniły równocześnie funkcję baz morskich). W XVII i XVIII w. do najważniejszych stoczni Królewskiej Marynarki zlokalizowanych na Wyspach Brytyjskich (z czasem stocznie zaczęto budować też w koloniach) należały:

- » Deptford Dockyard – pomiędzy XVI a XVIII w. najważniejsza ze stoczni Royal Navy. W XIX w. stopniowo podupadała z powodu zamulania Tamizy, by zostać ostatecznie zamkniętą w 1869 roku;
- » Woolwich Dockyard – również istotna stocznia w XVI i XVII w., zamknięta z tych samych powodów co stocznia w Deptford;
- » Chatham Dockyard – założona przez Elżbietę I stocznia odgrywała istotną rolę w czasie wojen angielsko-holenderskich, nabrała znów większego znaczenia po zamknięciu stoczni Deptford i Woolwich i funkcjonowała do 1983 r.;

²⁶ *Henry VIII and his navy*, Royal Museums Greenwich: <<https://www.rmg.co.uk/stories/topics/henry-viii-his-navy>> [dostęp: 23 I 2022].

²⁷ *Royal Navy*, Britannica: <<https://www.britannica.com/topic/Royal-Navy>> [dostęp: 29 I 2022].

- » Sheerness Dockyard – założona w 1665 r. i przeznaczona głównie do uzupełniania zapasów na okrętach, od 1720 r. zaczęła również budować jednostki morskie – zamknięta w 1957 r.;
- » Portsmouth Dockyard – uważana za jedną z najstarszych stoczni na świecie (założona przez Henryka VIII, w połowie XVIII w. stała się najważniejszą stoczną w kraju, a w ciągu kolejnego stulecia powiększyła się trzykrotnie), funkcjonuje do dziś;
- » Plymouth Dockyard – założona w 1690 r., obecnie znajduje się tam największy port wojenny Royal Navy (Her Majesty's Naval Base Devonport). Choć budowa okrętów zakończyła się tam w 1970 r., w stoczni pozostały obiekty i infrastruktura służące do utrzymania okrętów, których operatorem jest obecnie Babcock International Group²⁸.

Przed I wojną światową do najważniejszych brytyjskich stoczni dołączyła jeszcze m.in. Rosyth, która przetrwała do dziś. Obok stoczni królewskich intensywnie powstawały też stocznie prywatne, które obok statków handlowych realizowały również zamówienia dla Royal Navy.

Próby podważenia brytyjskiej dominacji na morzach podjęły jeszcze wilhelmińskie Niemcy. Na przełomie XIX i XX w. cesarz niemiecki Wilhelm II nakazał bowiem budowę floty oceanicznej (niem. *Hochseeflotte*), za co odpowiedzialny był powołany na stanowisko sekretarza stanu w Urzędzie Marynarki Rzeszy admirał Alfred von Tirpitz. Mimo zainwestowania znacznych środków w budowę okrętów i osiągnięcia istotnych postępów (Cesarska Marynarka Wojenna na świecie ustępowała tylko flocie brytyjskiej i w 1914 r. liczyła m.in. 35 okrętów liniowych, 8 pancerników obrony wybrzeża, 4 krążowniki liniowe, 9 krążowników pancernych, 41 krążowników lekkich, 143 kontrtorpedowce, 70 torpedowców i 28 okrętów podwodnych, a kolejnych kilkadziesiąt okrętów było w budowie²⁹) niemiecka flota nie zdołała podważyć brytyjskiego panowania na morzach. Choć w największej podczas I wojny światowej bitwie morskiej, rozegranej

na przełomie maja i czerwca 1916 r. w pobliżu Półwyspu Jutlandzkiego, brytyjskiej *Grand Fleet* nie udało się pokonać zgrupowania marynarki niemieckiej (a wręcz poniosła większe straty), Wielka Brytania utrzymała nałożoną na Niemcy blokadę morską do końca konfliktu. Również w czasie II wojny światowej Royal Navy, wraz z Królewskimi Siłami Powietrznymi, uniemożliwiła Niemcom planowanie inwazji na Wyspy Brytyjskie i walczyła z państwami Osi na akwenach całego świata, w tym – przede wszystkim – w „bitwie o Atlantyk”, uważanej za najdłuższą kampanię tej wojny.



Marynarze wieszają banderę Royal Navy na przejętym chwile wcześniej niemieckim okręcie podwodnym typu U-190, Nowej Funlandii, 1945 r. Autor: Edward W. Dinsmore

W okresie zimnej wojny, wraz z rozpadem brytyjskiego imperium kolonialnego, wielkość i znaczenie Royal Navy spadło (m.in. w 1964 r. przeniesiono samodzielną dotychczas Admiralicję do Ministerstwa Obrony) i z czasem jej głównym zadaniem stało się tropienie radzieckich okrętów podwodnych na północnym Atlantyku. W 1963 r. do służby wszedł pierwszy brytyjski okręt podwodny z napędem jądrowym HMS Dreadnought, a od 1969 r. brytyjska marynarka utrzymuje flotę napędzanych atomowo jednostek podwodnych z wyrzutniami pocisków z głowicami nuklearnymi SLBM (ang. *submarine-launched ballistic missile*) będących podstawą brytyjskiego systemu odstraszania.

²⁸ *Royal Naval Dockyards*, Royal Museum Greenwich: <<https://www.rmg.co.uk/stories/topics/royal-naval-dockyards>> [dostęp: 30 I 2022].

²⁹ Armia Niemiecka w czasie I w.ś. 1914–1918: <<https://tnke.home.pl/armianiemiecka/index.html>> [dostęp: 29 I 2022].

Ostatnią chwalebłą kartą w dotychczasowej historii Królewskiej Marynarki Wojennej była wojna o Falklandy w 1982 r., w czasie której – w odpowiedzi na zbrojne zajęcie wysp przez argentyńskie siły zbrojne – rząd Zjednoczonego Królestwa postanowił o wysłaniu w ten region floty ok. 100 okrętów wraz z desantem. Po serii ciężkich walk (brytyjska flota straciła m.in. 2 niszczyciele i 2 fregaty, a Argentyńczycy krążownik i okręt podwodny) Brytyjczycy odbili wyspy i wzięli do niewoli ok. 11 000 jeńców³⁰. Natomiast po zakończeniu zimnej wojny Royal Navy wspierała szereg operacji sojuszniczych m.in. w Iraku, Kosowie, Afganistanie i Libii.

Koniec zimnej wojny był to również okres przekształcenia należących dotychczas do państwa brytyjskich stoczni wojennych. Zgodnie z informacjami przekazanymi brytyjskiemu parlamentowi przez Ministerstwo Obrony w 1985 r. do zadań królewskich stoczni na rzecz Royal Navy należały:

- a) remonty, naprawy, konserwacja i modernizacja okrętów Royal Navy;
- b) remonty i testy wyposażenia morskiego, w tym sprzętu, który ma być przekazany Dyrektorowi Generalnemu ds. Zasobów i Transportu (Marynarki Wojennej) w celu udostępnienia go Royal Navy;
- c) instalacja i konserwacja maszyn i urządzeń w zakładach marynarki wojennej;
- d) zapewnienie usług użyteczności publicznej okrętom Royal Navy zacumowanym w bazach marynarki wojennej oraz przyległych instalacjach;
- e) produkcja niektórych elementów wyposażenia statków³¹.

Tradycyjnie łączony status stoczni i baz marynarki wojennej był już więc w tym czasie rozgraniczony. W 1997 r. dwie ostatnie państwowe stocznie wojenne (Devonport i Rosyth) zostały sprywatyzowane.

Jeśli chodzi o stocznie prywatne, to na mocy ustawy Aircraft and Shipbuilding Industries Act 1977 zostały one znacjonalizowane i połączone w konsorcjum British Shipbuilders, które skonsolidowało 27 przedsiębiorstw

budujących okręty oraz 6 firm naprawiających jednostki morskie. W procesie restrukturyzacji British Shipbuilders zamknęło ok. połowy podległych jej stocznii. Pozostałe natomiast zostały sprywatyzowane do końca lat 80. XX wieku.

2.2. Brytyjska marynarka i przemysł stoczniowy obecnie

2.2.1. Założenia strategiczne

Współcześnie brytyjska marynarka wojenna nadal zajmuje specjalne miejsce wśród innych rodzajów Sił Zbrojnych Zjednoczonego Królestwa i stanowi narzędzie podtrzymujące mocarstwowy status tego państwa. W najważniejszym dokumencie strategicznym ustanawiającym priorytety oraz założenia polityki zagranicznej i bezpieczeństwa Wielkiej Brytanii – *The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy (Zintegrowany przegląd bezpieczeństwa, obrony, polityki rozwojowej i zagranicznej)* – Royal Navy wymieniona jest jako pierwsza (przed Royal Air Force) w ramach celu pn. *Obrona Zjednoczonego Królestwa i jego obywateli w kraju i za granicą* (ang. *Defending the UK and our people, at home and overseas*) w ramach szerszego zadania pn. *Zwalczanie zagrożeń państwowych: obrona, utrudnianie i odstraszanie*. Zgodnie z dokumentem „Królewska Marynarka Wojenna pozostanie aktywna na morzu terytorialnym Wielkiej Brytanii i w wyłącznej strefie ekonomicznej, w tym poprzez inwestowanie w nowe możliwości ochrony podmorskiej infrastruktury krytycznej”³². Royal Navy, zgodnie z zarysowaną w *Zintegrowanym przeglądzie* nową brytyjską strategią „globalnej Wielkiej Brytanii”, nie ma wypełniać jednak tylko zadań obronnych. Według dokumentu Wielka Brytania bowiem ma również „rozmieścić więcej okrętów na całym świecie, aby chronić szlaki żeglugowe i podtrzymać swobodę żeglugi”.

³⁰ National Army Museum: <<https://www.nam.ac.uk/explore/british-army-and-falklands-war>> [dostęp: 30 I 2022].

³¹ *UK Parliament, Hansard*: <<https://api.parliament.uk/historic-hansard/written-answers/1985/dec/20/devonport-and-rosyth>> [dostęp: 05 II 2022].

³² *Global Britain in a Competitive Age. The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy*, s. 71: <<https://www.gov.uk/government/publications/global-britain-in-a-competitive-age-the-integrated-review-of-security-defence-development-and-foreign-policy>> [dostęp: 05 II 2022].

Wedle brytyjskiej strategii „Wspólne Centrum Bezpieczeństwa Morskiego będzie wspierać ten cel poprzez wzmocnienie koordynacji [polityki] morskiej w całym rządzie. Królewskie Dowództwo Morskiego Komponentu Royal Navy w Bahrajnie będzie kontynuować zabezpieczanie przepływu handlu w Zatoce Perskiej”³³. Zapowiedziano także kontrybuowanie do szerszego bezpieczeństwa morskiego, w tym w ramach walki z piractwem u wybrzeży Afryki Zachodniej. Zadania marynarki wojennej Zjednoczonego Królestwa daleko wychodzą więc poza obronę brytyjskich wybrzeży.



Amerykański lotniskowiec USS John C. Stennis (CVN-74) (po lewej) oraz brytyjski lotniskowiec HMS Illustrious (R 06) w Zatoce Perskiej, 9 kwietnia, 1998. Autor: Robert Baker

Duże znaczenie marynarki wojennej pośród innych rodzajów brytyjskich sił zbrojnych i jej niejako globalne zadania wynikają oczywiście z geografii i kolonialnego dziedzictwa Wielkiej Brytanii. Również dziś bowiem, oprócz zasadniczego terytorium na Wyspach Brytyjskich, Royal Navy musi chronić łącznie kilkanaście dependencji korony brytyjskiej³⁴ i brytyjskie terytoria zamorskie³⁵. Wielka Brytania pozostaje też jedną z największych globalnych gospodarek (5 miejsce wg wskaźnika PKB w ujęciu nominalnym) i 6. największym eksporterem świata (z eksportem na poziomie blisko 900 mld USD) oraz jednym z najważniejszych centrów światowych

finansów. W interesie państwa jest więc stabilność systemu międzynarodowego i bezpieczeństwo handlu światowego oraz szlaków transportowych.

2.2.2. Potencjał Royal Navy

Obecnie Królewska Marynarka Wojenna składa się z następujących komponentów:

- » Flota Nawodna (Surface Fleet)
- » Flota Podwodna (Submarine Service)
- » Lotnictwo Floty (Fleet Air Arm)
- » Królewska Piechota Morska (Royal Marines)
- » Królewska Flota Wsparcia (Royal Fleet Auxiliary)

Największy i najbardziej wszechstronny (od obrony własnego terytorium, poprzez projekcję siły i zadania patrolowe w odległych częściach świata, aż po misje humanitarne) komponent Królewskiej Marynarki tworzy Flota Nawodna, na której stanie znajduje się ponad 60 jednostek, w tym 2 duże lotniskowce, 2 okręty desantowe – doki, 6 niszczycieli i 12 fregat (zob. tabela 1). Głównymi bazami dla brytyjskich jednostek nawodnych są porty w Devonport i Portsmouth.

Większą część brytyjskiej floty nawodnej stanowią jednostki nowoczesne i stosunkowo niedawno wprowadzone do służby (np. niszczyciele typu 45 od 2009 r., okręty typu Albion od 2003 r., a lotniskowce typu Queen Elizabeth od 2017 roku). Do najstarszych jednostek bojowych należą fregaty typu 23, z których pierwsze weszły do służby w 1991 r. (ostatnia – HMS St Albans – w 2001 roku)³⁶. Niemniej będą one zastępowane od połowy obecnej dekady przez nowe fregaty do zwalczania okrętów podwodnych typu 26 (zapowiedziano 8, z czego 3 są w budowie) oraz wielozadaniowe typu 31 (na tę chwilę zaplanowanych jest 5 okrętów, z czego pierwszy znajduje się w budowie), kiedy to do służby wejdzie HMS Glasgow (typ 26 – City-class).

³³ Ibidem, s. 73.

³⁴ Guernsey, Jersey i Wyspa Man.

³⁵ Akrotiri, Anguilla, Bermudy, Brytyjskie Terytorium Antarktyczne, Brytyjskie Terytorium Oceanu Indyjskiego, Brytyjskie Wyspy Dziewicze, Dhekelia, Kajmany, Falklandy, Georgia Południowa i Sandwich Południowy, Gibraltar, Montserrat, Pitcairn, Turks i Caicos oraz Wyspa Świętej Heleny, Wyspa Wniebowstąpienia i Tristan da Cunha.

³⁶ Royal Navy: <<https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/the-fighting-arms/surface-fleet/frigates/type-23/hms-st-albans>> [dostęp: 13 II 2022].

Tabela 1. Typy okrętów na stanie Royal Navy

Klasy okrętów	Liczba	Podstawowe informacje
Okręty nawodne		
Lotniskowce	2 typu Queen Elizabeth	wyporność 65 000 t, do 40 statków powietrznych na pokładzie
Okręty desantowe – doki	2 typu Albion	wyporność 19 500 t, możliwość transportu ok. 400 Marines
Niszczyciele	6 typu 45 (Daring class)	wyporność 8000 t, 48 VLS, 2 wyrzutnie Harpoon
Fregaty	12 typu 23 (Duke class)	wyporność 4900 t, 32 VLS, 2 wyrzutnie Harpoon, torpedy
Okręty przeciwminowe	6 typu Hunt 7 typu Sandown	wyporność 685 t (typu Hunt) – 600 t (Sandown)
Okręty patrolowe	16 typu Archer 8 typu River	wyporność: 54 t (Archer), 1700 t (River)
Okręty badawcze	5	wyporność od 37 t do 13 500 t
Okręty podwodne		
Myśliwskie okręty podwodne	3 typu Trafalgar 5 typu Astute	wyporność 5300 t, 5 wyrzutni torped (Trafalgar) wyporność 7800 t, 6 wyrzutni torped (Astute)
Okręty podwodne – nosiciele pocisków jądrowych	4 typu Vanguard	wyporność 15 900 t, 16 wyrzutni międzykontynentalnych pocisków balistycznych Trident II D5

Tabela 2. Okręty planowane

Klasy okrętów	Liczba	Podstawowe informacje
Fregaty	8 typu 26 (City class)	Wyporność: 6900 t, 72 VLS, torpedy, sonar holowany
Fregaty	5 typu 31 (Inspiration class)	Wyporność: 5700 t, 24 VLS
Okręty podwodne – nosiciele pocisków jądrowych	4 typu Dreadnought	Wyporność 17 200 ton, 12 wyrzutni międzykontynentalnych pocisków balistycznych

Flota Podwodna Royal Navy, podobnie jak w przypadku US Navy, oparta jest już w całości na jednostkach z napędem nuklearnym. Obecnie na brytyjską flotę okrętów myśliwskich składają się 3 wycofywane okręty typu Trafalgar oraz 5 okrętów typu Astute, do których wkrótce dołączą dwa kolejne. Brytyjska flota podwodna odpowiada też za nuklearne odstraszanie, którego podstawę stanowią 4 okręty typu Vanguard z 16 wyrzutniami wielogłowicowych międzykontynentalnych pocisków balistycznych Trident II D5 (w czasie patroli nuklearnych standardowo mają na pokładzie 8 pocisków balistycznych z 40 głowicami)³⁷. Wszystkie brytyjskie okręty podwodne zlokalizowane są w bazie HMNB (Her Majesty's Naval Base) Clyde.



Brytyjski okręt podwodny HMS Ambush (klasy Astute) podczas testów fabrycznych u wybrzeży Szkocji. Autor: Will Haigh

W zakresie planów rozwojowych brytyjskiej floty podwodnej, oprócz zakończenia procesu wymiany okrętów typu Trafalgar, Brytyjczycy realizują już proces zastąpienia nosicieli pocisków jądrowych Vanguard. 2 z 4 planowanych okrętów budowane są obecnie przez stocznnię BAE Systems Submarines w Barrow-in-Furness. Pierwszy z nich, HMS Dreadnought, ma wejść do służby na początku trzeciej dekady XXI wieku.

Przynajmniej od czasów II wojny światowej duże znaczenie w operacjach morskich ma lotnictwo marynarki. Lotniczy potencjał Royal Navy stanowi 8 eskadr śmigłowców operujących na maszynach AW-101

Merlin i AW159 Wildcat (łącznie po ok. 30 sztuk każdego z tych typów) oraz eskadry wsparcia i szkoleniowe. Na stan brytyjskiej marynarki wchodzi też nowoczesne wielozadaniowe samoloty bojowe F-35B, które operować będą z nowych brytyjskich lotniskowców (każdy z nich będzie miał możliwość przyjęcia 36 F-35 i 4 śmigłowców Merlin). Znacząco wzmocni to możliwości działania Królewskiej Marynarki Wojennej, gdyż po wycofaniu ze służby samolotów pionowego/krótkiego startu GR.5 Harrier i lekkich lotniskowców typu Invincible straciła ona możliwość operowania samolotami bojowymi z pokładów lotniczych.

Za elitarną jednostkę w brytyjskich siłach zbrojnych uchodzi Królewska Piechota Morska. Trzon jej potencjału bojowego stanowi 3. brygada komandosów, na którą składają się z kolei 4 bataliony komandosów (40., 42., 43., 45.) oraz pododdziały rozpoznawcze, inżynieryjne, logistyczne i artylerii.

Potencjał brytyjskiej marynarki zamyka Królewska Flota Pomocnicza, zabezpieczająca logistykę jednostek bojowych Royal Navy. W jej skład wchodzi duży (wyporność ponad 28 000 t) okręt szpitalny, 3 okręty amfibijne (każdy po ponad 16 000 t wyporności i możliwość transportu ok. 400 żołnierzy, 150 ciężarówek i 24 czołgów), duży okręt zaopatrzeniowy (33 000 t wyporności) i 6 zbiornikowców mogących dostarczać paliwo do innych jednostek.

2.2.3. Brytyjski przemysł stoczni wojskowych

Oprócz silnej i nowoczesnej floty na morski potencjał Wielkiej Brytanii tradycyjnie składają się też sprawne stocznie wojenne. Współcześnie brytyjski przemysł stoczni wojskowych jest całkowicie prywatny, a rozwój i utrzymanie Royal Navy realizowane jest w swoistym modelu partnerstwa publiczno-prywatnego. Duża część tego przemysłu została skonsolidowana w ramach dwóch głównych przedsiębiorstw.

³⁷ Royal Navy: <<https://www.royalnavy.mod.uk/the-equipment/submarines/ballistic-submarines/vanguard-class>> [dostęp: 06 II 2022].

Pierwsze to będący jednym z największych na świecie koncernów zbrojeniowych BAE Systems, do którego należą 3 spółki zależne: BAE Systems Maritime – Naval Ships, BAE Systems Submarines oraz BAE Systems Maritime – Maritime Services.

Największa z nich, BAE Systems Maritime – Naval Ships, specjalizuje się w budowie okrętów nawodnych oraz w rozwoju i integracji systemów walki. Firma zarządza stoczniami w Scotstoun i Govan w Szkocji (obie były pierwotnie założonymi jeszcze w XIX w. stoczniami prywatnymi, znacjonalizowanymi w 1977 r., a następnie sprywatyzowanymi przez rząd brytyjski) oraz – poprzez spółkę córkę – infrastrukturą stoczniową w porcie wojennym Portsmouth. Utworzona została w 2008 r. jako *joint venture* – łącząc zasoby BAE Systems Surface Fleet Solutions i VT Shipbuilding w nową spółkę BVT Surface Fleet, która zatrudnia ok. 7000 osób. W ramach zachęty do połączenia firma otrzymała obietnicę rządowych kontraktów na sumę 7 mld GBP przez 15 lat³⁸. Rok później koncern BAE wykupił udziały VT Group w spółce i w ślad za tym zmieniła ona nazwę na BAE Systems Surface Ships Ltd. W ramach podpisanego w lipcu 2009 r. dokumentu pt. *Terms of Business Agreement BAE Systems Surface Ships* miała otrzymywać corocznie kontrakty na sumę co najmniej 230 mln GBP na budowę i remonty okrętów, co oceniono jako minimalną kwotę potrzebną do utrzymania jej zaplecza przemysłowego w dziedzinie okrętów wojennych³⁹. W 2012 r. spółka została zrestrukturyzowana i wyodrębniono z niej BAE Systems Maritime – Naval Ships oraz BAE Systems Maritime – Maritime Services. Do portfolio firmy należą w zasadzie wszystkie występujące współcześnie klasy okrętów: lotniskowce, niszczyciele, okręty amfibijne, szybkie okręty uderzeniowe itd. Spółka była jednym z głównych wykonawców lotniskowców Queen Elizabeth i niszczycieli typu 45. Firma dostarcza też okręty na potrzeby klientów zagranicznych – m.in. korwety dla Omanu (Khareef class) i Brunei (okręty wybudane dla

Brunei zostały jednak przejęte przez Indonezję, gdzie znane są jako Bung Tomo-class) oraz fregaty dla Malezji (Lekiu class). Obecnie priorytetem BAE Systems Maritime – Naval Ships jest budowa fregat typu 26, którą będzie realizować przynajmniej do połowy kolejnej dekady obecnego wieku.



Okręt podwodny HMS Audacious (klasy Astute) podczas budowy w zakładach BAE Systems w Barrow. Autor: BAE Systems

Druga z będących własnością BAE spółek w domenie morskiej to BAE Systems Submarine Solutions zarządzająca stocznia w Barrow-in-Furness (pierwotnie również założona w XIX w. stocznia prywatna, znacjonalizowana w 1977 r. i włączona do British Shipbuilders), specjalizującą się w budowie okrętów podwodnych i dostarczającą tej klasy okręty flocie brytyjskiej od 1901 roku. Co ważne, jest to jedna z zaledwie kilku stocznii na świecie, która jest zdolna do budowy okrętów podwodnych z napędem nuklearnym i dostarczyła wszystkie tego typu jednostki dla Wielkiej Brytanii od czasu zwodowania HMS Dreadnought w 1960 roku.

³⁸ *Abandon ships and sail on*, "Guardian" [online], 16 II 2007 [dostęp: 09 IV 2022]: <<https://www.theguardian.com/business/2007/dec/16/vtgroup.armstrade>>.

³⁹ *Supplementary written evidence from the Ministry of Defence*, Parliament UK: <<https://publications.parliament.uk/pa/cm201011/cmselect/cmpubacc/687/687we05.htm>> [dostęp: 09 IV 2022].

Bardziej współczesna historia stoczni wiąże się z utworzeniem BAE Systems, która przejęła Marconi Marine (dywizja morska zaanektowanej przez BAE spółki GEC-Marconi – części zbrojeniowej General Electric Company – która nabyła wcześniej spółkę Vickers Shipbuilding and Engineering Ltd z należąca do niej stocznia w Barrow-in-Furness). Zakład stał się wówczas częścią BAE Systems Marine, która w 2003 r. podzieliła się na BAE Systems Submarines i BAE Systems Naval Ships (w 2006 r. przemianowana na BAE Systems Surface Fleet Solutions, obecnie – po ww. połączeniu z VT Shipbuilding – pod nazwą BAE Systems Maritime – Naval Ships). Aktualnie głównym projektem firmy jest budowa okrętów podwodnych typu Astute (obecnie 2 w budowie) oraz okrętów – nosicieli pocisków balistycznych Dreadnought. Firma ma więc zapewnione zamówienia rządowe w zasadzie do końca lat 30. XXI wieku.

Trzecią z dużych morskich spółek kontrolowanych przez BAE jest BAE Systems Maritime – Maritime Services. Spółka, jak wspomniano, wyodrębniła się z BAE Systems Surface Ships Ltd. (przed przejęciem przez BAE firma funkcjonowała jako Fleet Support Limited i powstała jako joint venture GEC-Marconi and VT Group), a do jej aktywności należą „zapewnianie dostępności” okrętów wojennych, produkcja wyposażenia i rozwój systemów okrętowych, zarządzanie obiektami oraz szkolenia. Firma chwali się, że wspiera wszystkie większe systemy walki okrętów nawodnych i podwodnych, a także torpedy i radary w brytyjskiej marynarce wojennej.

Drugim brytyjskim koncernem mającym w ofercie systemy morskie i dysponującym zapleczem stoczniowym jest Babcock International (oprócz przemysłu morskiego i stoczniowego firma działa jeszcze w obszarach przemysłów nuklearnego, lotniczego i lądowego, zarówno w wymiarze wojskowym, jak i cywilnym). W obszarze morskim na dokonania firmy składają się: zarządzanie zasobami, szkolenia, informacja i wywiad, wyposażenie i systemy okrętowe, infrastruktura stoczniowa oraz platformy morskie. Babcock poprzez spółki zależne Devonport Royal Dockyard Limited i Babcock Marine Limited

posiada i zarządza infrastrukturą stoczniową w Devonport i Rosyth (Szkocja) od czasu prywatyzacji Rosyth Dockyard w 1997 r. i wykupienia w 2007 r. Devonport Management Limited, do której należała infrastruktura utrzymania okrętów w Devonport (również sprywatyzowana w 1997 roku). Jak wskazuje firma, w jej zasobach znajdują się duże doki, zdolne pomieścić lotniskowce klasy Queen Elizabeth (były one integrowane w stoczni w Rosyth), pochylnie dla jednostek nawodnych i okrętów podwodnych oraz centrum obsługi fregat. Infrastruktura ta ma umożliwiać prowadzenie około 75 proc. remontów i modernizacji dla floty okrętów nawodnych w Wielkiej Brytanii oraz 50 proc. prac związanych z utrzymaniem floty, a także 100 proc. prac w zakresie utrzymania, wsparcia eksploatacyjnego i zarządzania przez cały okres eksploatacji brytyjskiej floty okrętów podwodnych z napędem atomowym. W stoczniach Babcocka mają być prowadzone także prace związane z rozbiórką wycofanych z użytkowania brytyjskich okrętów podwodnych w ramach Submarine Dismantling Project. Firma zarządza też bazami Royal Navy Clyde, Devonport i New Zealand. Jak wspomniano, Babcock, oprócz projektowania, produkcji i wsparcia w całym cyklu życia złożonych mechanicznych i elektronicznych systemów okrętowych (zewnętrzne wyrzutnie, systemy komunikacji, pompy, zintegrowane systemy zarządzania odpadami itd.), posiada też zdolności całościowej budowy okrętów i integrowania na nich poszczególnych systemów. Wyrazem tego jest m.in. przyznanie firmie w listopadzie 2019 r. przez brytyjskie Ministerstwo Obrony kontraktu (przewidzianego w National Shipbuilding Strategy) na budowę 5 fregat typu 31 (Arrowhead 140), które mają być zbudowane w stoczni w Rosyth, dzięki czemu kontynuowana będzie jej długa tradycja w zakresie budownictwa okrętowego. Sama stocznia w związku z realizowanymi pracami na rzecz marynarki wojennej w ciągu ostatniej dekady poczyniła inwestycje infrastrukturalne na ponad 150 mld GBP, a tylko przy projekcie fregat typu 31 pracować ma 1250 osób.



Wizualizacja fregat Type 31 w służbie Royal Navy. Autor: Babcock

2.3. Długookresowe planowanie rozwoju

Utrzymywanie Royal Navy w optyce Brytyjczyków nie stanowi jednak jedynie narzędzia zapewnienia bezpieczeństwa państwa i realizacji jego globalnych interesów. Brytyjczycy patrzą na siły zbrojne szerzej, w tym poprzez pryzmat rozwoju gospodarczego, miejsc pracy i postępu technologicznego całego państwa. W brytyjskim podejściu do marynarki widać też myślenie o zdolnościach bojowych w ścisłym powiązaniu z potencjałem przemysłu stoczniowego, przy zachowaniu dużej dbałości o jego efektywność i racjonalność finansową oraz – na ile to możliwe – niezależność od zamówień rządowych.

Jak wspomniano, koniec zimnej wojny oznaczał zmianę roli i zadań Royal Navy. Wiązał się też z cięciami budżetowymi w zakresie obronności i idącą za nimi redukcją wielkości sił zbrojnych, w tym marynarki wojennej. To z kolei nieuchronnie musiało się przełożyć na zmniejszenie ilości rządowych zamówień dla brytyjskich stoczní. O ile w latach 70. XX w. stocznie w Zjednoczonym Królestwie dostarczały marynarce wojennej średnio ponad 6 okrętów rocznie, o tyle w latach 90. XX w. były to już tylko – statystycznie – niecałe 3 okręty w skali roku⁴⁰. Doprowadziło to do szeregu zamknięć i konsolidacji w ramach brytyjskich przedsiębiorstw stoczniowych po ich prywatyzacji

w II poł. lat 80. XX w. (jak wspomniano, cały brytyjski przemysł stoczniowy został znacjonalizowany w 1977 roku), bowiem musiały twardo konkurować o ograniczoną pulę zamówień rządowych, często decydując się wręcz na składanie ofert o wartości niższej niż koszty wykonania kontraktu⁴¹. Obecnie więc, jak wskazano, brytyjski przemysł stoczni wojskowych skonsolidował się zasadniczo w dwóch konsorcjach współpracujących z rządem na zasadach komercyjnych. Brytyjski rząd zdawał sobie jednak sprawę ze specyficznych uwarunkowań przemysłu stoczniowego uzależnionego od zamówień wojskowych i wymagającego przewidywalności (konieczność utrzymywania kosztownej infrastruktury i wykwalifikowanych kadr, a więc zapewnienia ciągłości pracy), stąd władze Zjednoczonego Królestwa zobowiązały się do określonej minimalnej kwoty zamówień w brytyjskich stoczních, co zostało potwierdzone w 15-letnich umowach – *Terms of Business Agreement*, zawartych z BAE w 2009 r. i Babcockiem w 2010 r. (oraz z ich spółkami zależnymi), które miały umożliwić racjonalizację zatrudnienia i zmniejszenie wielkości bazy przemysłowej w sposób stopniowy i kontrolowany. W ramach kolejnego porozumienia pomiędzy Rządem Jej Królewskiej Mości a BAE Systems z 2013 r. firma zobowiązała się do restrukturyzacji swojej części stoczniowej, bowiem wraz z zakończeniem prac nad lotniskowcami typu Queen Elizabeth i niszczycielami typu 45 spodziewano się znacznego spadku skali zamówień, który miał częściowo zrekompensować przyszły program budowy fregat typu 26 oraz 3 okrętów patrolowych. W ramach ustaleń z rządem uzgodniono, że optymalnym miejscem dla budowy fregat typu 26 będą instalacje w Glasgow, gdzie miały zostać poczynione odpowiednie inwestycje połączone jednak z redukcją zatrudnienia. Zgodzono się też co do konieczności zakończenia działalności w zakresie budownictwa okrętowego w Portsmouth, gdzie kontynuowane miały być jedynie prace remontowe⁴². Ogólnie BAE zobowiązała się do zwolnienia 1775 z ok. 4400 pracowników ze stoczni należących do firmy⁴³.

⁴⁰ M.V. Arena i in., *The United Kingdom's Naval Shipbuilding Industrial Base The Next Fifteen Years*, RAND, Santa Monica (CA) 2005, s.13: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2005/RAND_MG294.pdf>.

⁴¹ Ibidem, s. 14–15.

⁴² *UK Naval sector restructuring*, BAE: <<https://www.baesystems.com/en/article/uk-naval-sector-restructuring>> [dostęp: 20 III 2022].

⁴³ *BAE Systems cuts 1,775 jobs at English and Scottish shipyards*, „BBC” [online], 6 XI 2013 [dostęp: 20 III 2022]: <<https://www.bbc.com/news/uk-scotland-glasgow-west-24831779>>.

Po objęciu władzy przez gabinet Theresy May w 2017 r. opublikowany został pierwszy całościowy dokument wskazujący długofalowe plany w zakresie rozwoju floty oraz wojskowej części przemysłu stoczniowego pn. *National Shipbuilding Strategy: The Future of Naval Shipbuilding in the UK* (NSS 2017). W słowie wstępnym do dokumentu ówczesny minister obrony Zjednoczonego Królestwa Michael Fallon stwierdził, że „nasze nowe ramy zapewnią, iż kwestie dobrobytu w Wielkiej Brytanii będą brane pod uwagę przy decyzjach ws. zamówień. *National Shipbuilding Strategy* daje brytyjskiemu przemysłowi i brytyjskim stoczniom pewność w zakresie okrętów wojennych, które będą budowane w Zjednoczonym Królestwie i jasność w zakresie planów wsparcia, gdzie oczekujemy złożenia atrakcyjnych ofert w międzynarodowych postępowaniach [w zakresie pozyskania okrętów wojennych]”⁴⁴. Ten ok. 50-stronicowy dokument podzielony został na 7 części. Pierwsza z nich, pn. *Strategiczny kontekst*, opisuje znaczenie Royal Navy, określając jej zadania jako „fundamentalne” dla bezpieczeństwa narodowego. Dokument wskazuje w tym kontekście jednak, że do realizacji tych zadań marynarka wojenna potrzebuje konkretnych zdolności, dlatego potrzebny jest wzrost jej wielkości – w szczególności w zakresie liczby niszczycieli i fregat – który ma być możliwy dzięki 63 mld GBP przeznaczonym na nowe okręty nawodne i podwodne w ciągu kolejnych 10 lat. Nowa strategia zakłada też, że – oprócz już zamówionych 8 fregat typu 26 – pozyskane zostaną lżejsze i łatwiejsze w eksporcie uniwersalne fregaty typu 31e, z których pierwsza ma wejść do służby w 2023 roku. Ich wprowadzenie do służby, zgodnie ze strategią, ma z jednej strony zwiększyć obecność Royal Navy na morzach, a z drugiej odciążyć jednostki patrolowe, tak aby mogły realizować zadania, do których zostały przeznaczone, oraz bardziej zaawansowane fregaty typu 26 i niszczyciele typu 45 w celu umożliwienia im realizacji misji w ramach morskich grup zadaniowych⁴⁵.

Jak wskazuje więc dokument, „nasza wizja to Royal Navy, która ma więcej nowoczesnych okrętów, które są stopniowo modernizowane i ulepszone oraz eksportowalne i zdolne do współpracy z sojusznikami”⁴⁶. Wizja ta miała realizować się w trzech pojęciach: modułowości (czyli elastyczności poszczególnych platform w zakresie rozmieszczanych na nich zdolności), interoperacyjności (czyli zdolności do współpracy pomiędzy zarówno poszczególnymi jednostkami floty własnej, jak i z okrętami sojuszniczymi) oraz innowacyjności (czyli zdolności do adaptacji do wyzwań i postępu technologicznego). Nacisk miał zostać położony też na automatyzację i technologie bezzałogowe⁴⁷. Z drugiej strony, w wymiarze gospodarczym strategia wskazuje, iż cały sektor morski w Wielkiej Brytanii zatrudnia ok. 111 000 osób w 6800 przedsiębiorstwach, wnosząc ok. 13 mld GBP do gospodarki (z czego 2 mld GBP przynosi sam przemysł stoczniowy). Jak podano w dokumencie, w zakresie przemysłu stoczniowego „wizją jest przedsiębiorstwo stoczniowe, które dzięki wyraźniejszej strategii w kwestii obronności i większej przewidywalności co do planów zakupowych Royal Navy żywi przekonanie o [sensowności] inwestycji długoterminowych w swoich ludzi i aktywa w celu zwiększenia produktywności i innowacyjności oraz konkurencyjności na rynku krajowym i rynkach zagranicznych”⁴⁸. Brytyjskie podejście do przemysłu wojskowych stocznii ma sprowadzać się więc do dzielenia się z nim przez rząd długookresowymi planami w zakresie rozwoju, ale też do zapewnienia, że będzie dysponował szerokim portfolio produktów i usług, które będą mogły rywalizować na rynkach światowych, zmniejszając uzależnienie tego przemysłu od kontraktów rządowych.

⁴⁴ *National Shipbuilding Strategy: The Future of Naval Shipbuilding in the UK*, Ministry of Defence of the UK, London 2017, s. 5: <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/643873/NationalShipbuildingStrategy_lowres.pdf> [dostęp: 20 III 2022].

⁴⁵ Ibidem, s. 10.

⁴⁶ Ibidem, s. 11.

⁴⁷ Ibidem, s. 12.

⁴⁸ Ibidem.



Stocznia Rosyth, należąca do koncernu Babcock. Autor: Babcock

Rozdział II dokumentu opisuje nowy system zarządzania (*governance*) w wymiarze pozyskiwania okrętów. Na jego czele stać ma międzyresortowa grupa odpowiedzialna za *National Shipbuilding Strategy* i zatwierdzająca Master Plan na 30 lat w zakresie pozyskiwania okrętów (*Naval Ship Acquisition Master Plan*). *Master Plan* ma być tworzony i wdrażany przez tzw. *Client Board* pod przewodnictwem I Lorda Admiralicji (a jego poszczególne założenia realizowane przez zespoły projektowe) i ma podlegać rewizji na tle każdego *Strategicznego przeglądu w zakresie obronności i bezpieczeństwa* (ang. *Strategic Defence and Security Review*).

Rozdział III brytyjskiej strategii stanowi rozwinięcie koncepcji *Master Planu* na okres 30 lat, ma on obejmować harmonogram i zdolności okrętów budowanych na potrzeby Royal Navy we wskazanym przedziale czasowym, tak aby umożliwić kontrolę w zakresie czasu i kosztów ich budowy oraz realizacji założeń dotyczących ich zdolności. Strategia wskazuje jednocześnie priorytety marynarki brytyjskiej na kolejne 5 lat, które sprowadzają się do wdrożenia 3 typów jednostek, tj. typu 26 (8 okrętów dostarczonych przez BAE), typu 31e (co najmniej 5 okrętów z wykonawcą wyłonionym w konkurencyjnym postępowaniu, który będzie w stanie dostarczyć pierwszą jednostkę w roku 2023 przy cenie nieprzekraczającej 250 mln GBP za okręt) oraz okrętów wsparcia floty (pierwsza jednostka ok. 2025 r. z wykonawcą wybranym w otwartym postępowaniu)⁴⁹.

Rozdział IV NSS 2017 skupia się na eksporcie. W dokumencie podkreślono, że odkąd w 2015 r. dobrobyt po raz pierwszy został zdefiniowany jako cel bezpieczeństwa narodowego Ministerstwo Obrony Narodowej ma obowiązek wspierać wzrost brytyjskiego przemysłu działającego w obszarze obronności i bezpieczeństwa, w tym poprzez sprzyjanie rozwojowi eksportu. Zagraniczna sprzedaż brytyjskich okrętów ma być tu narodowym przedsięwzięciem wymagającym wspólnej pracy rządu i przemysłu zbrojeniowego. Jest ona też korzystna dla samego Ministerstwa, gdyż pomaga obniżyć koszty jednostkowe pozyskania jednostek morskich (efekt skali) oraz ich utrzymania. Stąd też kwestiami związanymi z potencjalnym eksportem brytyjskich okrętów (typu 26 i 31e) miała zająć się specjalna grupa międzyresortowa wspierająca zespoły organizujące kampanię po stronie przemysłu. Założeniem brytyjskiej strategii w wymiarze handlu zagranicznego jest produkowanie okrętów eksportowalnych, a więc takich, które odpowiadają potrzebom potencjalnych klientów i dają się dostosować do ich wymagań. Stąd też brytyjskie władze mają monitorować rynek międzynarodowy oraz eliminować zbędne wymagania tak, aby przemysł mógł projektować okręty „proste i adaptowalne”. Wyrazem tego podejścia mają być fregaty typu 31e. Twórcy NSS 2017 oszacowali globalne potrzeby w zakresie lekkich fregat na ok. 40 sztuk w ciągu następnych 10 lat. Większość z tych postępowań będzie dotyczyła projektów tej klasy okrętów z możliwością budowy na miejscu ze wsparciem brytyjskich firm i łańcuchów dostaw. Konkurencja jest w tym obszarze jednak znaczna i obejmuje 14 producentów fregat w przedziale wyporności 2000–4000 ton. Przewagą typu 31e ma być jednak właśnie maksymalna adaptowalność, co będzie umożliwiać zainstalowanie różnych typów uzbrojenia i sensorów bez konieczności wdrażania kosztownych zmian w konstrukcji okrętu⁵⁰.

⁴⁹ Ibidem, s. 21–25.

⁵⁰ Ibidem, s. 27–31.



Brytyjska Lotniskowcowa Grupa Uderzeniowa (ang. Carrier Strike Group) czasie ćwiczeń w roku 2019. Autor: UK MOD

Rozdział V brytyjskiej strategii dotyczy polityki przemysłowej i kwestii „dobrobytu”. Stanowi on, że – ze względu na bezpieczeństwo narodowe – przyszłe postępowania zakupowe w zakresie jednostek bojowych (fregat, niszczycieli, lotniskowców) będą ograniczone do firm brytyjskich, tzn. jednostki te mają zostać zaprojektowane, zbudowane i zintegrowane w Zjednoczonym Królestwie. O kontrakty w tym zakresie mają walczyć brytyjskie stocznie, jednak zachęca się również podmioty międzynarodowe do współpracy z miejscowymi firmami w celu dostarczenia najlepszych rozwiązań. Wszystkie inne okręty mają być pozyskiwane w otwartych postępowaniach, w których będą mogły brać udział zarówno firmy z Wielkiej Brytanii, jak i te zagraniczne. Jednocześnie brytyjskie władze mają stworzyć warunki, aby tam, gdzie to możliwe i zasadne ekonomicznie, do budowy okrętów była wykorzystywana stal od producentów ze Zjednoczonego Królestwa. Ogólnie, jak podkreślono, brytyjska strategia, ze względu na szacunek dla pieniędzy podatników, nie ma opierać się na założeniu, że należy „kupować [produkty] brytyjskie za wszelką cenę”, ale gdy w procesie zakupowym porównywane będą oferty brytyjskie i międzynarodowe, pod uwagę ma być brany także szerszy kontekst ekonomiczny i społeczny. Ogólnie, zgodnie z szacunkami twórców NSS 2017, rozbudowa stanu Royal Navy przynieść ma 1,5 mld GBP dla brytyjskiej gospodarki i ok. 25 000 miejsc pracy⁵¹.

Rozdział VI strategii skupia się na współpracy rządu z przemysłem. W celu jej usprawnienia zdecydowano

o powołaniu Grupy Roboczej Przedsiębiorstw Morskich (Maritime Enterprise Working Group). Brytyjskie Ministerstwo Obrony zadeklarowało też, że w celu budowy zaufania i lepszej współpracy z przemysłem zamierza być bardziej stabilnym i przewidywalnym klientem oraz w większym niż dotychczas stopniu trzymać się raz przyjętych planów i założeń. W odniesieniu do projektowanych okrętów wojskowe standardy techniczne, które są wyższe od cywilnych i podnoszą koszty jednostki, mają być używane wyjątkowo i gdy jest to odpowiednio uzasadnione. Przemysł ma także korzystać ze wsparcia rządowego w zakresie implementowania innowacji przez szereg instrumentów (High Value Manufacturing Catapults, Productivity Council Funding, Industrial Strategy Challenge Fund). Wreszcie rozdział VII poświęcony jest implementacji strategii i wdrażaniu dokumentu.

Swoistym punktem zwrotnym w brytyjskim planowaniu strategicznym było przedstawienie w marcu 2021 r. przez brytyjski rząd wyników rozpoczętego na początku 2020 r. przeglądu polityki zagranicznej i bezpieczeństwa pn. *Globalna Brytania w wieku rywalizacji – zintegrowany przegląd bezpieczeństwa, obronności, rozwoju oraz polityki zagranicznej (Global Britain in a Competitive Age. The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy)*. Był to pierwszy taki przegląd od czasów analogicznego procesu w 2015 r., który miał miejsce jeszcze w zdecydowanie innej rzeczywistości. Jego ambicją była próba oceny głównych trendów, które zdeteminują środowisko bezpieczeństwa Wielkiej Brytanii w perspektywie 2030 r. i przedstawienie wizji kraju po jego wyjściu z Unii Europejskiej. Przegląd zawiera też cele polityki zagranicznej i bezpieczeństwa w perspektywie 2025 roku. Wśród jego założeń jest m.in. wizja „globalnej Wielkiej Brytanii”, a więc bardziej aktywnego udziału Zjednoczonego Królestwa w kształtowaniu otwartego międzynarodowego porządku przyszłości i większej obecności brytyjskich sił zbrojnych oraz instytucji na świecie, a także utrzymanie przewagi strategicznej dzięki nauce i technologii⁵².

⁵¹ Ibidem, s. 33–34.

⁵² T. Smura, B. Kot, *Wielka Brytania w świecie rywalizacji wielkich mocarstw – zintegrowany przegląd bezpieczeństwa i jego znaczenie dla Polski oraz Europy Środkowo-Wschodniej*, Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego, Warszawa 2021, s. 7: <https://pulaski.pl/wp-content/uploads/2021/07/Raport_2021_czerwiec_wielka_brytania_online.pdf> [dostęp: 09 IV 2022].

Założenia te przekładają się oczywiście na plany wobec marynarki wojennej i przemysłu stoczniowego. Realizacja planów w zakresie zwiększonej obecności brytyjskiej na świecie – w tym większej koncentracji (ang. *tilt*) sił w regionie Indo-Pacyfiku przy jednoczesnym utrzymaniu zobowiązań i obecności w innych obszarach – wymaga m.in. silniejszej i liczniejszej floty. Z kolei w obszarze nauki i technologii wskazuje się, że rząd będzie rozwijał partnerstwo ze środowiskiem akademickim i przemysłem na rzecz bezpieczeństwa narodowego Wielkiej Brytanii, co oznaczać ma m.in. dodatkowe środki na badania i rozwój (w tym 6,6 mld GBP w perspektywie czterech lat na badania w obszarze obronności). Tak szeroka i kompleksowa strategia musiała się jednocześnie przełożyć na inne węższe brytyjskie strategie niższego rzędu.

Niemal równocześnie z wynikami zintegrowanego przeglądu zostały więc wydane dwie strategie odnoszące się do wymiaru obronnego. Pierwsza z nich, *Obronność w wieku rywalizacji (Defence in a competitive age)*⁵³, określa sposób kontrybuowania obszaru obronności do celów *Zintegrowanego przeglądu*. Mowa w tym kontekście zwłaszcza o inwestycjach w badania i rozwój, które mają zapewnić Wielkiej Brytanii strategiczną przewagę nad przeciwnikami. W odniesieniu do marynarki wojennej podkreślono natomiast szczególną rolę nowych brytyjskich grup lotniskowcowych, które – poprzez możliwość ich rozmieszczenia na całym globie i przypisania do szerokiego spektrum misji (od projekcji siły do zadań humanitarnych) – mają być odzwierciedleniem idei „globalnej Wielkiej Brytanii” w praktyce. Wspomniane są również okręty patrolowe i fregaty typu 31, które mają być kluczowe w utrzymaniu wysuniętej obecności na południowym Atlantyku, Karaibach i obszarach Morza Śródziemnego, Zatoki Gwinejskiej oraz Oceanu Indyjskiego i Pacyfiku. Dokument wspomina też o zupełnie nowych jednostkach w brytyjskiej flocie przyszłości, tj. fregatach typu 32, a także o wzmocnieniu zdolności przeciwlotniczych i zastąpieniu pocisków

przeciwokrętowych Harpoon na niszczycielach typu 45. *Defence in a competitive age* zarysowuje też generalną wizję wojskowego przemysłu stoczniowego, który ma być napędzany innowacjami – zapewniającymi mu konkurencyjność na rynku światowym – i wskazuje na konieczność bliższej współpracy rządu z przemysłem obronnym.

Drugi z ww. dokumentów będących pochodną Zintegrowanego przeglądu, tj. *Defence and Security Industrial Strategy (DSIS)*⁵⁴, wskazuje, że globalne zadania stawiane przed brytyjskimi siłami zbrojnymi przez nowe strategie wymagają ich odpowiedniego uzbrojenia i wyposażenia. To z kolei wymusza istnienie przemysłu obronnego zapewniającego Zjednoczonemu Królestwu dostęp do najbardziej wrażliwych i krytycznych technologii. DSIS zapowiada więc ustanowienie bardziej produktywnych i strategicznych relacji między rządem a przemysłem obronnym oraz przeznaczenie sumy 85 mld GBP na uzbrojenie i wsparcie w ciągu kolejnych 4 lat. W odniesieniu do strategii zakupowych zapowiedziano odejście od „z definicji globalnie otwartego postępowania” do bardziej zniuansowanego i elastycznego podejścia obejmującego ciągłą analizę m.in. potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i poszukiwanych technologii czy szans na przyczynianie się do wzrostu dobrobytu.



Niszczyciel HMS Dragon (typu 45) podczas ćwiczeń na Kanale La Manche. Autor: Nicky Wilson (OGL v1.0)

⁵³ *Defence in a competitive age*, HM Government, London 2021: <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/974661/CP411_-_Defence_Command_Plan.pdf> [dostęp: 10 IV 2022].

⁵⁴ *Defence and Security Industrial Strategy: A strategic approach to the UK's defence and security industrial sectors*, HM Government, London 2021: <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/971983/Defence_and_Security_Industrial_Strategy_-_FINAL.pdf> [dostęp: 11 IV 2022].

Wyżej wskazane strategie przełożyły się także na brytyjskie podejście do przemysłu stoczniowego. W marcu 2022 r. zaprezentowana została nowa wersja brytyjskiej strategii w zakresie budowy okrętów wojennych i rozwoju przemysłu wojskowych stocznii pn. *National Shipbuilding Strategy. A refreshed strategy for a globally successful, innovative and sustainable shipbuilding enterprise* (NSS 2022)⁵⁵. W słowie wstępnym dokumentu Premier Zjednoczonego Królestwa Boris Johnson nakreślił wizję odbudowy przemysłu stoczniowego w Wielkiej Brytanii, która ma wynikać jednak nie tyle z sentymentów, co z szans i możliwości. Strategia ma się ściśle wpisywać w ww. *Zintegrowany przegląd* i jego wizję silniejszej, bardziej zjednoczonej i dostatniej oraz odpornej unii. Brytyjski premier podkreśla też rolę przemysłu w dostarczaniu innowacyjnych „zielonych technologii” na potrzeby marynarki, które mają służyć realizacji szerszego celu w zakresie neutralności klimatycznej. Co istotne, Boris Johnson wskazuje, że to rolą przemysłu jest sprostanie tak zarysowanej wizji, w czym rząd może udzielić jedynie wsparcia. „To do Was należy pokierowanie waszego sektora do sukcesu”⁵⁶ – podkreślił brytyjski premier. Z kolei minister obrony Wielkiej Brytanii Ben Wallace stwierdził, że po raz pierwszy zostanie przedstawiony 30-letni plan w zakresie pozyskiwania okrętów, który obejmuje nie tylko jednostki marynarki wojennej, ale też platformy morskie będące w gestii innych resortów i agencji, oraz podkreślił konieczność zagwarantowania ściślejszej współpracy przemysłu i nauki⁵⁷.

NSS 2022 opiera się na wizji odnoszącego sukcesy w skali globalnej, innowacyjnego i zrównoważonego przemysłu stoczniowego. Do 2030 r. ma on znaleźć się w światowej czołówce w zakresie innowacji technologicznych i środowiskowych oraz ma być konkurencyjny w obszarze projektowania, budowy, integracji, napraw itp. okrętów wojennych oraz jednostek handlowych. Dokument stawia też konkretne i mierzalne cele (np. osiągnięcie neutralności

klimatycznej w transporcie morskim do 2050 r., zwiększenie eksportu okrętów i systemów okrętowych o 45 proc. do 2030 r. itd.)⁵⁸.

Zbliżona objętościowo do poprzedniej nowa wersja NSS podzielona została na sześć rozdziałów. Rozdział I, podobnie jak w poprzedniej wersji dokumentu, nakreśla generalny kontekst. Wspomniano, że w odniesieniu do założeń NSS 2017 udało się zakontraktować na podstawie nowego konkurencyjnego podejścia do kwestii zakupowych 5 okrętów typu 31e, a jednostki typu 26 udało się wyeksportować do Australii i Kanady. Ogólnie więc realizacja tych kontraktów (łącznie 32 okręty) zapewni 5000 napędzanych eksportem miejsc pracy w brytyjskiej gospodarce i 6 mld GBP w kontraktach eksportowych. Strategia wskazuje na duże doświadczenie i tradycje brytyjskiego przemysłu okrętowego, a z drugiej strony na wyłaniające się szanse związane m.in. z kwestiami klimatycznymi i „zielonymi technologiami” oraz autonomicznością czy produkcją cyfrową (ang. *digital manufacturing*), które mogą stać się przewagą konkurencyjną brytyjskiej gospodarki. Dotyczy to jednak nie tylko jednostek wojskowych, dlatego brytyjska strategia ma objąć cały przemysł okrętowy, także cywilny. Twórcy strategii podkreślili również, że rynek stoczniowy jest silnie konkurencyjny i wielu producentów korzysta ze znacznego wsparcia swoich rządów. Stąd też także rząd brytyjski musi zwiększyć swoją pomoc dla przemysłu.

Rozdział II poświęcony został organizacji i systemowi zarządzania (ang. *governance*) procesem wdrażania NSS 2022. Do utworzonych na podstawie poprzedniej strategii ciał (Sponsor Group, Client Board) dodany został nowy podmiot, tj. National Shipbuilding Office (NSO), który ma prowadzić strategiczny nadzór nad wszystkimi działaniami całego rządu w odniesieniu do przemysłu stoczniowego. NSO ma czuwać m.in. nad koordynacją zakupów rządowych i wynikających z tego korzyści oraz przejąć nadzór nad *National Shipbuilding Strategy*.

⁵⁵ *National Shipbuilding Strategy. A refreshed strategy for a globally successful, innovative and sustainable shipbuilding enterprise*, Ministry of Defence of the UK, London 2022: <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/643873/NationalShipbuildingStrategy_lowres.pdf> [dostęp: 31 III 2022].

⁵⁶ Ibidem, s. 7.

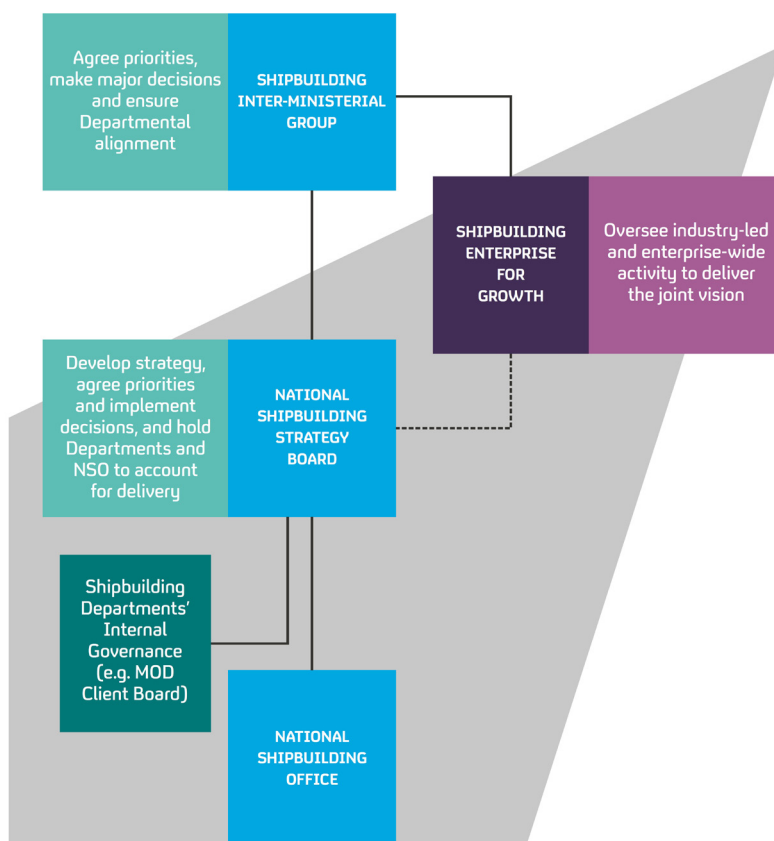
⁵⁷ Ibidem, s. 8.

⁵⁸ Ibidem, s. 10.

Institucja ma wejść w skład Ministerstwa Obrony i bezpośrednio raportować do sekretarza stanu ds. obrony (pełniącego funkcję tzw. *Shipbuilding Tsar*). Innym utworzonym na podstawie strategii ciałem będzie *Shipbuilding Enterprise for Growth*. Instytucji przewodzić mają szef NSO i przedstawiciel przemysłu. Jej zadaniem będzie koordynacja współpracy przemysłu stocznioowego z rządem i wspieranie go we wdrażaniu NSS poprzez identyfikowanie i wskazywanie problemów oraz dalszych niezbędnych działań na rzecz wsparcia przedsiębiorstw.

Rozdział III z kolei poświęcony jest komunikacji rządu w zakresie długookresowych planów i polityk. W tym wymiarze ma być zaktualizowany 30-letni Master Plan w zakresie pozyskiwania okrętów oraz przedstawiony międzyresortowy *Shipbuilding Pipeline* na analogiczny okres, obejmujący zarówno zamówienia dla Marynarki Wojennej, jak i innych ciał i agencji rządowych. Kolejnym

nowym elementem strategii jest tzw. Narodowy Okręt Flagowy – inicjatywa mająca promować brytyjskie zdolności w zakresie budowy okrętów i inżynierii oraz technologie, w tym przede wszystkim „zielone”. W części poświęconej planowanym potrzebom wymieniono cały szereg okrętów patrolowych, badawczych czy promów pasażerskich, których pozyskanie przewidują różne brytyjskie agencje rządowe. Najważniejsze projekty dotyczą jednak wciąż oczywiście Royal Navy. Potwierdzono założenia dotyczące wdrożenia jednostek typu 26 i typu 31 oraz trzech okrętów wsparcia, a także zapowiedziano budowę pięciu nowych fregat typu 32, nowej serii okrętów przeciwminowych, wielozadaniowego oceanicznego okrętu rozpoznawczego (Multi-Role Ocean Surveillance) i wielozadaniowego okrętu wsparcia. W zakresie dalszych planów zapowiedziano budowę okrętów przeciwlotniczych typu 83 mających zastąpić niszczyciele typu 45 pod koniec trzeciej dekady XXI wieku.



Rys 2. Struktura zarządzania systemem budowy okrętów w Wielkiej Brytanii.

Źródło: *Refresh to the National Shipbuilding Strategy*, Ministry of Defence of the UK, London 2022, s. 20.

W rozdziale IV NSS 2022 autorzy dokumentu omówili kwestie technologii i innowacji. Podkreślają oni, że brytyjska strategia odbudowy i wzmocnienia przemysłu okrętowego nie ma polegać na zwiększeniu zamówień rządowych i ograniczeniu dostępu do rynku dla konkurencji, ale celem jest sprawienie, by przemysł ten był w stanie efektywnie działać na rynkach światowych. Temu zadaniu mają służyć właśnie technologie i innowacje stosowane zarówno w procesie produkcji, co pozwoli zwiększyć produktywność, jak i dotyczące produktów jako takich. Szczególny nacisk ma zostać położony na technologie inteligentne oraz te związane z celem zeroemisyjności. Łączyć ma się to z szerszą wizją UK Research and Innovation, zakładającą wzmocnienie sektora badań i rozwoju w Wielkiej Brytanii poprzez szereg programów (np. High Value Manufacturing Catapult). Tworzone mają być też centra doskonałości oraz jasna wizja „stoczni przyszłości” wskazująca przemysłowi, w jakim kierunku powinien czynić inwestycje w długim okresie. Szczegółowo opisano też brytyjską strategię osiągnięcia neutralności klimatycznej w transporcie morskim do 2050 roku. W celu wsparcia działań w tym zakresie powołano nową jednostkę UK Shipping Office for Reducing Emissions, która ma działać w ramach Departamentu Transportu. Tworzone mają być też naukowo-przemysłowe klastry, a przemysł ma być informowany o technologiach, w które powinien inwestować swoje wysiłki badawczo-rozwojowe.

Rozdział V nowej wersji brytyjskiej strategii w dziedzinie przemysłu stoczniowego poświęcony został kwestii eksportu. W tej dziedzinie rząd deklaruje pełne wsparcie dla brytyjskiego przemysłu, co ma być zgodne ze strategią „globalnej Wielkiej Brytanii” i być realizowane poprzez m.in. umowy o wolnym handlu, biura handlowe i attachaty wojskowe na świecie. Wola zwiększenia eksportu w ramach przemysłu stoczniowego ma się opierać na dwóch uzasadnieniach. Po pierwsze, zwiększone przychody napłyną bezpośrednio do brytyjskich firm zajmujących się budową oraz naprawami okrętów i zachęcą również zagranicznych inwestorów do inwestowania w tę gałąź gospodarki, jeszcze bardziej ją napędzając. Po drugie, zwiększona

świadomość na temat międzynarodowych oczekiwań przyczyni się do lepszego precyzowania wymagań przez rząd, przyczyniając się do tworzenia jednostek łatwo eksportowalnych, a dzięki efektowi skali również tańszych także dla rządu. Dla wsparcia ww. celu powołano nowe ciało – Maritime Capability Campaign Office – które ma zająć się planowaniem strategicznym i zadaniem o zapewnienie maksymalnej spójności i efektywności działań podjętych na rzecz wsparcia eksportu przemysłu stoczniowego. Strategia wspomina też inną instytucję – UK Export Finance, która zajmuje się zapewnieniem środków na korzystne kredyty i gwarancje dla partnerów chcących w ten sposób sfinansować zakupy w brytyjskim przemyśle.

Wreszcie ostatnia (VI) część poświęcona jest zasobom ludzkim w przemyśle stoczniowym. Strategia podkreśla w tym kontekście konieczność kształcenia większej liczby inżynierów i ogólnie studentów kierunków ścisłych. W tym celu we współpracy z NSO w Ministerstwie Edukacji powstać ma grupa UK Shipbuilding Skills Taskforce, która ma za zadanie stworzenie odpowiedniej strategii na podstawie analiz potrzeb przemysłu i możliwych rozwiązań. Nad sposobem zapewnienia odpowiednich kadr w przemyśle pracuje też Maritime Skills Commission raportująca do ministra ds. morskich.



HMS Queen Elizabeth podczas rejsu w rejonie Gibraltaru. Autor: Dave Jenkins (CC BY 2.0)

Na poziomie generalnym widać więc dużą spójność w brytyjskich dokumentach strategicznych. Założenia *Zintegrowanego przeglądu* zostały bowiem wyraźnie zaimplementowane do dokumentów niższego rzędu, w tym nawet tak wycinkowych, jak *National Shipbuilding Strategy*. Zawarta w *Integrated Review* wizja bardziej „globalnej Wielkiej Brytanii” przekłada się więc na potrzebę większej ilości okrętów oraz bardziej aktywnego eksportu własnych rozwiązań, a wizja rozwoju napędzanego innowacjami na plany w zakresie odbudowy przemysłu stoczniowego w oparciu o nowoczesne technologie i inwestycje w badania i rozwój. Podobnie ambitny cel gospodarki neutralnej klimatycznie wymaga od przemysłu stoczniowego inwestycji w technologie zeroemisyjne, które z kolei mają zapewnić Brytyjczykom przewagę konkurencyjną na rynku. Jednocześnie państwo brytyjskie deklaruje wsparcie przemysłu zarówno w zakresie stworzenia mu przewidywalnego i przyjaznego środowiska działania poprzez jasne i stabilne plany w odniesieniu do rozwoju zdolności brytyjskiej floty wojennej i pozyskiwania jednostek dla instytucji państwowych, jak i w aspekcie sprzyjania jego aktywności na rynkach międzynarodowych. Rząd brytyjski daleki jest jednak od polityki

protekcjonistycznej wobec własnych przedsiębiorstw. „Pamiętajmy, że strategia to jedno, a życie to drugie. Nie powinniśmy traktować jej zapisów literalnie” – mówił w rozmowie z Fundacją Pułaskiego wysoki manager w brytyjskim przemyśle stoczniowym. „Nie dostajemy nic za darmo. Rząd zaprasza do postępowania w Wielkiej Brytanii Hiszpanów, Francuzów itd., z którymi musimy rywalizować ofertą, jak w każdym innym kraju” – dodał.



Samoloty F-35B należące do Royal Air Force oraz US Marine Corps na pokładzie HMS Queen Elizabeth. W tle okręt RFA Tidespring.

Wnioski

Zjednoczone Królestwo jest tradycyjną potęgą morską i stoczniową. Royal Navy i przemysł okrętowy są wręcz częścią brytyjskiej tożsamości narodowej. Polska z kolei historycznie – pomimo że handel morski w wiekach świetności był źródłem jej dobrobytu i rozwoju – w mniejszym stopniu koncentrowała się na wymiarze morskim, a zagrożeń dla bezpieczeństwa i istnienia wypatrywała przede wszystkim z lądu, co przebija się w myśleniu o marynarce wojennej i szerszym sektorze morskim również dziś. Mimo to oba państwa mają pewne wspólne doświadczenia w tej domenie. Wielka Brytania, podobnie jak Polska, musiała zrestrukturyzować swój przemysł stoczniowy, co wiązało się z jego upaństwowieniem, a następnie prywatyzacją i procesami zamknięć, konsolidacji itp.

Również brytyjski przemysł stoczni wojskowych okazał się za duży w stosunku do pozimnowojennych potrzeb marynarki wojennej i musiał zostać zredukowany. Brytyjski sektor morski wydaje się jednak wychodzić z okresu dostosowywania się do nowej rzeczywistości. Rząd Jej Królewskiej Mości – w oparciu o wnioski z szerszych strategii państwowych – zdecydował o strategicznym wzmocnieniu przemysłu stoczniowego i wprowadzeniu go na nowe tory. Przyjęto w tym zakresie szereg spójnych ze sobą dokumentów, którym towarzyszą konkretne działania i mierzalne cele. Polska, której wyraźnie brakuje spójnej wizji marynarki wojennej i szerszej polityki morskiej, powinna więc uważnie przeanalizować, a w niektórych aspektach zapożyczyć rozwiązania brytyjskie w tym zakresie, czemu sprzyjać może współpraca międzyrządowa na tle programu Miecznik, w którym brytyjska firma jest partnerem przemysłowym.

O Fundacji

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego jest niezależnym think tankiem specjalizującym się w polityce zagranicznej i bezpieczeństwie międzynarodowym. Głównym obszarem aktywności Fundacji Pułaskiego jest dostarczanie analiz opisujących i wyjaśniających wydarzenia międzynarodowe, identyfikujących trendy w środowisku międzynarodowym oraz zawierających implementowalne rekomendacje i rozwiązania dla decydentów rządowych i sektora prywatnego.

Fundacja w swoich badaniach koncentruje się głównie na dwóch obszarach geograficznych: transatlantyckim oraz Rosji i przestrzeni postsowieckiej. Przedmiotem zainteresowania Fundacji są przede wszystkim bezpieczeństwo, zarówno w rozumieniu tradycyjnym jak i w jego pozamilitarnych wymiarach, a także przemiany polityczne oraz procesy ekonomiczne i społeczne mogące mieć konsekwencje dla Polski i Unii Europejskiej.

Fundacja Pułaskiego skupia ponad 70 ekspertów i jest wydawcą analiz w formatach: „Stanowiska Pułaskiego”, „Komentarza Międzynarodowego Pułaskiego” oraz „Raportu Pułaskiego”. Eksperti Fundacji regularnie współpracują z mediami.

Fundacja przyznaje nagrodę „Rycerz Wolności” dla wybitnych postaci, które przyczyniają się do promocji wartości przyświecających generałowi Kazimierzowi Pułaskiemu tj. wolności, sprawiedliwości oraz demokracji. Do dziś nagrodą uhonorowani zostali m. in.: profesor Władysław Bartoszewski, profesor Norman Davies, Aleksander Milinkiewicz, prezydent Lech Wałęsa,

prezydent Aleksander Kwaśniewski, prezydent Valdas Adamkus, Javier Solana, Bernard Kouchner, Richard Lugar, prezydent Vaira Vīķe-Freiberga, prezydent Mikheil Saakashvili, Radek Sikorski i Carl Bildt oraz prezydent Toomas Hendrik Ilves, Michał Chodorkowski, Mary Robinson, Anders Fogh Rasmussen, Dalia Grybauskaitė, Thorbjørn Jagland i Aleksiej Navalny.

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego jest także organizatorem dorocznej konferencji Warsaw Security Forum, będącej platformą dialogu o polityce bezpieczeństwa pomiędzy Unią Europejską, NATO i Rosją.

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego jest laureatem nagrody „Think Tank Awards 2017” w kategorii „Best EU International Affairs think tank” przyznawaną przez brytyjski magazyn „Prospect”. FKP znalazła się także na pierwszym miejscu wśród polskich think tanków zajmujących się obronnością i bezpieczeństwem narodowym według Raportu Global Go To Think Tank Index w latach 2018, 2019 i 2020.

Fundacja Pułaskiego posiada status organizacji partnerskiej Rady Europy.

Zbigniew Pisarski

Prezes Fundacji im. Kazimierza Pułaskiego
zpisarski@pulaski.pl / Twitter: @Pisarski

www.pulaski.pl

COUNCIL OF EUROPE



CONSEIL DE L'EUROPE

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego
posiada status partnerski przy Radzie Europy

Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego
ul. Oleandrów 6, 00-629 Warszawa
tel.: 022 658 04 01
faks: 022 205 06 35
e-mail: office@pulaski.pl
www.pulaski.pl