

## MARYNARKA WOJENNA RP: SPÓR O PLANY ZAMIAST REALNEJ ODBUDOWY [OPINIA]

W Polsce nie ma żadnej, zaakceptowanej przez wszystkich koncepcji rozwoju Marynarki Wojennej RP, a opinii, jakie okręty są naprawdę potrzebne jest tyle, ilu jest ludzi w mundurach. Tymczasem to właśnie z powodu braku jednomyślności w sprawie programu modernizacyjnego, siły morskie będą otrzymywały nie to, co jest rzeczywiście niezbędne, ale to co będzie na rękę politykom i wojskowym decydom w Warszawie.

Opóźnienia we wprowadzaniu nowych okrętów są nie tylko efektem niedostatecznej liczby pieniędzy, ale skutkiem braku zgody co do wizji przyszłej Marynarki Wojennej RP. Zgody tej nie ma nie tylko w samym Ministerstwie Obrony Narodowej i Biurze Bezpieczeństwa Narodowego, ale również w kręgach parlamentarnych, w Siłach Zbrojnych, w przemyśle, organizacjach takich jak Rada Budowy Okrętów i niestety, a właściwie przede wszystkim – również wśród marynarzy. Zasadniczo nikt w Marynarce Wojennej nie jest zadowolony z tego co ona obecnie posiada i z tego co ma być do niej wprowadzone. Konsensus panuje jednak właściwie tylko w jednej kwestii: cokolwiek zostanie zaproponowane, to i tak to będzie za mało.

**Czytaj też:** [Debata o przyszłości Marynarki Wojennej. "Wiele sprzecznych wizji" \[RELACJA\]](#)

Kiedy więc w 2012 r. ówczesny dowódca Marynarki Wojennej został zapytany, czy zaprezentowany przez Sztab Generalny plan modernizacji sił morskich i zaproponowana liczba okrętów mu odpowiada wskazał, że przydałoby się więcej. To wieczne niezadowolenie i brak zrozumienia, że do dyspozycji jest tylko określona pula pieniędzy spowodowało, że Marynarka Wojenna stała się dla polityków nie narzędziem pomocnym w polityce, ale problemem. Natomiast marynarze zyskali opinię wiecznych malkontentów, którzy nie chcą iść na żadne kompromisy wychodząc z nedorzecznego założenia, że „*coś się Marynarce Wojennej po prostu należy*”. Tymczasem w dzisiejszych czasach nie można już działać na zasadzie wymiany „jeden do jednego, sztuka za sztukę”. Nie można również argumentować swoich potrzeb cytowaniem strategów morskich oraz wskazywaniem motywów tylko wojskowych, nie przynoszących korzyści politykom: tu i teraz.



Trzeci duński pełnomorski okręt patrolowy typu Knud Rasmussen „Lauge Koch” kosztował 513 milionów koron. Fot. Royal Danish Navy

Dowodem na to jest podejście zdecydowanej większości marynarzy do okrętów patrolowych. Propozycja ich wprowadzenia do Marynarki Wojennej wynikała z czystej kalkulacji, że za pomocą tych tanich w budowie i eksploatacji jednostek pływających uda się udowodnić przydatność sił morskich do działań również w czasie pokoju. To właśnie patrolowcami można by w mało kosztowny sposób realizować zadania sojusznicze w operacjach zwalczania piractwa, nielegalnej imigracji, przemytu, a

także reprezentować polską banderę. I wbrew pozorom uratowanie grupy rozbitków na Morzu Śródziemnym czy zatrzymanie piratów u wybrzeży Somalii przyniosłoby Polsce większą renomę i prestiż międzynarodowy niż stojące przy kei oraz uzbrojone po zęby fregaty oraz korwety. A ponadto politycy mieliby się czym chwalić i uzyskaliby motywację do wydzielenia pieniędzy na bojowe okręty.

**Czytaj też:** [Nowa formuła „Miecznika” i „Czapli”?](#)

Tymczasem większość oficerów Marynarki Wojennej zignorowała taką propozycję. W efekcie tworząc wymagania na „Czaple” zaproponowano tak naprawdę nie tani patrolowiec, ale drogą w eksploatacji korwetę patrolową. Główną różnicą w stosunku do korwet bojowych był fakt, że nie ma na jej pokładzie zamontowanych rakiet przeciwookrętowych. Tym samym podniosła się również cena jednostki z kilkudziesięciu milionów dolarów na sto kilkadziesiąt milionów dolarów. Uznano też, że najpierw ma być bojowy „Miecznik”, a dopiero później tańsza i bardziej przydatna w czasie pokoju „Czapla”.

O tym, że Polska miała pieniądze na rozpoczęcie programu „Czapla”, może świadczyć fakt, że w latach 2008 i 2009 Meksyk przeznaczył 108 milionów dolarów na budowę dwóch pełnomorskich okrętów patrolowych typu Oaxaca (o wyporności 1524 ton i długości 86 m), holenderska marynarka wojenna płaciła za okręty patrolowe typu Holland 169 milionów USD (o wyporności 3750 ton i długości 108 metrów), natomiast Brytyjczycy wprowadzali patrolowce typu River I (o wyporności 1677 ton) za 31 milionów dolarów, typu River II za 47 milionów dolarów, a typu Otago za 62,6 miliona dolarów.

Kłótnie i spory wśród samych marynarzy, co do rodzaju i liczby potrzebnych Polsce okrętów spowodowały, że decyzje o tym: co będzie budowane, przez kogo i za ile już dawno są poza Marynarką Wojenną. Dodatkowo wątpliwości zaczyna budzić również sam sposób podejmowania decyzji.

Przykładami mogą być wczesne fazy programów Orka i Kormoran, w których tworzone wymagania pod konkretnych producentów oraz opóźnienia w programie Miecznik i Czapla (m.in. ponieważ wcześniej „trzeba było” zamówić holowniki i okręt ratowniczy oraz drugi nadbrzeżny dywizjon rakietowy). Wątpliwości budzi też podejście decydentów do przetargu w programie „Holownik”, który wielokrotnie próbowano unieważnić (choć ostatecznie umowa została zawarta z pierwotnie wybranym wykonawcą). Brak wyjaśnienia powodów takiego działania powoduje, że w tej chwili nikt nie jest w stanie powiedzieć, jak naprawdę ma wyglądać sposób wprowadzania nowych okrętów do Marynarki Wojennej.

### **Okręty Marynarki Wojennej - zawsze o krok z tyłu**

Brak zgody co do rzeczywistych potrzeb Marynarki Wojennej utrzymuje się jednak od dłuższego czasu. Od lat polskie siły morskie są bowiem budowane bez większej, głębszej idei i według zasady: „*im więcej - tym lepiej*”. Kiedy jednak na pierwszym spotkaniu Rady Budowy Okrętów jeden z gości zwrócił na to uwagę, to otrzymał ze strony byłych admirałów ostrą ripostę, że wszystko było bardzo dobrze przemyślane. Osoba zadająca to pytanie i potraktowana z góry później została wiceministrem Obrony Narodowej i decydowała o kształcie przyszłych sił okrętowych.

Tak naprawdę dopiero od kilku lat zaczęły się ukazywać publikacje pokazujące, że sposób w jaki od kilkudziesięciu lat organizowano Marynarkę Wojenną oraz rodzaje pozyskiwanych okrętów nie były, delikatnie mówiąc, „optymalne” i nie pozwalały na realizowanie podstawowych zadań, jakie stawiano i stawia się siłom morskim. Dotyczy to również okrętów budowanych w Polsce, które najczęściej już w momencie wodowania były przestarzałe koncepcyjnie i nie miały swoich odpowiedników w nowoczesnych flotach wojennych.

Trudno jest rzeczywiście znaleźć, jakieś rewolucyjne rozwiązanie jeżeli chodzi o okręty w powojennej Marynarce Wojennej (nie licząc przedwojennego niszczyciela ORP „Błyskawica”). Zasadniczo działano na zasadzie kopiowania innych jednostek pływających i to tylko tych, które od lat są wykorzystywane i już sprawdzone w działaniu. Nie podejmowano natomiast ryzyka, by uczestniczyć w nowych programach, albo je próbować zrealizować w Polsce. Praktycznie więc za każdym razem Marynarka Wojenna otrzymywała okręty, które już w momencie wprowadzenia były koncepcyjnie przestarzałe i gorzej wyposażone od swoich odpowiedników na zachodzie, jak również na wschodzie.

Dobrym tego przykładem jest program budowy w Polsce ośmiu ścigaczy zwalczania okrętów podwodnych (ZOP) projektu 912M. Stworzono bowiem w polskich stocznjach jednostki, które okazały się mało skuteczne i praktycznie nieprzydatne w rzeczywistych działaniach bojowych. W tym czasie na zachodzie zadanie zwalczania okrętów podwodnych zlecano okrętom co najmniej klasy korweta.

✘  
Korwety ZOP projektu 1124 typu Albatros (na zdjęciu okręt „Syzdaliac”) była wzorem dla twórców polskiego okrętu ORP „Kaszub” – fot. mil.ru

Kiedy natomiast w Polsce postanowiono zbudować korwetę ZOP, to znowu nie oparto się na jakiejś nowatorskiej idei, ale skopiowano założenia rosyjskich korwet projektu 1124 typu Albatros (według NATO typu Grisha). I znowu, kiedy na tym okręcie podniesiono banderę (15 marca 1987 roku) to już było wiadomo, że nie jest to jednostka nowatorska i nie ma szans, by kontynuować budowę seryjną lub np. sprzedać ją za granicę.

✘  
Korweta ORP „Kaszub” była tylko powieleniem koncepcji wprowadzanych przez Rosjan na korwetach ZOP projektu 1124 typu Albatros. Fot. M.Dura

Podobieństwo korwety ORP „Kaszub” do rosyjskich Albatrosów można w jakiś sposób wytłumaczyć sprzętem specjalistycznym, jaki Związek Radziecki zgodził się przekazać Polsce i pod który trzeba było zaprojektować okręt. Jednak zupełnie inna sytuacja była w przypadku planów budowy dużej serii jednostek dla sił przeciwminowych. I znowu postąpiono zachowawczo, bo kiedy na Zachodzie zaczęto już powszechnie wykorzystywać niszczyciele min to w Polsce wystartowała budowa trałowców projektu 207. Efektem takiego działania było wprowadzenie siedemnastu okrętów, które nie są w stanie dać pełnej gwarancji, że akwen przez nie sprawdzony jest czysty od min. Są więc tak naprawdę w dzisiejszych czasach nieprzydatne.

✘  
Sposób przyjmowania niszczyciela min ORP „Kormoran” pokazał dosadnie, jak Siły Zbrojne RP nie są przygotowane na wprowadzanie nowej generacji sprzętu wojskowego. Fot. M.Dura

Kiedy natomiast rozpoczęto program budowy „Kormorana” to początkowo wymagania na taką jednostkę w niczym nie różniły się od tego, co można było spotkać już jedynie na starszych wersjach niszczycieli min typu Tripartite. Dopiero później, pod naciskiem ekspertów uzupełniono wyposażenie okrętu, m.in. o pojazdy bezzałogowe (autonomiczne i zdalnie sterowane z sonarem i ładunkami bojowymi) i powstał projekt „Kormoran II”.

Również w tym przypadku w Marynarce Wojennej postąpiono zachowawczo, nie zgodzono się na żadne ustępstwa i ustalono tak rozbudowane wymagania, że powstał okręt o wiele droższy od swoich zachodnich odpowiedników. Dwa zamówione w grudniu 2017 r. nowe „Kormorany” mają bowiem kosztować 1186 milionów złotych (wraz z pakietem wsparcia eksploatacji), podczas, gdy Finlandia za mniejszą sumę pieniędzy (1020 milionów złotych -244,8 miliona euro) zbudowała trzy swoje okręty

przeciwminowe typu Katanpää (o podobnym do ORP „Kormoran” wyposażeniu przeciwminowym). Dodatkowo należy pamiętać, że Finowie budowali swoje okręty we Włoszech (w stoczni Intermarine), gdzie koszty pracy są o wiele większe niż w stoczni Remontowa Shipbuilding w Gdańsku, gdzie powstają „Kormorany”. Główną przyczyną różnicy w cenie są więc postawione przez polską marynarkę ostre wymagania dotyczące konstrukcji jak i wyposażenia okrętu.



Trzy zbudowane we Włoszech dla Finlandii okręty przeciwminowe typu Katanpää kosztowały mniej niż mają kosztować dwa obecnie zamówione przez Inspektorat Uzbrojenia niszczyciele min typu Kormoran. Fot. Wikipedia

Z podobnych powodów polska flota wciąż nie może wprowadzić na wyposażenie większej liczby potrzebnych okrętów.

### **Politycy są na tak - ale tylko w wystąpieniach oficjalnych**

W Polsce nie ma polityka, który oficjalnie by stwierdził, że Marynarka Wojenna jest niepotrzebna. Jednak, gdy jakkolwiek minister Obrony Narodowej ma już przejść do konkretnych deklaracji to w tym momencie modernizacja sił morskich jest spychana zawsze na drugi plan, na później. W oficjalnych publikacjach resortowych padały wtedy już tylko takie wyjaśnienia, jakie np. opublikowano w lipcu 2011 roku: „...Odbudowa zdolności operacyjnych Marynarki Wojennej nie jest i nie będzie - zdaniem rządu obszarem najbardziej priorytetowych inwestycji...”.

Jednocześnie niekonsekwentnie nadal stawiano siłom morskim zadania, których te siły nie mogły i jeszcze długo nie będą mogły zrealizować. Tworzono więc kolejne nierealne dokumenty strategiczne, które po przeczytaniu w 2018 r. okazują się mieć wartość papieru, na jakim zostały wydrukowane. Przykładem może być np. opublikowana w 2009 roku przez MON „Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej”.

*„...Podstawowym zadaniem Marynarki Wojennej jest obrona i utrzymanie morskich linii komunikacyjnych państwa podczas kryzysu i wojny oraz niedopuszczenie do blokady morskiej kraju. W czasie pokoju Marynarka Wojenna wspiera działania Straży Granicznej w obszarze morskich wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej. W ramach dostosowania sił morskich Rzeczypospolitej Polskiej do wymagań sojuszniczych, Marynarka Wojenna dysponować będzie jednostkami zapewniającymi aktywny udział w projekcji sił połączonych NATO i UE...”*


*Pkt. 106 „Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej 2009”*

W rzeczywistości samodzielne utrzymanie przez Marynarkę Wojenną „morskich linii komunikacyjnych państwa podczas kryzysu i wojny oraz niedopuszczenie do blokady morskiej kraju”, ze względu na koszty potrzebne do realizacji tego zadania jest po prostu niemożliwe. I jeżeli Polska będzie musiała działać sama, wybuch wojny z jakimkolwiek dużym państwem w regionie oznacza automatycznie blokadą morską naszego kraju.

Dlatego, pomimo, że upłynęło dziewięć lat Marynarka Wojenna nadal nie jest w stanie wykonać żadnego z wyznaczonych w tym dokumencie zadań i nic nie wskazuje na to by w najbliższym czasie miało się to zmienić. Co więcej okręty stają się potrzebą drugoplanową o czym świadczy np.

wypowiedź wiceministra Obrony Narodowej Tomasza Szatkowskiego z lipca 2017 r.: *„...marynarka nie jest od „pływania”, lecz stanowi element całego systemu obronnego Polski... Poza tym nie ma większego sensu inwestowanie we flotę nawodną w sytuacji, gdy nie poprawimy istotnie zdolności do działania na lądzie i w powietrzu. Flota, na jaką mogłoby nas stać, w znikomym stopniu oddziałuje na sytuację na lądzie. Przy krótszej obronie szlaki morskie natomiast nie są potrzebne... Dlatego rozwijaniem floty nawodnej powinniśmy się zająć dopiero wtedy, gdy już osiągniemy wyższy poziom własnych zdolności obronnych”*.

Wycofywanie się z poprzednio składanych obietnic zasadniczo jest bardzo trudne, ale nie w przypadku Marynarki Wojennej. Spory co do rodzaju potrzebnych dla polskich sił morskich okrętów są bowiem doskonałą okazją, by przesunąć w czasie programy okrętowe, do czasu: *„aż nie zostaną ustalone rzeczywiste priorytety”*.

 Duńskiej fregaty typu Iver Huitfeldt są niewątpliwie lepsze niż korwety, ale czy stać nas na ich zbudowanie i utrzymanie?  
Fot. M.Dura

Przykładem może być wskazywanie przez grupę specjalistów związanych z Biurem Bezpieczeństwa Narodowego w „Strategicznej Koncepcji Bezpieczeństwa Morskiego” w lutym 2017 r. fregat jako optymalnych jednostek pływających dla Marynarki Wojennej. Była to opinia niezgodna z założeniami programu modernizacyjnego „Zwalczanie zagrożeń na morzu” realizowanego przez MON. Dlatego dziennikarz Defence24.pl wskazał wtedy szefowi BBN Pawłowi Solochowowi, że zaprezentowana w tym dokumencie przez ekspertów BBN potrzeba budowy fregat może dać Ministrowi Obrony Narodowej podstawę do przerwania programu „Miecznik” i „Czapla”. Wtedy minister Soloch odpowiedział: *„Nie sądzę”*. Później okazało się jednak, że resort obrony z tej okazji skorzystał.

**Czytaj też:** [BBN zaprezentował koncepcję strategii morskiej. Jak odpowie resort obrony? \[RELACJA\]](#)

I nie ma tu znaczenia, kto ma rację i jakimi motywami się kierował. Ważne, że politycy w resorcie obrony otrzymali uzasadnienie opóźniania programów „Miecznik” i „Czapla” z czego skwapliwie skorzystano. W „Strategicznej Koncepcji Bezpieczeństwa Morskiego” wyraźnie zaznaczono, że: *„Przyjęty przez Polskę Program operacyjny Zwalczanie zagrożeń na morzu 2013-2022/30 nie powstał w oparciu o konkretną wizję MW RP i konieczność zapewnienia Polsce realnych zdolności, lecz w zasadniczej części jest wynikiem prostej wymiany wycofywanych jednostek (odziedziczonych z czasów Układu Warszawskiego) na nowe w ramach poszczególnych* Dzięki temu MON dostał również „zielone światło” również na zreformowanie całego programu modernizacji technicznej Marynarki Wojennej.

*„Moim zdaniem, zdaniem Inspektora Marynarki Wojennej, obecny program, mimo tego, że nie jest doskonały, to jednak małymi krokami powinien być realizowany. Te plany potraktujemy jako przyszłość. Będą pieniądze, będą możliwości. Tak potrzebne nam są te fregaty. Niekoniecznie dzisiaj. To nie jest Koncepcja, która zakłada powstanie wszystkich elementów, które są tutaj wymienione jutro, pojutrze, czy w perspektywie, którą obejmuje program Zwalczanie zagrożeń na morzu”*.



W tym momencie nikt już nie musiał słuchać deklaracji admirałów, że fregaty to jednostki docelowe, a wcześniej mają być korwety. Doskonale było bowiem wiadomo, że nie ma szans na wprowadzenie do Marynarki Wojennej okrętów obu tych klas. Teraz potrzebna będzie decyzja na co się ostatecznie decydujemy, później trzeba będzie przeprowadzić dialogi techniczne oraz zakończyć proces pisania nowych wymagań taktyczno-technicznych.

Gdy wszystko będzie już gotowe... to może się pojawić jakiś specjalista wskazujący, że jeszcze lepsze dla Polski byłyby niszczyciele rakietowe typu Arleigh Burke. Bo pod pewnymi względami rzeczywiście by były.

### **Przepaść się zwiększa a okręty starzeją**

Marynarka Wojenna jest najlepszym dowodem na to, że prowizorka jest wrogiem nowego. Kilkakrotnie już bowiem okazało się, że tymczasowe wprowadzanie lub modernizowanie starych okrętów pozyskanych od innych państw, stawało się na wiele lat rozwiązaniem docelowym. Pomimo tego wśród marynarzy nadal jest spora grupa zwolenników pomostowego przyjmowania od obcych sił morskich wycofywanych tam jednostek pływających.

Tymczasem doświadczenie pokazało, że przebudowa trałowców projektu 206, bezpośrednio wpłynęła na opóźnienie decyzji o rozpoczęciu programu „Kormoran”. Sprowadzenie okrętów podwodnych typu Kobben dało wytłumaczenie politykom na odwlekanie do dnia dzisiejszego programu „Orka”. Natomiast pozyskanie od Amerykanów dwóch fregat typu Oliver Hazard Perry zamroziło w Stoczni Marynarki Wojennej projekt „Gawron” i pozwoliło na odłożenie na później programy „Miecznik” i „Czapla”. Zamiast jednak wyciągnąć z tego wnioski dwa lata temu rozpoczęto wielką dyskusję nad sprowadzeniem do Polski australijskich fregat typu Adelaide.

**Czytaj też:** [Fregaty Adelaide – rozwiązanie pomostowe, a nie odrzucenie możliwości rozwojowych sektora stoczniowego](#)

**Czytaj też:** [Używane fregaty Adelaide zamiast Mieczników i Czapli?](#)

**Czytaj też:** [Fregaty Adelaide: Za i przeciw \[OPINIA\]](#)



Sprowadzone ze Stanów Zjednoczonych fregaty typu Oliver Hazard Perry nigdy nie osiągnęły pełnej sprawności, jaką miały gdy je wprowadzano do służby – w latach 1981 i 1982. Dla admiralicji ich wartość bojowa miała jednak drugorzędne znaczenie. Fot. M.Dura

Tymczasem każde siły zbrojne powinny dla zachowania odpowiedniej wartości bojowej mieć ściśle określony procent nowoczesnego sprzętu i nawet przy ograniczeniu ich liczebności procent ten nie może ulec zmniejszeniu. Dzięki temu modernizacja armii może się odbywać przez niewielkie ale konsekwentnie realizowane zakupy, a nie tylko przez wielki, ponadresortowy i jednorazowy wysiłek, tak jak w przypadku samolotu F-16.

**Czytaj też:** [Australijski MON: Polska zainteresowana dwoma Adelaide](#)

W przypadku sił okrętowych Marynarki Wojennej ta zasada nie jest jednak utrzymywana, a średni

wiek okrętów co roku się zwiększa. Z danych Inspektoratu Uzbrojenia z czerwca 2017 r. wynikało, że Marynarka Wojenna ma w sumie 81 jednostek pływających – w tym: 39 okrętów bojowych ze średnią wieku 33 lata oraz 23 jednostki pomocnicze i 19 bazowych środków pływających ze średnią wieku 36 lat. Jedyną, od lat nową, jednostką pływającą jest niszczyciel min ORP „Kormoran”

Efektom takiego działania jest to, że dzisiaj konieczne jest odbudowanie Marynarki Wojennej praktycznie od nowa, z koniecznością natychmiastowej wymiany praktycznie wszystkich okrętów. To jednak oczywiście z powodów finansowych nie jest możliwe.

Marynarze nie mają obecnie praktycznie żadnego posłuchu u polityków. Nie proponując ustępstw nie mogą jednak liczyć na żadną zmianę tej sytuacji. A ona z roku na rok będzie gorsza. Remontuje się więc stare okręty licząc, że kiedyś przyjdzie kolej na polskie siły morskie. Ten bezruch najlepiej widać w strukturze polskich sił przeciwminowych, gdzie nadal trzyma utrzymuje się dwadzieścia trałowców – najwięcej w Europie, a być może i na świecie.

### **Plany okrętowe - czyli pobożne i niespełnione życzenia**

Plan modernizacji technicznej Marynarki Wojennej, którego projekt został przedstawiony w 2012 roku w Gdyni miał wiele wad, jeśli chodzi o konkretne rozwiązania. Był jednak spójnym dokumentem i podstawą do realnych działań. Wskazano w nim bowiem określoną wizję floty oraz harmonogram wprowadzania nowych i wycofywania starych okrętów oraz statków powietrznych lotnictwa morskiego. Dodatkowo zgrubnie oszacowano możliwości budżetowe i przeanalizowano koszty wprowadzanych jednostek pływających.

Zamiast jednak starać się za wszelką cenę trzymać tego planu, modyfikując go tylko nieznacznie w ramach wydzielonych środków finansowych, zaczęto w nim dokonywać gruntownych zmian. Odbywało się to przede wszystkim poprzez dokładanie coraz to nowych elementów i zwiększanie wymagań (np. okręt obrony wybrzeża „urósł” z 1000 ton wyporności do ponad dwukrotnie więcej). Zakładając, że Marynarka Wojenna ma stały budżet, musiało to doprowadzić do katastrofy. I tak się stało.

**Czytaj też:** [MON potwierdza opóźnienia w modernizacji Marynarki Wojennej](#)

Tymczasem trzeba zdawać sobie sprawę, że zakup drugiego nadbrzeżnego dywizjonu rakietowego w 2014 r. (za w sumie ponad 850 mln złotych – 204 miliony euro) to koszt zbliżony do zakupu jednego okrętu obrony wybrzeża „Miecznik” (np. malezyjska korweta Sigma kosztuje około 750 milionów złotych – 182 miliony dolarów). Natomiast rozpoczęcie budowy okrętu ratowniczego „Ratownik” za 755 milionów złotych to wydanie środków, za które można by zbudować kolejną korwetę lub trzy tanie patrolowce (np. francuski okręt patrolowy „l’Adroit” miał kosztować około 60 milionów euro a więc 250 milionów złotych).



Za jeden okręt „Ratownik” można by zbudować trzy okręty patrolowe typu Gowind lub... Fot. M.Dura



... jedną korwetę „malezyjską” typu Sigma. Fot. Damen

### **Czy kutry rakietowe zatopią Marynarkę Wojenną?**

Wydawanie środków finansowych bez spójnego planu i oceny zdolności, byle tylko wykonać budżet jest bolączką Sił Zbrojnych, a Marynarki Wojennej w szczególności. Wystarczy tylko przypomnieć program „Żeglarek”, czyli modernizację trzech kutrów rakietowych (KTR) typu Orkan. Środki wydane

na ten cel w 2006 r. miały być prawdopodobnie wcześniej przeznaczone na „Gawrona”, ale ponieważ obawiano się, że zostaną one pod koniec roku utracone to przekazano je na dokończenie kutrów raketowych. W zdecydowanej większości państw na świecie takich jednostek się już jednak nie buduje.



Pieniądze na modernizację okrętów raketowych typu Orkan prawdopodobnie pochodziły ze środków na budowę korwety Gawron. Fot. M.Dura

Jednak w Polsce do dzisiaj istnieje ogromna grupa zwolenników małych i szybkich okrętów raketowych, które podobno mają skutecznie bronić wybrzeża. Zapomina się jednak, że polska granica morska jest już broniona przez dwa nadbrzeżne dywizjony raketowe. Dodatkowo „nasze” wybrzeże nie leży tylko na Bałtyku ale wzdłuż granic wszystkich państw należących do NATO. Aby wypełnić zobowiązania sojusznicze, trzeba być również przygotowanym do ich obrony.

Zresztą to historia pokazała, że kutry raketowe okazały się koncepcją chybioną i sprawdzały się jedynie, gdy działały jako bateria nadbrzeżna (strzelając z ukrycia – jak w przypadku ataku egipskiego KTR na izraelski niszczyciel „Eilat”, 20 października 1967 niedaleko Port Said) lub gdy dochodziło do starcia z okrętami bez wsparcia lotniczego (np. w czasie wojny pomiędzy Pakistanem i Indiami w 1971) i nieuzbrojonymi statkami handlowymi (np. w czasie „wojny tankowców” w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych).

Jednakże, przebieg walk w trakcie wojen Yom Kippur w 1973 roku i o Falklandy w 1982 r. pokazał, że wszędzie tam, gdzie stosuje się systemy walki radioelektronicznej oraz lotnictwo kutry raketowe stają się bezużyteczne i niszczy się je bezkarnie z dużej odległości. To właśnie z tego powodu nowoczesne okręty bojowe muszą być wyposażane w systemy obrony przeciwlotniczej, dające im duże szanse na wykonanie zadania.

Dużą przeszkodą, by w Polsce takie wnioski zostały ostatecznie uwzględnione jest fakt, że do dzisiaj nikt nie opracował rzetelnej i jawnej oceny realnych zdolności zmodernizowanych kutrów raketowych typu Orkan. Oficjalnie, według Ministerstwa Obrony Narodowej, są one w stanie wykonywać zadania zgodnie z przeznaczeniem i sprawę się zamyka. Jednak w ten sposób na pewno się nie odpowie, czy przekazania środków na Orkany zamiast na „Gawrona” było rzeczywiście dobrym rozwiązaniem.

*„Okręty raketowe typu Orkan spełniają wymogi gotowości bojowej i są w stanie wykonywać zadania zgodnie z przeznaczeniem”*

*Marcin Idzik - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej (21 stycznia 2011)*

Dodatkowo daje to zielone światło zwolennikom „morskiej kawalerii”, którym już udało się wprowadzić dodatkowo do planu zamierzeń Marynarki Wojennej program „Murena” - budowy całej serii małych uderzeniowych okrętów raketowych, które miałyby wejść do linii w latach 2027-2030. Początek prac projektowych, związanych już z wydawaniem pieniędzy określono na 2020 r., a więc na okres, gdy ma zacząć się właściwe finansowanie programu budowy okrętów obrony wybrzeża „Miecznik”. Można sobie teraz zadać pytanie: kosztem jakich okrętów nawodnych zwolennicy kutrów raketowych chcą zrealizować swoje koncepcje?



## „Power Poin Polish Navy” - czyli najlepsi jesteśmy w prezentacjach

Kiedy w 2012 r. prezentowano projekt programu modernizacji polskich sił morskich, wojskowi informowali, że założenia zostały bardzo dokładnie przemyślane i oszacowane, a to co wybrano, jest priorytetem. Było to o tyle wiarygodne, że wtedy istniało Dowództwo Marynarki Wojennej z całym gronem specjalistów różnych dziedzin, którzy mogli się na ten temat wypowiedzieć. W obecnych strukturach Sił Zbrojnych RP znaleźli się jednak specjaliści, którzy uznali, że tamci oficerowie Marynarki Wojennej nie mieli racji.

Różne ośrodki decyzyjne, często poza MW, zajmują się nie tylko samymi okrętami, ale również ich wyposażeniem. Wygląda to tak, jakby Marynarka Wojenna specjalnie oddawała innym prawo do decydowania np.: jaki typ rakiet przeciwlotniczych i przeciwokrętowych będzie na polskich okrętach. A przecież jest to ustalenie, od którego będą zależały nie tylko możliwości bojowe, ale również system logistycznego wsparcia. I naprawdę jest ważne, czy na czy na przyszłych polskich okrętach będą szwedzkie rakiety przeciwokrętowe RBS-15Mk3 (takie jak na kutrach raketowych typu Orkan), czy norweskie pociski NSM (takie jakie stosuje się w Morskiej Jednostce Raketowej).

**Czytaj też:** [Kolejne opóźnienia w modernizacji polskiej floty? MON nie wybrał uzbrojenia okrętów \[OPINIA\]](#)

Dodatkowo bez wybranego wcześniej uzbrojenia, jak również wspólnych dla wszystkich kryteriów oceny trudno będzie porównać koszty budowy okrętów „Miecznik” i „Czapla” od różnych producentów. Może się bowiem okazać, że wygra projekt droższego okrętu, ale z tańszym uzbrojeniem (a więc o mniejszych możliwościach).



Marynarka Wojenna do dzisiaj nie zdecydowała, czy na przyszłych polskich okrętach będą szwedzkie rakiety przeciwokrętowe RBS-15Mk3 czy norweskie pociski NSM. Fot. M.Dura

Zresztą często nikt nie analizuje pojawiających się propozycji przemysłu pomimo, że niekiedy zwiększają one koszty i ograniczają możliwości działania. Dobrym przykładem jest w tym przypadku program „Kijanka”, w którym już zadecydowano że autonomiczne systemy wykrywania i zwalczania min morskich (10 kompletów) muszą być oparte o kadłuby łodzi motorowych o długości 11 m. Tymczasem automatycznie komplikuje to budowę okrętów „Miecznik” i „Czapla” (które mają być przystosowane do wykorzystywania „Kijanek”) i utrudnia wykorzystanie systemu (zwiększając np. koszty transportu). Decyzję o wyborze jedenastu metrów jednak podjęto wskazując, że to jest standard, w jakim na świecie buduje się bezzałogowe systemy nawodne.

I rzeczywiście autonomiczny system przeciwminowy ARCIMS niemieckiej firmy Atlas Elektronik wykorzystuje jednostkę o kadłubie długości 11 m. Jednak bezzałogowy system nawodny USV Inspector MK2 francuskiej firmy ECA został już zbudowany na bazie łodzi dziewięciometrowej. „Sztynne” ustawianie wymogu zawsze zwiększa koszty, a powinno się przecież maksymalizować konkurencję, dopuszczając jak najwięcej rozwiązań.



Autonomiczny system przeciwminowy ARCIMS niemieckiej firmy Atlas Elektronik wykorzystuje jednostkę o kadłubie długości 11 m, ale .... Fot. M.Dura



...podobny system USV Inspector MK2 francuskiej firmy ECA został już zbudowany na bazie łodzi dziewięciometrowej. Fot. M.Dura

## Co będzie dalej z okrętami Marynarki Wojennej?

Korzystając z braku konsekwencji w działaniu i zgody w środowisku marynarskim, Marynarka Wojenna jest budowana przez zupełnie przypadkowe i często nieznane ośrodki decyzyjne. Do dzisiaj nie wiadomo np.:

- kto i dlaczego podjął decyzję o zapisaniu w wymaganiach, że przyszłe niszczyciele min muszą być budowane ze stali niemagnetycznej?
- kto podpowiedział kilka lat temu ministrowi Obrony Narodowej, że najlepszym okrętem podwodnym dla Marynarki Wojennej jest okręt typu 214?
- dlaczego w Marynarce Wojennej ignorowano możliwość pozyskania okrętów podwodnych z raketami manewrującymi, chociaż o takiej opcji wyposażenia było już wiadomo od 2011 r.?
- kto ignorował szwedzką ofertę wspólnej budowy okrętów podwodnych typu A26 twierdząc m.in., że Szwedzi utracili kompetencje w tej dziedzinie?
- dlaczego przed wyborem okrętów obrony wybrzeża „Miecznik” Marynarka Wojenna nie chce sama ustalić, jakie ma być na nim zamontowane główne uzbrojenie, chociaż w ten sposób tego wyboru faktycznie dokonuje przemysł?
- dlaczego uparcie utrzymuje się, że w programie „Kijanka” muszą być autonomiczne systemy wykrywania i zwalczania min morskich oparte o kadłuby łodzi motorowych o długości 11 m?

To że do dzisiaj nikt nie wyjaśnił tych wątpliwości spowoduje, że już niedługo takich pytań będzie jeszcze więcej, natomiast publikowane co jakiś czas przez MON harmonogramy prowadzenia poszczególnych programów morskich są tak naprawdę jedynie wskazówką co do kierunków, a nie planem, na podstawie którego później realizuje się poszczególne zamierzenia. Nikt już nie traktuje wiarygodnie deklaracji, co do dat, zdając sobie sprawę, że o projektach, które będą realizowane obecnie nie decydują potrzeby, ale możliwości i istniejące w danym momencie układy wojskowo – polityczno – gospodarcze.

Przykładowo nawet umieszczenie okrętu podwodnego w „Wykazie zadań o podstawowym znaczeniu dla bezpieczeństwa i obronności państwa” stanowiącym Załącznik do decyzji Nr 6/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 stycznia 2012 r. oraz w „Uzupełnieniu wykazu planowanych do zakupu wyrobów i usług w postępowaniach uruchamianych przez Inspektorat Uzbrojenia w 2012 roku” nie było gwarancją rozpoczęcia postępowania i rzeczywiście do stycznia 2018 r. się ono nie rozpoczęło. Opóźniony jest również szereg innych programów, zaczynając od „Czapli” i „Miecznika”, a kończąc na zbiornikowcach „Supply”, okrętach rozpoznania radioelektronicznego „Delfin” czy okrętach wsparcia działań sił połączonych „Marlin”.