

Piotr Mickiewicz

Morze Bałtyckie w rosyjskiej polityce zagranicznej i strategii morskiej

Rocznik Integracji Europejskiej nr 7, 147-161

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

PIOTR MICKIEWICZ

Wrocław

Morze Bałtyckie w rosyjskiej polityce zagranicznej i strategii morskiej

1. Strategia morska i sposób jej kreowania w rosyjskiej polityce w XXI wieku

Polityka obecności na globalnych akwenach morskich jest stosowana przez Rosję od czasów panowania cara Piotra Wielkiego (Bazyłow, Wieczorkiewicz, 2005, s. 131–132). Jednak praktycznie do początków XX wieku koncentrowała się ona na północnej części Pacyfiku oraz akwenach wokół Arktyki (Russian, 2002, s. 1–6). Uznanie aktywności morskiej za wyznacznik mocarstwowości i zasadniczy element oddziaływania międzynarodowego usankcjonowane zostało dopiero na przełomie XIX i XX wieku (Herma, 2007, s. 23–25). Przyjęcie tej koncepcji politycznej wynikało z sytuacji geopolitycznej i zagrożeń dla realizacji rosyjskich celów strategicznych, stworzonych przez ówczesne mocarstwa morskie, zwłaszcza Wielką Brytanię (Herma; Bazyłow, Wieczorkiewicz). Rosyjska strategia morska powstała więc nie jako samodzielna koncepcja oddziaływania międzynarodowego na akwenach morskich, ale jako element strategii państwowej, której podstawy teoretyczne zbudował Wienamin Siewionow Tien-Szański (Potulski, 2009, s. 47). Pomimo to w dużej mierze była zbieżna z założeniami anglosaskich twórców komplementarnych założeń aktywności morskiej mocarstw. Dotyczy to zwłaszcza też o:

- konieczności uzyskania panowania na morzu, jako warunku osiągnięcia nie tylko celów polityczno-militarnych ale również interesów gospodarczych [handlowych] (Corbett, 1972, s. 141–143; Mahan, 2003, s. 25);
- czynnikach decydujących o statusie morskim państwa oraz zezwalających na uzyskanie panowania na morzu (Richmond, 1946, s. IX–X; Corbett, 1972, s. 141–143; Mahan, 2003, s. 28–29);
- zasadach klasyfikacji państw posiadających interesy na morzu (Richmond, 1942, s. 3; Hill, s. 41).

Jednak za najważniejszy determinant rosyjskiej strategii morskiej, który także obecnie kształtuje rosyjską politykę zagraniczną, uznać należy – obecną także w myśli A. T. Mahana – tezę, że status mocarstwa globalnego posiadać będą państwa, które uzyskają możliwość panowania nad trzema zasadniczymi dla morskiej wymiany handlowej akwenami morskimi. Za takowe uznał on morza otaczające Europę [Morze Śródziemne], Daleki Wschód [morza Żółte, Południowo-Chińskie i Wschodnio-Chińskie] oraz Amerykę Środkową [Morze Karaibskie i Zatoka Meksykańska]¹ (Potulski, 2009,

¹ Mahan, za akweny takie uznawał Przesmyk Panamski, Gibraltar, Kanał Angielski (La Manche) oraz Suez. Zob. A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*, Gretna 2003, s. 32.

s. 47–49). Teza ta jest także obecna w koncepcjach najwybitniejszego XX-wiecznego rosyjskiego (radzieckiego) stratega morskiego, admirała Siergieja Gorszkowa (Gorszkow, 1979). W swych analizach wykazywał on, że ze względu na położenie geograficzne państwo rosyjskie musi posiadać status globalnego mocarstwa morskiego. Tym samym powinno być zdolne do oddziaływania na globalnych akwenach morskich, których znaczenie określał podobnie jak Tień-Szański. Podkreślał jednak, że status mocarstwa morskiego zapewnia nie tyle koncepcja obecności floty wojennej na globalnych akwenach morskich, co właściwie skonstruowany potencjał morski państwa. Definiował go jako „możliwości właściwej konsumpcji przez państwo faktu obecności na morzu oraz wykorzystania akwenów morskich do realizacji własnych celów polityczno-gospodarczych” (Gorszkow 1979, s. 17–18).

Przedstawione skrótkowo założenia rosyjskiej strategii w odniesieniu do akwenów morskich są obecne we współczesnych koncepcjach jej aktywności morskiej. Jej założenia określono w przyjętej 27 czerwca 2001 roku Doktrynie Morskiej Federacji Rosyjskiej do 2020 roku. Za cel strategiczny działalności morskiej uznano usankcjonowanie pozycji mocarstwa morskiego, zagwarantowanie bezpieczeństwa państwa i przynależnych do jego terytorium obszarach morskich, a nade wszystko możliwość realizacji interesów morskich państwa w postaci:

- umożliwienia nieograniczonego stosowania zasady wolności morza otwartego na każdym akwencie posiadającym ten status, w tym prawa do swobodnego układania systemów przesyłowych [rurociągi i połączenia kablowe] i budowy sztucznych wysp;
- zapewnienia pełnej i niepodważalnej suwerenności na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym z uwzględnieniem dna morskiego [eksploatacja zasobów] oraz przestrzeni powietrznej nad nimi;
- utrzymania pełnej jurysdykcji i wyłącznego prawa do stosowania suwerennych praw w wyłącznej strefie ekonomicznej i rosyjskim szelfie kontynentalnym, a zwłaszcza prawa do rozpoznawania zasobów, ich eksploracji i eksploatacji oraz do form podejmowanych w tych akwenach przedsięwzięć ekologicznych;
- stworzenie warunków zezwalających na wykorzystanie zasobów morskich i jego walorów komunikacyjnych w polityce gospodarczej Federacji i poszczególnych jej regionów;
- zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i komunikacji oraz stworzenie efektywnego systemu zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego (*Морская*, s. 3–4).

Osiągnięcie tak zdefiniowanych celów strategicznych i najistotniejszych interesów morskich możliwe jest tylko przy równoczesnym określeniu miejsca realizacji strategii, w postaci wyodrębnionych akwenów morskich oraz preferowanych form aktywności morskiej. Te natomiast zostały podzielone na działania o charakterze uniwersalnym, realizowane w ramach przedsięwzięć kompleksowych i skorelowanych z innymi programami ogólnokrajowymi oraz działania prowadzone na konkretnych akwenach morskich. Uznane za uniwersalne dziedziny aktywności morskiej państwa dotyczą trzech zasadniczych form wykorzystania morza, czyli transportu morskiego, eksploracji jego zasobów oraz działalności militarnej (Makowski, 2000, s. 14–23). Przypisano im zakres działań, który został skorelowany z innymi państwowymi dokumentami strategicznymi, zwłaszcza Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku oraz Strategią Bezpieczeństwa i Doktryną Wojenną (Tabela 1).

Tabela 1

Obszary działalności morskiej Federacji Rosyjskiej i zasadnicze formy aktywności

Obszary działalności morskiej	Przewidywanie formy aktywności
Przewozy morskie	<ul style="list-style-type: none"> – zapewnienie konkurencyjności rosyjskich armatorów na rynku przewozów morskich; – rozwój floty transportowej ze szczególnym uwzględnieniem jednostek do przewozów kontenerowych oraz zdolnych do prowadzenia działalności morskiej na akwenach arktycznych; – zwiększenie bezpieczeństwa przewozów morskich i środowiska naturalnego na wybranych akwenach morskich.
Zagospodarowanie oraz ochrona zasobów oceanu światowego i zasobów własnej strefy wyłączności ekonomicznej	<ul style="list-style-type: none"> – zagospodarowanie zasobów energetycznych oceanu światowego; – stworzenie warunków do poszukiwania i wydobycia zasobów mineralnych z głębokowodnych rejonów oceanicznych (będących poza jurysdykcją państw przybrzeżnych); – wszechstronna eksploatacja geologiczna szelfu kontynentalnego i określenie jego zasobów mineralnych; – utrzymanie odpowiednich sił ochrony i osłony wyłącznej strefy ekonomicznej.
Prowadzenie morskiej działalności wojennej	<ul style="list-style-type: none"> – eksploatawanie i wykorzystanie oceanu światowego do realizacji interesów narodowych i w celu zapewnienia bezpieczeństwa Federacji; – neutralizowanie zagrożeń bezpieczeństwa na akwenach morskich oraz bieżące zabezpieczenie możliwości realizacji interesów narodowych.

Źródło: *Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года*, УТВЕРЖДАЮ Президент Российской Федерации В. Путин 27 июля 2001 г. Пр-1387, 10, s. 5–10, <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html> (data dostępu 7.08.2013)

Natomiast szczegółowe formy aktywności zostały wyodrębnione osobno dla każdego z istotnych dla interesów Federacji akwenów morskich, przy uwzględnieniu lokalnych uwarunkowań fizyczno-geograficznych, gospodarczych, politycznych oraz militarnych. Za najważniejsze dla rosyjskich interesów morskich obszary morskie, które określono jako Kierunki Regionalne Narodowej Polityki Morskiej, uznano wszystkie oceany [Atlantyk, Pacyfik i Ocean Indyjski], akweny okalające Arktykę i kontynent europejski oraz Morze Kaspijskie (*Морская*, s. 10–13, tab. 2). Określono także cele obecności morskiej na tych wodach oraz zasadnicze formy prowadzonej aktywności.

Tabela 2

Cele działalności morskiej Federacji Rosyjskiej realizowane na akwenach Kierunków Regionalnych Narodowej Polityki Morskiej

Kierunek i jego akweny	Cele działalności morskiej na poszczególnych Kierunkach Polityki Morskiej
1	2
Atlantycki Atlantyk północny, Morze Śródziemne, Morze Czarne i Azowskie, Morze Bałtyckie	<p>Ocean Atlantycki: sukcesywne zwiększanie obecności na akwenie, prowadzenie badań i eksploracja zasobów ożywionych na morzu otwartym, budowa morskich połączeń komunikacyjnych z Rosją.</p> <p>Morze Śródziemne: dążenie do przekształcenia regionu w strefę stabilności politycznej² oraz umożliwienie stacjonowania rosyjskiej floty wojennej na M. Śródziemnym, rozbudowa systemu połączeń promowych z portami Morza Czarneego.</p>

² Faktycznie pojęciem tym określono cel strategiczny, jakim jest doprowadzenie do sytuacji, w której możliwe byłoby ograniczenie amerykańskiego potencjału morskiego stacjonującego w portach Morza Śródziemnego (VI Flota USA).

1	2
	<p>Morze Bałtyckie: zapewnienie możliwości stosowania prawa swobody żeglugi na akwenie, rozwój infrastruktury portowej i systemów kontroli ruchu, kreowanie procesów kooperacji gospodarczej, rozwiązywanie problemów z wytyczeniem granic szelfu kontynentalnego, zgodnie z rosyjskimi interesami³, zapewnienie bezpieczeństwa ekonomicznego i militarnego Obwodu Kaliningradzkiego i jego pełne wykorzystanie w rosyjskiej polityce transportowej.</p> <p>Morze Czarne i Azowskie: prawne usankcjonowanie zasad funkcjonowania Floty Czarnomorskiej i wykorzystywania baz na terenie Ukrainy, rozszerzenie możliwości stosowania żeglugi morsko-rzecznej oraz rozbudowa systemu połączeń pasażerskich ze szczególnym uwzględnieniem połączeń z Krajem Krasnodarskim.</p>
<p>Arktyczny Morze Barentsa, Ocean Arktyczny, Morze Wschodniosyberyjskie oraz Północny Szlak Żeglugowy⁴</p>	<p>Ochrona interesów Federacji w Arktyce, zwłaszcza dotyczących sposobu wyznaczania obszarów morskich i szelfu kontynentalnego przez państwa nadbrzeżne Arktyki, ochrona zasobów zlokalizowanych w rosyjskiej strefie wyłączności ekonomicznej i szelfie kontynentalnym przy wykorzystaniu floty Północnej oraz floty Atlantyku, zapewnienie możliwości eksploatacji zasobów podmorskich morza otwartego, utrzymanie kontroli nad sposobem wykorzystania Północnego Szlaku Żeglugowego i zapewnienie możliwości prowadzenia badań i wykorzystania Arktyki do rozwoju proeksploatacyjnych sektorów gospodarki.</p>
<p>Pacyfiku północno-wschodni Pacyfik, morza Beringa, Ochockie, Japońskie, Żółte, Wschodniochińskie</p>	<p>Wykorzystanie aktywności morskiej do przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego na Dalekim Wschodzie, rozwój infrastruktury portowej i floty, zwłaszcza na Płw. Sachalin oraz Wyspach Kurylskich, stworzenie możliwości wykorzystania infrastruktury transportowej do tranzytu towarów z Azji południowo-wschodniej i docelowo z kontynentów amerykańskich, kreowanie współpracy z krajami regionu, zakładającej także eksploatację zasobów podmorskich na obszarach morskich tych państw, ścisła kooperacja z państwami regionu w celu zwalczania przestępczości zorganizowanej w tym aktów piractwa.</p>
<p>Kaspijski</p>	<p>Doprowadzenie do korzystnego dla Federacji Rosyjskiej, określenia reżimu prawnego Morza Kaspijskiego, zezwalającego na wykorzystania zasobów rybnych, ropy naftowej i gazu. Przeciwdziałanie wykluczeniu z lokalnego rynku przewozów rosyjskich firm, stworzenie sieci połączeń morsko-rzecznych, budowa systemów połączeń multimodalnych M. Kaspijskie–M. Śródziemne oraz M. Kaspijskie–Bałtyk.</p>
<p>Oceanu Indyjskiego</p>	<p>Angażowanie się w procesy stabilizacji sytuacji politycznej w regionie w celu uzyskania możliwości czasowej obecności marynarki wojennej Federacji Rosyjskiej na Oceanie Indyjskim, udział w regionalnych działaniach ukierunkowanych na zwalczanie zjawiska piractwa, wykorzystanie działań na Kierunku Arktycznym do nawiązania współpracy morskiej z państwami regionu.</p>

Źródło: *Морская...*, s. 10–13.

Oceniając zapisy rosyjskiej doktryny morskiej uznać należy, że w dużej mierze jest ona oparta na myśli klasyków strategii morskiej oraz rosyjskiej szkoły geopolityki. W stosunku do teorii Tień-Szańskiego i poglądów głoszonych przez Gorszkowa do wskazanych przez nich obszarów o strategicznym znaczeniu dołączono Arktykę wraz z otaczającymi ją akwenami i Morze Kaspijskie oraz Morze Czarne, wskazano na inne

³ Spór dotyczy granic szelfu pomiędzy Rosją a Łotwą i jest wynikiem odkrycia na jego granicy złóż ropy naftowej.

⁴ Określany także jako Północna Droga Morska to szlak prowadzący z Morza Północnego przez Ocean Arktyczny na Daleki Wschód. Trasa ta pozwala na skrócenie czasu dostaw ładunków z północnej Europy do Azji o około 14 dni. Obecnie sezon żeglugowy trwa tu od początków lipca do końca listopada, ale w 99% niezbędna jest asysta rosyjskich lodolamaczy.

niż Gorskow [pozamilitarne] elementy składowe potencjału morskiego oraz inaczej wyakcentowano rolę instrumentarium pozwalającego osiągać zamierzone cele strategiczne. Ma on służyć nie tyle do uzyskania pełnej kontroli wybranych akwenów morskich przy pomocy floty wojennej, ale zapewnić:

- możliwość prowadzenia swobodnych i pełnych badań na akwenach morskich i powszechne wykorzystanie ich wyników do pełnej eksploatacji bogactw morskich i podmorskich;
- utrzymywanie stanu floty handlowej i rybackiej pozwalającej na pełne zaspokojenie potrzeb kraju;
- posiadanie floty wojennej będącej w stanie zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa państwa i pełnego stosowania przewidywanych w doktrynie form wykorzystania akwenów morskich (*Морская*, s. 2–4).

Skonstruowana w ten sposób doktryna morska została uznana za jeden z elementów pakietu przedsięwzięć zakładających usankcjonowanie mocarstwowej pozycji Rosji w skali globalnej. Dlatego też zakłada ona prowadzenie skoordynowanych działań organów państwa, zwłaszcza Prezydenta Federacji, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, rządu i pozostałych ministerstw, Rady Bezpieczeństwa oraz wybranych federalnych organów centralnych⁵. Priorytetową formę oddziaływania stanowią instrumenty polityczno-dyplomatyczne i ekonomiczne, ale zakładające możliwość wykorzystania potencjału militarnego. Celem morskiej działalności wojskowej jest więc prowadzenie działań mających na celu niwelowanie zagrożeń bezpieczeństwa, postrzeganych jako międzypaństwowe sprzeczności co do istoty wykorzystania akwenów morskich. Za najistotniejsze z tych sprzeczności uznano różniące się koncepcje państw w kwestii wykorzystywania obszarów „o szczególnym statusie” i „strategicznym znaczeniu”, a zadaniem i rolą floty wojennej jest wymuszanie swobody prowadzenia przez państwo rosyjskie działań gospodarczych na akwenach otwartych. Podkreślić również należy, że badanie, eksploatacja i wykorzystanie światowych akwenów morskich uznawane jest za jeden z najważniejszych priorytetów państwa, co pokreślono także w Strategii Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej (*Стратегия*, s. 2–4) i wynikających z niej dokumentach wykonawczych, w tym w Doktrynie Wojennej. Spośród czterech, określonych jako główne, zadań rosyjskich sił zbrojnych w doktrynie tej obowiązek ochrony interesów gospodarczych i politycznych państwa wymieniono na drugiej pozycji (*О Военной*, punkt 17). Zadanie to ma być realizowane przy wykorzystaniu potencjału militarnego angażowanego do:

- współkreowania bezpiecznego środowiska międzynarodowego w obszarach prowadzenia działalności gospodarczej i w regionach o żywotnym znaczeniu dla gospodarczych i politycznych interesów Rosji;
- ochrony narodowych interesów Federacji Rosyjskiej na wodach terytorialnych, szelfu kontynentalnego i wyłącznej strefy ekonomicznej Federacji Rosyjskiej, jak również na morzu otwartym, definiowanym zgodnie z artykułem 86 konwencji o prawie morza;

⁵ Instytucje te zostały wymienione w kolejności ich umieszczenia w paragrafie IV.1. doktryny morskiej. Zob. *Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года*, УТВЕРЖДАЮ Президент Российской Федерации В. Путин 27 июля 2001 г. Пр-1387, 10, s. 13–14, <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html> (data dostępu 7.08.2013).

- ochrony prowadzonej przez struktury państwa oraz rosyjskie przedsiębiorstwa działalności gospodarczej.

2. Morze Bałtyckie w strategii morskiej Federacji Rosyjskiej

Zaprezentowane zapisy doktryny morskiej i komplementarne wobec niej sformułowania zawarte w strategii bezpieczeństwa i doktrynie wojennej znalazły także swoje odzwierciedlenie w rosyjskiej polityce bałtyckiej. Rosja już w swoich koncepcjach politycznych z lat 90. XX wieku akwen ten traktowała bardziej w kategoriach obszaru kooperacji gospodarczo-politycznej niż miejsca konfrontacji militarnej. Zaś instrumentem wykorzystywanym do osiągnięcia oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa była nie siła militarna Floty Bałtyckiej, ale skuteczne oddziaływanie na kształt przeobrażeń polityczno-gospodarczych w sąsiadujących z Federacją państwach regionu (Mickiewicz, 2003, s. 88–89). Polityki tej zasadniczo nie zmieniono nawet po wstąpieniu państw regionu do NATO i Unii Europejskiej. Przekształcenie Bałtyku w morze wewnętrzne Unii Europejskiej zostało wręcz wykorzystane przez Rosjan do uzyskania środków niezbędnych do usankcjonowania wpływu na kształt regionalnych procesów gospodarczych i uwzględnienia części rosyjskich interesów w, kierowanych do państw regionu, programach rozwojowych Unii Europejskiej (Mickiewicz, 2012, s. 150–157). Podkreślić jednak należy, że istotnym determinantem takiego kształtu rosyjskiej aktywności w zlewisku Morza Bałtyckiego był i jest problem samodzielności polityczno-ekonomicznej Obwodu Kaliningradzkiego oraz możliwości wykorzystania jego położenia geograficznego do osiągnięcia celów polityczno-gospodarczych w wymiarze regionalnym i globalnym. Najważniejsze rosyjskie porty [Wyborg, Primorsk, Sankt Petersburg, Ust-Ługa⁶] rozmieszczone są bowiem w Zatoce Fińskiej, czyli akwenach podatnych na czasowe zamrażanie. Natomiast porty o całorocznej dostępności rozmieszczone są właśnie w Obwodzie, czyli enklawie oddzielonej od metropolii granicami lądowymi z państwami członkowskimi UE i posiadającą bezpośrednią łączność wyłącznie drogą morską.

To właśnie uwarunkowanie i szeroki zakres kooperacji gospodarczej i politycznej państw bałtyckich spowodowały, że w rosyjskiej polityce zlewisko Morza Bałtyckiego uznawane jest za klasyczny morski region polityczno-strategiczny (Haliżak, 2006, s. 44–45). Przyjęcie tego założenia pozwoliło na stworzenie koncepcji oddziaływania regionalnego, niwelującego największe ograniczenia dla rosyjskiej polityki. Jej zasadniczym założeniem stała się teoria Johna Roberta Victora Prescottta, zakładająca w takiej sytuacji dążenie do osiągnięcia własnych celów na akwenach morskich poprzez aktywne uczestnictwo w regionalnym systemie politycznym i ekonomicznym (Prescott, 1985, s. 33). Zaowocowało to włączeniem się Rosji we wszelkie formy kooperacji bałtyckiej i sukcesywnym osiąganiem własnych interesów. Przykładem sukcesu tej polityki jest skala inwestycji współfinansowanych w ramach inicjatyw regionalnych

⁶ Ust-Ługa jest portem położonym 110 km na zachód od St. Petersburga.

z funduszy Unii Europejskiej na obszarze Obwodu Kaliningradzkiego, prowadzących do zwiększenia jego samowystarczalności gospodarczej.

Równie istotnym powodem aktywnego włączenia się państwa rosyjskiego w kooperację bałtycką było także osiągnięcie celu o charakterze globalnym. Jest nim uzyskanie swobodnego przejścia żeglugowego na akweny oceaniczne oraz możliwość osiągania celów strategicznych na Atlantyckim i Arktycznym Regionalnych Kierunkach Narodowej Polityki Morskiej (*Морская*, s. 10–14). W odniesieniu do pierwszego z kierunków, Bałtyk jest istotnym elementem sieci transportowej, pozwalającym na prowadzenie wymiany handlowej z państwami UE oraz pozaeuropejskimi partnerami handlowymi [USA, Brazylia] przy ograniczeniu zagrożeń wynikających z konieczności stosowania przewozów tranzytem. Natomiast dla *kierunku arktycznego* niezaprzeczalnym walorem jest możliwość oddziaływania polityczno-gospodarczego na państwa zaangażowane w przedsięwzięcia skierowane wobec zmiany statusu Arktyki i jej szelfu kontynentalnego, czyli kraje nordyckie oraz Wielką Brytanię. Czynnikiem powoduje to, że rosyjska strategia morska w odniesieniu do Morza Bałtyckiego obejmuje szerszy niż wyłącznie regionalny i ekonomiczny kontekst prowadzonych działań. W tym założeniu bałtyckimi partnerami gospodarczymi dla Rosji, poza krajami regionu, są również zachodnioeuropejskie morskie mocarstwa regionalne [Francja i Wielka Brytania], państwa posiadające możliwość wpływu na skalę rosyjskiego eksportu ropy naftowej i gazu ziemnego [Norwegia i Wielka Brytania] oraz najważniejsi partnerzy handlowi [Francja, Holandia, Wielka Brytania, Włochy]. Tak zwane długookresowe szczegółowe cele narodowej polityki morskiej w odniesieniu do Morza Bałtyckiego obejmują więc działania o charakterze:

- polityczno-gospodarczym, zmierzające do ukształtowania zgodnie z rosyjskim interesem bałtyckiego systemu transportowego;
- *stricte* politycznym, w postaci do usankcjonowania pozycji regionalnego mocarstwa morskiego i nieskrępowanego stosowania zasady wolności morza otwartego;
- polityczno-militarnym, sprowadzającym się do utrzymania potencjału pozwalającego na zagwarantowanie możliwości realizacji celów strategicznych na kierunkach *Atlantyckim* [zwalczanie nielegalnego obrotu towarowego i bezpieczeństwo żeglugi] i *Arktycznym* [przeciwdziałanie próbom zmiany statusu prawnego Arktyki i jej szelfu kontynentalnego] (Tabela 3).

Osobne miejsce w rosyjskiej strategii morskiej w odniesieniu do Morza Bałtyckiego przypisano Republice Federalnej Niemiec. Wykorzystując pozycję państwa niemieckiego jako najważniejszego partnera handlowego, podjęto z nim ścisłą współpracę gospodarczą, której celem jest stworzenie, łączącego te kraje zintegrowanego bałtyckiego systemu transportowego (*Об умверждении*, s. 22 i 29). Porty niemieckie, uznane zostały za huby przeładunkowe dla rosyjskiej wymiany handlowej, co wymagało także podjęcia inwestycji przez państwo niemieckie. Temu celowi między innymi służą inwestycje w system komunikacyjny, przewidujące modernizację linii kolejowych Lubeka–Rostok i Stralsund–Sassnitz (VDE1), Berlin–Rostok oraz Berlin–Pasewalk–Stralsund. Poza połączeniami szynowymi rozbudowana jest także autostrada A 20 umożliwiająca połączenie portu Stralsund z Lubeką oraz modernizację systemu kolejowego w porcie Rostock. Równie ważnym elementem tej współpracy jest wdrażanie w rosyjskich portach obowiązujących w RFN [zbieżnych z rozwiązaniami stoso-

wanymi w portach państw członkowskich UE] rozwiązań prawnych (*Об утверждении*, s. 29).

Tabela 3

Szczegółowe cele rosyjskiej polityki bałtyckiej wynikające z założeń doktryny morskiej, strategii transportowej i strategii bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej

Obszar aktywności państwa	Formy podejmowanych działań
Działania polityczno-gospodarcze	<ul style="list-style-type: none"> – budowa stałych połączeń morskich z najważniejszymi partnerami europejskimi; – odbudowa floty handlowej i rozbudowa rzeczno-morskiej floty transportowej, pozwalającej na prowadzenie transportu multimodalnego z wykorzystaniem bałtyckich portów; – rozwój infrastruktury brzegowo-portowej i pełne ich włączenie w wewnątrzrosyjską sieć transportową; – podjęcie stabilnej współpracy gospodarczej z państwami regionu ze szczególnym uwzględnieniem wspólnej eksploatacji zasobów naturalnych i eksportu surowców.
Działania polityczne	<ul style="list-style-type: none"> – usankcjonowanie pozycji mocarstwa morskiego, zdolnego do niwelowania negatywnych skutków decyzji podejmowanych przez międzynarodowe organizacje regionalne (Rada Morza Bałtyckiego, HELCOM, IMO); – rozwiązanie problemów rozgraniczenia obszarów morskich i szelfu kontynentalnego z sąsiadami (Estonia, Łotwa, Łotwa); – rozwijanie morskiego systemu transportowego ukierunkowanego na uzyskanie stałych połączeń z Obwodem Kaliningradzkim.
Działania polityczno-militarne	<ul style="list-style-type: none"> – zapewnienie odpowiednich warunków bazowania wszystkim elementom składowym potencjału morskiego służącym obronie suwerenności, integralności terytorialnej i praw Federacji Rosyjskiej na akwenie bałtyckim oraz <i>kierunkach Atlantycznym i Arktycznym</i>; – zapewnienie bezpieczeństwa ekonomicznego i militarnego Obwodu Kaliningradzkiego.

Źródło: *Морская...*, s. 3–15, *Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года*, УТВЕРЖДЕНА Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537, s. 2–4, <http://www.scrf.gov.ru/documents/99.html> (data dostępu 8.08.2013); *Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года*, ПРИКАЗ 12 мая 2005 года, Москва, № 45, s. 22–29, <http://www.complexdoc.ru/ntdtext/539418/1> (data dostępu 7.08.2013).

3. Sposób realizacji strategii morskiej w zlewisku Morza Bałtyckiego i jego akwenie

Bałtyk w rosyjskich założeniach polityczno-gospodarczych jest traktowany przede wszystkim jako zasadnicza arteria transportowa dla wymiany towarowej z krajami Unii Europejskiej. Natomiast samo jego zlewisko jako region o istotnym potencjale polityczno-gospodarczym, pozwalającym w dodatku na rozwój gospodarczy Obwodu Kaliningradzkiego i wykorzystanie jego położenia do realizacji celów strategii morskiej. Ze względu na charakter powiązań gospodarczych, najważniejsze z punktu widzenia rosyjskiej strategii szlaki transportowe mają układ równoleżnikowy. Są wykorzystywane do prowadzenia wymiany towarowej z największym europejskim partnerem, jakim jest Republika Federalna Niemiec oraz ważnymi partnerami w regionie, za jakich uchodzą Polska i w mniejszym stopniu Finlandia (Tabela 4).

Tabela 4

Zasadnicze sieci powiązań bałtyckiej wymiany handlowej z punktu widzenia interesów Federacji Rosyjskiej

Partnerzy handlowi w regionie bałtyckim	Główni	Istotni	Uczestniczący	Marginalni
	RFN, Finlandia, Polska	Dania, Szwecja	Estonia	Litwa, Łotwa
Państwa prowadzenia wymiany towarowej w poszczególnych grupach towarowych				
	Zasadnicze kierunki		Kierunki istotne	
Ładunki drobnicowe	Rosja–R N		Rosja–Polska	
Ładunki masowe	Rosja–RFN		Rosja–Polska	
Ładunki kontenerowe i ro-ro	Rosja–RFN		Rosja–Polska	

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012*, Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin, s. 144–154, 373–285.

Dodatkowo ten układ połączeń morskich sankcjonuje poziom wymiany handlowej z państwami Unii Europejskiej oraz pozaeuropejskimi partnerami handlowymi. Niezmiennie od kilku lat pozostają nimi Stany Zjednoczone, Brazylia, Kanada, Chiny, Holandia, Włochy, Francja oraz Wielka Brytania (*Rocznik*, s. 147–154, tab. 5). Obecnie wymiana handlowa z Niemcami, Holandią, Francją i Wielką Brytanią oraz Włochami stanowi równowartość 30% całości rosyjskich obrotów wynoszących 71,129 mln USD. Podstawą eksportu są nośniki energii, a importu głównie maszyny i urządzenia techniczne, wyroby chemiczne i metalurgiczne, tekstylia oraz drewno. Tym samym wiodącą rolę odgrywa transport kołowy z wykorzystaniem przewozów morskich [system multimodalny z wykorzystaniem jednostek typu ro-ro].

Tabela 5

Obroty handlowe Federacji Rosyjskiej z uwzględnieniem tranzytu przez region bałtycki w latach 2008–2009⁷

Państwo docelowe	Procentowy udział wymiany handlowej z Rosją w obrotach poszczególnych państw i jej wartość w mln USD							
	eksport				import			
	2008		2009		2008		2009	
	%	wartość	%	wartość	%	wartość	%	wartość
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Niemcy	7,1	26 346	6,2	33 164	12,8	34 115	12,7	21 229
Holandia	12,2	42 879	12,0	56 973	1,8	4 817	2,1	3 589
Wielka Brytania	3,3	11 030	3,0	14 884	2,9	7 616	2,1	3 544
Francja	2,6	8 684	2,9	12 201	3,7	7 766	5,0	10 015
Finlandia	3,4	10 751	3,0	15 741	2,5	5 026	2,4	6 639
Polska	4,3	13 298	4,1	20 194	2,6	7 060	2,5	4 214
Dania	0,4	1 083	0,45	1 852	1,0	1 829	0,6	1 373
Norwegia	0,17	608	0,3	1 183	0,7	1 185	0,5	1 120

⁷ Federalny urząd statystyczny nie opublikował całościowych danych za rok 2010. Oficjalnie podaje jedynie, że eksport do Holandii wyniósł 13,6% całości rosyjskiego eksportu, do Włoch 6,9%, Polski – 3,8%, Francji i Finlandii po 3,1%, a do Wielkiej Brytanii – 2,9%.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Szwecja	1,0	3 009	1,0	4 123	1,8	3 112	2,0	4 533
Włochy	9,0	27 530	8,3	41 999	4,1	11 002	4,7	7 891

Źródło: *Distribution of export and import of the Russian Federation by some foreign countries*, Federal State Statistical Service, Russian Federation, [www. http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_12/isswww.exe/stg/d02/26-07.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_12/isswww.exe/stg/d02/26-07.htm) (data dostępu 8.08.2013).

Powiązanie rosyjskiej gospodarki ze skalą wymiany handlowej z krajami Europy Zachodniej powoduje, że stabilność dostaw staje się istotnym zagadnieniem programów rozwojowych. Za jedno z rozwiązań ją zapewniających uznano ograniczenie transportu o charakterze tranzytowym, co w powiązaniu z siecią wymiany handlowej, której centralnym ogniwem są Niemcy, określiło rolę akwenu Morza Bałtyckiego. Za najważniejszy cel rosyjskiej strategii transportowej w odniesieniu do Europy uznano budowę zintegrowanego systemu transportowego łączącego rosyjskie i niemieckie porty bałtyckie. Jego podstawą są obecnie porty w Rostocku oraz Sassnitz–Mukran, które posiadają stałe połączenie z rosyjskimi portami Ust-Ługa, Baltijsk oraz Sankt Petersburg. Pierwszy z nich obsługuje około 70%, szacowanej na około 7 mln ton całości wymiany towarowej i specjalizuje się w przeładunku zarówno towarów skonteneryzowanych, jak i przewozach promowych. Natomiast, dysponujący największą w RFN bazą promową dostosowaną do przeładunku wagonów szerokotorowych, port Sassnitz–Mukran koncentruje się na obsłudze promów samochodowych i kolejowo-samochodowych. Dysponuje bowiem nabrzeżem pozwalającym na jednoczesny załadunek na prom 80 wagonów. Rozwiązanie to pozwala na osiągnięcie najważniejszego z regionalnych [bałtyckich] celów strategicznych, jakim jest maksymalne ograniczenie tranzytu. Dla państw regionu, zwłaszcza Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii, niesie to określone konsekwencje ekonomiczne, gdyż tylko fińskie porty w I dekadzie XXI wieku obsługiwały około 6 mln ton towarów kierowanych do i z Rosji, a porty Litwy, Łotwy i Estonii obsługiwały w sumie 47 mln ton rocznie. W dodatku rozwiązanie to umożliwia także zdominowanie przez rosyjskie porty całości przewozów wokół Zatoki Fińskiej, a tym samym stworzy możliwość przejęcia ruchu towarowego prowadzonego z Finlandii, Estonii i Łotwy i jego docelowe prowadzenie przez rosyjskie porty do RFN. Pośrednio pozwala także na związanie gospodarcze byłych republik radzieckich z rosyjską polityką gospodarczą w odniesieniu do regionu bałtyckiego. Funkcjonujące już zespoły portów Kaliningrad–Kłajpeda oraz Windawa–Ryga–Tallin–Sankt Petersburg i Ust-Ługa stanowią istotny element systemów przeładunkowych i pośrednio zmuszają byłe republiki radzieckie do tonowania zdecydowanie antyrosyjskiej polityki.

Polityka ta nie tylko sankcjonuje pozycję Rosji jako regionalnego mocarstwa morskiego, które może narzucać rozwiązania dotyczące sposobu wykorzystania zasady swobody żeglugi na tym akwenu. Pozwala również na osiągnięcie drugiego ze strategicznych celów rosyjskiej polityki morskiej w odniesieniu do Bałtyku, którym jest uczynienie z niego najważniejszego szlaku transportu ropy naftowej⁸. Założenia strate-

⁸ Budowa gazociągu *Nord Stream* nie wynika z założeń strategii morskiej. W opinii autora zasadniczym powodem budowy tego gazociągu było zwiększenie dostaw do Europy Północno-Zachodniej, jako reakcja na zapowiedzi zmniejszenia wydobycia gazu przez Norwegię oraz ograniczenie skali zależności eksportu gazu do UE od krajów tranzytu.

gii energetycznej zakładają, że przez Bałtyk ma być docelowo (do 2030 roku) przewożone do 40% całości dostaw ropy dostarczanej na obszar Unii Europejskiej. Zaś miejscem przeładunku aż 95% surowca mają być porty Primorsk oraz Ust-Ługa (*Энергетическая*, s. 32, 51 i 73.) W tym celu obydwie porty zostały połączone ze specjalnie wybudowanym Bałtyckim Systemem Rurociągowym (BTS 2), a ich nabrzeża dostosowane do planów eksportowych. Port w Primorsku sukcesywnie osiąga docelową moc przeładunkową, wynoszącą 120 mln ton. Jego terminal paliwowy posiada cztery nabrzeża przeładunkowe zapewniające obsługę zbiornikowców o największej możliwej na Bałtyku ładowności – 150 tys. ton. Natomiast, posiadający bezpośrednie połączenie z rurociągiem *Przyjaźń*, port w Ust-Łudze został przystosowany do obsługi mniejszych zbiornikowców – do 100 tys. ton wyporności. Jednocześnie został wyposażony w dodatkowe, przewyższające jego potrzeby przeładunkowe, zbiorniki. Tym samym jako całość może być wykorzystywany jako dodatkowy magazyn pozwalający na przechowywanie zapasów ropy w przypadku przerwania dostaw.

Wykorzystanie Morza Bałtyckiego jako szlaku przewozu ładunków niebezpiecznych na poziomie 240 mln ton rocznie jest sprzeczne z ideą wykorzystywania tego akwenu przez państwa regionu. Zrzeszone w Radzie Państw Morza Bałtyckiego i Komisji Helsińskiej (HELCOM)⁹ kraje bałtyckie doprowadziły bowiem do uznania tego akwenu za tzw. Szczególnie Wrażliwy Obszar Morski¹⁰. Decydującym argumentem przy podjęciu tej decyzji były właśnie konsekwencje zanieczyszczeń olejowych i chemicznych dla ekosystemu tego akwenu¹¹. Jednak, dzięki statusowi mocarstwa morskiego, zaprezentowanemu powyżej związaniu gospodarczemu portów Litwy, Łotwy i Estonii oraz poziomowi powiązań gospodarczych z ważnym drugim graczem politycznym w regionie, jakim są Niemcy, Federacji Rosyjskiej udało się zniwelować zakres proponowanych przez HELCOM ograniczeń przewozu surowców olejowych. Ważną rolę odegrał tutaj również czynnik ekonomiczny w postaci wykorzystania powiązań gospodarczych państw nordyckich z Chinami. Podjęta, w celu uzyskania przez rosyjskie porty statusu Hubów przeładunkowych dla chińskiej wymiany towarowej z państwami Europy północnej, współpraca przy odtworzeniu sieci połączeń kolejowych Chiny–Azja Centralna–Rosja stała się także ważnym instrumentem w polityce bałtyckiej. Dla państw nordyckich wymiana handlowa z krajami Dalekiego Wschodu stanowi prawie 50% ogółu, szacowanych na około 600 tys. sztuk rocznie, przewozów kontenerowych (Saurama, Särkijärvi, 2010; *Rocznik*, s. 147–154). Zaś możliwość skró-

⁹ Rada Państw Morza Bałtyckiego to najważniejsze instytucjonalne forum kooperacji państw regionu, zaś Komisja Helsińska, czyli Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku, jest organem wykonawczym Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.

¹⁰ Formalnie decyzję taką 2 kwietnia 2004 r. podjął Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Status taki mają między innymi akwenu okalające Wielką Rafę Koralową, archipelag Sabana-Camgwey, Galapagos i Wyspy Kanaryjskie.

¹¹ Przy wymienialności, szacowanej na aż 25 lat, wody w Bałtyku, będące konsekwencją katastrofalnego rozlewu zanieczyszczenia olejowe prowadzą wprost do zaniku fauny i flory na znacznym obszarze tego akwenu. Jest to istotne zagrożenie, gdyż już obecnie aż 10% akwenu stanowią jałowe pustynie. Zob. K. Korzeniowski, *Ochrona środowiska morskiego*, Gdańsk 1998 oraz *Komunikat Komisji Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich: Opracowanie wspólnych zasad w UE*, Bruksela, dnia 25.11.2008 KOM(2008) 791.

cenia o 1/3 (około 14 dni) czasu transportu dostaw w stosunku do przewozów drogą morską przez Ocean Indyjski i Morze Śródziemne, stanowiło istotny argument.

Ważnym obszarem oddziaływania rosyjskich działań na Bałtyku jest Obwód Kaliningradzki. Jego potencjał gospodarczy, a właściwie brak możliwości funkcjonowania bez wsparcia metropolii stanowi istotne ograniczenie rosyjskiej strategii i powoduje konieczność uwzględniania w rosyjskich planach politycznych interesów pozostałych państw regionu. Wymiernym przykładem takiego podejścia jest traktowanie regionu bałtyckiego jako integralnej części Unii Europejskiej i odrzucenie stosowania wobec państw jego wschodniej części terminu *bliska zagranica*¹². Stanowisko to wynika właśnie z konieczności uczestnictwa w kreowaniu regionalnej polityki gospodarczej, której beneficjentem jest także Obwód Kaliningradzki. Zapewnia to sukcesywne zwiększenie poziomu jego samodzielności gospodarczej, a rozbudowa znajdującej się na jego obszarze infrastruktury portowej pozwala także Rosji na szersze wykorzystanie Morza Bałtyckiego jako szlaku transportowego. W założeniach strategii morskiej Obwód wykorzystywany jest w działaniach polityczno-gospodarczych w odniesieniu do regionu bałtyckiego i w wymiarze globalnym oraz w działaniach o charakterze ekonomicznym, ukierunkowanych głównie na obszar Federacji. W wymiarze regionalnym zadaniem portów Obwodu jest obsługa morskich linii komunikacyjnych, zwłaszcza Arhus–Kilonia–Kaliningrad–Tallin, Sankt Petersburg–Kaliningrad–Kilonia, Ust-Ługa–Bałtisk–Mukran oraz Bałtisk–Karlskrona–Ronneby–Karlskrona. Ponadto Kaliningrad ma w tych założeniach stać się głównym bałtyckim portem przeładunkowym dla ładunków z krajów europejskich, które po przeładunku na szynowe systemy transportowe dostarczane mają być do dalekowschodnich portów Nachodka i Wostocznyj, a następnie do Japonii oraz Korei Południowej, a przez Morze Kaspijskie – w kierunku Oceanu Indyjskiego. Natomiast w układzie wewnątrzrosyjskim porty Obwodu mają zapewnić komunikację na linii Sankt Petersburg i Ust-Ługa–Kaliningrad. Dotyczy to zarówno ładunków wojskowych, co pozwoli na uniknięcie konieczności ich tranzytu przez państwa członkowskie NATO, jak i cywilnych. Pozwoli to na uniknięcie ewentualnych zatorów przeładunkowych po zwiększeniu skali obrotów towarowych w portach Zatoki Fińskiej. W strategii morskiej założono, że Bałtisk będzie pełnił dwie funkcje. Zasadniczym zadaniem tego portu będzie utrzymanie przewozów wewnątrzrosyjskich, skoncentrowanych na linii Ust-Ługa–Bałtisk. Obecne plany przewidują, że na tej linii ma pływać sześć promów o wyporności 40 tys. ton, które mają przewozić 5,5 mln ton ładunków rocznie. Zaś za uboczną formę jego działalności uznano prowadzenie międzynarodowej wymiany towarowej, ograniczając ją głównie do produktów olejowych i płynnych ładunków chemicznych. Natomiast port w Kaliningradzie został uznany za trzeci po Primorsku i Wyborgu port przystosowany do eksportu ropy naftowej oraz ładunków ro-ro i suchych ładunków masowych, głównie zboża. Jego moce przeładunkowe zwiększa także możliwość wykorzystania nabrzeży rybackich, które są przystosowane do obsługi innych ładunków, w tym kontenerowych, drobnicowych, płynnych i sypkich. Założenia strategii morskiej przewidują, że od 2016 roku wielkość

¹² Zwrot ten jest używany przez rosyjskich polityków w odniesieniu do krajów związkowych Związku Radzieckiego, rządziej wobec krajów satelickich (byłych członków Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej i Układu Warszawskiego).

przeładunków w portach Obwodu Kaliningradzkiego ma osiągnąć 40–45 mln ton, a tranzyt płynący przez Obwód 50–60 mln ton.

Podsumowanie

Pierwszoplanowym celem strategicznym rosyjskiej aktywności na akwenie Morza Bałtyckiego i jego zlewisku jest zapewnienie możliwości prowadzenia przez ten nieskrępowanej wymiany handlowej z najważniejszymi partnerami gospodarczymi Europy i kontynentów amerykańskich. Jego osiągnięcie jest jednak uzależnione od poziomu akceptacji przez państwa regionu rosyjskich planów rozwoju zarówno bałtyckiej sieci transportowej, jak wielkości przewożonych przez ten akwen ładunków niebezpiecznych, zwłaszcza ropy naftowej. Drugim, w dużej mierze zbieżnym z koncepcją budowy europejskiej sieci przewozów morskich i mniej akcentowanym, determinantem bałtyckiej aktywności morskiej Rosji jest uzyskanie nieskrępowanego przejścia na akweny Oceanu Atlantyckiego, co pozwolić ma na ewentualne wykorzystanie, rozlokowanego na Bałtyku potencjału morskiego do wsparcia działań na akwenach arktycznych. Tak skonstruowane cele globalnego oddziaływania Federacji na dwóch z pięciu zasadniczych Kierunków Regionalnych Narodowej Polityki Morskiej określają także sposób prowadzenia regionalnej polityki bałtyckiej. Koncentruje się ona na wzajemnym powiązaniu gospodarczym państw regionu oraz pozabałtyckich graczy państwowych, posiadających ulokowane w tym regionie interesy polityczno-gospodarcze. Uznać wręcz można, że w rosyjskiej polityce bałtyckiej za państwa tego regionu uznaje się nie kraje leżące w zlewisku tego akwenu, ale posiadające możliwości wpływania na kształt sytuacji gospodarczej i politycznej w regionie. Stąd też poza Norwegią do „bałtyckich” aktorów państwowych Rosjanie zaliczają Wielką Brytanię, Holandię oraz Francję.

Poziom powiązań gospodarczych stanowi ważny element rosyjskiej polityki wobec państw nordyckich. Jest on wykorzystywany nie tylko do uzyskania akceptacji rosyjskich planów wykorzystania Bałtyku jako zasadniczego szlaku żeglugowego. Jest także uznawany za potencjalny instrument pozwalający na przeciwstawienie się działaniom mającym na celu zmianę podziału arktycznego szelfu kontynentalnego.

Kolejnym mającym już charakter *stricte* regionalny, celem bałtyckiej aktywności morskiej jest dążenie do minimalizacji negatywnych cech położenia geograficznego państwa rosyjskiego nad Bałtykiem. Wykorzystanie największych rosyjskich portów bałtyckich warunkowane jest stanem zalodzenia tego akwenu, więc jedynym rozwiązaniem jest budowa alternatywnych, czy też rezerwowych portów w enklawie, jaką jest Obwód Kaliningradzki. Jednakże jego potencjał nie zawsze zapewniający samowystarczalność gospodarczą powoduje, że stabilność przewozów morskich z wykorzystaniem rosyjskich portów uzależniona jest zarówno od czynnika fizycznego (poziom zalodzenia Zatoki Fińskiej i grubość pokrywy lodowej), jak i politycznego w postaci stabilnej sytuacji polityczno-gospodarczej w regionie bałtyckim.

Uwarunkowania te powodują, że rosyjska polityka bałtycka zakłada prymat czynnika ekonomicznego nad działaniami politycznymi. Świadczy o tym postrzeganie regionu nie jako tak zwanej „bliskiej zagranicy”, ale jako integralnego obszaru Unii Europej-

skiej oraz stosunkowo wywarzony (w odróżnieniu na przykład od reakcji na obecność sił NATO na Morzu Czarnym) stosunek do bałtyckiej aktywności Paktu Północno-atlantycznego. Określa ona także charakter zadań stawianych regionalnemu komponentowi sił morskich. Celem działalności wojskowej na Bałtyku jest ochrona tworzonego systemu transportu towarów i przesyłu nośników energii przed działaniami państwowych i pozapaństwowych uczestników stosunków międzynarodowych. W drugiej kolejności siły morskie mają realizować zadania zapewniające podtrzymanie stabilności polityczno-gospodarczej na akwenach bałtyckich, ochronę praw w poszczególnych obszarach morskich, w tym zwalczanie przestępczości zorganizowanej i ewentualnych aktów piractwa oraz posiadać potencjał zdolny do odparcia ewentualnego ataku na terytorium Federacji.

Bibliografia

- Bazyłow L., Wieczorkiewicz P. P. (2005), *Historia Rosji*, Ossolineum, Wrocław.
- Corbett J. S. (1972), *Some Principles of Maritime Strategy*, Naval Institute Press, Annapolis.
- Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года* (2001), УТВЕРЖДЕНА Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537, <http://www.scrf.gov.ru/documents/99.html> (data dostępu 8.08.2013).
- Энергетическая стратегия России на период до 2030 года* (2009), УТВЕРЖДЕНА распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2009 г. № 1715, <http://minenergo.gov.ru/aboutminen/energostrategy/> (data dostępu 7.08.2013).
- Gorszkow S. (1979), *Potęga morska współczesnego państwa*, Wyd. MON, Warszawa.
- Haliżak E. (2006), *Regionalizm w stosunkach międzynarodowych*, w: E. Haliżak, R. Kuźniar, *Stosunki Międzynarodowe. Geneza, struktura, dynamika*, Wyd. UW, Warszawa.
- Herma M. (2007), *Programy rozbudowy rosyjskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej w latach 1906–1914*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, nr 4.
- Hill J. R. (1986), *Maritime Strategy for Medium Power*, Croome Helm, London.
- Korzeniowski K. (1998), *Ochrona środowiska morskiego*, Wyd. UG, Gdańsk.
- Komunikat Komisji Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich: Opracowanie wspólnych zasad w UE* (2008), Bruksela, dnia 25.11.2008, KOM(2008) 791.
- Mahan T. A. (2003), *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*, Gretna.
- Makowski A. (2000), *Siły morskie współczesnego państwa*, Wyd. Impuls Plus Consulting, Gdynia.
- Mickiewicz P. (2003), *Strategiczne znaczenie Morza Bałtyckiego po 1990 roku. Siły morskie państw bałtyckich i perspektywy ich rozwoju*, Wyd. A. Marszałek, Toruń.
- Mickiewicz P. (2012), *Morze Bałtyckie w strategii bezpieczeństwa morskiego*, Wyd. DSW, Wrocław
- Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года* (2001), УТВЕРЖДАЮ Президент Российской Федерации В. Путин 27 июля 2001 г. Пр-1387, 10, <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html> (data dostępu 7.08.2013).
- Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года* (2005), ПРИКАЗ 12 мая 2005 года, Москва, № 45, <http://www.complexdoc.ru/ntdtext/539418/1> (data dostępu 7.08.2013).
- О Военной доктрине Российской Федерации* (2010), Указ Президента Российской Федерации от 5 февраля 2010 г. N 146, http://www.kremlin.ru/ref_notes/461 (data dostępu 7.08.2013).

- Potulski J. (2009), *Wienamin Siemionow Tien-Szański jako twórca rosyjskiej szkoły geopolityki*, „Przegląd Geopolityczny”, nr 1, s. 47–54.
- Prescott J. R. V. (1985), *The Maritime Political Boundaries of the Third World*, Methuen, London.
- Richmond H. (1946), *Statesman and Seapower*, Oxford University Press, Oxford.
- Richmond H. (1942), *The Naval Role In Modern Warfare*, Oxford Pamphlets on World Affairs, Oxford No. 60.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012* (2012), Główny Urząd Statystyczny i Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin.
- Russian Marine Expeditionary Investigations Of The World Ocean* (2002), World Data Center for Oceanography, Silver Spring International Ocean Atlas and Information Series, Vol. 5.
- Saurama A., Särkijärvi J. (2010), *Baltic Maritime Transport 2009–2010*, „Baltic Transport Journal”, nr 1, s. 17.

Streszczenie

W artykule zaprezentowano koncepcję wykorzystania akwenu Morza Bałtyckiego i subregionu bałtyckiego w rosyjskiej strategii morskiej. Dzięki posiadanemu potencjałowi morskemu stanowi ona ważny element oddziaływania międzynarodowego Federacji Rosyjskiej oraz poszerzania wpływów politycznych i gospodarczych. Morze Bałtyckie postrzegane jest w jej założeniach, jako najważniejszy szlak wymiany handlowej z państwami europejskimi, który pozwoli ograniczyć poziom zagrożeń wynikających z konieczności wykorzystywania połączeń tranzytowych. Natomiast subregion bałtycki uznawany jest za obszar kooperacji polityczno-gospodarczej, która ma zezwolić na osiągnięcie dwóch zasadniczych celów. Pierwszym jest uzyskanie samodzielności gospodarczej Obwodu Kaliningradzkiego, pozwalającej na jego pełne wykorzystanie w rosyjskich projektach budowy sieci transportowych do Europy Zachodniej, przy wykorzystaniu regionalnych programów rozwojowych. Drugim zaś powiązanie polityczno-gospodarcze państw bałtyckich w taki sposób, by niwelować możliwości ograniczania zakresu rosyjskich planów wykorzystania Bałtyku, jako ważnej magistrali towarowej, zwłaszcza transportu ropy naftowej.

Summary

The Baltic Sea in Russian foreign and security policy

The paper presents the concept of how the Baltic Sea and sub-Baltic region can be used in Russian marine strategy. Owing to its marine potential this strategy is a significant element of the Russian Federation's international impact and expanding its political and economic influence. Russian strategy perceives the Baltic Sea as the most important exchange route of commodities with European states, that allows the Russian Federation to mitigate the level of threats related to the requirement to use transit traffic. The sub-Baltic region is treated as an area of politico-economic cooperation leading to two primary outcomes. The first one concerns the independence of the Kaliningrad Oblast, which will let it be fully included in Russian projects to construct transportation networks to Western Europe within the framework of regional development programs. The second outcome involves the development of such politico-economic connections between the Baltic states that will prevent the curbing of Russian plans to use the Baltic as a significant commercial route, primarily with respect to the transport of oil.