Colloquium 2(58)/2025
ISSN 2081-3813, e-ISSN 2658-0365
CC BY-NC-ND.4.0
DOI: http://doi.org/10.34813/31coll2025

ANALIZA REALIZACJI ZAPISÓW ROSYJSKICH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH W ODNIESIENIU DO AKWENÓW MORSKICH

Analysis of the implementation of the provisions of Russian strategic documents in relation to sea areas

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

Streszczenie

Wypowiedzi rosyjskich polityków to zwykle kombinacja prawdy, półprawdy, dezinformacji lub kłamstw. Natomiast w rosyjskich dokumentach strategicznych, odnoszących się do szeroko rozumianej problematyki bezpieczeństwa, odnaleźć można wiele zapisów, których realizacja wydaje się mało prawdopodobna lub wręcz nierealna, są one często określane jako „zapisy martwe". Rodzi się pytanie, czy autorzy tych dokumentów nie są świadomi, że realizacja części zapisów zawartych w tych dokumentach jest nierealna. Artykuł stanowi próbę oceny, w jakim stopniu realizowane zostały kluczowe zapisy odnoszące się do militarnych i niemilitarnych aspektów problematyki morskiej zawarte w rosyjskich strategiach bezpieczeństwa, doktrynach morskich oraz doktrynach militarnych. Analizie poddano rosyjskie dokumenty strategiczne opublikowane w latach 2000–2022. W artykule przedstawiono autorską ocenę, które z kluczowych zapisów odnoszących się do potencjału rosyjskiej marynarki wojennej, przemysłu stoczniowego i off-shore, floty handlowej i rybackiej oraz morskiej działalności naukowo-badawczej zostały osiągnięte lub ich osiągnięcie w najbliższych kilku lub kilkunastu latach jest realne.

Słowa kluczowe: rosyjska doktryna morska, rosyjska doktryna militarna, rosyjska marynarka wojenna, rosyjska polityka morska, rosyjska gospodarka morska.

Abstract

Russian politicians' statements are usually a combination of truth, half-truth, disinformation or lies. However, in Russian strategic documents relating to security, there are many declarations whose implementation seem to be unlikely or even unrealistic; they are often referred to as "dead declaration". Therefore, the question arises whether the authors of these documents are not aware that the implementations of some of these declarations contained in these documents is unrealistic. This article tries to assess what key declarations relating to military and non-military aspects of maritime issues contained in Russian national security strategies, maritime doctrines and military doctrines have been implemented. The analysis covered Russian strategic documents published in the years 2000-2022. The article presents the

author's assessment of some of the key declarations relating to the combat potential of the Russian Navy, shipbuilding and off-shore industry, merchant and fishing fleet, maritime scientific and research potential have been achieved or are realistic to achieve in the next few or a dozen years.

Keywords: Russian naval doctrine, Russian military doctrine, Russian navy, Russian maritime policy, Russian maritime economy.

Wprowadzenie

Państwa opracowują narodowe dokumenty strategiczne w zależności od uwarunkowań geograficznych, politycznych, historycznych i ekonomicznych, na które znaczny wpływ ma również „kultura strategiczna" cechująca dane państwo. Na wstępie podjętych rozważań należy zauważyć, że w trakcie analizy dokumentów strategicznych nie wolno zapominać, iż są one zhierarchizowane. W przypadku sfery bezpieczeństwa kluczowym dokumentem strategicznym jest strategia bezpieczeństwa narodowego, która stanowi podstawę do opracowania innych szczegółowych lub sektorowych dokumentów strategicznych. Strategia bezpieczeństwa narodowego powinna uwzględniać zapisy zawarte w dokumentach strategicznych organizacji i sojuszy, do których należy podmiot opracowujący taką strategię.

W państwach, które cechuje wysoka kultura strategiczna, dokumenty strategiczne niższej rangi uwzględniają zapisy zawarte zarówno w dokumentach strategicznych wyższej rangi, jak i tych, które są równorzędne. Dzięki temu opracowane dokumenty stanowią spójną całość. Przykładem takich zależności jest np. doktryna (strategia) sił morskich, która musi uwzględniać zapisy zawarte m.in. w strategii bezpieczeństwa narodowego, strategii rozwoju państwa, doktrynie militarnej, doktrynie morskiej i innych dokumentach strategicznych. Każde państwo opracowuje niejawne i jawne dokumenty strategiczne. Zazwyczaj dokumenty strategiczne o klauzuli jawnej odzwierciedlają całokształt oficjalnych poglądów na konkretne obszary działalności państwa, a w przypadku sfery bezpieczeństwa obejmują one całokształt poglądów na szeroko rozumianą narodową politykę bezpieczeństwa. Jawny charakter sprawia, iż są one łatwo dostępne dla zainteresowanych podmiotów zarówno w kraju, jak i za granicą. Mają one wymiar polityczny, propagandowy oraz edukacyjny, a zapisy w nich zawarte mogą mieć różny zakres szczegółowości. Dokumenty natomiast niejawne mają znacznie większy poziom szczegółowości i przeznaczone są dla ograniczonej liczby podmiotów krajowych i sojuszników. Zawierają one wrażliwe dane związane z obronnością państwa oraz plany działania na wypadek wystąpienia konfliktów zbrojnych o różnej skali intensywności.

Analiza rosyjskich deklaracji dotyczących parametrów taktyczno-technicznych i liczby nowo wprowadzanego sprzętu na wyposażenie sił zbrojnych, zestawiona z ich rzeczywistymi możliwościami zweryfikowanymi podczas działań zbrojnych na Ukrainie, a także z oceną potencjału przemysłu zbrojeniowego oraz stanu rosyjskich sił zbrojnych (w szczególności logistyki, wyszkolenia i poziomu dowodzenia), wskazuje na znaczną rozbieżność między zapowiedziami a rzeczywistością.

Warto zatem zweryfikować i przeanalizować, czy zapisy zawarte w rosyjskich dokumentach strategicznych odnoszące się do problematyki morskiej stanowią wykładnię dla rzeczywistych działań Rosjan oraz w jakim stopniu zapisy i składane deklaracje zostały zrealizowane. Dlatego też dla tak przyjętego celu badań podjęto próbę odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy Rosja w latach 2001–2022 zwiększyła potencjał bojowy oraz obecność marynarki wojennej na Wszechoceanie?
- W jakim stopniu w analizowanych latach zwiększeniu uległ potencjał floty handlowej i rybackiej oraz jak bardzo została ona zmodernizowana?
- W jakim stopniu w latach 2001–2022 zwiększeniu uległ potencjał rosyjskich jednostek naukowo-badawczych?
- Jak zmieniła się wielkość wydobycia węglowodorów na szelfie kontynentalnym Rosji w latach 2001–2022?

W procesie badawczym, uwzględniającym zapisy odnoszące się do zagadnień morskich, analizie poddano dziewięć rosyjskich dokumentów strategicznych, które zostały opublikowane w latach 2000–2022. Były to: trzy strategie bezpieczeństwa narodowego, trzy doktryny morskie oraz trzy doktryny militarne. Dokumenty te poddano analizie krytycznej, a dzięki zastosowaniu syntezy i predykcji zaproponowano wnioski będące efektem przeprowadzonego procesu badawczego.

Rosyjskie dokumenty strategiczne poruszające aspekty morskie

Jak już wcześniej wspomniano, rosyjskie dokumenty strategiczne mają również charakter deklaracji politycznej i propagandowy. Warto zatem przeanalizować, czy kluczowe zapisy w kolejnych dokumentach strategicznych odnoszące się do akwenów morskich są realizowane lub zostały zrealizowane, czy pozostają tylko „martwym" zapisem. Należy zauważyć, że większość państw nie realizuje wszystkich zapisów zawartych w narodowych dokumentach strategicznych. W przypadku Rosji konieczne jest jednak określenie, w jakim stopniu zapisy te są realizowane, zarówno w odniesieniu do marynarki wojennej, jak i szeroko rozumianego sektora gospodarki morskiej i problematyki morskiej.

Każdy z publikowanych dokumentów strategicznych w pierwszych artykułach prezentuje definicje wykorzystywanych pojęć. Ich analiza pozwala zaobserwować, w jakim kierunku ewaluuje rozumienie tych pojęć, które są obowiązujące w rosyjskiej literaturze przedmiotu. Dlatego poniżej przedstawione zostały rosyjskie definicje *Strategii bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej*, doktryny militarnej, doktryny morskiej oraz potencjału morskiego.

Strategia bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej jest podstawowym dokumentem planowania rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rosji, definiującym m. in.: narodowe interesy i priorytety Rosji, cele i zadania polityki państwowej dla zapewnienia bezpieczeństwa narodowego. Dokument ten jest ściśle powiązany

z koncepcją długoterminowego rozwoju społeczno-gospodarczego Rosji. Określa on tryb i środki zapewnienia bezpieczeństwa narodowego oraz stanowi podstawę współdziałania organów rządowych, organizacji i stowarzyszeń publicznych dla ochrony interesów narodowych Rosji. Głównym celem dokumentu jest stworzenie i utrzymanie przez siły bezpieczeństwa narodowego wewnętrznych i zewnętrznych warunków sprzyjających realizacji strategicznych priorytetów Rosji[1].

Doktryna militarna reprezentuje system oficjalnie przyjętych poglądów odnoszących się do przygotowania do obrony Rosji oraz wskazuje cele, charakter potencjalnych konfliktów zbrojnych oraz określa, jak się do nich przygotować, jak je prowadzić lub jak im zapobiegać. Definiuje polityczne, ekonomiczne i propagandowe fundamenty zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa Rosji. Ma na celu racjonalizację wysiłków politycznych i dyplomatycznych z wykorzystaniem dostępnych środków wojskowych dla zapewnienia bezpieczeństwa Rosji oraz określa konieczne zmiany w strukturze i składzie sił zbrojnych, które są niezbędne dla sprostania wyzwaniom i zagrożeniom dla bezpieczeństwa Rosji. Stanowi naukową i praktyczną podstawę dla opracowywania koncepcji, programów i planów wojskowych, które są uwzględniane w innych narodowych dokumentach strategicznych. Ponadto określa charakter i poziom zagrożeń dla państwa oraz ich kontekst historyczny, prawdopodobnych przeciwników i potencjalnych sojuszników. Opierając się na analizie wyzwań i zagrożeń militarnych Rosji oraz interesów jej sojuszników, formułuje główne założenia polityki militarnej i wojskowo-ekonomicznego wsparcia obrony państwa (Prezident Rossijskoj Federacii, 2014).

Doktryna morska jest dokumentem planowania strategicznego, który odzwierciedla całokształt oficjalnych poglądów na narodową politykę morską oraz działalność morską Rosji.

W kontekście problematyki podjętej w niniejszym artykule należy przytoczyć, jak w Rosji rozumiane jest pojęcie potencjału morskiego. **Potencjał morski** Federacji Rosyjskiej obejmuje: marynarkę wojenną, organy morskiej ochrony granicznej Federalnej Służby Granicznej, flotę handlową i rybacką, jednostki naukowo-badawcze, a także infrastrukturę zapewniającą ich funkcjonowanie i rozwój. Pozwala w całym zakresie realizować morską działalność ekonomiczną oraz wojennomorską państwa (Prezident Rossijskoj Federacii, 2022).

Pewne trudności w jednoznacznym interpretowaniu zapisów w analizowanych dokumentach strategicznych wynikają z różnego sposobu wyrażania tych samych celów i zadań w różnych rosyjskich dokumentach strategicznych. Jedne z zapisów przedsta-

[1] Bezpieczeństwo narodowe to stan zapewnienia ochrony jednostce, społeczeństwa i państwu przed zagrożeniami wewnętrznymi i zewnętrznymi, który pozwala zapewnić konstytucyjne prawa, wolności, godziwą jakość i poziom życia obywateli, suwerenność i integralność terytorialną oraz trwałość rozwój Federacji Rosyjskiej, a także obronność i bezpieczeństwo państwa (zob. Prezident Rossijskoj Federacii, 2009).

wiane są w sposób oczywisty i jednoznaczny, inne zaś w mniej lub bardziej zawoalowany. Oczywiście należy mieć świadomość, że im wyższa pozycja analizowanego dokumentu w hierarchii dokumentów strategicznych, tym zapisy odnoszące się do problematyki morskiej mają bardziej ogólny charakter.

Problematyka morska w rosyjskich dokumentów strategicznych

Przystępując do analiz odnoszących się do problematyki morskiej w rosyjskich dokumentach strategicznych, na wstępie należy odnieść się do geograficznych i geopolitycznych morskich aspektów rosyjskiej kultury strategicznej.

Długość rosyjskiej linii brzegowej to 37 653 km, ma ona dostęp do 13 mórz (Azowskiego, Bałtyckiego, Barentsa, Beringa, Białego, Czarnego, Czukockiego, Japońskiego, Karskiego, Kaspijskiego, Łaptiewów, Ochockiego i Wschodniosyberyjskiego). Może to skłaniać do uznania tego państwa za potęgę morską. W okresie międzywojennym B. Krzywiec stwierdził jednak, że:

> [...] Nie długość wybrzeża w kilometrach decyduje o znaczeniu jego dla danego organizmu państwowego; tak samo jak siłę floty wojennej tworzy się nie stosownie do liczby kilometrów podlegających ochronie, lecz przede wszystkim, jak rola wybrzeża, tak i siła potrzebnej marynarki określają się kategoriami gospodarczymi; rolą wybrzeża w całokształcie życia ekonomicznego (Krzywiec, 1929, s. 18).

Zatem należy stwierdzenie to uwzględnić w prowadzonych analizach.

Istotny wpływ na zapisy zawarte w rosyjskich dokumentach strategicznych ma szeroko rozumiana „rosyjska kultura strategiczna" i dlatego celowym wydaje się przybliżenie nazwisk wybranych rosyjskich strategów oraz geopolityków, których rozważania odnoszące się do aspektów morskich determinują poglądy i postrzeganie problematyki morskiej we współczesnych dokumentach strategicznych. Do takich strategów i geopolityków należy zaliczyć m.in.:

- gen. Andrieja Snesariewa, rosyjskiego i radzieckiego geografa i teoretyka strategii, był on zwolennikiem rywalizacji mocarstw lądowych i morskich, a za głównego rywala Rosji uważał Wielką Brytanię;
- Wienamina Siemionowa Tien-Szańskiego – uważał on, że kluczowy dla rozwoju cywilizacji obszar rozciąga się między równikiem a 45° szerokości geograficznej północnej, gdzie zlokalizowane są trzy „wielkie zatoki oceaniczne", tj. „zatoka europejska" „zatoka azjatycka" oraz „zatoka amerykańska". Twierdził on, że pełne panowanie nad światem zdobędzie to mocarstwo, które rozciągnie swoją kontrolę nad tymi trzema „zatokami". Trzema natomiast „władcami świata" będą te państwa, z których każda zawładnie przynajmniej jedną z tych „zatok".

Na rosyjskie poglądy na problematykę morską w sposób pośredni wywarł również A.T. Mahan, który w swoim najbardziej znanym dziele *Wpływ potęgi morskiej na historię 1660-1783* zawarł twierdzenie, że państwo aspirujące do miana mocarstwa globalnego musi być zarówno potęgą lądową, jak i potęgą morską[2].

W przypadku Rosji jej aspiracje mocarstwowe opierają się przede wszystkim na potędze jądrowej oraz na zasobach naturalnych i dominującej roli eksportera surowców naturalnych. Po nałożeniu sankcji, będących efektem wojny na Ukrainie, mocarstwowy atut Rosji jako eksportera surowców naturalnych radykalnie zmalał. Działania militarne na Ukrainie zweryfikowały również postrzeganie Rosji jako potęgi militarnej. Nadal jednak pozostaje potęga jądrową, kosmiczną i potęgą w cyberprzestrzeni. Rodzi się zatem wątpliwość, czy w sferze morskiej państwo to można uznać za mocarstwo.

Od chwili objęcia władzy przez W. Putina prowadzona jest polityka powrotu Rosji do statusu globalnego mocarstwa. Działania te realizowane są na wszystkich możliwych polach (polityki, gospodarki, sił zbrojnych, sportu, kultury itp.), a za kulminację tych działań należy uznać agresję na Ukrainę. Takie działania prowadzące do osiągnięcia statusu mocarstwa globalnego mają odzwierciedlenie w zapisach zawartych w rosyjskich dokumentach strategicznych. Obok jednak działań rzeczywistych, mających wpływ na osiągnięcie takiej pozycji, wiele stwierdzeń zawartych w publikowanych dokumentach strategicznych oraz w wypowiedziach rosyjskich polityków pozostaje jedynie w sferze werbalnej, a przedstawiane sukcesy i osiągnięcia stanowią element realizowanej propagandy i dezinformacji, która w Rosji określana jest jako „maskirowka". Zatem, aby z tego gąszcza prawd, półprawd, dezinformacji oraz propagandy zidentyfikować stan faktyczny, konieczne jest przeprowadzenie stosownych analiz. Przyjęte do analizy rosyjskie dokumenty strategiczne pozwolą określić, czy za deklaracjami zawartymi w tych dokumentach idą faktyczne działania.

Doktryna morska Federacji Rosyjskiej koncentruje się na szeroko rozumianej działalności człowieka na morzu, ze szczególnym naciskiem na problematykę gospodarczą. *Doktryna militarna Federacji Rosyjskiej* natomiast kładzie nacisk na sferę bezpieczeństwa w odniesieniu do ludzkiej działalności na morzu. Zapisy zawarte w trzech kolejnych S*trategiach bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej*, odnoszące się do kompleksowo pojmowanej problematyki morskiej, mają bardzo ogólny charakter. Zostały one rozwinięte w doktrynach militarnych oraz doktrynach morskich. Warto zatem przeanalizować, w jakim zakresie zapisy zawarte w rosyjskich dokumentach strategicznych ostatnich trzech dekad odnoszące się do aspektów morskich znalazły odzwierciedlenie w rzeczywistych działaniach Rosji, a które z nich mają jedynie charakter deklaratywny.

Zgodnie z hierarchią dokumentów strategicznych, jako pierwsze przeanalizowane zostaną *Strategie bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej*.

[2] Współcześnie twierdzenie to należy rozszerzyć o potęgę powietrzną, kosmiczną i potęgę w cyberprzestrzeni.

Tabela 1
Zapisy poruszające aspekty morskie zawarte w trzech kolejnych rosyjskich strategiach bezpieczeństwa narodowego

Strategia bezpieczeństwa narodowego z 2009	Strategia bezpieczeństwa narodowego z 2015	Strategia bezpieczeństwa narodowego z 2021
– ochrona i obrona interesów narodowych Rosji na Oceanie Światowym w ramach racjonalnej i pragmatycznej polityki zagranicznej prowadzonej zgodnie z prawem międzynarodowym	– szczególnego znaczenia nabiera w tym procesie przewodnictwo w eksploatacji zasobów oceanów świata i Arktyki; – rozbudowa infrastruktury wojskowej, zwłaszcza w Arktyce, Wschodniej Syberii, na Dalekim Wschodzie, a także rozwój Północnej Drogi Morskiej; – odrodzenie przemysłu stoczniowego	– ochrona i obrona interesów narodowych Rosji na akwenach morskich, w tym Arktyce i Antarktydzie, oraz racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych strefy arktycznej Rosji; – umocnienie wiodącej pozycji i przewagi konkurencyjnej Rosji w przemyśle stoczniowym; – ochrona i obrona granicy Rosji, morza terytorialnego, wyłącznej strefy ekonomicznej i szelfu kontynentalnego Rosji; – przezwyciężenie krytycznej zależności od importu w zakresie akwakultury (hodowla ryb)

Źródło: opracowanie własne

Jak wynika z przedstawionych zapisów, w *Strategii bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej* z roku 2009 znalazł się bardzo ogólny zapis odnoszący się do ochrony i obrony interesów narodowych Rosji na Światowym Oceanie. Warto zauważyć, że określenie Ocean Światowy odnosi się do wszystkich akwenów morskich, co świadczy o postrzeganiu przez Rosję problematyki morskiej w kontekście globalnym. Innym istotnym elementem jest stwierdzenie „interesów narodowych", a nie interesów morskich Rosji, ponieważ pojęcie interesów narodowych jest znacznie obszerniejsze.

Zapisy w *Strategii bezpieczeństwa narodowego* z roku 2015 mają znacznie mniejszy poziom ogólności. Kluczowe zapisy zawarte w tym dokumencie odnoszą się do eksploatacji morskich zasobów naturalnych (ożywionych i nieożywionych), ze szczególnym uwzględnieniem Arktyki. Do akwenów arktycznych odnosi się również rozbudowa infrastruktury militarnej oraz rozwój Północnej Drogi Morskiej[3]. Podkreślić

[3] W ostatnich kilkunastu latach obserwujemy rosnące zainteresowanie Rosji Północną Drogą Morską (PDM). Według Rosjan będzie to alternatywny szlak żeglugowy pozwalający skrócić przejścia drogą morską z portów azjatyckich do portów europejskich od 14 do 20 dni. Aktualnie większość towarów przewożonych tym szlakiem to rosyjskie surowce (skroplony gaz ziemny – 60%, ropa naftowa i produkty ropopochodne – 25%) pozyskiwane w rejonie Arktyki oraz zaopatrzenie dla arktycznych regionów Rosji. Tranzyt towarów stanowi tylko 4% całości przewozów. W roku 2023 przewozy Północną Drogą Morską (PDM) wzrosły o 50% do 36,2 mln t, z czego tranzyt wyniósł 2,1 mln t, a dalsze możliwości przewozów ograniczał brak odpowiedniego tonażu floty. W 2024 roku ogólny obrót ładunków osiągnął

należy również, że w dokumencie tym znalazł się zapis odnoszący się do odrodzenia rosyjskiego przemysłu stoczniowego (pojęcie „przemysł stoczniowy" ma charakter ogólny i obejmuje zarówno budowę okrętów, jak i statków).

Analizując dokument z roku 2021, w pierwszej kolejności należy odnieść się do zapisu mówiącego o utrzymaniu wiodącej pozycji rosyjskiego przemysłu stoczniowego (po 6 latach od opublikowania poprzedniej strategii trudno mówić o odbudowaniu tego przemysłu). Przeprowadzone analizy jednoznacznie wskazują na pogłębiający się kryzys w rosyjskim przemyśle stoczniowym, zatem takie stwierdzenie jest nieprawdziwe, a zapis ma wyłącznie charakter propagandowy, na użytek wewnętrzny. W przypadku akwakultury (a konkretnie hodowla ryb) Rosjanie są świadomi pełnego uzależnienia od importu, a wprowadzane sankcje stają się główną przeszkodą w rozwoju tej gałęzi hodowli. Podobnie jak w *Strategii bezpieczeństwa narodowego* z roku 2015, również w tym dokumencie znalazł się zapis odnoszący się do obrony i ochrony interesów narodowych Rosji na Oceanie Światowym, Arktyce i Antarktydzie oraz na akwenach podległych rosyjskiej jurysdykcji. Należy również zwrócić uwagę na zapis odnoszący się do racjonalnego wykorzystania zasobów naturalnych strefy arktycznej Rosji. Strategia ta, podobnie jak jej poprzedniczka z roku 2015, ma znacznie mniejszy poziom ogólności.

Kolejnym dokumentem, który został przeanalizowany, są *Doktryny morskie Federacji Rosyjskiej*. Warto zauważyć, iż aktualnie obowiązująca *Doktryna morska Federacji Rosyjskiej* (podpisana przez prezydenta Putina 31 lipca 2022 roku) w porównaniu z poprzednio publikowanymi dokumentami ma wymiar propagandowy o wiele większym stopniu. Została ona opracowana zarówno na użytek wewnętrzny, jak i zewnętrzny. Kluczowe zapisy odnoszące się do aspektów morskich w poszczególnych dokumentach zostały przedstawione w tabeli poniżej.

37,9 mln t, z których na tranzyt przypadło 3 mln t. Przewiduje się, że do końca 2025 roku całkowity obrót towarowy PDM ma wynieść 40 mln t. Zgodnie z rosyjskimi planami do 2030 przewóz towarów PDM ma wynieść 150 mln t rocznie, a w 2035 ma wzrosnąć do 220 mln t. Te plany nie są jednak realne (zob. Wiśniewska, 2021; Ecoshp.ru, 2025; Lenta.ru, 2025).

Tabela 2

Zapisy odnoszące się do problematyki morskiej zawarte w trzech kolejnych rosyjskich doktrynach morskich

Doktryna morska z 2001	Doktryna morska z 2015	Doktryna morska z 2022
– zaliczenie budowy floty do priorytetowych zadań państwa oraz stworzenie warunków stymulujących budowanie floty w stoczniach krajowych; – zwiększenie udziału rosyjskiej floty w ogólnej liczbie przewozów towarów drogą morską, w szczególności przewozów kontenerowych i wyspecjalizowanych; – modernizacja rosyjskiej floty handlowej i rybackiej prowadząca do zmniejszenia średniego wieku statków; – utrzymanie pozycji światowego lidera w budowie i eksploatacji lodołamaczy atomowych; – utrzymywanie składowych morskiego potencjału Rosji na poziomie odpowiednim do narodowych interesów Rosji, w tym zapewnienie obecności floty rosyjskiej w oddalonych rejonach Oceanu Światowego i rosyjskich badań naukowych na kontynencie antarktycznym.	– utrzymanie zdolności morskich Rosji na poziomie zgodnym z jej interesami narodowymi, w tym zapewnienie obecności jednostek pływających w Arktyce i odległych rejonach Oceanu Światowego oraz prowadzenie badań naukowych na Antarktydzie; – unowocześnienie floty handlowej i rybackiej, zwiększenie liczby statków oraz obniżenie średniego wieku statków pływających pod rosyjską banderą; – utrzymywanie i zwiększanie wielkości połowów morskich; – zwiększenie potencjału morskiego Rosji dla zapewnienia prezentacji bandery i demonstracji zdolności militarnych Rosji na Oceanie Światowym; – zapewnienie niezależności technologicznej Rosji w dziedzinie budowy jednostek pływających zgodnie z państwowym programem zbrojeniowym; – modernizacja i rozwój floty lodołamaczy i floty badawczej oraz budowa statków posiadających klasę lodową; – rozwój floty naukowo-badawczej i utworzenie międzybranżowego kompleksu naukowo-technicznego obejmującego sprzęt do prac podwodnych.	– rozwój potencjału morskiego i bojowego, zwiększenie zdolności operacyjnych i bojowych marynarki wojennej dla wzmocnienia zdolności obronnych oraz ochrony interesów narodowych na Oceanie Światowym, w tym w strefie arktycznej; – wzrost udziału statków pływających pod banderą Rosji w światowej wymianie gospodarczej drogą morską i przewozach pasażerskich; – zwiększenie liczby rosyjskich baz w innych państwach; – odnowienie floty jednostek specjalistycznych i naukowo badawczych (w tym lodołamaczy); – zwiększenie liczby nowych statków rybackich oraz zwiększenie wielkości połowów morskich; – kompleksowy rozwój Północnej Drogi Morskiej; – prowadzenie kompleksowych badań naukowych obejmujących m.in. monitorowanie stanu podwodnych obiektów potencjalnie niebezpiecznych, rurociągów podwodnych, prac podwodnych specjalnego przeznaczenia oraz rozwój morskich kompleksów zrobotyzowanych i systemów do badania Oceanu Światowego; – prowadzenie wspólnych ćwiczeń Marynarki Wojennej Rosji z siłami morskimi innych państw, organami Federalnej Służby Bezpieczeństwa oraz ze służbami granicznymi innych państw; – zwiększenie wielkości wydobycia węglowodorów na szelfie kontynentalnym Federacji Rosyjskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Doktryn morskich Federacji Rosyjskiej* z roku 2001, 2015 i 2022.

Zapisy zawarte w doktrynach morskich można scharakteryzować w następujący sposób:

- zapisy w Doktrynie morskiej z 2001 roku mają ogólny charakter;
- w zapisach w doktrynie morskiej z 2015 środkiem ciężkości jest gospodarka;
- w doktrynie morskiej z roku 2022 przeważają zapisy odnoszące się do aspektów militarnych.

W każdej z analizowanych doktryn morskich (czyli przez ponad 20 lat) pojawiają się zapisy odnoszące się w sposób bezpośredni lub pośredni do przemysłu stoczniowego. Należy jednak zauważyć, że w zapisach *Strategii bezpieczeństwa narodowego* z roku 2015 (czyli po 14 latach od zadeklarowanego rozwoju przemysłu budowy statków – doktryna morska z 2001 roku) pojawił się zapis o „odrodzeniu rosyjskiego przemysłu stoczniowego". Można zatem wysnuć wniosek, że założenia przedstawione we wcześniejszych dokumentach strategicznych w tym zakresie nie zostały osiągnięte. W *Doktrynie morskiej* z roku 2015 znalazł się zapis dotyczący zapewnienia niezależności technologicznej, co spowodowane było nałożonymi sankcjami po bezprawnej aneksji Krymu. Ponadto należy zauważyć, że konsekwencją niezrealizowania zapisów odnoszących się do rosyjskiego przemysłu stoczniowego jest stwierdzenie zawarte w doktrynie morskiej odnoszące się do wzrostu udziału rosyjskich statków w międzynarodowym transporcie morskim.

W *Doktrynie morskiej* z 2022 zaobserwować można znaczący wzrost zapisów odnoszących się do marynarki wojennej i militarnych działalności człowieka na morzu (Mickiewicz, 2022). Cechą wspólną trzech przeanalizowanych doktryn morskich są:

- zapisy odnoszące się do prezentacji bandery w regionach oddalonych Oceanu Światowego, co stanowi widoczny znak globalnych aspiracji morskich Rosji;
- obecność zapisów odnoszących się do strefy arktycznej (zarówno Arktyki, jak i Antarktydy), a konsekwencją tych aspiracji jest zapis o rozbudowie floty lodołamaczy;
- rozbudowa floty handlowej i rybackiej prowadząca do zwiększenia przewozów przez rosyjskie statki oraz wzrost połowów[4];
- istotne znaczenie Rosja przywiązuje do badań naukowych, jednak zasadniczym obszarem badawczym jest poszukiwanie nowych podmorskich złóż naturalnych, w szczególności ropy naftowej i gazu ziemnego oraz podmorska infrastruktura krytyczna.

[4] Według stanu na 2024 rok średni wiek statków floty rosyjskiej wynosi 34 lata, a 80% rosyjskich statków i kutrów rybackich wymagało remontu. Ten problem, mimo wysiłków Rosjan, systematycznie się pogłębia (Charting the Globe, b.d.).

Założenie rozbudowy floty pod banderą rosyjską jest trudne do zrealizowania, ponieważ korporacja stoczniowa United Shipbuilding Corporation (USC)[5] w roku 2014, po bezprawnej aneksji Krymu, została objęta sankcjami. Po rosyjskiej agresji na Ukrainę sankcje te zostały rozszerzone również na inne podmioty związane z przemysłem okrętowym i USC ma duże problemy z pozyskiwaniem zagranicznych produktów i usług, mają one charakter systemowy. USC aktualnie buduje 59 jednostek, jednak zaobserwować można systematyczne zmniejszanie się liczby statków, które dostarczone zostały odbiorcom krajowym. W roku 2020 dostarczono 17 nowych statków, w 2021 było to 16 jednostek, podczas gdy w ostatnim czasie dostarczono tyko cztery statki. Jednym z powodów takiego zmniejszenia liczby dostarczonych nowo wybudowanych statków, jest bardziej skuteczne egzekwowanie sankcji nałożonych na Rosję. Dotyczy to m.in. śrub okrętowych, które dotychczas były importowane z Niemiec oraz zawieszenia w marcu 2022 roku działalności w Rosji General Electric, który w ramach wspólnego przedsięwzięcia z Rosnieftem wytwarzał elektryczne elementy układów napędowych statków (Do Rzeczy, 2023).

Ostatnią grupą przeanalizowanych dokumentów strategicznych były doktryny militarne, a zapisy odnoszące się do aspektów morskich przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 3

Zapisy odnoszące się do problematyki morskiej zawarte w trzech kolejnych rosyjskich doktrynach militarnych

Doktryna militarna z 2000	Doktryna militarna z 2010	Doktryna militarna z 2014
– ochrona i obrona rosyjskich hydrobudowli i instalacji podwodnych na Oceanie Światowym; – ochrona i obrona żeglugi, rybołówstwa i innych działań na Oceanie Światowym; – ochrona i obrona granicy morskiej Rosji (w tym w dolnej półsferze) oraz morskich zasobów naturalnych (ożywionych i nieożywionych); – wsparcie działań politycznych, dyplomatycznych i ekonomicznych Rosji przez marynarkę wojenną.	– zwalczanie piractwa oraz zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi; – zapewnienie bezpieczeństwa działalności gospodarczej Rosji na pełnym morzu; – ochrona rosyjskich hydrobudowli, żeglugi morskiej, rybołówstwa oraz innych działań na Oceanie Światowym; – ochrona i obrona granicy morskiej Rosji (na powierzchni, pod powierzchnią oraz w przestrzeni powietrznej nad akwenami podległymi rosyjskiej jurysdykcji, a także morskich zasobów naturalnych.	– zwalczanie piractwa, zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i rybołówstwa oraz innych form rosyjskiej działalności gospodarczej na Oceanie Światowym; – ochrona i obrona rosyjskich interesów w Arktyce; – ochrona i obrona rosyjskich hydrobudowli na Oceanie Światowym; – ochrona i obrona granicy morskiej Rosji (na powierzchni, pod powierzchnią oraz w przestrzeni powietrznej) nad akwenami podległymi rosyjskiej jurysdykcji, a także morskich zasobów naturalnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Doktryn militarnych Federacji Rosyjskiej* z roku 2000, 2010 i 2014

[5] USC to rosyjska spółka akcyjna, która zrzesza spółki zależne zajmujące się budową i remontami statków i jednostek rybackich w zachodniej i północnej Rosji oraz na Dalekim Wschodzie.

W każdym z tych dokumentów strategicznych są zapisy odnoszące się do obrony i ochrony: morskiej granicy Federacji Rosyjskiej, hydrobudowli i instalacji podwodnych, żeglugi i rybołówstwa, zasobów naturalnych oraz do zapewnienie bezpieczeństwa działalności gospodarczej Rosji na pełnym morzu. Od roku 2014 w publikowanych dokumentach pojawiają się zapisy odnoszące się do Arktyki (takie zapisy odnaleźć można również w *Strategii bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej* oraz *Doktrynie morskiej Federacji Rosyjskiej*).

Podsumowując ten etap analiz, można pogrupować dokumenty z uwzględnieniem czynnika czasu. Dokumenty strategiczne opracowane w latach 2000–2022 podkreślają konieczność:

- 2000/2001 (doktryna militarna, doktryna morska) – rozbudowy i unowocześnienia rosyjskiego potencjału morskiego (aspekt gospodarczy), realizację przez rosyjską marynarkę zadań typowych dla trójkąta Bootha (Makowski, 2000)[6] oraz obrony i ochrony morskich granic Rosji;
- 2009/2010 (strategia bezpieczeństwa narodowego, doktryna militarna) – zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa działalności gospodarczej Rosji na Oceanie Światowym (obejmującego transport morski, rybołówstwo, górnictwo podwodne), realizację przez rosyjską marynarkę zadań typowych dla trójkąta Bootha oraz ochronę i obronę hydrobudowli;
- 2014/2015 (strategia bezpieczeństwa narodowe, doktryna morska i doktryna militarna) – rozbudowy potencjału militarnego Rosji w Arktyce i na obszarach północnych oraz ochrony zasobów naturalnych na wodach podległych jurysdykcji Rosji;
- 2022 (doktryna morska) – rozbudowy potencjału marynarki wojennej oraz zagranicznych baz morskich pozwalających na ochronę i obronę narodowych interesów Rosji na Oceanie Światowym, a także rozwijanie współpracy z siłami morskimi innych państw (wymiar militarny). Rozbudowa potencjału przewozowego i połowowego statków pod banderą rosyjską, wzrost wydobycia węglowodorów ze złóż podmorskich (wymiar gospodarczy). Odbudowa potencjału jednostek naukowo-badawczych (w tym lodołamaczy) pozwalających na obronę, ochronę podmorskiej infrastruktury krytycznej (wymiar naukowy i ochronny).

W 2022 r. władze Rosji zatwierdziły program budowy 50 lodołamaczy i statków tzw. klasy lodowej, którego zakończenie zaplanowano na rok 2035. Już od ponad 20 lat w doktrynach morskich odnaleźć można zapisy odnoszące się do rozbudowy floty lodołamaczy, jednak ich liczba jest nadal nieadekwatna do planowanych aktywności na wodach arktycznych. Po agresji na Ukrainę, w konsekwencji nałożonych sankcji, Rosja

[6] Trójkąt Bootha określa typowe funkcje realizowane przez współczesne siły morskie, które sprowadzają się do realizacji funkcji militarnej, policyjnej i dyplomatycznej.

utraciła możliwość budowy nowych lodołamaczy w zagranicznych stoczniach. Podpisane kontrakty ze stoczniami południowokoreańskimi zostały przez stronę koreańską zerwane. Rosyjski przemysł stoczniowy nie jest w stanie samodzielnie zrealizować przyjętego programu. Pomimo posiadania największej floty lodołamaczy na świecie (aktualnie jest to sześć jednostek o napędzie atomowym i 39 z napędem dieslowo-elektrycznym). Należy stwierdzić, że istniejące realia zaprzeczają szumnym zapowiedziom rosyjskich przedstawicieli władzy. Jako potwierdzenie tej tezy można podać przykład budowy największego lodołamacza o napędzie dieslowo-elektrycznym. Rosjanie budują go już ponad 12 lat, kolejne etapy budowy realizowało kilka stoczni, a koszt budowy wzrósł dwukrotnie (Trusewicz, 2023).

Przeprowadzone powyżej analizy zapisów zawartych w dokumentach strategicznych oraz dostępnych danych statystycznych prowadzą do wniosków, które pogrupowane zostały na te odnoszące się do przemysłu stoczniowego, transportu morskiego i rybołówstwa, sił morskich, podmorskiego przemysłu wydobywczego i przesyłowego oraz działalności naukowo-badawczej oraz akwenów szczególnego zainteresowania. Stanowią one jednocześnie odpowiedź na pytania problemowe postawione na początku niniejszej publikacji.

W oparciu o dane statystyczne z lat 2001, 2010, 2015 oraz 2022 dokonano analizy potencjału rosyjskiej marynarki wojennej w ujęciu ilościowo-jakościowym oraz jej międzynarodowej aktywności, stanu liczbowego rosyjskiej floty handlowej i rybackiej oraz wielkości przewozów morskich, połowów, a także wielkości wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego na akwenach morskich. Porównując wielkość wybranych grup danych statystycznych oraz potencjału ilościowo-jakościowego rosyjskiej marynarki wojennej w roku publikowania dokumentu strategicznego, można stwierdzić, które z nich zostały zrealizowane, a które mają jedynie wymiar propagandowy i nie mają potwierdzenia w przeanalizowanych danych strategicznych.

Tabela 4
Dane statystyczne dotyczące rosyjskiej floty handlowej i rosyjskich przewozów morskich

rok	liczba statków		razem	tonaż [DWT]	udział we flocie światowej [%]	wielkość przewozów morskich [mln t]
	pod banderą Rosji	pod inną banderą				
2001	2190	359	2549	16 065 933	2,14	22,2
2010	1472	516	1986	19 431 568	1,67	24,5
2015	1291	448	1739	18 324 079	1,06	8,8
2022	1516	309	1825	24 317 936	1,12	brak danych

Źródło: opracowanie własne na podstawie United Nations Conference on Trade and Development, 2001, 2010, 2015, 2022; Federal State Statistics Service, 2022.

Tabela 5
Dane statystyczne odnoszące się do rosyjskiej floty rybackiej, przemysłu stoczniowego oraz górnictwa podmorskiego

rok	liczba statków rybackich	wielkość połowów w [t]	liczba budowanych statków i okrętów	tonaż statków budowanych w stoczniach rosyjskich	wielkość wydobycia gazu i ropy naftowej z akwenów morskich (w tys. m^3)
2001	2245	4 027 370	brak danych	brak danych	1719
2010	brak danych	4 075 796	82 (w tym 23 okręty)	brak danych	1169
2015	2196	4 464 131	135 (w tym 68 okrętów)	199 000	1038
2022	brak danych	5 081 016	70 (w tym 25 okrętów)	252 000	1086

Źródło: opracowanie własne na podstawie World Bank Group, b.d.; Flanders, 2021.

Analiza ćwiczeń międzynarodowych z udziałem rosyjskich sił morskich

Rosyjskie siły morskie w ostatnich trzech dekadach w obszarze działań na morzu dokonały znaczącego przeorientowania na współpracę międzynarodową. W XXI wieku rosyjskie okręty znacznie zwiększyły aktywność w realizacji funkcji dyplomatycznej, której celem było odbudowanie mocarstwowej pozycji Federacji Rosyjskiej. Działania te przyjmowały różne formy od prezentacji bandery, przez wizyty w portach zagranicznych po udział lub organizowanie ćwiczeń międzynarodowych. Tylko w latach 2000–2010 okręty rosyjskie wizytowały ponad sto portów zagranicznych w: Europie, Azji, Ameryce Południowej i Północnej oraz Afryce. Brały udział w międzynarodowych ćwiczeniach, m.in. na Bałtyku, Morzu Czarnym, Morzu Północnym, Morzu Śródziemnym, Północnym Atlantyku, Oceanie Indyjskim, Morzu Karaibskim, Japońskim, Czerwonym, Wschodniochińskim i Żółtym (Szubrycht, 2021 s. 293–296).

Rosyjskie okręty wzięły udział w dwustronnych ćwiczeniach morskich z następującymi państwami: Indiami (cykliczne ćwiczenia INDRA odbywające się do 2003), Egiptem (*Bridge of Friendship*, które odbywają się od 2015 w roku 2017 i miały miejsce na Bałtyku); Chinami (Joint Sea odbywające się od 2017 roku). Ponadto Rosjanie uczestniczyli w następujących wielonarodowych ćwiczeniach morskich: rosyjsko-chińsko-irańskich (Marine Security Belt i Security Bond-2023), rosyjsko-chińsko-południowoafrykańskie (MOSI-2 odbywające się od roku 2019), rosyjsko-ASEAN o kryptonimie ARNEX (odbyły się w roku 2021, udział wzięły okręty z: Malezji, Wietnamu, Indonezji, Singapuru, Myanmaru, Brunei i Tajlandii) czy rosyjsko-pakistańskie AMAN-21. W latach 2002–2012 rosyjskie okręty brały również udział w ćwiczeniu BALTOPS (organizowanych od lat 70. przez NATO).

W roku 2024 trzy rosyjskie okręty wzięły udział w ćwiczeniu MILAN-24 zorganizowanym przez indyjską marynarkę wojenną, a w którym udział wzięły okręty z 15 państw[7]. Rosyjskie okręty najczęściej uczestniczyły w ćwiczeniu z okrętami z Indii, Chin oraz Iranu.

W latach 2008–2010 trzy rosyjskie fregaty rakietowe wykonywały zadania w ramach zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i zwalczania piractwa na wodach Zatoki Adeńskiej. W trakcie wykonywania zadań odwiedziły kilka portów zagranicznych.

[7] W ćwiczeniu udział wzięły okręty i samoloty z następujących państw: Australia, Bangladesz, Francja, Indonezja, Iran, Japonia, Malezja, Mauritius, Myanmar, Rosja, Seszele, Sri Lanka, Tajlandia, USA i Wietnam (Drishti IAS, 2024).

Tabela 6

Potencjał ilościowo-jakościowy rosyjskiej marynarki wojennej

Klasy i typy okrętów/ rodzaje samolotów i śmigłowców/ wielkości salwy rakietowej	**2001**	**2010**	**2015**	**2022**
atomowe okręty podwodne z rakietami balistycznymi	17 (1)[1]	15 (5)	13 (3)	13 (4)
atomowe okręty podwodne	28 (4)	25 (2)	27 (3)	28 (5)
okręty podwodne	16 (2)	21 (1)	22 (5)	27 (4)
pomocnicze okręty podwodne	6	5	6 (1)	9
lotniskowiec	1	1	1	1
krążownik rakietowy o napędzie nuklearnym	2	1	1	2[2]
krążowniki rakietowe	5	4	3	2
niszczyciele rakietowe	14	17	14	11
fregaty rakietowe	16	7 (7)	14	19 (13)
fregaty	38	24	14 (13)	19 (13)
korwety rakietowe	49	47	66 (2)	79 (18)
niszczyciele min	11	13	3 (7)	7 (4)
trałowce	52	33	30	28
okręty desantowe duże	26	19 (1)	20 (1)	20 (2)
poduszkowce	16 (3)	10	4	2
jednostki badawcze	29	35	57	78
okręty pomocnicze	72	107	133	142
lodołamacze	8	4	5	5
okręty rozpoznawcze	18	14 (1)	14	14
duże holowniki oceaniczne	54	53	45	93
wielkość salwy rakiet balistycznych z głowicą jądrową wystrzeliwanych z okrętów podwodnych	612 [94][3]	512 [60]	449 [76]	300 [68]
wielkość salwy rakiet z głowicą jądrową wystrzeliwanych z okrętów nawodnych	100	132	120	64
wielkość salwy rakietowej wystrzeliwanych z dużych okrętów nawodnych	184	92	184	316
wielkość salwy rakietowej wystrzeliwanych z okrętów podwodnych	-	6	6	254

Klasy i typy okrętów/ rodzaje samolotów i śmigłowców/ wielkości salwy rakietowej	**2001**	**2010**	**2015**	**2022**
wielkość salwy rakietowej wystrzeliwanych z małych okrętów nawodnych	230	202	244	296
wielkość salwy torpedowej z okrętów podwodnych	342	304	334	319
wielkość salwy torpedowej z dużych okrętów nawodnych	292	203	265	262
wielkość salwy torpedowej z małych okrętów nawodnych	302	132	116	124
samoloty pokładowe	22	22	22	20
śmigłowce pokładowe	59	52	58	59
samoloty bazowania brzegowego (w nawiasie liczba samolotów myśliwskich)	106 (31)	210 (135)	164 (124)	209 (165)
śmigłowce bazowania brzegowego	85	91	92	86

[1] - w nawiasie podano liczbę okrętów w budowie

[2] - uwzględnia okręt przywrócony z rezerwy

[3] - w nawiasie podano liczbę rakiet, które mogą być wystrzeliwane z wyrzutni torped 533 mm

Źródło: opracowanie własne na podstawie Moore, 2001; Saunders, 2010, 2015; Wertheim, 2022

Należy również przedstawić potencjał ilościowo-jakościowy morskiej części rosyjskiej Straży Granicznej. W roku 2001 dysponowała łącznie 121 jednostkami różnych klas, w tym trzema fregatami. Okręty rosyjskiej Straży Granicznej mogły odpalić salwę ośmiu rakiet klasy woda-woda oraz salwę 144 torped. W skład tej formacji wchodziły ponadto pełnomorskie i rzeczne jednostki patrolowe, lodołamacze oceaniczne, jednostki naukowo-badawcze oraz transportowce. Dziesięć lat później, tj. w roku 2010 dysponowała siedmioma fregatami (które mogły odpalić salwę 56 torped) oraz 49 jednostkami mogącymi prowadził działalność patrolową i bojową w strefie przybrzeżnej (mogły one odpalić salwę 142 torped) oraz 17 jednostkami pomocniczymi mogącymi prowadzić działalność patrolową i zabezpieczającą na akwenach otwartych. W roku 2015 w jej skład wchodziły trzy fregaty, 65 jednostek patrolowych (w tym 46 pełnomorskich) oraz 15 jednostek pomocniczych mogących prowadzić działalność patrolową i zabezpieczającą na akwenach otwartych. Jednostki Straży Granicznej mogą odpalić salwę 152 torped. W roku 2022 rosyjska Straż Graniczna dysponowała jedną arktyczną jednostką patrolową w budowie, 62 dużymi jednostkami patrolowymi, 39 małymi jednostkami patrolowymi, pięcioma dużymi jednostkami pomocniczymi mogącymi prowadzić działalność patrolową i zabezpieczających na akwenach otwartych. Ponadto

dysponowała trzema śmigłowcami pokładowymi. Salwa torpedowa jednostek Straży Granicznej to 84 torpedy.

W ostatnich trzech dekadach Rosjanie zmienili postrzeganie Straży Granicznej. Wiązało się to ze zmianą jej podporządkowania (od marca 2003 roku podporządkowana została Federalnej Służbie Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej). Aktualnie rosyjska Straż Graniczna pozyskuje jednostki pływające przeznaczone dla tej służby. Zauważyć można, że nowo pozyskane jednostki posiadają jedynie uzbrojeniem niezbędnym do wymuszenia zatrzymania jednostki. Jest to mało i średniokalibrowe uzbrojenie artyleryjskie oraz karabiny maszynowe. W poprzednich dekadach dysponowała jednostkami, typami jednostek, które znajdowały się na wyposażeniu marynarki wojennej. Potwierdzeniem tej tezy jest systematyczny spadek wielkości salwy torpedowej jednostek rosyjskiej Straży Granicznej (z 196 w roku 2001 do 84 w roku 2022).

Przeprowadzone analizy stanowią przesłankę do udzielenia odpowiedzi na pytania postawione na wstępie niniejszej publikacji. Pytania te są następujące:

Czy Rosja w latach 2001–2022 zwiększyła potencjał bojowy oraz obecność marynarki wojennej na Wszechoceanie?

Przed udzieleniem odpowiedzi na tak postawione pytanie, warto przytoczyć słowa admirała Gorszkowa dotyczące marynarki wojennej i jej roli w polityce Rosji. Według niego

> […] Flota Rosji w wyniku wielu przyczyn rozwijała się bardzo nierównomiernie. Po okresach burzliwego wzrostu potęgi morskiej następowały długie okresy upadku i słabości. Każdorazowo osłabienie siły morskiej Rosji rodziło nowe trudności na drodze jej historycznego rozwoju oraz doprowadzało do ciężkich następstw, których – mimo znacznych wysiłków – zwykle nie udawało się naprawić […]. W okresie upadków flota stawała się siłą defensywną, tracąc walory ważnego instrumentu polityki państwa. (Gorszkow 1976, s. 122)

Twierdził również, że

> […] główną przyczyną utraty tych obszarów [po wojnie 1905 roku – przyp. autora] było niezrozumienie znaczenia dla Rosji potęgi morskiej […] Historia wojen prowadzonych przez Rosję dowodzi, że ilekroć władze carskie nie zwracały należytej uwagi na rozwój i utrzymanie sił morskich na poziomie wymogów sytuacji, Rosja albo ponosiła klęskę, albo jej polityka w czasie pokoju nie osiągała zamierzonych celów. (Gorszkow 1976, s. 122)

Analizując potencjał bojowy okrętów, nie należy koncentrować się jedynie na potencjale ilościowym lub potencjale jakościowym[8], muszą one być rozpatrywane łącznie

[8] Przy określaniu potencjału jakościowego konieczne jest uwzględnienie parametrów taktyczno-technicznych okrętu jako nosiciela uzbrojenia, wszystkich systemów uzbrojenia, dowodzenia, obserwacji technicznej, kierowania ogniem, czyli wszystkich elementów, które zwiększają możliwości wykrycia, śledzenia i zwalczania przeciwnika oraz zwiększają zdolności okrętu do samoobrony.

jako potencjał ilościowo-jakościowy. W przypadku uzbrojenia rosyjskiego deklarowane dane taktyczno-techniczne okrętów, uzbrojenia oraz systemów, w jakie są wyposażone okręty, są zwykle zawyżane. Potwierdza to wojna na Ukrainie. Z punktu pozycji mocarstwowej w wymiarze globalnym kluczową rolę odgrywają atomowe okręty podwodne wyposażone w rakiety balistyczne z głowicami jądrowym. Są one jednym z elementów triady nuklearnej państwa[9].

W analizowanym przedziale czasu (lata 2001–2022) liczba balistycznych rakiet z głowicami jądrowymi znajdująca się na atomowych okrętach podwodnych uległa zmniejszeniu prawie o połowę. Jednak potencjał ilościowo-jakościowy tych rakiet nie zmienia się, gdy uwzględnimy liczbę rakiet balistycznych wystrzeliwanych z okrętów nawodnych. Nowe typy rakiet balistycznych z głowicami jądrowymi wprowadzane na wyposażenie rosyjskich okrętów, mimo zmniejszenia potencjału ilościowego, dysponują większym potencjałem jakościowym, tym samym potencjał ilościowo-jakościowy w odniesieniu do morskiego komponentu rosyjskiej triady nuklearnej pozostaje na zbliżonym poziomie. Należy uznać zatem, że Rosja spełnia warunki, by w tym obszarze uznać ją za morską potęgę globalną.

Równie ważne dla uzyskania statusu mocarstwa morskiego jest wielkość salwy rakietowej pozwalającej razić cele nawodne i realizować „projekcję siły z morza na ląd" (czyli rakiety pozwalające razić cele na lądzie). W przypadku okrętów rosyjskich w analizowanym przedziale czasu wielkość salwy rakietowej wzrosła prawie dwukrotnie (z 434 do 866 z czego 502 to rakiety manewrujące pozwalające razić cele nawodne lub lądowe – część z tych rakiet może posiadać głowicę klasyczna lub jądrową). Należy uwypuklić fakt radykalnego wzrostu wielkości salwy rakietowej wystrzeliwanych z okrętów podwodnych. W roku 2022 jest ona porównywalna z wielkością salwy rakietowej wystrzeliwanej z dużych okrętów nawodnych i małych okrętów nawodnych, a w roku 2001 rosyjska marynarka wojenna nie posiadała takiej zdolności. Wielkość salwy torpedowej z okrętów podwodnych i dużych okrętów nawodnych w analizowanym okresie pozostała na zbliżonym poziomie. Jeśli chodzi o wielkość salwy torpedowej wystrzeliwanej z małych okrętów nawodnych, to uległa ona znaczącemu zmniejszeniu, jest to jednak tendencja ogólnoświatowa. W ostatnich trzech dekadach uzbrojenie torpedowe na okrętach nawodnych przeznaczone jest głównie do zwalczania okrętów podwodnych, a w znacznie mniejszym stopniu do zwalczania celów nawodnych.

W przypadku potencjału ilościowego lotnictwa morskiego (samolotów i śmigłowców pokładowych oraz śmigłowców bazowania brzegowego) pozostaje on na tym samym poziomie. W przypadku natomiast samolotów lotnictwa morskiego bazowania brzegowego potencjał ten zwiększył się prawie dwukrotnie. W analizowanym jednak

[9] Triada nuklearna obejmuje trzy komponenty: morski (okręty wyposażone w rakiety balistyczne z głowicami jądrowymi), lądowy (międzykontynentalne pociski balistyczne z głowicami jądrowymi) i powietrzny (bombowce strategiczne przystosowane do przenoszenia broni jądrowej).

przedziale czasu potencjał jakościowy rosyjskiego lotnictwa pokładowego i brzegowego uległ zmniejszeniu. Tym samym można stwierdzić, że w okresie ostatnich trzech dekad potencjał ilościowo-jakościowy lotnictwa morskiego uległ nieznacznemu zmniejszeniu.

Rosyjski potencjał ilościowo-jakościowy sił przeciwminowych (niszczycieli min i trałowców) jest nadal nieadekwatny w stosunku do możliwych zagrożeń. Rozpatrując potencjał desantowy Rosjan w analizowanym przedziale czasu, należy stwierdzić, że uległ on zmniejszeniu zarówno w wymiarze ilościowym, jak i jakościowym.

Oceniając możliwości prowadzenia działań w rejonach oddalonych, należy uwzględniać potencjał ilościowo-jakościowy atomowych okrętów podwodnych, okrętów podwodnych o napędzie klasycznym, lotniskowców, krążowników rakietowych, niszczycieli rakietowych oraz fregat rakietowych. Zdolność do prowadzenia działań w rejonach oddalonych jest kluczowa dla globalnych i regionalnych mocarstw morskich. W wymiarze potencjału ilościowego w analizowanym przedziale czasu, w tym segmencie rosyjskich sił okrętowych, zanotowano niewielki (3%) wzrost.

Podsumowując analizy poświęcone potencjałowi ilościowo-jakościowym rosyjskich sił morskich w kontekście morskiego mocarstwa globalnego, należy stwierdzić, że dysponuje ona deficytami, co potwierdza konflikt na Ukrainie, zatem może zostać uznana za morskie mocarstwo regionalne na drodze do uzyskania statusu morskiego mocarstwa globalnego.

W jakim stopniu w analizowanych latach zwiększeniu uległ potencjał floty handlowej i rybackiej oraz w jakim stopniu uległa ona unowocześnieniu?

Przedstawione w niniejszej publikacji dane dotyczące potencjału rosyjskiej floty handlowej i rybackiej oraz rosyjskiego przemysłu stoczniowego wskazują, że w analizowanym przedziale czasu ma miejsce systematyczny spadek liczby statków rybackich, jednocześnie zaobserwować można wzrost wielkości połowów (o ponad 26%). Powodem tego wzrostu było wprowadzenie nowoczesnych i bardziej wydajnych jednostek rybackich oraz zintensyfikowanie eksploatacji wszystkich rosyjskich jednostek rybackich. Zauważyć jednak należy, że taka polityka zmniejszania liczby jednostek przy znacznym zintensyfikowaniu połowów prowadzi do wyeksploatowania posiadanej floty. Średni wiek rosyjskich statków rybackich systematycznie się zwiększa i aktualnie wynosi 31 lat (1/3 jednostek rybackich jest w przedziale wiekowym 31–35 lat) (UNCTADstat, 2025; Port News 2023). Jeśli uwzględnimy kondycję rosyjskiego przemysłu stoczniowego (budowy i remontu jednostek pływających) oraz priorytety Rosji w budownictwie stoczniowym, to w perspektywie kilku lat można oczekiwać systematycznego spadku rosyjskiego potencjału połowowego i połowów.

W rosyjskiej flocie handlowej, w analizowanym przedziale czasu, liczba statków zmniejszyła się prawie o 28%, równocześnie tonaż rosyjskiej floty handlowej uległ

zwiększeniu o połowę. Kluczowym czynnikiem, który należy przeanalizować, jest procentowy udział rosyjskich statków we flocie światowej. W ostatnich trzech dekadach uległ on znaczącemu zmniejszeniu, tj. z 2,14% w roku 2001 do 1,12% w roku 2022. Aktualnie jest on znacznie mniejszy w porównaniu z innymi mocarstwami morskimi (Chiny – 11,6%, USA – 2,6% oraz Wielka Brytania – 2,6%) (Statista, 2025). Średni wiek rosyjskich statków handlowych systematycznie się zwiększa i wynosi 26 lat (UNCTADstat, 2025; Port News 2023). Uwzględniając stan rosyjskiego przemysłu budowy i remontu statków oraz sankcje nałożone na Rosję, można stwierdzić, że mało prawdopodobne jest zrealizowanie w najbliższych kilku latach modernizacji rosyjskiej floty handlowej i rybackiej[10] oraz zwiększenia potencjału zarówno floty handlowej, jak i floty rybackiej.

W jakim stopniu w latach 2001-2022 zwiększeniu uległ potencjał rosyjskich jednostek naukowo-badawczych?

W ostatnich trzech dekadach potencjał ilościowo-jakościowy rosyjskich jednostek naukowo-badawczych odnotował trzykrotny wzrost. Podobną tendencję zaobserwować można również w potencjale dużych holowników oceanicznych. Za ważny aspekt analiz odnoszący się do jednostek naukowo-badawczych należy uznać jednak priorytety odnoszące się do budowy oraz aktywności tych jednostek, a mianowicie prace badawcze z ich wykorzystaniem nakierowane są na poszukiwanie nowych złóż naturalnych na Oceanie Światowym (w szczególności na wodach arktycznych) oraz prowadzenie prac hydrograficznych skoncentrowanych na rozpoznaniu podmorskiej infrastruktury krytycznej i podmorskiej infrastruktury militarnej innych państw, w szczególności państw NATO i UE. Badania te prowadzone są na wodach międzynarodowych, tym samym z prawnego punktu widzenia nie są one zabronione. W ostatnich kilku latach w przypadku rosyjskich jednostek badawczych są uzasadnione podejrzenia, że stoją one za bezprawnymi działaniami hybrydowymi wymierzonymi w podmorską infrastrukturę krytyczną oraz wojskową innych państw.

Przeprowadzone analizy prowadzą do stwierdzenia, że potencjał rosyjskich jednostek naukowo-badawczych w analizowanych latach uległ istotnemu powiększeniu, zarówno w wymiarze ilościowym i jakościowym.

[10] W roku 2022 dostawy okrętów i statków ze stoczni rosyjskich zmniejszyły się o 22% (Krysina, 2023).

Jak zmieniła się wielkość wydobycia węglowodorów na szelfie kontynentalnym Rosji w latach 2001–2022?

Analiza danych odnosząca się do pozyskiwania nieożywionych zasobów naturalnych z akwenów morskich wskazuje, że w latach 2001–2022, mimo prowadzenia intensywnych prac poszukiwawczych oraz rozbudowy podmorskiej infrastruktury wydobywczej, wielkość wydobycia gazu ziemnego i ropy naftowej zmniejszyła się o 37 %. Za jeden z głównych powodów należy uznać sankcje nałożone na Rosję oraz spadek opłacalności wydobycia tych surowców w rosyjskim szelfie kontynentalnym[11].

Podsumowanie

Poniżej w tabeli przedstawiono wyniki analizy realizacji kluczowych zapisów odnoszących się do obszarów morskich zawartych w rosyjskich dokumentach strategicznych opracowanych w latach 2000–2022. Kryteria, na podstawie których uznajemy, że dane państwo jest potęgą morską, są złożone. Obejmują nie tylko potencjał ilościowo-jakościowy sił morskich, ale również m.in. potencjał floty handlowej, przewozów morskich, floty rybackiej i połowów, górnictwa podwodnego, przemysłu stoczniowego oraz działalność naukowo-badawczej.

Tabela 7
Realizacji zapisów zawartych w analizowanych rosyjskich dokumentach strategicznych z lat 2000-2022

Cele i zadania zawarte dokumentach strategicznych	Czy osiągnięto
Zwiększenie potencjału ilościowo-jakościowego marynarki wojennej	TAK/NIE
Zwiększenie obecności marynarki wojennej na Oceanie Światowym	NIE
Zwiększenie udziału okrętów w ćwiczeniach międzynarodowych	TAK
Ochrona i obrona granic morskich oraz hydrobudowli i instalacji podwodnych	TAK
Zwiększenie udziału floty w przewozach międzynarodowych	NIE
Unowocześnienie floty handlowej	NIE
Zwiększenie połowów morskich	TAK
Unowocześnienie floty rybackiej	NIE
Rozwój krajowego przemysłu stoczniowego	NIE
Rozwój potencjału jednostek naukowo-badawczych	TAK

[11] Koszty pozyskiwania ropy naftowej i gazu ziemnego w rosyjskim szelfie kontynentalnym wynoszą 44 USD, podczas gdy w USA to 49 USD (Woźniak, 2022).

Cele i zadania zawarte dokumentach strategicznych	Czy osiągnięto
Zwiększenie pozyskiwania surowców naturalnych na akwenach morskich	NIE
Zwiększenie aktywności w strefie arktycznej	TAK
Utrzymanie pozycji lidera światowego w budowie lodołamaczy	NIE
Utrzymanie pozycji lidera światowego w eksploatacji lodołamaczy	TAK
Rozwój Północnej Drogi Morskiej	NIE

Źródło: opracowanie własne.

Przedstawione powyżej oceny odnoszą się do stanu w roku, w którym po raz pierwszy dany zapis pojawił się w rosyjskim dokumencie strategicznym w stosunku do stanu w roku 2022. W niniejszej publikacji wspominano już, że część z przedstawionych zapisów ma charakter propagandowy, a inne stanowią element „maskirowki". Należy podkreślić, że część analizowanych zapisów jest niemożliwa do zrealizowania i wydaje się, że autorzy mają tego pełną świadomość, a znalazły się w dokumentach strategicznych ze względów politycznych lub propagandowych. Inne natomiast zapisy są nierealne, jednak ich autorzy są przekonani, że są możliwe do zrealizowania.

Przeprowadzone analizy pokazują, że aktualnie aspiracje mocarstwowe w obszarze morskim Rosji są na wyrost, jednak Rosji trudno pogodzić się z utratą takiego statusu. Dążenie Rosji do osiągnięcia, a następnie umocnienia pozycji globalnego mocarstwa morskiego trwa od ponad 300 lat. To dążenie obejmują nie tylko działania w sferze realnej, ale również mentalnej.

Odzyskanie statusu morskiego mocarstwa globalnego jest warunkiem koniecznym dla ponownego uzyskania przez Rosję statusu mocarstwa globalnego. Należy zauważyć, że jeśli realia tego nie potwierdzają, tym mocniej taki status Rosji jest przedstawiany w obszarze propagandy i działań życzeniowych polityków rosyjskich. Nie wolno jednak lekceważyć Rosji jako światowego gracza geopolitycznego o aspiracjach mocarstwowych, jednocześnie nie należy również ulegać propagandzie rosyjskiej i działaniom w obszarze „maskirowki".

BIBLIOGRAFIA

ChartingTheGlobe. (b.d.). *Number of merchant ships by country of beneficial ownership for countries around the world*. ChartingTheGlobe. Pobrane 12.03.2025 z: https://chartingtheglobe.com/transport/merchant-fleet-owner?indicator=general-cargo-ships-avrage-vessel-age&regions=46,104,113,184,236

Davis, A. (2015). *The 2015 Maritime Doctrine of the Russian Federation*. Russia Maritime Studies Institute. https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1002&context=rmsi_research

Do Rzeczy. (2023, 24 kwietnia). *W Rosji tonie przemysł stoczniowy. Produkcja statków załamała się z powodu sankcji*. Do rzeczy. Pobrano 11.05.2024 z: https://dorzeczy.pl/ekonomia/432052/sankcje-rosyjskie-stocznie-ograniczaja-produkcje-statkow

Drishti IAS. (2024, 1 marca). *Exercise MILAN 2024*. Drishti IAS. Pobrano 25.07.2024 z: https://www.drishtiias.com/daily-updates/daily-news-analysis/exercise-milan-2024

Ecoshp.ru. (2025, 11 marca). *Gruzooborot Severnogo morskogo puti*. https://ecoshp.ru/blog/gruzooborot-severnogo-morskogo-puti/

Federal State Statistics Service. (2022). *Russian statistical yearbook 2022*. ROSSTAT.

Flanders. (2021). *Overview of the Russian fisheries industry*. Flanders. https://export.flandersinvestmentandtrade.com/sites/fit_domains/files/media/report/2021--Russia-Overview%2520Russian%2520Fisheries%2520Industry_2.pdf

Gorszkow, S. (1979). *Potęga morska współczesnego państwa*. MON.

Kremlin.ru. (b.d.). Oficjalna strona Prezydenta Federacji Rosyjskiej. http://www.kremlin.ru

Krysina, A. (2023, 27 października). *Development of the shipbuilding industry in Russia in 2023: demand exceeds supply*. The Global Tribune. Pobrane 25.07.2024 z: https://globaltribune.net/development-of-the-shipbuilding-industry-in-russia-in-2023-demand-exceeds-supply

Lenta.ru. (2025, 11 marca). *Severnomu morskomu puti sprognozirovali rekordnyy rost gruzooborota*. https://lenta.ru/news/2025/03/11/severnomu-morskomu-puti-sprognozirovali-rekordnyy-rost-gruzooborota/

Makowski, A. (2000). *Siły morskie współczesnego państwa*. Impuls Plus Consulting.

Mickiewicz, P. (2022). Świadectwo początku upadku imperium? Doktryna morska z 31.07.2022 r. jako strategia operacyjna Federacji Rosyjskiej po ukraińskim upokorzeniu, *Colloquium*, *3*(47), 73–94.

Moore, J. (red.). (2001). *Jane's fighting ships 2001–2002* (104th ed.). Jane's Information Group.

Port News. (2023, 3 marca). *One third of Russia's fishing ships built abroad are 31 to 35 years old — VARPE*. Port News. Pobrane 25.07.2024 z: https://en.portnews.ru/news/343764/

Prezident Rossijskoj Federacii. (2000, 21 kwietnia). *Voennaja doktrina Rossijskoj Federacii* [*Doktryna militarna Federacji Rosyjskiej*]. http://scrf.gov.ru/documenrs/decrec/2000_706_1.shtml

Prezident Rossijskoj Federacii. (2001). *Morskaja doktrina Rossijskoj Federacii* [*Doktryna morska Federacji Rosyjskiej*]. http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrIZUVTJan77L.pdf

Prezident Rossijskoj Federacii. (2009, 12 maja). *Strategija nacionalnoj bezopasnosti Rossijskoj Federacii do 2020 goda* [*Strategia bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej*]. http://kremlin.ru/supplement/424

Prezident Rossijskoj Federacii. (2010, 5 lutego). *Voennaja doktrina Rossijskoj Federacii* [*Doktryna militarna Federacji Rosyjskiej*]. http://news.kremlin.ru/ref_notes/461

Prezident Rossijskoj Federacii. (2014). *Voennaja doktrina Rossijskoj Federacii* [*Doktryna militarna Federacji Rosyjskiej*]. https://www.russiamatters.org/russian-strategic--documents?f%5B0%5D=resource_rsd_topic%3A4

Prezident Rossijskoj Federacii. (2015, 31 grudnia). *Strategija nacionalnoj bezopasnosti Rossijskoj Federacii* [*Strategia bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej*]. https://www.consultant.ru/docment/cons_doc_LAW_191669/

Prezident Rossijskoj Federacii. (2021). S*trategija nacionalnoj bezopasnosti Rossijskoj Federacii* [*Strategia bezpieczeństwa narodowego Federacji Rosyjskiej*]. https://paulofilho.net.br/wp-content/uploads/2021/10/National_Security_Strategy_of_the_Russia.pdf

Prezident Rossijskoj Federacii. (2022, 31 lipca). Morskaja doktrina Rossijskoj Federacii [Doktryna morska Federacji Rosyjskiej]. http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf

Russia Matters. (b.d.). *Russian strategic documents.* Russia Matters. https://www.russiamatters.org/russian-strategic-documents

Saunders, S. (red.). (2010). *Jane's fighting ships 2010–2011* (113th ed.). IHS Jane's.

Saunders, S. (red.). (2015). *Jane's fighting ships 2015–2016* (118th ed.). IHS Jane's.

Services.Krzywiec, B. (1929). *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki Wojennej. Studium porównawcze na tle rozbudowy marynarek wojennych innych państw oraz potrzeb obronnych kraju*. Nakładem własnym.

Statista. (2025). *Share of merchant ships worldwide by owning country*. Statista. Pobrane 25.07.2024 z: https://www.statista.com/statistics/1284460/share-of-merchant-ships-world-wide-owning-country/

Sykulski, L. (2013, 27 maja). *Jak zdobyć przewagę nad mocarstwami morskimi? Dylemat początków rosyjskiej geopolityki*. Geopolityka. https://geopolityka.net/jak-zdobyc-przewage--nad-mocarstwami-morskimi-dylemat-poczatkow-rosyjskiej-geopolityki/

Szubrycht, T. (2023). Nowe podejście do bezpieczeństwa morskiego państwa wynikające z zapisów nowej rosyjskiej doktryny morskiej, *Colloquium*, *4*(52), 5–23.

Szubrycht, T., Mickiewicz, P., Rokiciński, K. (2021). *Morze Bałtyckie w polityce bezpieczeństwa Rosji*. FNCE.

Trusewicz, I. (2023, 6 września). *Rosji brakuje lodołamaczy, eksport LNG może stanąć*. Rzeczpospolita. https://energia.rp.pl/gaz/art39064421-rosji-brakuje-lodolamaczy-eksport--lng-moze-stanac

UNCTADstat. (2025, 15 kwietnia). *Maritime profile: Russian Federation*. UNCTAD. https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/643/index.html

United Nations Conference on Trade and Development. (2001). *Review of maritime transport 2001*. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2001_en.pdf

United Nations Conference on Trade and Development. (2010). *Review of maritime transport 2010*. UNCTAD.

United Nations Conference on Trade and Development. (2015). *Review of maritime transport 2015*. UNCTAD.

United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Review of maritime transport 2022*. UNCTAD.

Wertheim, E. (red.). (2022). *Jane's fighting ships 2022–2023* (125th ed.). Janes Information

Wiśniewska, I. (2021, 14 lipca). *Północna Droga Morska w polityce Rosji*. Ośrodek Studiów Wschodnich. Pobrane z: https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2021-07-14/polnocna-droga-morska-w-polityce-rosji

World Bank Group. (b.d.). *Capture fisheries production (metric tons) – Russian Federation*. https://data.worldbank.org/indicator/ER.FSH.CAPT.MT?locations=RU

Woźniak, A. (2022, 4 kwietnia). Ś*wiat musi szukać niezależnych od Rosji rezerw węglowodorów*. Rzeczpospolita. Pobrane 25.07.2024 z: https://www.rp.pl/biznes/art36007431-swiat-musi-szukac-niezaleznych-od-rosji-rezerw-weglowodorow