

## ARMIE ŚWIATA: KRÓLEWSKA KANADYJSKA MARYNARKA WOJENNA

---

Kanadyjskie siły morskie są w podobnej sytuacji jak polska Marynarka Wojenna. W Kanadzie również, chcąc naprawić efekty nieprzemyślanych reform oraz ich późniejszego braku, wskazuje się na potrzebę sfinansowania programów takich jak: Miecznik, Czapla i Orka. W odróżnieniu od Polski, programy te są jednak realizowane z większym rozmachem. Dodatkowo Kanada nie startuje praktycznie od zera.

Stan Królewskiej, Kanadyjskiej Marynarki Wojennej na pewno nie pozwala na zakwalifikowanie Kanady do grona potęg morskich. Kraj ten, pomimo posiadania bardzo rozległej linii brzegowej i drugiego po Rosji, pod względem wielkości, dostępu do Oceanu Arktycznego, nie rozbudowywał bowiem swoich sił morskich, stawiając nie na samowystarczalność, ale na minimalizm, licząc przede wszystkim na wsparcie sojuszników. Poszczególne rządy Kanady skąpiły więc środków finansowych, które wystarczały bardziej na trwanie w minimum niż rozbudowywanie zdolności. Co gorsza, politycy beztrzęsco eksperymentowali z siłami morskimi. Efektem tych pseudoreform było ostatecznie zlikwidowanie w 1968 roku Królewskiej Kanadyjskiej Marynarki Wojennej jako oddzielnego rodzaju sił zbrojnych oraz włączenie jej do tzw. kanadyjskich sił zbrojnych (Canadian Forces) z wyróżnieniem w nich jedynie tzw. Dowództwa Morskiego (Maritime Command).

Był to pierwszy przypadek, gdy państwo z nowoczesną armią zdecydowało się na połączenie wcześniej działających oddzielnie rodzajów sił zbrojnych w jedną służbę. Ta kontrowersyjna decyzja polegała nawet na wyeliminowaniu tradycyjnego munduru morskiego i w ten sposób cały personel marynarki wojennej musiał do 1985 roku nosić nowy, zielony mundur kanadyjskich Sił Zbrojnych (podobnie zresztą jak piloci Sił Powietrznych). Efektem takiej nieprzemyślanej „unifikacji” był postępujący proces tracenia zdolności przez siły morskie, w których starzejące się jednostki pływające nie otrzymywały na czas zamienników, a liczba gotowych do działań okrętów zmniejszała się z roku na rok.

Pierwszą próbą naprawy sytuacji było powrócenie w 2011 roku do nazwy „Królewska Kanadyjska Marynarka Wojenna” RCN (Royal Canadian Navy). Nie odtworzono jednak oddzielnego rodzaju sił zbrojnych ustalając jedynie w 2012 roku, że RCN jest odpowiedzialna za utrzymanie i generowanie sił dla Kanadyjskiego Dowództwa Połączonych Operacji CJOC (Canadian Joint Operations Command). Niestety ta stosunkowo szybka i łatwa do przeprowadzenia zmiana organizacyjna nie mogła być zastosowana w odniesieniu do sił okrętowych. Tutaj proces naprawy stanu RCN będzie trwał bowiem lata i kosztował dziesiątki miliardów dolarów. Sytuację trzeba ratować praktycznie w każdej dziedzinie. Lotnictwo morskie w ogóle przestało zaliczać się do marynarki wojennej i funkcjonuje w Kanadzie jako część kanadyjskich sił powietrznych. Automatycznie oznacza to przesuwanie priorytetów i jak na razie nie mówi się np. o zakupie nowych, morskich samolotów patrolowych czy śmigłowców SAR.

Podobnie źle jest w przypadku okrętów podwodnych. Kraj, który ma linię brzegową o długości 202 080

km wykorzystuje bowiem jedynie cztery okręty podwodne typu Victoria, które wyprodukowano dla Royal Navy jako typ Upholder w latach 1992-1994 i sprzedano Kanadzie w 1998 roku za 750 milionów dolarów. Stan tych jednostek pogarszał się z roku na rok, a dwukrotnie doszło na nich do poważnych wypadków, w których zginął jeden marynarz. W końcu całą sprawą zainteresowali się parlamentarzyści. Wykryli oni, że w ciągu 2019 roku cała, kanadyjska flota podwodna była niesprawna. Dodatkowo ciągłe naprawy okrętów podwodnych w latach 2018- 2019 kosztowały rocznie po 325 milionów dolarów.

**Defence 24**

POLITYKA OBRONNA | TECHNOLOGIE | PRZEMYSŁ | LEGISLACJA | GEOPOLITYKA | SIŁY ZBRÓJNE

## KANADYJSKA MARYNARKA WOJENNA

### PODSTAWOWE OKRĘTY BOJOWE

- 4 OKRĘTY PODWODNE TYPU VICTORIA (DAWNY UPHOLDER)
- 12 FREGAT TYPU HALIFAX
- 12 OKRĘTÓW PATROLOWYCH TYPU KINGSTON
- 1 OKRĘT PATROLOWY AOPS (PLANOWANYCH 6)

**PLAN ZAKUPU 15 FREGAT GLOBAL COMBAT SHIP**

Fot. DND Canada

Grafika: Defence24.pl, zdjęcie: DND Canada.

Naprawy te będą jednak nadal kontynuowane, ponieważ Kanada zamierza utrzymać jednostki typu Victoria do 2040 roku, nie realizując żadnych zakupów w tej dziedzinie, a więc rezygnując z tego, co w Polsce chciano osiągnąć w ramach programu Orka. Ignoruje się przy tym opinie specjalistów, że okręty podwodne typu Victoria nie spełniają już teraz wymogów współczesnego pola walki. Najważniejszą ich wadą jest jednak to, że nie są one bezpieczne w prowadzeniu misji w rejonach arktycznych. Tymczasem od dawna wiadomo, że najlepszym sposobem monitorowania regionu polarnego są okręty podwodne zdolne do zanurzania się w lodzie.



Fot. Marynarka wojenna Kanady.

W przypadku okrętów nawodnych sytuacja kanadyjskiej marynarki wojennej również nie jest najlepsza, ponieważ ich większość stanowią jednostki mające ponad 25 lat. Dodatkowo są one zbyt małe, by rzeczywiście chronić kanadyjskie interesy morskie.

Z bojowych okrętów nawodnych Kanadzie pozostało już bowiem tylko:

- dwanaście fregat typu Halifax o wyporności 4770 ton, które wprowadzono do służby w latach 1992-1996;
- dwanaście okrętów patrolowych typu Kingston o wyporności 1070 ton, wprowadzonych do służby w latach 1996-1999.

Naprawić sytuację mają dwa, duże programy okrętowe. Pierwszy z nich AOPS (Arctic and Offshore Patrol Ship) - odpowiednik polskiej Czapli już trwa i w jego trakcie planowana jest budowa za około 3,5 miliarda dolarów kanadyjskich sześciu dużych patrolowców arktycznych o wyporności ponad 6400 ton. Pierwszy z nich - „Harry de Wolf” już został wprowadzony do służby 26 czerwca 2021 roku w stoczni Irving Shipbuilding w Halifaxie.

**Czytaj też:** [„Kanadyjska strategia budowania okrętów” daje pierwsze profity](#)

Kończąc budowę dużych patrolowców arktycznych, Kanadyjczycy chcą płynnie przejść do kolejnego programu okrętowego CSC Si es Si (Canadian Surface Combatant), który jest odpowiednikiem polskiego Miecznika. W jego trakcie zakłada się budowę za ponad 60 miliardów dolarów kanadyjskich piętnastu przeprojektowanych, brytyjskich fregat Type 26 o wyporności około 7700 ton. Mają być to okręty do wszystkiego, zdolne by: „wspierać kanadyjskie i sojusznicze siły zbrojne na lądzie, prowadzić walkę z piractwem, terroryzmem i przemytem, prowadzić operacje nadzoru i embarga, egzekwować prawo i zapewniać suwerenność państwom sojuszniczym na akwenach morskich, jak również dostarczać pomoc humanitarną i uczestniczyć w operacjach poszukiwawczo-ratowniczych”.

**Czytaj też:** [Kanadyjska marynarka wojenna kolejnym użytkownikiem okrętów AEGIS](#)

Specjalnie dla tych okrętów Kanada rozpoczęła starania o pozyskanie ze Stanów Zjednoczonych okrętowego systemu walki typu AEGIS. Jednak kanadyjska marynarka wojenna opracowując swój program budowy piętnastu fregat typu CSC popełniła często powielany na świecie błąd, a więc zaniżyła jego koszty i to o ponad 20%. Przy budżecie wstępnie ustalonym na 60 miliardów dolarów kanadyjskich (ok. 47,5 mld USD) stworzono w ten sposób siedemnastomiliardową lukę, której nie można było załatać prostymi przesunięciami w ramach istniejącego planu modernizacji sił zbrojnych Kanady. Ten zamierzony (lub nie) błąd kanadyjskiej marynarki wojennej spowodował opóźnienie w programie i zwiększył jeszcze bardziej jego koszty.

By ratować sytuację zaproponowano dwa rozwiązania:

- Zresetowanie całego planu na korzyść nowego projektu dla wszystkich piętnastu okrętów, z uwzględnieniem kosztów anulowania i wynikającego z tego czteroletniego opóźnienia;
- Zbudowanie tylko trzech fregat na bazie brytyjskiego projektu Typu 26 (zgodnie z wcześniejszym wyborem rozwiązania zaproponowanego przez konsorcjum: Lockheed Martin Canada i BAE Systems), a w międzyczasie wybranie kolejnego typu okrętu dla programu CSC.

**Czytaj też:** [Kanada: Fregaty przyszłości CSC za drogie. Szukanie rozwiązania i darmowa lekcja dla „Miecznika”](#)

Bez względu na to, jaki sposób działania zostanie przyjęty, Kanadyjczycy w dalszym ciągu zamierzają jednak wprowadzić stosunkowo duże okręty, które są w stanie skutecznie zwalczać cele powietrzne, nawodne i podwodne: operując zarówno samodzielnie, jak i w dużych zespołach okrętowych. Ostatnim problemem, z którym jak na razie nie poradziły sobie kanadyjskie siły morskie to organizacja. W strukturach marynarki wojennej Kanady funkcjonują bowiem nadal jedynie dwie, praktycznie zupełnie odseparowane floty: Pacyfiku MARPAC (Maritime Forces Pacific) i Atlantyku MARLANT (Maritime Forces Atlantic), natomiast całkowicie ignoruje się Ocean Arktyczny.

Doprowadzono więc do sytuacji, że po obu stronach kontynentu północnoamerykańskiego funkcjonują niejako oddzielnie dwie kanadyjskie marynarki wojenne, z których wschodnia ma główną bazę w Halifaxie i pomocniczą w St. John's w Nowej Funlandii natomiast zachodnia stacjonuje w Esquimalt w Kolumbii Brytyjskiej. Położenie geograficzne Kanady powoduje bowiem, że by dokonać wymiany jednostek pływających pomiędzy flotami, kanadyjskie okręty muszą: albo korzystać z Kanału Panamskiego przepływając ponad 12000 km, albo przebijać się przez Ocean Arktyczny również przepływając ponad 12000 km, nie mając jednak jeszcze do niedawna możliwości uzupełnienia zapasu przez większość trasy.

Obie Floty są przygotowane tak naprawdę jedynie do ochrony wyłącznej strefy ekonomicznej Kanady od strony Atlantyku i Pacyfiku oraz działania na obu oceanach, pomimo że w zadaniach mają również obronę kanadyjskich interesów na wschodnim i zachodnim Oceanie Arktycznym. Do czasu wprowadzenia pierwszego patrolowca typu Harry de Wolf marynarka wojenna Kanady nie miała jednak jednostek pływających, by to zadanie wykonać, podobnie zresztą jak odpowiednio do tego przygotowanych baz.

Kanadyjskie rządy całkowicie ignorowały przy tym działania Rosji, która w tym czasie rozbudowywała swoje siły arktyczne: zarówno na lądzie (choćby przez reanimację baz w Arktyce), jak i na morzu. Marynarka wojenna Kanady się tym jednak nie przejmowała postrzegając Arktykę jako terytorium

straży przybrzeżnej.

Nie miała zresztą odpowiedniego doświadczenia, ponieważ jedynym jej okrętem przygotowanym do działania w rejonach arktycznych był zbudowany dla wojska w latach pięćdziesiątych lodołamacz „Labrador”. Był on jednak wykorzystywany przez wojsko jedynie przez kilka lat i dla „świętego spokoju” – szybko przekazany służbom cywilnym. Dopiero w 2007 roku Kanadyjczycy postanowili chociaż częściowo zmienić tę sytuację. Nie chodzi jednak w tym przypadku jedynie o zamawianie większych, arktycznych okrętów bojowych, ale również o budowę baz w Arktyce.

Zaczęto od modernizacji małego portu w Nanisivik na Ziemi Baffina, wykorzystując część instalacji zbudowanej tam dla kopalni cynku i ołowiu. Port ten miał uzyskać gotowość operacyjną już w 2020 roku, ale ostatecznie nie stanie się to wcześniej niż w 2022 roku. Co ważne, w międzyczasie ograniczano plany usuwając z nich pas startowy dla samolotów odrzutowych, redukując infrastrukturę w porcie i zakładając, że obiekt będzie działał jedynie latem. Kanadyjscy politycy nadal więc zakładają, że najlepszą obroną ich interesów na północy są mrozy i pokrywa lodowa, a Arktyka to „pokój i miłość”. Przynajmniej w przypadku Federacji Rosyjskiej takie założenie może okazać się wielkim błędem. Tym bardziej, że Daleka Północ staje się coraz łatwiej dostępna ze względu na zmiany klimatu, a wspólne, chińsko-rosyjskie manewry morskie, przeprowadzone na Oceanie Arktycznym w 2020 roku, na pewno nie były przypadkiem.