



BALOGH TAMÁS*

A FEKETE-TENGERI HADSZÍNTÉR 2022-2024 KÖZÖTTI ESEMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE

I. RÉSZ

Összefoglalás: Az Oroszországi Föderáció Fegyveres Erői által 2022. február 24-én Ukrajna ellen indított támadó hadműveletekben az orosz Fekete-tengeri Flotta feladata lett volna az ukrán ellenállás megtörése délen, az Odessza, Micolajiv, Herszon irányában indított orosz támadás megkönnyítése érdekében. Mára egyértelművé vált, hogy ennek a feladatnak a Fekete-tengeri Flotta nem tudott megfelelni. A háború menete fontos tapasztalatokkal szolgál arra nézve, hogy miért és hogyan alakulhatott ki ez a helyzet, s bizonyos mértékig a tengeri hadviselés egésze szempontjából releváns következtetésekre is alapot ad. A háromrészes cikksorozat ezeket a tapasztalatokat és következtetéseket tekinti át, az első – bevezető – részben a Fekete-tengerre, az ottani orosz–ukrán erőviszonyok alakulására, illetve a tengerészeti stratégia és taktika legfontosabb kérdéseire kitérve.

Kulcsszavak: orosz–ukrán háború, fekete-tengeri hadműveletek, tengeri drónok, tengeri hadviselés, tengerészeti stratégia és taktika

Abstract: In the aggressive offensive operations launched by the Armed Forces of the Russian Federation against Ukraine on 24 February 2022, the Russian Black Sea Fleet was to break Ukrainian resistance in the south, in order to facilitate the Russian march on Odesa, Mykolajiv and Kherson. It is now clear that the Black Sea Fleet failed to achieve this objective. The course of the war provides important lessons as to why and how this situation could have arisen, and to a certain extent also provides a basis for conclusions that are relevant to naval warfare as a whole. This three-part article series reviews these experiences and conclusions, with the first – introductory – part focusing on the Black Sea, the evolution of the Russo-Ukrainian balance of forces there, and the most important issues of naval strategy and tactics.

Keywords: Russo-Ukrainian War, Black Sea Operations, Naval Drones, Naval Warfare, Naval Strategy and Tactics

* LLD, Európai Unió és örökségvédelmi szakjogász, hajózástörténeti szakíró, hajóroncskutató, a Magyar Búvár Szakszövetség Tudományos Bizottságának vezetője, a szövetség tudományos alelnöke. ORCID: 0009-0008-5961-2059



„MARE LIBERUM” VS. „MARE CLAUSUM”

A holland halászok sérelmei miatt (akiket az angol hadihajók a saját halászaik védelmében folyton elkergettek az angol partok közeléből), s hogy az idegen vizeken történő halászati jogot elméletileg is megalapozza, Hugo Grotius holland jogtudós 1609-ben kidolgozta a *Mare Liberum*, vagyis a „szabad tenger” elméletét, amely szerint minden hajónak joga van bármely vízfelület korlátlan használatára. Érvelésével az angol jogtudós, John Selden szállt szembe, 1631-re kidolgozva a *Mare Clausum*, vagyis a „zárt tenger” elméletét, amely szerint az ország partvonalával szomszédos vizek kizárólag az adott ország fennhatósága alá tartoznak. Kettejük vitája vezetett végül a felségvizek fogalmának bevezetéséhez, ahol a kizárólagosság, míg a nyílt tengeren (vagyis azokon a tengerrészekén, amelyek egyetlen állam felségvizének sem minősülnek¹) Grotius szabad hajózásra vonatkozó elgondolása érvényesül azzal, hogy a parti állam joghatósága alá tartozó felségvizekre természetesen más országok hajói is

behajózhatnak, de ott csak a parti állam által megengedett magatartásokra jogosultak.

A tengerhajózás szabadságának gondolata erősen – és máig érvényesen – meggyökerezett a XVI. századtól egyre inkább Európa, majd 1918/1945 után az Egyesült Államok által dominált, tengeri áruszállításra épülő világrendben. Ennek egyértelmű bizonyítéka, hogy végül az USA is ennek, a németek korlátlan tengeralttjáró-háborúja által fenyegetett jognak a védelmére hivatkozva lépett be az első világháborúba, s – mint a világ hitelezője – vált végül annak egyértelmű nyertesévé. A szabad hajózás joga minden államot megillet (a tengertől elzárt országokat is), ám a tengerhajózásban való részvétel képessége államról államra változik, különböző objektív (az állam által korlátozottan megváltoztatható, vagy egyenesen megváltoztathatatlan) és szubjektív (az állam akaratától függő) tényezők léte vagy hiánya függvényében.

A tengerhez képest viszonyított fekvés (a partok hossza, a világkereskedelmi utak elérhetősége, a tengerrel való elzárttság) objektív körülmény. Ám ezek esetleges hátrányai

szubjektív körülményekkel (pl. képzés, tervezés, beruházás stb. révén) mérsékelhetők. Az összefüggés világos: nyilvánvalóan nincs értelme arra panaszkodni, hogy egy országnak nincs tengerhajózásból származó bevétele, ha szubjektíve semmit sem tesz azért, hogy az objektíve fennálló hátrányokat a maga számára előnyösen átalakítsa (vagy helytelenül azonosítja a saját tennivalóit, és alkalmatlan eszközöket választ), ezért nem tud fenntartható gazdálkodást folytató résztvevője lenni a tengerhajózásnak.

A földrajzi viszonyok alakulása például az orosz, majd a szovjet és újra orosz polgári és hadi hajózás számára is olyan objektíve hátrányos feltételeket támasztott, amelyeket szubjektív döntéseivel sem a cári, sem a szovjet kormányzat nem tudott érdemben a maga számára előnyössé alakítani. Az orosz/szovjet tengeri erő hatékony felhasználását a nyílt óceánokhoz való közvetlen hozzáférés hiánya, az ország fő tengerparti területeit elválasztó hatalmas távolságok, a zord éghajlati viszonyok és a potenciális ellenfelek tengerentúli ellátóbázisok megszerzésében és fejlesztésében elért történelmi előnye döntően

1. ÁBRA.
Az orosz Fekete-tengeri Flotta hajói a szevasztopoli Juzsnaja-öbölben (Forrás: Shutterstock)

¹ Ha a nyílt tenger egyik országhoz sem tartozik, akkor ott egyik ország jogszabályai sem alkalmazhatók, ezért a nemzetközi jog szabályai érvényesek.

2. ÁBRA.

a) Az első ukrán állam tengerészeti erőinek hadi lobogója (1917-1921),
b) a német haditengerészeti lobogó (1903-1919) [19]



befolyásolta, mivel ezeket a tényezőket az oroszok/szovjetek sem a doktrínában, sem a haderőtervezésben, sem a hadihajóépítésben nem vették figyelembe.

A Szovjetunió a fennállása alatt ugyanakkor jogi fronton kitartó erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy a nemzetközi jogot a tengerekhez való biztonságos hozzáférésre és azok szabad használatára vonatkozó céljai fényében értelmezze, miközben korlátozta a külföldi haditengerészetek hozzáférését a saját regionális tengereihez, vagyis másoktól mindent megtagadott, amit magának viszont követelt. A Balti-tenger esetében például a *Mare Clausum* elvére hivatkoztak annak érdekében, hogy kizárják onnan a tengerrel nem határos nemzetek haditengerészeit, s a Fekete-tenger, valamint az Ohotszki- és a Japán-tenger tekintetében is ugyanilyen nyilatkozatokat tettek, miközben keményen igyekeztek hatástalanítani mások te-

rületi követeléseit azokra az átjárókra és szorosokra, amelyeken a szovjet flotta hajóinak kellett kijutnia a nyílt tengerre.

UKRÁN VS. OROSZ FEKETE-TENGERI JELENLÉT 2022-IG

Maga a Fekete-tenger nem nagy: felszínének kiterjedése 423 000 km². A szemben lévő partok közötti legnagyobb távolság is csak 1 187 km kelet-nyugati irányban, illetve 613 km észak-déli irányban, legnagyobb mélysége 2 km. Ezzel a Föld 3 óceánja és 48 tenger közül csak a 35. [1] Vízrajzi szempontból az Atlanti-óceán melléktengerének a melléktengere: a nyílt óceánhoz a Földközi-tengeren, ahhoz pedig a Boszporuszon, a Márvány-tengeren és a Dardanellakon keresztül kapcsolódik. Melléktengere a 340 km hosszú, 135 km széles, 37 500 km² területű és a legmélyebb pontján is csak 13 m mély Azovi-tenger, amellyel a Kercsi-szoroson keresztül áll összeköttetésben. Azt, hogy a Fekete-tenger milyen kicsi, jól érzékelteti az a tény, hogy a 2022. április 14-én elsüllyesztett MOSZKVA cirkáló kevesebb, mint egy nap (20 óra) alatt képes volt hosszában, s fele anynyi idő alatt keresztben átszelni. Hadműveleti szempontból tehát nincs elegendő tér manőverezni rajta, mivel a harcoló felek órákon belül veszélyesen közel kerülhetnek a másik fél bázisaihoz, ahonnan ellenfelük erősítést kaphat, eltávolodva egyúttal a saját bázisaitól, megnehezítve a saját támogatását. Partvédelmi, valamint a tengeri közlekedés/áruszállítás zavarthatóságának biztosítása és folyamatosságának fenntartása szempontjából viszont mindenképpen fontos az

állandó katonai jelenlét biztosítása a térségében.

A tengert 1877-ig kettő, 1878-tól négy, 1990-től pedig hat állam – Törökország, Bulgária, Románia, Ukrajna, Oroszország és Grúzia (Georgia) – határolja, melyek közül öt rendelkezik haditengerészettel. (A grúz haditengerészet 2009-ben veszítette el önálló haderőnemi jellegét, amikor a 2008-as, az oroszok ellen vívott háborút túlélő hajóit és személyi állományát beolvastották a határőrséghez tartozó parti őrségbe.) A haditengerészettel rendelkező öt állam közül három a NATO tagja, Ukrajna pedig 1994 óta különböző minőségben résztvevője a NATO programjainak (1994-től NATO Békepartner, 1997-től a NATO-Ukrajna Bizottság tagja, 2005-től a NATO Intenzív Dialógus program tagja, 2016-tól az Ukrajnai Átfogó Segítségnyújtási Csomag részese, 2019-től megnövelt lehetőségeket élvező partner, 2020-tól tagjelölt).

Az ukrán haditengerészet nem előzmények nélküli. A zaporozsjei Kozák Szics – bár nem volt közvetlen tengeri kikötője – a Fekete-tengerbe ömlő folyókon át kijáráttal rendelkezett a tengerre, s Petro Konasevics-Szahajdacsnij hetman vezetésével a könnyű vitorlás-evezős csajkái a XVII. században rendszeres rajtaütéseket hajtottak végre a tengerpart török erősségei ellen, a kisázsiai partokat is beleértve. Az addig csak kb. „határvidék” értelemben használt szláv kifejezés – „u krajina”² – hivatalos államnénvvé csak a cári Oroszország összeomlása után vált, az első világháborúban. Az 1917.

1. TÁBLÁZAT. Az első ukrán állam tengerészeti erőinek egységei típusonként, 1917. október – 1918. december között (A szerző szerkesztése)

Hajótípus	1917. 10. – 1918. 03.	1918. 04. 29.	1918. 06. 17.
csatahajó és sorhajó	9	7	8
cirkáló	7	0	7
romboló	18	12	6
torpedónaszád	18	18	0
tengeralattjáró	14	15	17
járőrhajó	16	0	5
aknaszedő hajó	22	0	20
szállító- és víziprepülőgép-anyahajó	11	0	0
segédhajó	25	25	25
ÖSSZESEN	140	70	88

² A *krajina* szláv kifejezés „föld”, „ország”, „területi közigazgatási egység” értelemben használatos kifejezés (mint az osztrák „Kreis” vagy a magyar „kerület”, „járás”), az „u” előjárósó pedig „-nál”/”-nél”, „közeliében” értelemben használatos.

februári polgári forradalom hatására előbb autonómmá, majd az autonóm kormány által el nem ismert októberi bolsevik puccs után, Ukrajna Népköztársaságként független országgá vált az addig Kis-Oroszországgént ismert 8 kormányzóság. A Szevasztopolban állomásozó volt cári orosz Fekete-tengeri Flotta egységei ekkor átmenetileg – 1917 októberétől 1918 márciusáig, mintegy öt hónapig – a kijevi kormány ellenőrzése alatt álltak, ezután az Ukrajnát megszálló Központi Hatalmak, illetve Szovjet-Oroszország osztoztak rajta. (A flotta német felügyelet alá került, a hadihajók egy részét viszont a bolsevik kormányt elfogadó orosz tisztek és legénység Novorosszijszkba menekítette.) Az ukrán kormány a németbarát Pavlo Petrovics Szkoropadszkij hetman irányítása alatt 1918 júliusa és novembere között fokozatosan egyre több hajót vett át a németek által az ország megszállásakor lefoglalt volt cári orosz hadihajók közül. A Nyikolájev-központú ukrán flotta ekkor a korábbi orosz hajóállomány mintegy felével rendelkezett. (A Novorosszijszkba menekült egységeket Lenin utasítására a saját legénységük elsüllyesztette,

2. TÁBLÁZAT. A második ukrán állam Fekete-tengeri Flottája állományának alakulása 1997-2022 között (A szerző szerkesztése [4] [5] [6] [7] alapján)

Hajótípus	1997	2014	2018	2022
repülőgép-/helikopterhordozó	0	0	0	0
rakétás cirkáló	0	0	0	0
rakétás romboló	0	0	0	0
rakétás fregatt	3	1	1	1
rakétás korvett	3	0	0	2
rakétás járőrhajó	0	6	1	1
aknaszedő hajó	4	5	1	2
szállító- és partraszállító- (deszant-) hajó	4	3	1	2
ellátó-/segéd-/őrhajó (folyami/tengeri)	3	0	12	>17
tengeralattjáró	1	1	0	0
ÖSSZESEN	18	16	16	>25

a német megszállás után pedig több egységet az ugyancsak a Központi Hatalmak megszállása alatt álló Romániának adtak, kárpótlásként.) 1918 decemberében az ukrán flotta megadta magát a Fekete-tengerre benyomuló antant erőeknek, amelyek átadták a hadihajókat a szovjethatalom ellen küzdő fehér tábornokoknak. A kérésre az első ukrán flotta ekkor megszűnt (a hajók nélküli ukrán haditengerészeti igazgatás azon-

ban 1921-ig fennmaradt). Jelképeit – különösen a német haditengerészet mintájára kialakított hadi lobogóját – ekkor hozták létre, s az 1992-ben újjáalakult új ukrán haditengerészetnek is a jelképeivé váltak.

Az ukrán flottával kapcsolatos kérdések a Szovjetunió felbomlása után kerültek ismét napirendre, amikor 1991. december 10-én Ukrajna is aláírta a Szovjetunió helyébe a Független Államok Közösségét (FÁK)



3. ÁBRA.
A MOSZKVA cirkáló
Szevasztopolban
2021 nyarán
(Forrás: Alamy)

4. ÁBRA. Ukrán kötelék Szeverasztopolban 2012. márciusában. A képen balról jobbra az U510 jelzésű SZLAVUTICS parancsnoki hajó (vezetési pont), az U311 és az U310 jelzésű CSERKASZI és CSERNYIHIV aknamentesítő hajók, valamint az U500 jelzésű DONBASZ tengeri kutató-mentő hajó. A SZLAVUTICS-ot, a CSERKASZI-t és a CSERNYIHIV-ot a Krím 2014-es annexiója során az oroszok elfogták. A DONBASZ-t 2014-ben szintén elfogták, de visszaadták Ukrajnának. A hajó a Mariupol elni ostrom során semmisült meg, 2022. április 6-án (Forrás: Shutterstock)

helyező 1991. december 8-ai belovezsai megállapodást³, a december 12-én kiadott 4. számú elnöki rendelettel pedig a független Ukrajna iránti hűségeskü letételére kötelezte a volt Ukrán Szovjet Szocialista Köztársaság területén állomásozó katonai alakulatok parancsnokait és személyi állományát 1992. január 20-ig. A szovjet Fekete-tengeri Flotta tiszti gyűlése azonban 1992. január 8-án a FÁK vezetőihez fordult, hogy a flottát közös stratégiai-védelmi egységnek ismerjék el, és ne járuljanak hozzá az ukrán fennhatóság alá helyezéséhez. 16-án a FÁK vezetői olyan szöveget határoztak meg a stratégiai alakulatoknál szolgálók számára, amelyben egyszerre kellett esküt tenni a területi állam és a FÁK (mint nemzetközösség) iránti hűsre. Úgy tűnt, hogy ez megoldja a problémát, s 18-án a volt szovjet Fekete-tengeri Flotta első egysége – a bűváriskola 3. százada – felelküdt Ukrajnára és a Független Államok Közösségére. Február 22-ig a haditengerészeti repülők 46 pilótája és további két alakulat (a krími hadikikötők védelméért felelős őrha-

jókat magába foglaló 17. dandár és a 880. Tengerészeti Gyalogászlóalj) tette le az esküt. Erre válaszul a Flotta moszkvai főparancsnoksága feloszlatta az érintett egységeket, és ezután kizárólag etnikai oroszokat toborzott a Flottába, az orosz parlament pedig napirendre tűzte a Krím félsziget hovatartozásának kérdését. Az április 5-i 209. ukrán elnöki rendelet az ukrán belügyekbe való beavatkozással vádolta Moszkvát, emlékeztetve az Ukrajna határait kijelölő és Oroszország által is elfogadott nemzetközi megállapodásokra, mire másnap az orosz parlament megtagadta a belovezsai megállapodás ratifikálását. 7-én a flottaparancsnokság adminisztratív részlegében 1991 szeptemberében megalakított Ukrán Tisztek Társasága hűségesküt tett Ukrajnára, Borisz Kozsin ellentengernagy pedig elfogadta az ukrán védelmi miniszter felkérését, hogy legyen a megalakítandó ukrán tengerészeti erők főparancsnoka. A 8-án kelt védelmi miniszteri rendelet meghatározta az ukrán flotta kialakításának irányelveit, az ukrán haditengerészeti erők

törzskarának 13-án történt megalakítása pedig, *de facto* megszűntette a Fekete-tengeri Flotta addig egységes irányítását. 1992. július 20-án az SZKR-112 (egy Kalinyingrádban, az 1950-es években épült szovjet őrhajó) legénysége ukrán hadihajónak nyilvánította az egységet. Felvonták az ukrán lobogót, és a krími támaszpontot elhagyva Odesszába indultak. A moszkvai parancsnokság lázadásnak minősítette az esetet, és megpróbálta feltartóztatni, majd elsüllyeszteni a hajót – eredménytelenül. 1992. augusztus 1-én Leonid Kravcsuk ukrán elnök formálisan is megalapította a szervezetileg *de facto* már létrejött ukrán haditengerészetet. Öt évig tartó tárgyalássorozat eredményeként 1997-re született megállapodás [2] [3] az egykori szovjet Fekete-tengeri Flotta Ukrajna és Oroszország közötti felosztásáról, s a szevasztopol bázis orosz bérletéről (a megállapodás alapján a volt szovjet Fekete-tengeri Flotta 68 hajójából az 50 harc képes, kevésbé elavult egység került orosz, a 18 avult és/vagy inaktív egység ukrán tulajdonba).



³ Ez a megállapodás lépett a Mihail Gorbacsov által kezdeményezett – a Szovjetuniót demokratikus elven szervezett államszövetséggé alakító – alkotmánytervezet helyébe, amikor Borisz Jelcin pártfőtitkár (a Gorbacsov krími nyaralását kihasználó puccsot követően) demokratikus átalakulást sürgető politikai programjából a FÁK megalakításával fogta ki a szelet.

2001-ben a NATO-tag Törökország kezdeményezésére létrejött a Fekete-tengeri Haditengerészeti Csoport – BLACKSEAFOR [8] – a Fekete-tenger térségében a béke és biztonság garantálására, valamennyi parti állam haditengerészetének együttműködésével (az alkalmi közös műveleti erőbe szerveződő nemzeti egységek a hajózási útvonalak biztosítását, kutatás-mentést, aknamentesítést, humanitárius segítségnyújtást végeztek, ezzel kívánva megerősíteni a jószomszédi együttműködést és azon keresztül a térség stabilitását). Az egyezményből a Krím 2014-es annektálása után Ukrajna kezdeményezte Oroszország kizárását, de ez nem történt meg, a 2022-es teljes körű orosz invázió megindulását követően így Ukrajna lépett ki a szervezetből 2023-ban.

A 2014–2022 közötti időszak rendkívül fontos az Ukrán Haditengerészet szempontjából, ugyanis már az ország szuverenitása ellen intézett első orosz támadás is egyértelművé tette Kijev számára, hogy fel kell készülnie a biztonsági helyzet további romlására, az ország nyugati szö-

3. TÁBLÁZAT. A szovjet, majd az orosz Fekete-tengeri Flotta állományának alakulása 1992–2022 között (A szerző szerkesztése [5] [6] [12] [13] alapján)

Hajótípus	1992	2014	2018	2022
repülőgép-/helikopterhordozó	3	0	0	0
rakétás cirkáló	6	2	1	1
rakétás romboló	n. a.	1	1	0
rakétás fregatt	n. a.	8	5	5
rakétás korvett	n. a.	5	11	20
rakétás járőrhajó	n. a.	5	5	0
aknarakó hajó	n. a.	9	8	9
szállító- és partraszállító- (deszant-) hajó	n. a.	7	7	19
ellátó- és segédhajó	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
tengeralattjáró	29	1	7	6
ÖSSZESEN	68	38	45	60

vetségei számára pedig azt, hogy segíteniük kell Ukrainát önvédelmi képességei fejlesztésében.⁴ Ez egyrészt eszközök és technológia átadását jelentette (az ehhez szükséges bizalmat kellően megalapozta az a tény, hogy az ukrán haditengerészet alkalmas, elkötelezett és tevékeny résztvevője volt a Szómalia partjainál a nemzetközi tengerhajózás biztonságát fenyegető

kalózok elleni nemzetközi misszióknak). Másrészt az első konkrét lépések megtételére is sor került az Ukrán Haditengerészet és a NATO interoperabilitásának megteremtése érdekében. Ezt a folyamatot – s annak részeként az ukrán fekete-tengeri flotta, valamint a szárazföldi és a különleges műveleti erők újjáépítését – az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság és Törökország

5. ÁBRA. Az Ukrajna és a NATO-partnerországok együttműködésében Odessa előtt megtartott *Sea Breeze 2018* nevű többnemzetiségű tengeri hadgyakorlaton részt vevő ukrán egységek, a parti őrség BG57 jelzésű MIKOLAJIV nevű járőrhajója és a 2018-ban Ukrajna részére átadott Mk VI típusú, amerikai gyártmányú nyílt tengeri járőrhajók egyike, a P-190 jelzésű SZLOVJANSZK (ex-USCGC CUSHING) 2018. 07. 16-án (Forrás: Shutterstock)



⁴ A felismerés megalapozottságát látványosan megerősítette a „kercsi incidens”, amikor az ukrán haditengerészet alapításának 100. évfordulóját Oroszország azzal ünnepelte, hogy ok nélkül feltartóztatott és lefoglalt három ukrán hadihajót, amelyek az ország fekete-tengeri vizeiről az azovi-tengeri vizeire igyekeztek az oroszok által jogellenesen elfoglalt Kercsi-szoroson keresztül, egyértelművé téve azt az orosz szándékot, hogy Ukrainát teljesen kizárják az Azovi-tengerről, s fokozatosan ássák alá az ország területi szuverenitását.



6. ÁBRA. Az ukrán HETMAN SAHAJDACSNIJ fregatt a Fekete-tengeri Flotta felállításának 230. évfordulója alkalmából rendezett díszszemlén, 2013. május 12-én (Forrás: Shutterstock)

felügyeli. Ekkor (az ukrán flottának a Krím 2014-es annektálásakor az oroszok által elragadott 50%-a pótlására) hozták létre Ukrajna úgynevezett „szűnyogflottáját” a felségvizek és a partvonal védelmére, illetve a támadó ellenséget folyton zaklató, korlátozott partközeli hadműveletekre. Az USA mellett Bulgária, Grúzia, Románia bevonásával javították Ukrajna információküldési és -fogadási képességét (Black Sea Maritime Domain Awareness), tűzérési radarokat, műholdfelvételeket és elemzési képességeket, orvosi felszerelést és harci evakuációs eljárásokat támogató berendezéseket, valamint 16 db Mk VI típusú, amerikai gyártmányú,

nyílttengeri járőrhajót [9] adtak át, illetve adtak el Ukrajnának (Ukraine Security Assistance Initiative). A csomag részeként drónelhárító rendszereket, kommunikációs felszereléseket, elektronikus hadviselési rendszereket is biztosítottak a szükséges kiképzéssel együtt. Végül 2020-ban 4 db korszerű ADA-osztályú korvett gyártását rendelte meg Ukrajna Törökországtól [10] a nyílttengeri felszíni képességei megújítására. (Ezekkel a hajókkal kívánva kiegészíteni az elavuló volt szovjet haditechnika felváltására 2008-ban jóváhagyott és 2011-ben megvalósítani kezdett, 4 db saját tervezésű és gyártású P58250 – VOLODIMIR

4. TÁBLÁZAT. A fekete-tengeri NATO-erők 2016-ban [15]

Típus	Törökország	Bulgária	Románia
rakétás cirkáló	0	0	0
rakétás romboló	0	0	0
rakétás fregatt	16	4	3
rakétás korvett	8	3	4
rakétás járőrhajó	21	0	6
aknaszedő/-rakó	15	18	5
szállító- és partraszálló- (deszant-) hajó	29	0	1
ellátó- és segédhajó	29	16	23
tengeralattjáró	13	0	1
tengerészeti repülés*	37	3	3
ÖSSZESEN:	131 hajó + 37 légi jármű	41 hajó + 3 légi jármű	43 hajó + 3 légi jármű

* Az orosz tengerészeti repülés légi jármű-állománya 78 egység, ezzel a tengerészeti repülés az egyetlen, ahol egyértelmű orosz fölény volt kimutatható.

⁵ Atommeghajtású tengeralattjáró (SSN – Submersible Ship Nuclear). Ballisztikus rakétákkal felszerelt atommeghajtású tengeralattjáró (SSBN – Submersible Ship Ballistic Nuclear).

VELIKIJ – osztályú korvetten tartalmazó építési programját.)

Orosz szempontból – a történelmi-nosztalgikus, illetve az érzelmi-sérelmi okokon túl – nehéz racionálisan okot találni arra, hogy miért törekszik Oroszország az indokolt partvédelmi és közlekedésbiztosítási feladatok ellátására képes flotta fenntartásán túl fekete-tengeri dominanciára. Tekintve, hogy már a Szovjetunió felbomlása előtt is a négy rendszerben tartott flotta (Balti-tengeri, Fekete-tengeri, Északi és Csendes-óceáni) közül „az északi és a csendes-óceáni flottában összpontosult a haditengerészet általános célú tengeralattjáró erőinek körülbelül 70%-a, 6% kivételével a teljes SSB/SSBN haderő (gyakorlatilag az összes nukleáris egység) és a haditengerészet főbb felszíni harcoló egységeinek mintegy 55%-a.” [11] Ennek oka, hogy a négy flotta közül szintén csak ez a „kettő számíthat arra, hogy háborús időkben könnyen hozzáférhet a nyílt óceánhoz: a Kola-félszigetre támaszkodó északi flotta, valamint a Vlagyivosztokra és a Kamcsatka-félszigetre támaszkodó csendes-óceáni flotta. [...] a Balti- és Fekete-tenger kijáratait viszonylag könnyen le lehet zárni.” Ezért „ésszerű azt feltételezni, hogy egy D-napon a Balti- és a Fekete-tengeren lévő vagy ott visszatartott egységek csak azért maradnak ott, hogy helyi, partközeli védelmet nyújtsanak. A nyugati erők elleni bármilyen nyílt tengeri hadművelet végrehajtása elsősorban az „északi” és a „csendes-óceáni” flotta feladata.” [11]

A huszonegyedik század első másfél évtizedében az orosz erőfeszítések egyik célja az ország öröklötten rossz (és a Szovjetunió felbomlásával tovább romlott) geostratégiai helyzetének javítása volt a Fekete-tenger térségében. [14] Az orosz hadihajók számának alakulása a Szovjetunió felbomlása utáni 30 évben látszólag megerősítette ezt, hiszen az ország (a típusok közötti némi belső átrendezéssel) a Szovjetunióéval azonos nagyságú flottát épített ki. A fekete-tengeri NATO-tagállamok azonban reagáltak erre, s az erőviszonyokat ösz-

szevetve egyértelmű, hogy a főbb típusok mindegyikében jelentős az orosz lemaradás.

A fejlesztést azonban orosz részről nem a NATO-val való közvetlen konfrontáció szándéka, inkább az elretentés korábbival azonos mértékének fenntartása indokolta, annak érdekében, hogy a Szovjetunióból kivált és a NATO-ba törekvő szomszédok – Grúzia, de főleg Ukrajna – tengerhez való hozzáférését egy NATO-beavatkozás kockázata nélkül akadályozhassák (a 2008-as grúzai háború, a Krím 2014-es annektálása és a donbaszi polgárháború felszítása mind-mind ezt a célt szolgálta).

HOZZÁFÉRÉS-GÁTLÓ ÉS TERÜLETMEGTAGADÓ STRATÉGIÁK

A flotta legfőbb célja háborúban az ország saját tengerpartja elleni támadások kivédése, a tengeri kereskedelem szabadságának biztosítása és az ellenséges flotta megsemmisítése vagy kikötőibe való zárása (blokádja). Az első és a második cél elérését a harmadik sikeres megvalósításával – vagyis az ellenséges flotta megsemmisítésével vagy megbé-

nítésével – lehet biztosítani. Arra a flottára, amely képes a saját hajózárs szabadságának a támadásokkal szembeni védelmére, illetve az ellenség hasonló tevékenységének a meggátlására, azt mondják, hogy *uralja a tengert*. Ez a *tengerek feletti uralom* doktrínája.

A tengerészeti stratégia és harcászat évszázadokon át a harmadik megoldásban (megsemmisítés/blokád) látta a tengerek feletti uralom megszerzésének a kulcsát. Sir Julian Corbett (1854–1922) brit tengerészeti-történész, a Királyi Haditengerészeti Akadémia oktatója, illetve az Admiralitás stratégiai tanácsadója azonban 1911-ben megfogalmazta a *„relatív tengerek feletti uralom”* doktrínáját. A korábbi és a kortárs teoretikusokkal szemben ugyanis ő sokkal kisebb jelentőséget tulajdonított a flották közötti összecsapásoknak. Corbett a haditengerészeti és a szárazföldi hadviselés egymásrataltságát hangsúlyozta, és a csaták helyett általában a tengeri kapcsolattartás fontosságára koncentrált. Álláspontja szerint a tengeri összecsapás

nem öncélú, hiszen a flotta elsődleges célja a saját tengeri kapcsolattartás biztosítása és az ellenség kapcsolattartásának megzavarása, így nem feltétlenül kell keresni az ellenséges flotta megsemmisítésének a lehetőségét. Corbett szerint ezért a tenger feletti uralom nem szükségszerűen abszolút, sokkal inkább relatív, és különböző kategóriákba sorolható: általános vagy helyi, állandó vagy ideiglenes. Corbett két alapvető módszert határozott meg a kapcsolattartás útvonalai feletti ellenőrzés megszerzésére: az ellenséges hadi- és kereskedelmi hajók tényleges fizikai elpusztítása vagy elfogása és a tengeri blokád. [16]

Corbett kortársai nem fogadták el a következtetéseit. Ám a tengerészeti stratégia addig általánosan helyesnek tartott elvei a két világháborúban mégis megdőltek: mindent eldöntő ütközetekre egyszerűen nem került sor többé. Ezt az első világháborúban még lehetett egyfajta gondolkodásmódbeli felkészületlenséggel, felesleges óvatossággal vagy épp gyávasággal magyarázni, de a második

7. ÁBRA. A Sea Breeze 2018 tengeri hadgyakorlaton részt vevő ukrán egységek. Előterben a 2012–2021 között Kijevben épített és a Dnyeper-folyón a Fekete-tengerre juttatott 8 db HJURZA-típusú ágyúnaszád egyike, a P178 jelű LUBNYI. A hajó Mariupol ostrománál elsüllyedt, az oroszok azonban kiemelték, helyreállították és a saját flottájukban szolgálatba állították 2022 tavaszán (Forrás: Shutterstock)



világháborúban már nem. Az akkori tengeri hatalmak – részben pont az első világháború tengerészeti bémultságából merített tapasztalatok alapján – aktívan használták a csatahajóflottáikat. Európában az olaszok (Matapan-fok, 1941), Ázsiában a japánok (Leyte, 1944) igyekeztek csatahajóikkal kivívni a maguk számára kedvező végeredményt, mindhiába. Az azóta lefolyt kisebb háborúk – helyi fegyveres konfliktusok – többségében pedig már nincs is olyan ellenfél, amelyet egyetlen csapással meg lehetne semmisíteni, ettől függetlenül a helyi háborúk is alkalmasak a tengeri kapcsolattartás zavarására (kalózkodás) vagy a hátszágban megszokott életkörülmények tartós és jelentősen hátrányos befolyásolására (terrorizmus). Az első, de főleg a második világháború tapasztalatai (ahol tömegesen fordultak elő az elmélet helyességét igazoló események) így lényegében Corbett 1911-es álláspontját támasztották alá, ezért a haditengerészeti stratégiát mindinkább – ma pedig már kizárólag – az általános stratégia részeként,

a szárazföldi és a légi hadviseléssel összevontan, azaz összhaderőnemi kérdésként kezelik, ami az első és a második világháborús stratégiák túlnyomó többsége számára még elképzelhetetlen lett volna.

A relatív tengerek feletti uralom így mára általánosan elfogadott és érvényes leírásává vált annak, hogy mire jó és milyen kihívásokkal szemben hasznos egy tengeri haderő. Corbett eredeti kategóriáit eszerint ma már ún.: „hozzáférés-gátló/terület-megtagadó” (anti-access/area denial – A2/AD) stratégiaként írják le. A hozzáférés-gátlás az ellenfél haderejének a műveleti területre való bejutását akadályozó, jellemzően (de nem kizárólagosan) nagy hatótávolságú akciót és zömmel parti bázisú képességeket jelent. A területmegtagadás pedig azokat az általában rövidebb hatótávolságú akciót és képességeket, melyek célja az ellenséges haderő cselekvési szabadságának korlátozása a hadműveleti területen.

A Balti-tengeren, a svéd partok előtt a 2010-es évek óta nyilvános-

ságra hozott – feltehetőleg a különleges erők szabotázsakcióinak előkészítésére és támogatására irányuló – orosz tengeralattjáró-incidensek (2014, 2017) arról győzték meg a svéd haditengerészeti vezetést, hogy valószínűleg egy, a Gotland sziget ellen irányuló orosz A2/AD-akcióra kell felkészülniük. [17] Az Ukrajna elleni orosz agresszió után ezért Svédország (1815 óta tartó semleges-ségét feladva) a felvételét kérte a NATO-ba. Mi több: a világ legerősebb tengeri hatalma, az Egyesült Államok 2012-ben közzétett nemzetvédelmi koncepciója is abból indul ki, hogy az A2/AD-akciók jelenthetik „a legnehezebb hadműveleti kihívást, amellyel az Egyesült Államok erőinek szembe kell nézni az elkövetkező évtizedekben”, ezért egyesített légi-tengeri műveleti koncepciót dolgoztak ki a kezelésére. [18]

A tanulmány következő részeiben a 2022–2024 közötti hadműveleteket, végül azok átfogó értékelését és az abból levonható következtetéseket tekintjük át.

(Folytatjuk)

HIVATKOZÁSOK

- [1] Láng Attila D. (szerk.) Kisokos általános kislexikon (Utolsó módosítás: 1997. július) A Föld óceánjai, legnagyobb tengerei és öblei <http://mek.niif.hu/00000/00056/html/106.htm> (Letöltve: 2024.8.9.);
- [2] Megállapodás Ukrajna és az Oroszországi Föderáció között az Oroszországi Föderáció fekete-tengeri flottájának Ukrajna területén való tartózkodási feltételeiről és jogállásáról Документ 643_076 https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_076#Text (Letöltve: 2024.8.8.);
- [3] Megállapodás Ukrajna és az Oroszországi Föderáció között a Fekete-tengeri Flotta felosztásáról Документ 643_075 https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_075/conv#o36 (Letöltve: 2024.8.8.);
- [4] A Szovjetunió Fekete-tengeri Flottája hajóinak, katonai felszereléseinek és fegyvereinek elosztása, valamint a haditengerészet hajóinak mozgása – a TSK jelentése https://www.ukrmilitary.com/2019/06/tsk-dodatok2.html?fbclid=IwY2xjawEkL09leHRuA2FlbQIxMAABHYbdmIXk-srWg0dlF6EkNXTleXASm22FOT_aFwuBbUwhrlsKzerLzRegvw_aem_gHJr5VLSz0lQTxJZGZLyFw (Letöltve: 2024.8.15.);
- [5] Bender, J. Here Are The Ships In Russia's Legendary Black Sea Fleet Mar 20, 2014. <https://www.businessinsider.com/russia-black-sea-fleet-2014-3> (Letöltve: 2024.8.9.);
- [6] McCarthy, Niall. The military imbalance in The Black Sea Nov 26, 2018. <https://www.statista.com/chart/16207/estimated-strength-of-the-russian-black-sea-fleet-and-ukrainian-navy/> (Letöltve: 2024.8.8.);
- [7] Structure and Combat Strength Naval Force, by the end of the year White Book 2007 Ministry of Defence of Ukraine Kyiv, 2008. p. 111. (Letöltve: 2024.8.8.);
- [8] Megállapodás a Fekete-tengeri Tengerészeti Együttműködési Csoport létrehozásáról https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_151/conv#Text (Letöltve: 2024.8.9.);
- [9] Ukraine – Mark VI Patrol Boats, Defense Security Cooperation Agency News Release https://www.dsca.mil/sites/default/files/mas/ukraine_20-39.pdf (Letöltve: 2024.8.9.);
- [10] Khotin, Rostyslav. The Rebuilding Of Kyiv's Navy, Far From Ukraine March 15, 2024. <https://www.rferl.org/a/ukraine-warships-turkey-construction-navy/32863289.html> (Letöltve: 2024.8.9.);
- [11] Breemer J. S. The Soviet high seas fleet of the 1990s: design for a „swing strategy”? in.: Naval War College Review, Vol. 34, No. 2 (March-April 1981), pp. 38–47;
- [12] What is Black Sea Fleet Worth? in.: FORUM No. 86, Summer. 1992, p. 35., <https://diasporiana.org.ua/wp-content/uploads/books/12761/file.pdf> (Letöltve: 2024.8.8.);
- [13] Russia's Fleet in the Black Sea, JANES, ONI; <https://pbs.twimg.com/media/FQaltEMWQAKV5Tq.jpg> (Letöltve: 2024.8.9.);
- [14] Kollakowski, T. (2023). Interpreting Russian aims to control the Black Sea region through naval geostrategy (Part One): ‘The Azov-Black Sea basin as a whole [...] This is, in fact, a zone of our strategic interests.’ <https://doi.org/10.1080/13518046.2023.2201112>
- [15] Comparing Black Sea Naval Forces, Stratfor, https://www.stratfor.com/sites/default/files/styles/stratfor_large__s_/public/main/images/black-sea-naval-powers.png?itok=yMQPkIt9 (Letöltve: 2024.8.8.);
- [16] Corbett, J. Some principles of maritime strategy, London 1911, <https://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm>, (Letöltve: 2024.8.8.);
- [17] Ulriksen, S. 'Russia in the North', IISS, The Russia Strategic Initiative, Maritime Monday #2: Russia's New Naval Mission for Defense and Deterrence, 20 July 2020, <https://community.apan.org/wg/rsi/project-connect/m/documents/341470>, (Letöltve: 2024.8.8.);
- [18] Joint Operational Access Concept (JOAC), 2012, https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/JOAC_Jan%202012_Signed.pdf, (Letöltve: 2024.8.10.);
- [19] Az ábrák forrása: https://en.wikipedia.org/wiki/Navy_of_the_Ukrainian_People%27s_Republic; https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:War_Ensign_of_Germany_%281903%E2%80%931919%29.svg (Letöltve: 2024.8.10.).