

Maria Pająk
(Uniwersytet Jagielloński)

MORSKI JEDWABNY SZLAK – CHINY POTĘGĄ MORSKĄ?

ABSTRACT

MARITIME SILK ROAD – IS CHINA THE NEW SEA POWER?

Nowadays we can observe an increased activity of China in the field of international politics. It is mostly by the new project of Chinese president Xi Jinping called One Belt One Road. The paper will consist of geographical, political and economical reasons of creating Maritime Silk Road and will try to explain its meaning to the Chinese economy. The author will also try to answer the question: Can we already call China a sea power? Considerations will be based on the theory of sea power created by Alfred Thayer Mahan. His theory has helped the United States to become world's most dominant country and economic superpower. The author tries to figure out if China wants to follow the same path as US did.

KEYWORDS: sea power, China, Alfred Thayer Mahan, Sea Silk Road.

W roku 1890 amerykański admirał Alfred Thayer Mahan (1840–1914) opublikował książkę zatytułowaną: „The Influence of Sea Power Among History 1660–1783”. Zawarta w niej, przełomowa koncepcja potęgi morskiej zmieniła ówczesne podejście do światowej geopolityki. Ukute przez Amerykanina pojęcie obejmowało wiele elementów takich jak geografia, polityka, kultura czy społeczeństwo ale co bardziej istotne, było przez niego uważane za o wiele ważniejsze niż pojęcie potęgi lądowej. Według Mahana kontrola nad morzem poprzez handel morski i supremację marynarki oznacza dominację w świecie władzy i dobrobyt narodów. Pozwala tym samym na kontrolę zarówno nad najważniejszymi ścieżkami

transportowymi jak i przepływem handlu międzynarodowego, dając w ten sposób wyraźną przewagę nad pozostałymi krajami świata.

Artykuł pokazuje jak teoria A. Mahana stała się podstawą polityki Stanów Zjednoczonych. To dzięki jego radom, mającym na celu osiągnięcie statusu potęgi morskiej, USA zdobyły obecną pozycję zarówno na światowych wodach jak i w szeroko rozumianej globalnej polityce i gospodarce. Obserwując działania przedstawicieli ChRL chciałabym w dalszej części prześledzić na ile zasadne jest stwierdzenie, że współczesne Chiny podążają dziś przetartą przez USA ścieżką do osiągnięcia statusu potęgi morskiej.

Teoria A.T. Mahana oraz jej wykorzystanie przez Stany Zjednoczone

Alfred Thayer Mahan (1840–1914) to niezwykle barwna postać. Większą część swojego życia poświęcił on wojsku, a dokładniej U.S. Navy, awansując od zwykłego oficera do stopnia admirała. Jego największe osiągnięcia nie zostały jednak zdobyte na wodzie. Mahan był przede wszystkim teoretykiem. Napisał ogromną liczbę dzieł poświęconych geopolityce i strategii wojskowej, spośród których najważniejsze to „Influence of sea power upon history 1660–1783”, „The influence of sea power upon the French Evolution and empire 1793–1812”, „The interest of America in sea power – present and future”. Po zakończeniu służby czynnej Mahan został wykładowcą, a z czasem rektorem U.S. Naval War College, gdzie kształcił kolejne pokolenia młodych żołnierzy marynarki amerykańskiej. Miał jednak wpływ nie tylko na młodzież ale poprzez bliską znajomość z Teodorem Rooseveltem niemal bezpośrednio na politykę Stanów Zjednoczonych w tamtym czasie¹.

Najważniejszą ideą, którą wprowadził do światowej geopolityki A. Mahan była koncepcja „potęgi (siły) morskiej”. Stanowi ona opozycję do „potęgi (siły) lądowej” która według niego ma znacznie mniejsze znaczenie. Wynika to z faktu, że mocarstwa lądowe są jasno ograniczone terytorialnie, te morskie z kolei nie posiadają żadnych fizjograficznych czy politycznych granic, dzięki czemu mogą prawdziwie dominować na świecie. Aby zobrazować swoją teorię Mahan stworzył wzór, na podstawie

¹ J. Potulski, *Wprowadzenie do geopolityki*, Gdańsk 2010, s. 172.

którego można określić potęgę morską. Stanowi on sumę floty wojennej, handlowej oraz wojenno-morskich baz. Bardzo wyraźnie zaznacza też, że nie każde państwo może osiągnąć taki status. Najpierw musi zostać spełnione 6 podstawowych warunków takich jak: dobre położenie geograficzne, rozległość terytorialna, potencjał demograficzny, specyfika narodu, charakter władzy oraz konfiguracja fizjograficzna².

W swoich dziełach Mahan pisał, że Stany Zjednoczone to kraj, który posiada wszystkie przesłanki wymagane do osiągnięcia potęgi morskiej. Świadomy sytuacji kraju w XIX w. stworzył strategię, która miała doprowadzić USA do osiągnięcia tego statusu. Wyzaczył on kilka najważniejszych obszarów, na których powinna skupić się amerykańska administracja. Najistotniejszy z nich obejmował rozbudowę floty wojennej. Przez lata Stany Zjednoczone pozostawały w tej kwestii daleko za mocarstwami europejskimi. Mahan był świadomy, że bez potencjału militarnego nie będzie możliwe zarówno zapewnienie bezpieczeństwa w kraju jak i realizacja polityki dążącej do osiągnięcia statusu potęgi morskiej. Właśnie dlatego był on orędownikiem ciągłego powiększania liczbnosci floty amerykańskiej. Siła militarna stanowiła podstawowe narzędzie do osiągania dalszych celów strategicznych. Za kwestię priorytetową uważał Mahan także zdobycie dominacji na Morzu Karaibskim, które ze względu na swoje znaczenie i położenie nazywał amerykańskim Morzem Śródziemnym. To była główna przyczyna obecności USA np. na Kubie. Admirał był również zagorzałym zwolennikiem utworzenia kanału łączącego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Widział w tym korzyści dla bezpieczeństwa jak również handlu zagranicznego. Podkreślał również, że istotna jest nie tyle budowa kanału co dominacja amerykańska na okolicznych wodach, tak aby kontrolować ruch jednostek przez kanał. Miało to znaczenia dla ochrony kraju przed skróceniem drogi do amerykańskich wybrzeży dla flot państw europejskich. Jako ostatni niezwykle ważny dla zdobycia statusu potęgi morskiej element uważał Mahan budowę dużych, stałych baz na Pacyfiku, które byłyby zdolne do obsługi okrętów amerykańskich i sprawowania kontroli nad całym regionem Azji Wschodniej, Południowo-Wschodniej, Australii i Oceanii. Wszystkie proponowane przez Mahana działania zostały z czasem wprowadzone i dziś nikt nie ma wątpliwości, że o tym kraju dwóch oceanów można

2 P. Eberhardt, *Koncepcja nawalizmu Alfreda Thayera Mahana*, „Przegląd Geograficzny” 2013, tom 85, zeszyt 4, s. 636–641.

mówić jako o prawdziwej, i na dzień dzisiejszy jedynej, potęgze morskiej świata. Nie można się więc dziwić, że z biegiem lat kolejne kraje decydowały się w mniejszym lub większym stopniu wprowadzać koncepcje Mahana do swojej geopolityki³.

Działania ChRL w XXI w. jako realizacja koncepcji potęgi morskiej

Wraz z otwarciem się w XX w. Chin na świat stopniowo wzrasta znaczenie ChRL na arenie międzynarodowej. Rośnie nie tylko zaangażowanie Państwa Środka w losy krajów Azji Centralnej i Afryki ale przede wszystkim, chińska duma i ambicja, aby stać się siłą równoważącą, a w przyszłości może nawet podporządkowującą sobie, obecnego hegemonu-Stany Zjednoczone. Powstają w związku z tym ogromne projekty takie jak np. powstała w 2013 r. idea OBOR, które potęgują chińską ekspansję gospodarczą na świat. Warto się jednak przyjrzeć czy główne zalecenia admirała są dziś realizowane przez ChRL i w jakim stopniu można na tej podstawie stwierdzić, że Chiny rzeczywiście dążą do ostatecznego celu, jakim według Mahana jest zapewniający dominację status potęgi morskiej.

1. Stany Zjednoczone muszą posiadać potężną marynarkę wojenną, która będzie zdolna usunąć przeciwnika z oceanów i mórz oblewających ich brzegi

Chiny przez wieki kierowały większość swojej uwagi ku lądowi. Główną przyczyną było to, iż przez tysiące lat zagrożenie dla kraju przychodziło niemal wyłącznie z północy. Najlepiej obrazuje to fakt, że Wielki Mur został zbudowany nie wzdłuż chińskiego wybrzeża ale na ówczesnie najdalej wysuniętych na północ terenach kraju. To właśnie tam państwo najbardziej potrzebowało ochrony⁴. Za wyjątkiem krótkich epizodów w historii np. za czasów dynastii Song czy w czasie wielkich wypraw Zheng He za czasów dynastii Ming, Chiny nie podejmowały, ani w celu

³ S. Krakowczyk, *Geostrategiczne koncepcje Admirała Alfreda T. Mahana a rozwój potęgi morskiej USA w latach 1890–1914*, Częstochowa 2014, s. 164–174.

⁴ R. Sławiński, *Historia Chin i Tajwanu*, Warszawa 2002, s. 17–18.

handlowym ani militarnym, żadnych większych wypraw morskich⁵. Dopiero XX – XXI w. o 180 stopni zmienił chińskie postrzeganie świata. Po stuleciu upokorzeń Państwo Środka zaczęło zwracać się w stronę morza coraz bardziej świadome nie tylko nowych zagrożeń ale przede wszystkim płynących z tego korzyści. Ponieważ większość sąsiednich krajów od lat doskonaliła swoją sztukę skutniczą oraz żeglarską Chiny musiały bardzo szybko nadrobić powstałą przez wieki przepaść rozwojową.

Wraz ze wzrostem obecności chińskiej na wodach okolicznych akwenów znacznie wzrosło również zapotrzebowanie Chińskiej Armii Ludo-wo Wyzwoleńczej na liczebność i jakość marynarki wojennej. Podobnie jak w przypadku lotnictwa początkowo zaopatrzenie pochodziło od jednego z głównych sojuszników ChRL w kwestiach militarnych – Federacji Rosyjskiej. Z czasem Chiny nauczyły się jednak jak produkować i ulepszać broń na własną rękę⁶.

ChRL przekazują na rozbudowę armii ok. 2% PKB w skali roku (2016 r.). Daje to ogromną kwotę równą 220 bilionom dolarów⁷. Na przestrzeni ostatnich 10 lat dzięki temu finansowaniu liczba chińskich jednostek wzrosła o niemal 50%. Obserwując zmiany w chińskiej flocie wyłapać można 2 wyraźne trendy. W roku 2000 zgodnie z danymi zebranymi i opracowanymi dla Kongresu Amerykańskiego Chiny nie były w posiadaniu ani jednej Korwety. Niemal 20 lat później liczba ta wzrosła do 23 jednostek. Nieco inaczej wygląda sytuacja z amfibiami czy łodziami podwodnymi napędzanymi silnikiem diesla⁸. W ich przypadku na dzień dzisiejszy Chiny notują wręcz niewielki spadek względem pierwotnego stanu. Przyczyną zjawiska jest fakt, że ChRL dąży nie tylko do powiększenia ilościowego swojej floty. Wielkie Wojny Światowe nie pozostawiły wątpliwości, że jeśli chodzi o armię to w ostatecznym rozrachunku ilość zdecydowanie ustępuje jakości. Chiny więc pozbywają się najstarszych jednostek równocześnie inwestując w modernizację już posiadanych i zakup bardziej

5 W.S. Morton, Ch.M. Lewis, *Chiny tradycja i kultura*, tłum. B. Zemanek, Kraków 2007, s. 119, 147–149.

6 R. Kwieciński, *Chiny na drodze do potęgi morskiej?*, [w:] *Blżej Azji. Współczesne wyzwania dla bezpieczeństwa*, Ł. Gacek, R. Kwieciński, E. Trojnar (red.), Warszawa 2017, s. 25–26.

7 Baza danych Banku Światowego-Chiny, <https://data.worldbank.org/country/china> (dostęp: 27.03.2018).

8 R. O'Rourke, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress*, Congressional Research Service, 2017, s. 60.

zaawansowanych technicznie okrętów. Właśnie w takim działaniu odnaleźć można przyczynę zahamowania, początkowo tak gwałtownego, wzrostu liczebności chińskiej floty na przestrzeni ostatnich lat.

W dzisiejszym świecie dużą rolę w zdobywaniu pozycji na arenie międzynarodowej odgrywa potencjał militarny. Dominację na tym polu bez wątpienia osiągnęły dziś Stany Zjednoczone i swojej pozycji na pewno nie będą chciały łatwo oddać. Rosnące w siłę Chiny nie poddają się jednak bez walki i małymi kroczkami próbują nadrabiać wszystkie te lata, w których nie było czasu, potrzeby i pieniędzy na budowę morskiego potencjału militarnego. Najlepszym przykładem jest pozyskany w 2001 r. przez ChRL od Ukrainy rosyjski lotniskowiec Liaoning, który w 2012 r. został pomyślnie zmodernizowany i stał się zdolną do walki jednostką chińskiej marynarki wojennej. Jest to pierwszy i jedyny chiński okręt, który daje możliwość prowadzenia działań militarnych z użyciem lotnictwa na wodach Mórz i Oceanów⁹. Dla porównania Stany Zjednoczone posiadają na dzień dzisiejszy aż 11 lotniskowców¹⁰.

Chiny w ostatnich latach wyraźnie demonstrować swoje ambicje w sferze militarnej. Od postawienia na rozwój liczebności floty, którego zwieńczeniem było zakupienie pierwszego lotniskowca, po utworzenie pierwszej tak daleko wysuniętej poza terytorium chińskie bazy wojskowej w Dżibuti. ChRL jest zdeterminowana aby po sukcesie gospodarczym odnieść go również na polu militarnym, potwierdzając tym samym swoją dominację w regionie i na świecie. Jednocześnie wydają się być świadome jak ważna w kontekście sporów terytorialnych na sąsiednich wodach jest możliwość sięgania po atrybut siły. Zgodnie z radą Mahana Chiny chcą być na tyle potężne militarnie na morzu aby móc zapewnić krajowi bezpieczeństwo. Dużą rolę odgrywa w tej kwestii również chęć posiadania możliwości obrony tak ważnej dla Chin integralności terytorialnej (jakkolwiek zakres chińskiego terytorium byłby przez nich definiowany). Kolejne lata pokażą jak będzie rozwijała się chińska flota, jednak utrzymanie obecnego stopnia rozwoju może w przyszłości doprowadzić do sytuacji, w której Chiny zrównoważą lub nawet zdominują siły amerykańskie w regionie.

⁹ *How does China's first Aircraft Carrier stack up?*, Centre for Strategic and International Studies, <https://chinapower.csis.org/aircraft-carrier/> (dostęp: 27.03.2018).

¹⁰ *The list of all U.S. Navy carriers*, Official Website of the United States Navy, <http://www.navy.mil/navydata/ships/carriers/cv-list.asp> (dostęp: 27.03.2018).

2. Stany Zjednoczone powinny zapewnić sobie silne bazy na Pacyfiku, przede wszystkim zając Archipelag Wysp Hawajskich

Sieć portów leżących wzdłuż wybrzeży Morza Południowochińskiego od Cieśniny Malakka aż po wybrzeże Oceanu Indyjskiego jest dziś często określana pojęciem „sznura pereł”. Po raz pierwszy zostało ono użyte w 2004 r. przez amerykańskich autorów Julie McDonald, Amy Donahue i Bethany Danyluk w raporcie *Energy Future in Asia*. Z czasem termin ten stał się niezwykle popularny na całym świecie¹¹. Poszczególne „perły” to kolejne porty, które przez lata były sukcesywnie budowane lub pozyskiwane przez ChRL. Ten sposób prowadzenia polityki wzmacnia pozycję Chin, w tak ważnym ze względów strategicznych, regionie Azji Południowo-Wschodniej.

Początkowym etapem powstawania „sznura pereł” była chińska wyspa Hainan. To na niej pojawiły się jedne z pierwszych baz wojskowych wraz z całą infrastrukturą portową zamieniając wyspę w niezatapialny lotniskowiec, na stałe zacumowany u południowego wybrzeża Chin¹². Z geograficznego punktu widzenia kolejną perłą można nazwać wyspę Woody należącą do spornego archipelagu Wysp Paracelskich. Na niej również powstaje dziś chińska infrastruktura militarna¹³. Kolejne bardzo ważne „perły” to m.in. Port w Chittagong (Bangladesz) czy Sittwe (Birma). Swoje znaczenie zyskują one zwłaszcza w kontekście powstającego w ramach inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku BCIMEC (Bangladesh China India Myanmar Economic Corridor), który zaczynać się będzie w południowych prowincjach Chin, a kończyć uchodząc do Oceanu Indyjskiego we wspomnianych wyżej portach¹⁴. Niezwykle ważnym punktem na mapie chińskiego „sznura pereł” jest bez wątpienia wieńczący CPEC (China Pakistan Economic Corridor) port w pakistańskim

¹¹ R. Kwieciński, *Chiński „sznur pereł”. Niektóre aspekty strategii ChRL na początku XXI wieku*, [w:] Współczesne Chiny w kontekście stosunków międzynarodowych, J. Wardęga (red.), Kraków 2013, s. 39–40.

¹² *Hainan is „the tip of the naval spear”*, „The Straits Times”, <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/south-china-sea-hainan-is-the-tip-of-the-naval-spear> (dostęp: 27.03.2018).

¹³ J. Johnson, *China opens movie theater on disputed island in South China Sea*, „The Japan Times”, <https://www.japantimes.co.jp/news/2017/07/23/asia-pacific/china-opens-movie-theater-disputed-island-south-china-sea/#:WtqNIIhuY2w> (dostęp: 27.03.2018).

¹⁴ M.S. Siddiqui, *BCIM-EC to promote regional and sub-regional cooperation*, „The Financial Express” 2014, Vol. 21 No 346.

Gwadarze. Jego strategiczne położenie u bram Cieśniny Ormuz oraz powstające połączenie gazociągowe i rurociągowie z chińską prowincją Yunnan sprawia, że ma on ogromne znaczenie w kontekście zapewniania bezpieczeństwa energetycznego Chin w XXI w.¹⁵ Ze względów strategicznych ogromne znaczenie ma również wydzierzawiony w 2017 r. na okres 99 lat port Hanbantota na Sri Lance. Kluczowa jest tu odległość od drugiego pretendenta do miana mocarstwa w regionie jak bez wątpienia można określić Indie¹⁶.

Chińska obecność tak blisko granicy indyjskiej budzi niepokój na arenie międzynarodowej. Powstawanie „sznura pereł” jest bowiem przez Indie bardzo negatywnie odbierane. Najlepiej obrazuje to fakt, iż chińskie działania są tam określane mianem „żelaznego naszyjnika”. Patrząc z perspektywy Półwyspu Indyjskiego faktycznie łatwo zrozumieć dlaczego tak się dzieje. Chiny tworząc kolejne „perły” okrążają swojego sąsiada, zajmując strategiczne pozycje w pobliżu jego granic. Takie działanie może stać się kolejnym punktem zapalnym w regionie, zwłaszcza biorąc pod uwagę ambicje obu państw do uzyskania statusu mocarstwa¹⁷.

Doświadczenie zdobyte przez Chiny przy budowaniu i przejmowaniu kolejnych portów zaowocowało rozwinięciem „sznura pereł” w nowopowstałej inicjatywie Morskiego Jedwabnego Szlaku ogłoszonej w 2013 r. przez prezydenta ChRL. Na dzień dzisiejszy chińska obecność sięga poprzez róg Afryki, z bazą wojskową w Dżibuti, przez kanał Sueski aż do greckiego portu Pireus i dalej na Zachód¹⁸. Nie można pominąć również chińskiej działalności zarówno na wschodnim jak i zachodnim wybrzeżu Afryki. Ocean Indyjski jest więc dziś niemal zdominowany przez chińską infrastrukturę portową. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na fakt, że porty te jak pisał w swojej książce R. Kaplan, mimo iż pierwotnie są przystosowane do obsługi cywilnych statków handlowych, przy bardzo

15 C.J. Pehrson, *String of Pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral*, 2006, s. 4.

16 A. Panda, *Sri Lanka Formally Hands Over Hambantota Port to Chinese Firms on 99-Year Lease*, „The Diplomat”, <https://thediplomat.com/2017/12/sri-lanka-formally-hands-over-hambantota-port-to-chinese-firms-on-99-year-lease/> (dostęp: 27.03.2018).

17 I. Bagchi, *China acquiring muscle in Asia*, „Times of India”, <https://timesofindia.indiatimes.com/india/China-acquiring-muscle-in-Asia/articleshow/2345515.cms> (dostęp: 27.03.2018).

18 K. Johnson, *Why Is China Buying Up Europe's Ports?*, „Foreign Policy”, <http://foreign-policy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/> (dostęp: 27.03.2018).

niewielkim nakładzie zarówno pracy jak i finansowym, mogą stać się zdolne do przyjmowania, w tym przypadku chińskich, okrętów wojskowych¹⁹. Taka adnotacja pozwala zupełnie inaczej spojrzeć na współczesny wzrost obecności chińskiej na wodach Oceanu Indyjskiego.

Chiński zwrot ku morzu to już niezaprzeczalny fakt. Wzrost aktywności na okolicznych akwenach jest przejawem zwiększenia pozycji w regionie. Zarówno geopolitycznie jak i gospodarczo czy militarnie Chiny prezentują rosnącą potęgę i manifestują to poprzez stałą obecność na wybrzeżach 3 kontynentów. Tu również widać więc, że Chiny podążają ścieżką wytyczoną przez USA i tworzą kolejne przyczółki z których w przyszłości będą mogły sprawować kontrolę tak nad przepływem handlu jak i działaniami militarnymi w regionie.

3. Stany Zjednoczone powinny zdobyć zupełną przewagę na Morzu Karaibskim, tym amerykańskim Morzu Śródziemnym

Przekładając to zalecenie na azjatyckie realia, akwenem który mógłby w przyszłości stać się chińskim Morzem Śródziemnym bez wątpienia jest Morze Południowochińskie. Od północy i zachodu jego wody oblewają kontynent azjatycki od południa oraz wschodu jest natomiast otoczony przez liczne wyspy. Na jego brzegach leżą Chiny, Tajwan, Filipiny, Malezja, Sułtanat Brunei, Indonezja, Singapur czy Wietnam, a powierzchnia to aż 2,24 mln km². Najważniejsze jest jednak jego położenie strategiczne. Morze Południowochińskie jest połączone z Oceanem Indyjskim cieśniną Malakka. Cieśnina ta leży na jednej z głównych morskich tras handlowych będącej najkrótszym połączeniem m.in. Chin z państwami Zatoki Perskiej czy Europy. Na dzień dzisiejszy przepływa przez nią około 1/3 całego handlu światowego, a jego wartość w roku 2016 wyniosła 3,17 trylionu USD²⁰. Najważniejsze towary, które przepływają przez te wody, to bez wątpienia surowce energetyczne. Są one przewożone do państw Azji Wschodniej oraz Południowo-Wschodniej głównie z Bliskiego Wschodu. Blisko 90% zapotrzebowania na surowce energetyczne

¹⁹ R. Kaplan, *Monsoon. Ocean indyjski i przyszłość amerykańskiej dominacji*, Wołowiec 2012, s. 27.

²⁰ *How much trade transit the South China Sea?*, Centre for Strategic and International Studies, <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/> (dostęp: 24.03.2018).

(16 mln baryłek ropy dziennie w 2016 r.²¹) dla Chin i Japonii jest transportowane właśnie poprzez cieśninę Malakka, a dalej przez Morze Południowochińskie łatwo więc zrozumieć potężne znaczenie strategiczne tego regionu²². Kraje takie jak Chiny, które w niezwykle szybkim tempie rozwijają swój przemysł, posiadają ogromne i stale rosnące zapotrzebowanie na energię. Dlatego głównym zadaniem ChRL jest dziś zapewnienie sobie bezpieczeństwa energetycznego. Morze Południowochińskie jest również niezwykle bogate w odnawialne zasoby żywe co jeszcze podnosi jego znaczenie strategiczne dla wszystkich krajów leżących wzdłuż jej brzegów²³.

Niestety dla swobodnego przepływu handlu konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa na wodzie. W przypadku Morza Południowochińskiego wydaje się to z roku na rok coraz trudniejsze. Dzieje się tak przede wszystkim ze względu na fakt, iż wraz ze wzrostem zarówno gospodarczym jak i wzrostem znaczenia na arenie międzynarodowej rośnie chińska aktywność na wodach akwenu. Ma ona m.in. na celu powiększenie terytorium kraju. W Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. przeczytamy, iż każde państwo posiada wody terytorialne sięgające 12 mil morskich od terytorium lądowego kraju. Oprócz tego przysługuje mu posiadanie Wyłącznej Strefy Ekonomicznej w obrębie 200 mil morskich, nad którą sprawujące kontrolę państwo ma suwerenne prawa do badania, eksploatacji i ochrony zarówno żywych, jak i nieożywionych zasobów naturalnych²⁴. Niemal 40 lat wcześniej, Chiny wyznaczyły jednak na tym terenie własną tzw. Linie Dziewięciu Kresk, której celem było określenie zasięgu chińskiego terytorium w obrębie Morza Południowochińskiego opartego na historycznej obecności Chin w tym regionie. Niestety, wyznaczona przez Chińczyków linia nachodzi na Wyłączne Strefy Ekonomiczne Malezji, Sułtanatu Brunei, Wietnamu oraz Filipin co w praktyce oznacza, że Chiny roszczą sobie prawa terytorialne do obszarów zgodnie z prawem należących do innych państw, co powoduje liczne napięcia w ich

²¹ *A Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Ocean*, EIA, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452> (dostęp: 24.03.2018).

²² J. Potulski, *Morze Południowochińskie jako obszar konfliktów międzynarodowych*, „Gdańskie Studia Azji Wschodniej” 2013, nr 3, s. 26.

²³ A. Modzelewski, *Spór o Archipelagi na Morzu Południowochińskim a bezpieczeństwo Azji Wschodniej*, „Forum Polityczne” 2008, tom 8, s. 237–238.

²⁴ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).

wzajemnych w relacjach. Bardzo istotną kwestią w analizie bezpieczeństwa na wodach Morza Południowochińskiego są znajdujące się na jego obszarze niemal niezamieszkałe archipelagi Wysp Spratly oraz Wysp Paracelskich. Roszczenia do tych terenów zgłasza równocześnie kilka państw co dodatkowo wpływa na wzrost napięć między krajami regionu. Zainteresowanie archipelagami wynika przede wszystkim z faktu, że pod nimi, na dnie morza znajdują się złoża surowców mineralnych. Są to również tereny bardzo bogate w odnawialne zasoby żywe²⁵. Niestety podejmowane próby wspólnego zagospodarowania spornych terenów czy wydobycia surowców przez kraje roszcujące prawa terytorialne do obu archipelagów na dzień dzisiejszy nie powiodły się²⁶.

Kolejnym przejawem rosnącej aktywności Chin na terenie Morza Południowochińskiego jest odkryty w 2016 r. dzięki zdjęciom satelitarnym proceder budowy sztucznych wysp. Są one usypywane z koralowców, a następnie, co jest dobrze widoczne na zdjęciach, na ich powierzchni są instalowane elementy infrastruktury wojskowej²⁷. Takie działanie z jednej strony sprawia, że powiększa się zarówno chińskie terytorium jak i obszar Morza Południowochińskiego pozostający pod ścisłą kontrolą ChRL. Istotnym skutkiem takiego działania jest wzrost militaryzacji regionu. Na kontrolowanej przez Chiny wyspie Woody należącej do spornego archipelagu Wysp Paracelskich powstały w ostatnich latach platformy raketowe typu ziemia-powietrze oraz pas startowy wraz z całą niezbędną infrastrukturą²⁸. Takie działania przyczyniają się do dalszego wzrostu napięć w regionie oraz do licznych incydentów wynikających z odmiennego postrzegania przebiegu granic na terytorium Morza Południowochińskiego przez poszczególne strony konfliktu. Na chińskie posunięcia militarne odpowiadają dziś przede wszystkim Stany Zjednoczone zaniepokojone działaniami chińskimi na tym niezwykle ważnym

²⁵ J. Potulski, *Morze Południowochińskie...*, op. cit., s. 25.

²⁶ M. Kumelska, *Amerykańsko-chińskie rozbieżności na wodach Morza Południowochińskiego*, [w:] *Blżej Azji. Współczesne wyzwania dla bezpieczeństwa*, Ł. Gacek, R. Kwieciński, E. Trojnar (red.), Warszawa 2017, s. 137–139.

²⁷ Ł. Stach, P. Sacharczuk, *Morze Południowochińskie jako miejsce rywalizacji geopolitycznej i wyścigu zbrojeń morskich w Azji Południowo-Wschodniej*, „Przegląd Geopolityczny” 2017, tom 20, s. 148–149.

²⁸ A. Panda, *South China Sea: China Continues Construction Work on North Island in Paracel Group*, <https://thediplotomat.com/2017/03/south-china-sea-china-continues-construction-work-on-north-island-in-paracel-group/> (dostęp: 24.03.2018).

dla światowego handlu terenie. Przejawia się to głównie poprzez wzrost liczności amerykańskiej floty w regionie²⁹.

Można więc przyjąć, że Chiny chciałyby przejąć kontrolę nad terytorium Morza Południowochińskiego zgodnie z zaleceniami A. Mahana. Dzięki temu panowałyby nie tylko nad przepływem handlu, ale co najważniejsze nad przepływem surowców energetycznych. Utworzyłyby też w ten sposób rodzaj strefy buforowej chroniącej kraj przed ewentualnymi atakami ze strony morza. Jednocześnie jednak powodują tym wiele napięć międzynarodowych i powstawanie kolejnych punktów zapalnych regionu, na który są dziś zwrócone oczy całego świata.

4. Należy wybudować kanał środkowoamerykański łączący Pacyfik z Atlantykiem

Na północ od cieśniny Malakka, na terytorium Tajlandii, w najważniejszym miejscu Półwyspu Malajskiego znajduje się szeroki na ok. 60 km Przesmyk Kra. Położenie geograficzne sprawia więc, że Tajlandia posiada możliwość stworzenia nowej drogi dla światowego handlu morskiego. Niestety wiązałoby się to z wieloma niedogodnościami takimi jak np. fakt podzielenia kraju na dwie części. W zamian jednak znacznie wzrosłoby strategiczne znaczenie państwa, przyciągając inwestycje i zagraniczny kapitał. Powstałoby wiele nowych miejsc pracy, a przed mieszkańcami otwarłyby się liczne możliwości. Jest to jeden z głównych powodów, dla których od setek lat regularnie powraca temat utworzenia kanału przez Cieśninę Kra i utworzenia alternatywnej drogi łączącej Ocean Indyjski z Oceanem Spokojnym. Dziś, kiedy ruch morski przez Cieśninę Malakka osiąga niemal stan krytyczny, temat ten wydaje się ważniejszy niż kiedykolwiek w całej historii regionu³⁰.

Już w 1677 r. francuski inżynier M. De La Mar wpadł na pomysł utworzenia nowej drogi morskiej biegnącej przez terytorium Tajlandii (Syjamu). Francja chciała bowiem w tamtym czasie uniezależnić swój handel od kontrolowanej przez mocarstwa europejskie Cieśniny Malakka. Niestety, relacje obu krajów uległy pogorszeniu, a do finalizacji

²⁹ X. Dormandy, R. Kinane, *Asia-Pacific Security. A Changing Role for the United States*, Chatham House, London 2014, s. 1.

³⁰ R. Suryati Sulong, *The Kra Canal and Southeast Asian Relations*, „Journal of Current Southeast Asian Affairs” 2012, no 4, s. 111–112.

projektu nigdy nie doszło. W 1793 r. po raz kolejny podniesiono pomysł budowy kanału Kra lecz motywacja była już zupełnie inna. Nie chodziło już bowiem o drogę handlową ale o bezpieczeństwo. Inicjatywa wyszła od króla Tajlandii, który uważał, że dzięki budowie kanału miasta na wybrzeżu Morza Andamańskiego mogłyby być lepiej, a co ważniejsze szybciej chronione w razie ataku ze strony nieprzyjaznej Birmy. Również tym razem wraz ze spadkiem zagrożenia inicjatywa budowy kanału upadła. Chęć stworzenia krótszej drogi handlowej kilkukrotnie powracała zarówno z inicjatywy Francji, Wielkiej Brytanii jak i innych mocarstw przez niemal cały XIX i XX w.³¹ Kwestie bezpieczeństwa oraz powstania jak najkrótszej drogi handlowej to główne przyczyny powrotów przez ostatnie 350 lat do wizji biegnącego w poprzek Tajlandii kanału. Tak jest i dziś. Coraz głośniej mówi się o chęci podniesienia pomysłu przez chińskich inwestorów, jednak zarówno rząd Tajlandii jak i ChRL zaprzeczają jakoby miały miejsce jakiekolwiek oficjalne ustalenia³².

Gdyby kanał powstał skracałby istniejącą drogę statków o 1000–1400 km co przekłada się na mniej więcej 2–3 dni drogi. Koszt budowy to około 50 miliardów dolarów jednak zysk wynosiłby tylko niecałe pół miliarda rocznie. Nie są to tak spektakularne oszczędności jak w przypadku budowy Kanału Panamskiego czy Sueskiego jednak wciąż jest to alternatywa warta rozważenia³³. Patrząc jednak na działanie w regionie głównego zainteresowanego budową trzeba rozważyć nie tylko kwestie finansowe. Ważniejszym aspektem okazać się mogą przesłanki strategiczne. Zbudowanie kanału nie tylko odciąży Cieśninę Malakka ale stanie się też pewnym zabezpieczeniem przed ewentualnym zamknięciem głównej, obecnie istniejącej drogi, którą dostarczane są do Azji Wschodniej surowce energetyczne. Powstanie nowego połączenia sprawi, że kraje takie jak Chiny mogłyby w przyszłości być spokojniejsze o własne bezpieczeństwo energetyczne. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż przy obecnym wzroście handlu międzynarodowego Cieśnina Malakka w niedługim czasie może stać

31 A. Thongsin, *The Kra Canal and Thai security*, Naval Postgraduate School, California 2002, s. 5–9.

32 S. Tiezzy, *No, China isn't building Game-Changing Canal in Thailand (Yet)*, „The Diplomat”, <https://thediplomat.com/2015/05/no-china-isnt-building-a-game-changing-canal-in-thailand-yet/> (dostęp: 27.03.2018).

33 M. Klimkowska, *Azjatyckie mega projekty: Kanał na Przesmyku Kra*, <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/azjatyckie-megaprojekty--kanal-na-przesmyku-kra.html> (dostęp: 25.03.2018).

się niewystarczająca. W takiej sytuacji tworzenie alternatywnych dróg dla przepływu statków to tyle możliwość co absolutna konieczność³⁴.

Projekt utworzenia kanału przez Przesmyk Kra idealnie wpisuje się również w chińską koncepcję Nowego Jedwabnego Szlaku. Powstanie nowej drogi łączącej Ocean Indyjski z Pacyfikiem, przy znacznym udziale chińskim, pozwalałoby ChRL na kontrolę przepływu handlu przez kanał Kra. Dzięki temu wymiana morska Chin ze światem byłby z ich punktu widzenia znacznie bezpieczniejszy niż ma to miejsce obecnie. Realizacja tego projektu miałaby dla Państwa Środka niemal tak duże znaczenie jak dla USA miało otwarcie Kanału Panamskiego, a ChRL zdaje się być w pełni świadoma tego faktu. Można więc stwierdzić, że i za tym zaleceniem admirała Mahana zdaje się dziś podążać ChRL.

Podsumowanie

Po przeanalizowaniu działań chińskich z początku XXI w. w odniesieniu do głównych założeń teorii Alfreda Mahana można śmiało stwierdzić, że ChRL zna i podąża za sprawdzonymi przez USA metodami. Odnalezienie podobieństw pozwala sądzić, iż Chiny są dziś na dobrej drodze ku temu aby w przyszłości móc nazywać się prawdziwą potęgą morską. Fakt, że kolejne mocarstwo poprzez realizację podobnego wzoru wyraźnie rozwija swój potencjał świadczy o słuszności, a w pewnym stopniu uniwersalności, rad amerykańskiego admirała. W erze wszechobecnej globalizacji ciężko nie zgodzić się z faktem, iż potęga morska, a co za tym idzie dominacja militarna i ekonomiczna na morzach, to rzeczywiście najwyższy stopień hegemonii i władzy. Kto ma kontrolę nad wodami ten ma kontrolę nad współczesnym światem. Nie ma również wątpliwości, że przepaść pomiędzy poziomem USA i ChRL wciąż jest ogromna. Na dzień dzisiejszy jeszcze nie udało się Chinom osiągnąć zdefiniowanego przez Mahana statusu potęgi morskiej, ale bez wątpienia jest to możliwe w najbliższych latach. Kraj ten wciąż jest w fazie rozwoju i nauki zarówno jeśli chodzi o liczebność czy możliwości operacyjne swojej floty jak i kwestię zapewniania sobie bezpieczeństwa terytorialnego czy energetycznego. Kolejne lata pokażą czy Państwo Środka zdecyduje się dalej podążać przetartą przez USA drogą czy

34 J.V. Micallef, *The geopolitics of Cra Canal*, <https://www.military.com/daily-news/2017/10/04/geopolitic-kra-canal.html> (dostęp: 25.03.2018).

może jednak zmieni priorytety swojej polityki. Moim zdaniem kluczowe dla Chin pozostanie utrzymanie integralności terytorialnej. Niestety, nie wyklucza to konfliktów m.in. na Morzu Południowochińskim. W perspektywie zmiany stosunków USA z Tajwanem również może nastąpić zmiana układu sił w pobliżu Cieśniny Tajwańskiej, a to może mieć ogromny wpływ na politykę i gospodarkę nie tylko Chin czy państw regionu ale i całego świata. Również napięcia na Półwyspie Koreańskim sprawiają, że militarna obecność zarówno USA jak i marynarek wojskowych państw regionu na wodach Morza Południowochińskiego wzrasta. Może to mieć ogromny wpływ na swobodę przepływu towarów przez ten niezwykle kluczowy dla światowego handlu obszar jak również zagrażać bezpieczeństwu i prowokować mocarstwa do niebezpiecznych działań. Sytuacja w regionie Azji Wschodniej i Południowowschodniej jest dziś dynamiczna jednak Chiny wydają się z roku na rok rosnać w siłę, zwłaszcza gospodarczo, a co za tym idzie wzrasta chińska pewność siebie, która również wzorem USA może wiele zmienić w obecnym układzie sił na świecie.

Bibliografia

- A Strait of Malacca, a key oil trade chokepoint, links the Indian and Pacific Ocean*, EIA, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32452> (dostęp: 24.03.2018).
- Bagchi I., *China acquiring muscle in Asia*, „Times of India”, <https://timesofindia.indiatimes.com/india/China-acquiring-muscle-in-Asia/articleshow/2345515.cms> (dostęp: 27.03.2018).
- Baza danych Banku Światowego – Chiny, <https://data.worldbank.org/country/china> (dostęp: 27.03.2018).
- Dormandy X., Kinane R., *Asia-Pacific Security. A Changing Role for the United States*, Chatham House, London 2014.
- Eberhardt P., *Koncepcja nawalizmu Alfreda Thayera Mahana*, „Przegląd Geograficzny” 2013, tom 85, zeszyt 4.
- Hainan is „the tip of the naval spear”*, „The Straits Times”, <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/south-china-sea-hainan-is-the-tip-of-the-naval-spear> (dostęp: 27.03.2018).
- How does China's first Aircraft Carrier stack up?*, Centre for Strategic and International Studies, <https://chinapower.csis.org/aircraft-carrier/> (dostęp: 27.03.2018).

- How much trade transit the South China Sea?*, Centre for Strategic and International Studies, <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/> (dostęp: 24.03.2018).
- Johnson J., *China opens movie theater on disputed island in South China Sea*, „The Japan Times”, <https://www.japantimes.co.jp/news/2017/07/23/asia-pacific/china-opens-movie-theater-disputed-island-south-china-sea/#.WrqNIIhuY2w> (dostęp: 27.03.2018).
- Johnson K., *Why Is China Buying Up Europe's Ports?*, „Foreign Policy”, <http://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/> (dostęp: 27.03.2018).
- Kaplan R., *Monsun. Ocean Indyjski i przyszłość amerykańskiej dominacji*, Wołowiec 2012.
- Klimkowska M., *Azjatyckie mega projekty: Kanał na Przesmyku Kra*, <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/azjatyckie-megaprojekty:-kanal-na-przesmyku-kra.html> (dostęp: 25.03.2018).
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).
- Krakowczyk S., *Geostrategiczne koncepcje Admirata Alfreda T. Mahana a rozwój potęgi morskiej USA w latach 1890–1914*, Częstochowa 2014.
- Kumelska M., *Amerykańsko-chińskie rozbieżności na wodach Morza Południowochińskiego*, [w:] *Blżej Azji. Współczesne wyzwania dla bezpieczeństwa*, Ł. Gacek, R. Kwieciński, E. Trojnar (red.), Warszawa 2017.
- Kwieciński R., *Chiny na drodze do potęgi morskiej?*, [w:] *Blżej Azji. Współczesne wyzwania dla bezpieczeństwa*, Ł. Gacek, R. Kwieciński, E. Trojnar (red.), Warszawa 2017.
- Kwieciński R., *Chiński „sznur perel”. Niektóre aspekty strategii ChRL na początku XXI wieku*, [w:] *Współczesne Chiny w kontekście stosunków międzynarodowych*, J. Wardega (red.), Kraków 2013.
- Mahan A.T., *The Influence of Sea Power Among History 1660–1783*, Boston 1918.
- Micallef J.V., *The geopolitics of Cra Canal*, <https://www.military.com/daily-news/2017/10/04/geopolitic-kra-canal.html> (dostęp: 25.03.2018).
- Modzelewski A., *Spór o Archipelagi na Morzu Południowochińskim a bezpieczeństwo Azji Wschodniej*, „Forum Politologiczne” 2008, tom 8.
- Morton W.S., Lewis Ch. M., *Chiny tradycja i kultura*, tłum. Zemanek B., Kraków 2007.
- O'Rourke R., *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress*, 2017.

- Panda A., *South China Sea: China Continues Construction Work on North Island in Paracel Group*, <https://thedi diplomat.com/2017/03/south-china-sea-china-continues-construction-work-on-north-island-in-paracel-group/> (dostęp: 24.03.2018).
- Panda A., *Sri Lanka Formally Hands Over Hambantota Port to Chinese Firms on 99-Year Lease*, „The Diplomat”, <https://thedi diplomat.com/2017/12/sri-lanka-formally-hands-over-hambantota-port-to-chinese-firms-on-99-year-lease/> (dostęp: 27.03.2018).
- Pehrson C.J., *String of Pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral*, 2006.
- Potulski J., *Wprowadzenie do geopolityki*, Gdańsk 2010.
- Potulski J., *Morze Południowochińskie jako obszar konfliktów międzynarodowych*, „Gdańskie Studia Azji Wschodniej” 2013, nr 3.
- Siddiqui M.S., *BCIM-EC to promote regional and sub-regional cooperation*, „The Financial Express” 2014, Vol. 21, No 346.
- South China Sea is an important world energy trade route*, EIA, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=10671> (dostęp: 24.03.2018).
- Stach, Ł., Sacharczuk, P., *Morze Południowochińskie jako miejsce rywalizacji geopolitycznej i wyścigu zbrojeń morskich w Azji Południowo-Wschodniej*, „Przegląd Geopolityczny” 2017, tom 20.
- Sulong R.S., *The Kra Canal and Southeast Asian Relations*, „Journal of Current Southeast Asian Affairs” 2012, no 4.
- Tiezy S., *No, China isn't building Game-Changing Canal in Thailand (Yet)*, „The Diplomat”, <https://thedi diplomat.com/2015/05/no-china-isnt-build-a-game-changing-canal-in-thailand-yet/> (dostęp: 27.03.2018).
- The list of all U.S. Navy carriers*, Official Website of the United States Navy, <http://www.navy.mil/navydata/ships/carriers/cv-list.asp> (dostęp: 27.03.2018).
- Thongsin A., *The Kra Canal and Thai security*, California 2002.

ABSTRAKT

MORSKI JEDWABNY SZLAK – CHINY POTĘGĄ MORSKĄ?

Artykuł to próba odpowiedzi na pytanie: Czy Chiny można nazwać potęgą morską? Problematyka ewolucji chińskiej ekspansji morskiej oraz jej powiązań z nitkami Morskiego Jedwabnego Szlaku pokazana zostanie z perspektywy nawalizmu

Alfreda T. Mahana. Opisane zostaną zastosowane przez USA rozwiązania oparte o jego teorie z przełomu XIX i XX w. Swoje rozważania autorka opiera na koncepcji potęgi morskiej, którą odnosi do Chin z początku XXI w. W ostatnich latach można zaobserwować wzrost aktywności Chin na arenie międzynarodowej. W artykule podjęta zostanie refleksja nad geograficznymi, politycznymi i ekonomicznymi aspektami wytyczenia tras One Belt One Road oraz ich znaczeniem dla światowego handlu. Praca zawiera także analizę chińskiej koncepcji „Sznura Perel” jako strategii ekonomiczno-politycznej ekspansji. Poruszony zostanie wątek chińskiej obecności militarnej na wodach Oceanu Indyjskiego oraz konsekwencji dla światowej geopolityki płynących z niestabilności politycznej regionu.

SŁOWA KLUCZOWE: potęga morska, Chiny, Alfred Thayer Mahan, Morski Jedwabny Szlak.
