

Piotr MICKIEWICZ

Uniwersytet Gdański

WSPÓLNOTA INTERESÓW CZY RYWALIZACJA? SUBREGION BAŁTYCKI W KONCEPCJACH POLITYCZNYCH ROSJI I CHIN W DRUGIEJ I TRZECIEJ DEKADZIE XXI WIEKU

Abstrakt:

Rosyjsko-chińska współpraca na akwenach morskich określa wspólny cel, jakim jest ograniczenie zdolności USA do kontroli morskich szlaków przewozów towarowych. Jej zakres ograniczają rozbieżności interesów zwłaszcza w odniesieniu do polityki europejskiej, co prowadzi do podjęcia przez obydwa państwa form rywalizacji. Prawdopodobnym miejscem jej zaistnienia jest region bałtycki. Celem artykułu jest określenie czynników ograniczających pola rywalizacji w regionie bałtyckim, jak i determinujących jej wystąpienie. Założenie wyjściowe to teza iż chińsko-rosyjską wspólnotą interesów to dążenie do przeniesienia ciężaru działalności morskiej USA z akwenów azjatyckich na północny Atlantyk i morza otaczające Europę. Chińczycy z tej grupy wykluczają Morze Bałtyckie, które ma być obszarem stabilności politycznej. Natomiast w założeniach polityki rosyjskiej Bałtyk ma być regionem zastępczym dla prowadzonej z USA rywalizacji arktycznej. Dodatkowo czynnikiem ograniczającym zakres chińsko-rosyjskiej kooperacji jest projekt Arctic Silk Road, który narusza rosyjskie interesy w Arktyce. Przyjąć więc należy, że Rosja prowadzić będzie politykę ograniczania ekonomicznego znaczenia tej trasy, koncentrując swoje działania w regionie bałtyckim i kierując je do państw uczestniczących w tym projekcie. Stworzy to nową sytuację strategiczną, w której to region bałtycki stanie się istotnym obszarem rywalizacji mocarstw.

Słowa kluczowe: Rosja, Chiny, Morze Bałtyckie, polityka morska, współpraca między państwami.

Wprowadzenie

Bałtycka polityka Rosji przez prawie dwie dekady XXI wieku oparta była na założeniu iż ma to być region o znacznej stabilności politycznej, pozwalającej na prowadzenie nieskrępowanej wymiany handlowej oraz utrzymanie możliwości samodzielnego funkcjonowania Obwodu Kaliningradzkiego. Powyższe cele polityczne zostały określone w kolejnych doktrynach morskich i stanowią element przedsięwzięć prowadzonych na tak zwanym *Atlantyckim Kierunku Narodowej Polityki Morskiej*.¹ W tej koncepcji Bałtyk niezmiennie traktowany jest jako akwen pozwalający na prowadzenie wymiany handlowej, co powoduje że rosyjska aktywność polityczna sprowadzała się do działań mających na celu zapewnienie możliwości stosowania prawa swobody żeglugi² na tym akwencie i współkreowanie regionalnych procesów kooperacji gospodarczej. Jej wymiar wewnętrzny sprowadzono do modernizacji infrastruktury portowej, dostosowywania systemów kontroli ruchu do specyfiki regionalnej wymiany towarowej oraz poszerzaniu zakresu samowystarczalności ekonomicznej Obwodu Kaliningradzkiego. Zapisy takie zawarto w *Doktrynie Morskiej Federacji Rosyjskiej do 2020 r.*, a dokonana w 2015 roku jej modyfikacja w praktyce była ich uszczegółowieniem (*Morskaya doktrina...*, 2001; *Morskaya doktrina...*, 2015). Polityce bałtyckiej na lata 2015-2030 nadano cechy wyłącznie ekonomiczne. Założono iż celem rosyjskiej polityki w tym regionie będzie realizacja czterech projektów inwestycyjnych, mających wymiar transnarodowy i wewnętrzny. W ramach kooperacji międzynarodowej podjęto inwestycje umożliwiające rozszerzenie możliwości wykorzystania systemu *Autostrad Morskich*³ oraz budowę systemu przesyłowego *Nord Stream*.⁴ Rosyjsko-niemiecki projekt Autostrad Morskich to system transportowy przebiegający pomiędzy

¹ Ocean światowy Rosja dzieli na akweny istotne z punktu widzenia własnych interesów strategicznych; określa się je jako *Kierunki Regionalne Narodowej Polityki Morskiej: Atlantycki, Arktyczny, Kaspijski, Pacyfiku i Oceanu Indyjskiego. Kierunek Atlantycki* obejmuje zarówno sam Atlantyk jak i morza: Azowskie i Czarne, Śródziemne, Północne oraz Bałtyckie.

² Zgodnie z zapisami *prawa morza* każdy przewoźnik może korzystać z akwenów morskich do prowadzenia żeglugi pod warunkiem przestrzegania prawa państwa sprawującego jurysdykcję prawną na danym akwencie (wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefa wyłączności ekonomicznej). Każde państwo posiada natomiast prawo do podjęcia działań w sytuacji stwierdzenia że przewoźnik prowadzi działalność piracką, uprawa handel ludźmi, narkotykami i środkami psychotropowymi.

³ Pojęciem tym określa się system lądowo-morskich przewozów towarowych obejmujący minimum dwa porty w dwóch różnych państwach. Porty te muszą posiadać stosowną infrastrukturę, w skład której wchodzi: wyposażenie portowe, infrastruktura bezpośredniego dostępu naziemnego i morskiego i elektroniczne systemy zarządzania logistycznego. W systemie zarządzania muszą być stosowane procedury bezpieczeństwa, administracyjne i celne (*Decision No 884/2004/EC...*, 2004).

⁴ Ten projekt jest realizowany w ramach strategii energetycznej.

bałtyckimi portami RFN (Sassnitz – Mukran, Rostock) i portami rosyjskimi (Bałtysk i Kaliningrad, Ust’Ługa, St. Petersburg). Został zbudowany w dwóch częściach. Połączenia z RFN do Obwodu Kaliningradzkiego powstały w ramach projektu UE- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy. Natomiast ich rozwinięcie do portów Zatoki Fińskiej jest inwestycją rosyjską. Centrum przeladunkowym w układzie Autostrad Morskich jest port Sassnitz ze względu na posiadaną infrastrukturę przeladunkową. Jest ona bowiem dostosowana do obsługi składów kolejowych o rosyjskim rozstawie kół, a przeprowadzone wspólnie przez *Российские Железные Дороги (Rossijskije Zheleznnye Dorogi)* i *Deutsche Bahn* inwestycje w systemie przewozów promowo-kolejowych Bałtysk – Sassnitz, pozwalają na obsługę przeladunków kołowych do 6,5 mln ton rocznie. Wsparciem, w odniesieniu do ładunków *ro-ro* jest natomiast port Rostock oraz szereg inwestycji w system komunikacji kołowo-szynowej, zwłaszcza w Nadrenii Północnej - Westfalii. Systemy te pozwalają na bezpośredni przewóz towarów do najważniejszego europejskiego Centrum Logistycznego, czyli *Duisburg AG* oraz portów w Hamburgu i Lubece.

Zarówno *Autostrady Morskie* jak i *Nord Stream* to projekty o charakterze polityczno-gospodarczym i miały docelowo zapewnić swoiste *związanie ekonomiczne* RFN. W zamian za podtrzymywanie i rozwijanie kooperacji gospodarczej państwo to uzyskuje bowiem status głównego europejskiego dystrybutora euroazjatyckiej wymiany towarowej (Mickiewicz, 2015a). Natomiast wymiar wewnętrzny bałtyckich inwestycji gospodarczych to przede wszystkim zwiększenie możliwości przesyłowych regionalnych portów, zwłaszcza w odniesieniu do eksportu gazu skroplonego i węglowodorów oraz importu wielkogabarytowych elementów konstrukcyjnych dla przemysłu paliwowo-energetycznego. Cel ten zamierzono osiągnąć poprzez poprawę funkcjonalności infrastruktury transportowej, zwłaszcza śródlądowej, prowadzącej z terytorium Rosji do tych portów oraz ich przystosowanie do obsługi jednostek śródlądowych. Istotnym zadaniem o charakterze politycznym jest także zwiększenie autonomii ekonomicznej i energetycznej Obwodu Kaliningradzkiego⁵. Podobną rolę Bałtyk odgrywał w chińskich koncepcjach politycznych pierwszej dekady XXI wieku. Miał być miejscem redystrybucji towarów dostarczanych do państw subregionu, początkowo z Rotterdamu i Kopenhagi, a od 2013 roku z Gdańska. Subregion bałtycki nie był postrzegany jako miejsce prowadzenia działań politycznych, zwłaszcza ukierunkowanych na ograniczenie amerykańskiej hegemonii na eurazjatyckich akwenach morskich, co jest jednym z głównych celów strategicznych Chin.

⁵ *Morskaya doktrina do 2030 goda...* op. cit. , cz. III, p. 49–72. Podkreślić należy, że jeszcze w 2014 roku zakładano iż rozwiązaniem zapewniającym tę autonomię będzie budowa podmorskich systemów przesyłowych i energetycznych do Obwodu.

Mickiewicz, P., Wspólnota interesów czy rywalizacja? Subregion Bałtycki w koncepcjach politycznych Rosji i Chin w drugiej i trzeciej dekadzie XXI wieku, Przegląd Geopolityczny, 31, 2020, s. 9-22.

Zmiana tego sposobu postrzegania zlewiska Bałtyku w polityce obydwu mocarstw regionalnych nastąpiła na przestrzeni lat 2017-2018. Jej zasadniczymi determinantami są: uznanie przez USA Polski za najważniejszego (*strategicznego*) importera gazu LNG oraz lansowana przez Rosjan koncepcja przeprowadzenia przez Bałtyk północnej nitki *New Silk Road* lub - zastępującego ten projekt - innego euroazjatyckiego systemu transportowego. Istotną, ale drugoplanową z punktu widzenia chińskich interesów, determinantą jest rosyjska próba przekształcenia tego akwenu w miejsce prowadzenia zastępczej rywalizacji z USA. Celem rosyjskich działań jest zmuszenie Stanów Zjednoczonych do angażowania swoich sił morskich na akwenach pozaarktycznych, co władze chińskie postanowiły wykorzystać do podjęcia samodzielnej aktywności na Oceanie Arktycznym. Przewiduje ona transportowe wykorzystanie tego akwenu oraz portów i sieci połączeń lądowych Norwegii i Finlandii. Koncepcja ta została zaprezentowana w 2019 roku, a jej realizacja zasadniczo zmieni zakres chińsko-rosyjskiej wspólnoty interesów i może doprowadzić do podjęcia przez obydwa państwa rywalizacji, usytuowanej także na akwencie bałtyckim.

Polityczno-ekonomiczne uwarunkowania wspólnoty interesów Chin i Rosji

Uwarunkowania rozwojowe Chin i Rosji powodują, że priorytetem ich polityki gospodarczej jest zapewnianie możliwości prowadzenia nieograniczonej czynnikiem politycznym wymiany handlowej (zwłaszcza w odniesieniu do importu technologii, półproduktów i surowców technologicznych) oraz współkreowanie globalnego systemu obrotu nośnikami energii (*Ob utverzhdieni...*, 2009, Cz. I, Cz. IV, p. 2, Cz. V). Doprowadziło to zaistnienia swoistej *wspólnoty interesów*, gdyż znaczna ich część jest ulokowana w tych samych regionach. W drugiej dekadzie XXI wieku obydwa państwa priorytetowe znaczenie nadały swobodzie prowadzenia nieskrępowanej wymiany handlowej prowadzonej morskimi szlakami transportowymi wokół Eurazji. Po fiasku amerykańskich prób zdominowania Azji Centralnej uznały one, że warunkiem sankcjonującym ich bezpieczeństwo ekonomiczne jest zrównoważenie amerykańskich wpływów na Pacyfiku, Oceanie Indyjskim oraz Arktycznym (Preston, Bailey, Bradley, Jigang, Changwen 2016). Dla Chin jest to szczególnie ważne, skoro są one zmuszone importować aż 39 z 45 niezbędnych dla gospodarki minerałów, w tym aż 70% ropy naftowej. Grono najważniejszych państw-eksporterów stanowią państwa zamorskie czyli Australia, kraje Zatoki Perskiej (Arabia Saudyjska, Iran, Oman, Irak, Zjednoczone Emiraty Arabskie), Afryki (Angola, Republika Południowej Afryki), i Ameryki (Brazylia, Chile, Wenezuela USA i Kanada). Tymczasem możliwości ekspansji ekonomicznej Chin i Rosji, determinującej *de facto* procesy rozwojowe obydwu państw, wymagają uzyskania:

Mickiewicz, P., Wspólnota interesów czy rywalizacja? Subregion Bałtycki w koncepcjach politycznych Rosji i Chin w drugiej i trzeciej dekadzie XXI wieku, Przegląd Geopolityczny, 31, 2020, s. 9-22.

- nieograniczonych zdolności do eksploatacji nowych złóż surowców energetycznych na szelfie arktycznym i eksportu nośników energii (Rosja) (*O strategii...*, 2017, cz. II, s. 14-15, cz. III, s. 20)⁶.
- możliwości kontroli obszarów prowadzenia wymiany handlowej w ramach projektu *One Belt One Road* (Chiny) (*Vision and Actions...*, 2015)⁷.

Ukształtowana na przestrzeni 2010-2015 roku *wspólnota interesów* jest konsekwencją niemożliwości samodzielnej realizacji powyższych celów strategicznych. Została też ograniczona do tych obszarów przedmiotowych i regionów w których zostały one ulokowane. Zasadniczym obszarem kooperacji jest polityka energetyczna, obejmująca dwa aspekty, a mianowicie kwestie funkcjonowania systemu dostaw surowców, nośników energii i paliw przetworzonych oraz wspólne inwestycje w infrastrukturę wydobywczą, przetwarzania surowców energetycznych i transportową. W jej ramach Chiny są istotnym inwestorem i współwłaścicielem części syberyjskich instalacji energetycznych i istotnym importerem, Drugi obszar chińsko-rosyjskiej wspólnoty interesów to próba skonstruowania niekontrolowanego przez USA euroazjatyckiego systemu transportowego. Projekt *One Belt One Road* jest chińską koncepcją uzyskania dominującej pozycji wobec państw tranzytu, jednakże trasa przebiegu lądowej jego części (*Nony Jedwabny Szlak*) w praktyce uwzględnia rosyjskie interesy w Eurazji. Trzeci obszar tej kooperacji to budowa zdolności do kontroli żeglugi wokół kontynentu, ograniczona przestrzennie do akwenów wykorzystywanych do prowadzenia własnej wymiany handlowej.

Charakter rosyjsko-chińskiej *wspólnoty interesów* powoduje, że jej istotną częścią jest współpraca prowadzona na akwenach morskich. Początkowo, do 2017 roku, kooperacja ta była skoncentrowana na przedsięwzięciach mających na celu ograniczanie zdolności floty wojennej USA do kontroli szlaków żeglugowych, zwłaszcza transportu surowców energetycznych. Po roku 2017, w konsekwencji podjęcia przez amerykańskie firmy eksportu przetworzonych nośników energii⁸ oraz rosyjskich planów ekspansji energetycznej z wykorzystaniem zasobów z regionów arktycznych, jej celem jest także ograniczanie poziomu amerykańskiego zaangażowania polityczno-militarnego na akwenach i regionach aktywności gospodarczej Chin i Rosji. W rosyjskiej polityce działania te przybrały postać kreowania napięcia w regionach zastępczych (Mickiewicz, 2015b) natomiast w przypadku Chin celem jest uzyskiwanie zdolności do przebywania sił morskich w regionach perspektywicznego lokowania interesów gospodarczo-politycznych. Polityka ta

⁶ <http://kremlin.ru/acts/bank/41921>

⁷ http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

⁸ Jej zasady określono w stosownej opinii Agencji Energetycznej. Zob. *Effect of Increased...*, 2014.

Mickiewicz, P., Wspólnota interesów czy rywalizacja? Subregion Bałtycki w koncepcjach politycznych Rosji i Chin w drugiej i trzeciej dekadzie XXI wieku, Przegąd Geopolityczny, 31, 2020, s. 9-22.

wymaga prowadzenia przez Pekin aktywności morskiej na akwenach leżących w znacznej odległości od własnych baz. Poza akwenami okalającymi południową i wschodnią Azję obszarem prowadzenia aktywności morskiej stały się Morze Czerwone, wschodnia część Morza Śródziemnego i Bałtyk. W rosyjskiej polityce, ze względu na perspektywiczny eksport nośników energii do Ameryki Południowej i Azji Południowo-Wschodniej, wzrosło natomiast znaczenie środkowego Atlantyku oraz Indo-Pacyfiku⁹. Natomiast realnie oceniany potencjał morski obydwu państw gwarantuje jedynie możliwość kontroli i czasowej obecności morskiej na części z tych akwenów.

Tabela 1: Potrzeby zdolności chińskiej i rosyjskiej kontroli morza

Rosja		Chiny	
Potrzeby	Możliwości	Potrzeby	Możliwości
Atlantyk północny, Morze Norweskie, Morze Północne, Morze Śródziemne, Morze Czarne i Azowskie, Morze Bałtyckie	Prezentacja siły przez lotnictwo i okręty podwodne na akwenach mórz Czarnego, Azowskiego i Bałtyckiego. Kreowanie incydentów morskich na północnym Atlantyku i morzach Norweskim oraz Północnym.	Pacyfik zachodni, zwłaszcza Morze Żółte, Morze Wschodniochińskie, Morze Filipińskie, Morze Południowochińskie część akwenów wokół Indonezji	Kontrola mórz Żółtego, Wschodniochińskiego oraz części Morza Filipińskiego
Morze Barentsa, Ocean Arktyczny, Morze Wschodnio-syberyjskie oraz <i>Północna Droga Morska</i> *	Samodzielna kontrola Oceanu Arktycznego, mórz Barentsa i Wschodnio-syberyjskiego oraz <i>Północna Droga Morska</i>	Ocean Indyjski, zwłaszcza Morze Andamańskie, Morze Arabskie, Morze Czerwone, Morze Lakkadiwskie	czasowa obecność na wybranym akwenie
północno-wschodni Pacyfik, morza: Beringa, Ochockie, Japońskie, Żółte, Wschodniochińskie	Samodzielna kontrola mórz: Beringa, Ochockiego, Japońskiego oraz - wyłącznie w kooperacji z ChRL kontrola pozostałych akwenów	Morze Śródziemne	Czasowa obecność na wybranym akwenie
Ocean Indyjski	<i>Prezentacja bandery w kooperacji z Republiką Indii</i>		
Kaspijskie	Pelna kontrola akwenu ograniczana ze względów politycznych		

* Określany także jako *Przebieżenie Północno-Wschodnie* to licząca (w zależności od warunków lodowych) ok. 3 000 mil morskich (5 556 km) najkrótsza droga morska z Oceanu Atlantyckiego na Ocean Spokojny przebiegająca wzdłuż północnych wybrzeży Eurazji. Biegnie od linii demarkacyjnej między USA i Federacją Rosyjską w Cieśninie Beringa na wschodzie, do tzw. Karskich Wrót na zachodzie. Trasa ta pozwala na skrócenie czasu dostaw ładunków z północnej Europy do portów Azji Wschodniej o ok. 14 dni. Sezon żegludowy trwa tam od początku lipca do końca listopada, ale niezbędna jest asysta rosyjskich lodolamaczy.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Morskaya doktrina...*, 2015, p. 16-17; Huang, 2009.

⁹ Pojęcie to od 2007 roku jest wykorzystywane w opisie akwenów morskich. Swym zasięgiem obejmuje akweny zachodniej i centralnej części Oceanu Indyjskiego oraz środkowy i wschodni Pacyfik od wybrzeży Australii, wyspy Borneo i Morza Południowochińskiego do Wysp Marshalla, Polinezji oraz Hawajów.

Posiadane przez obydwa państwa możliwości kontroli akwenów niezbędnych dla zapewnienia ich bezpieczeństwa ekonomicznego, określiło charakter jak i intensywność możliwej kooperacji. Jej celem jest umożliwienie prowadzenia nieskrępowanej żeglugi, w tym prowadzenie działań mających na celu odbicie zajętych jednostek i przerywanie działań blokadowych oraz egzekwowanie swoich interesów narodowych na morzach (przeciwdziałania przedsięwzięciom ograniczającym eksploatację i eksplorację na *morzu otwartym i morskich obszarach spornych*). Zostały też skoncentrowane geograficznie w regionach objętych chińskim projektem *One Belt One Road* oraz – w mniejszym stopniu – akwenach prowadzenia rosyjskiego eksportu nośników energii do tak zwanych *nowych (nietradycyjnych) partnerów*. W przypadku projektu *One Belt One Road* są to głównie:

- zachodni Pacyfik od Tajwanu do Indonezji, Ocean Indyjski oraz morza Czerwone i wschodnia część Śródziemnego, przez które przechodzić ma *Maritime Silk Road*;
- Ocean Arktyczny wraz z Morzem Barentsa tworzący *Polar Silk Road*;
- Bałtyk traktowany jako element *New Silk Road*.

Znaczenie poszczególnych akwenów w tych koncepcjach określa zakres kooperacji i rywalizacji obydwu mocarstw regionalnych. Zasadniczą rolę w tych procesach odgrywać będzie sposób ułożenia wzajemnych relacji w kwestii wykorzystania eurazjatyckich szlaków towarowych. Na obecnym etapie można mówić o umiejętnym rozwiązaniu potencjalnych sporów co do zmiany układu sił w Azji Centralnej (Turkiestan) w związku z realizacją projektu *Jedwabnego Szlaku*. Każdy z proponowanych przez Chiny wariantów przebiegu jego trasy uwzględniał rolę Rosji w tym projekcie oraz część jej interesów. Wręcz można uznać, że propozycje te powstawały w oparciu o analizę charakteru rosyjskich interesów regionalnych w odniesieniu do Azji Centralnej, Kaukazu Południowego oraz Europy Wschodniej, zwłaszcza Ukrainy i Mołdawii. Wspólną decyzją jest określenie optymalnych tras przebiegu *Szlaku* przez terytorium Rosji lub jej satelitów oraz w rejonach, w których możliwe będzie zniwelowanie amerykańskiej supremacji. Podkreślić jednak należy, że strona która dążyła do osiągnięcia takiego kompromisu była Rosja, dla której celem jest maksymalna korelacja strategii rozwoju Eurazjatyckiej Wspólnoty Gospodarczej z projektem *One Belt One Road*, zarówno w kontekście kontynentalnych tras jego przebiegu, jak i wspólnego kształtowania relacji z azjatyckimi państwami tranzytu.¹⁰

¹⁰ Putin: Rosja uwzględni interesy Chin, Sputnik 11.1.2017, <https://pl.sputniknews.com/gospodarka/201711116686029-Putin-Rosja-Chiny-Sputnik/>

Potencjalna wspólnota interesów i obszary rywalizacji w Europie północno-wschodniej

Wynikająca ze wspólnoty interesów, zwłaszcza dotyczącej możliwości kontroli morskich szlaków transportowych i budowy niekontrolowanego przez USA lądowego systemu transportowego, chińsko-rosyjska kooperacja w Azji Środkowej przyjęła wręcz postać modelową. Obydwa państwa uwzględniają w swej polityce interesy partnera i realizują szereg wspólnych inwestycji. Oceniając jednak specyfikę chińskich i rosyjskich interesów w północnej części Europy, postawić można tezę iż trudno będzie podobną korelację uzyskać w odniesieniu do polityki arktycznej oraz bałtyckiej. W regionie arktycznym zakres chińsko-rosyjskiej *wspólnoty interesów* jest coraz bardziej ograniczany do eksploatacji i zapewnienia bezpieczeństwa przewozów nośników energii przez wschodnią część Oceanu Arktycznego na Pacyfik oraz wspólne przeciwstawianie się nadmiernej – w ocenie obydwu państw – kontroli morza przez amerykańską flotę. Zakres kooperacji w subregionie bałtyckim jest przez obydwu państwa traktowany jako środek pozwalający na pogłębienie zakresu współpracy w układzie Chiny - Rosja - RFN, ale wszyscy partnerzy postrzegają ją jako skoordynowaną wzajemnie kooperację o charakterze bilateralnym. Została ona skoncentrowana na kwestii budowy eurazjatyckiego systemu transportowego, kierowanego do niemieckich centrów logistycznych (Centrum Logistyczne *Duisburg AG* oraz porty Hamburg i Bremerhaven) przy wykorzystaniu rosyjskich systemów transportowych oraz rosyjskiej i niemieckiej infrastruktury portowej na Bałtyku. W rosyjskiej polityce Niemcy są postrzegane jako państwo-dystrybutor na obszar UE rosyjskich surowców energetycznych oraz eksporter elementów wyposażenia technologicznego, niezbędnego do modernizacji rosyjskiego sektora paliwowo-energetycznego. Istotą rosyjskich działań jest więc kreowanie przedsięwzięć pozwalających na rozbudowę systemów przesyłowych w UE i ich integrację z *Nord Stream* oraz ominięcie regionu Europy Środkowo-Wschodniej jako obszaru tranzytu. Dla państwa niemieckiego rozwiązanie to pozwala na uruchomienie szeregu programów prorozwojowych w północno-wschodnich landach oraz zdominowanie europejskiego systemu redystrybucji towarów.

Koncepcja przeprowadzenia trasy *Jedwabnego Szlaku* przez Bałtyk, niemieckie porty oraz sieć połączeń szynowych i kołowych z Rostocku i Sassnitz – Mukran nie do końca jest zbieżna z chińskimi projektami bałtyckimi. Z punktu widzenia interesów Pekinu za pozytyw uznać należy możliwość włączenia rosyjskiego importu jak i wewnętrznej wymiany towarowej w ten system przewozowy. Rozwiązanie to poprawia efektywność ekonomiczną szynowych połączeń Chiny – Europa i ogranicza skalę, niezbędnego dla uzyskania dochodowości tego projektu, otwarcia chińskiego rynku na eksport towarów z Europy. Równocześnie prowadzi jednak do zwiększenia uzależnienia sposobu funkcjonowania tych połączeń od Rosji oraz ogranicza zakres

potencjalnej kooperacji z krajami Europy Wschodniej, w ramach formuły 16+1¹¹. W praktyce zamyka to możliwość wykorzystania alternatywnych, lądowych tras przewozowych z wykorzystaniem terytorium Białorusi i Polski oraz Ukrainy i Polski, co zmienia układ wzajemnych relacji na niekorzyść Chin. Świadomość zmiany tych relacji powoduje, że Rosjanie akcentują głównie potrzebę włączenia portów wschodniego Bałtyku jako hubów przeładunkowych i centrów logistycznych *Jedwabnego Szlaku* i zabiegają o wsparcie tego projektu przez Republikę Federalną Niemiec. Natomiast rola regionu bałtyckiego w tej koncepcji jest postrzegana głównie w kontekście skali eksportu kierowanego do Skandynawii, Wielkiej Brytanii oraz państw Europy Wschodniej do linii Alp. Oceniając rosyjską propozycję w kontekście stricte ekonomicznym uznać należy, że optymalnym rozwiązaniem dla dystrybucji chińskiego eksportu do państw europejskich w układzie południkowym jest wykorzystywanie Polski jako państwa tranzytu i łódzkiego centrum logistycznego wraz z terminalami kontenerowymi w Gdańsku i Gdyni. Dla chińskich planów warunkiem koniecznym jest więc rozbudowa tych systemów transportowych i ich połączenie z funkcjonującymi i planowanymi połączeniami kolejowymi państw nordyckich. Rozwiązanie to zapewnia efektywność przeładunkową zasadniczych morskich i lądowych Centrów Logistycznych Unii Europejskiej (Rotterdam, Hamburg, Antwerpia, Bremerhaven, Amsterdam i Duisburg), a w odniesieniu do eksportu do krajów nordyckich pozwala także na skrócenie czasu dostawy. Alternatywa w postaci wykorzystania portów wschodniego Bałtyku, zwłaszcza rosyjskich, położonych w Zatoce Fińskiej czy portów Estonii i Łotwy (oraz docelowo rozbudowanego portu w Kaliningradzie) jest zasadna tylko w kontekście wykorzystywania ich do przewozów niemiecko-rosyjskimi autostradami morskimi (do Rostocku i Sassnitz–Mukran). W konsekwencji

¹¹ Ta formuła kooperacji funkcjonuje od roku 2012 i tworzona jest przez Chiny wraz z Estonią, Łotwą, Litwą, Polską, Czechami, Słowacją, Węgrami, Rumunią, Bułgarią, Słowenią, Chorwacją, Serbią, Bośnią i Hercegowiną, Czarnogórą, Albanią oraz Macedonią. Dla Pekinu celem ekonomicznym zwiększenia zaangażowania inwestycyjnego jest realizacja projektu *Jedwabnego Szlaku*. Wśród państw regionu zainteresowane istotnym zaangażowaniem się Chin są Węgry i Serbia, Rumunia, a z grona państw bałtyckich Estonia i Polska. O skali polskiego zaangażowania w realizację projektu świadczyć może kalendarium spotkań i wypowiedzi przedstawicieli władz politycznych. W latach 2015-2018 z wizytami w Chinach, w trakcie których prowadzono rozmowy o polskim udziale w tym projekcie, przebywali prezydent Duda (2015) i ówczesna prezes Rady Ministrów Beata Szydło (2017). Na potrzeby dostosowania inwestycji w system logistyczny i transportowy do projektu Szlaku wskazywał zarówno ówczesny wicepremier M. Morawiecki, jak i podległy mu wiceminister w ministerstwie rozwoju P. Choraży, zaś obecny minister infrastruktury A. Adamczyk podkreśla zbieżność tego projektu z polskimi interesami. Podobne stanowisko zajmuje polski członek Rady Dyrektorów Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych Radosław Pyffel. Zob. Biznesalert. *Polish Silk Road, Forbes Polska* 16.10.2017.

Mickiewicz, P., Wspólnota interesów czy rywalizacja? Subregion Bałtycki w koncepcjach politycznych Rosji i Chin w drugiej i trzeciej dekadzie XXI wieku, Przegląd Geopolityczny, 31, 2020, s. 9-22.

zasadniczymi hubami przeładunkowymi nadal pozostaną porty Lubeka, Hamburg i ewentualnie Bremerhaven oraz centrum logistyczne Duisburg. Z tego względu powyższe rozwiązanie jest traktowane przez Pekin jako alternatywa, zaś Rosja uznaje je za docelowe. W takim układzie linii transportowych Chiny będą musiały zaakceptować wykorzystanie rosyjskich szynowych szlaków komunikacyjnych, zwłaszcza kolei transsyberyjskiej i połączenia Moskwa–Sankt Petersburg oraz dostosować układ nitek *Jedwabnego Szlaku* do kształtu rosyjskiej, wewnętrznej wymiany towarowej. Stwarza to także potencjalną konieczność akceptacji ich przeprowadzenia w sposób pozwalający na wykorzystywanie rosyjskich portów jako miejsc przeładunku i dystrybucji chińskiego eksportu. Dodatkowym, stricte politycznym, czynnikiem niwelującym znaczenie tego rozwiązania w chińskich koncepcjach jest uznanie przez USA państwa polskiego za najistotniejszego odbiorcę gazu skroplonego. Zwiększa to znacząco prawdopodobieństwo militarnego angażowania się Stanów Zjednoczonych w proces kontroli żeglugi na Bałtyku w układzie równoleżnikowym, czyli na trasach transportu chińskich towarów. Negatywem tego rozwiązania jest także konieczność akceptacji przez Chiny rosyjskich interesów w Europie Wschodniej, zwłaszcza w zlewisku Morza Czarnego i Bałtyckiego. Wymaga także odniesienia się przez Pekin do sposobu prowadzenia rosyjskiej polityki wobec Ukrainy, Gruzji i Polski. W praktyce może to doprowadzić do zarzucenia jednej z alternatywnych tras *New Silk Road*, czyli nitki prowadzonej poprzez południowy Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję (port Poti), Ukrainę (port Odessa) i Kijów do Łodzi¹².

Najpoważniejszym ograniczeniem i potencjalnym powodem podjęcia rywalizacji przez dotychczasowych partnerów jest chiński projekt *Polar Silk Road*. Z chwilą jego ogłoszenia, w 2019 roku, Chiny przystąpiły do prowadzenia samodzielnej polityki poszerzania kontaktów gospodarczych z państwami nordyckimi. Jej podjęcie w praktyce pozwala na usankcjonowanie - w oparciu o międzynarodowe prawo morza - możliwości wykorzystania *Północnej Drogi Morskiej* jako międzynarodowego szlaku żeglugowego. Próba ograniczenia tej koncepcji i zniwelowania potencjalnego pola konfliktów była propozycja W. Putina z 2017 roku zakładająca jej uznanie za element *Polar Silk Road* i realizację tego projektu w układzie bilateralnym¹³. Według założeń tej propozycji chiński

¹² Obecnie, na podstawie oceny stopnia jego realizacji, uznać go raczej należy za projekt mający osłabiać pozycję Rosji w konsorcjum realizującym projekt *One Belt One Road* niż realnie istniejący wariant. Jednak stanowi istotny instrument oddziaływania i z tego względu musi pozostać w chińskich koncepcjach jako potencjalny scenariusz działań.

¹³ Cytowany przez Agencję TASS prezydent Putin w trakcie rozmowy z przedstawicielami Chin podczas ceremonii pierwszego załadunku gazu skroplonego w terminalu Jamal LNG miał stwierdzić, że *Jedwabny Szlak dotarł na północ. Połączymy go z Północną Drogą Morską i będzie to, czego potrzebujemy, i wspólnie stworzymy Północny Jedwabny Szlak.*

eksport do Europy północnej miałby być prowadzony rosyjskimi systemami szynowymi do portów Archangielsk, Murmańsk i ewentualnie Władywostok, a następnie *Północną Drogą Morską*. Problemem ograniczającym możliwość wdrożenia tego rozwiązania jest fakt uznania przez Pekin za zasadniczych regionalnych partnerów handlowych Finlandii, Autonomii Grenlandzkiej, a zwłaszcza Islandii Wielkiej Brytanii, Szwecji i Norwegii, czyli państw odgrywających strategiczną rolę w polityce USA i uznawanych przez Rosję za prowadzące wrogą politykę arktyczną. Świadczą o tym podejmowane od 2016 roku decyzje polityczne, uznające niezmiennie Wielką Brytanię za najistotniejszego importera oraz redefiniujące chińską politykę wobec Królestwa Norwegii. W grudniu 2016 roku Pekin zdecydował się na nawiązanie z Norwegią stosunków politycznych, zawieszonych po przyznaniu przez norweski Komitet Noblowski nagrody dysydentowi Liu Xiaobo (w 2000 r.). Podobna polityka inwestowania w sektory umożliwiające poszerzenie współpracy gospodarczej prowadzona jest wobec Szwecji, Finlandii, Islandii i Autonomii Grenlandzkiej. Jej elementami są inwestycje mające na celu rozbudowę systemów przesyłowych, opartych o linie kolejowe Kirkenes (północna Norwegia) - Oulu w Finlandii (fińskie wybrzeże Bałtyku), i Oslo – Sztokholm, oraz zwiększenie możliwości eksploatacji złóż w Grenlandii. Polityka kierowana do Autonomii Grenlandzkiej obejmuje także wiele różnorodnych bilateralnych projektów badawczych i jest ukierunkowana na docelowe jej związanie gospodarcze¹⁴. Podobny cel przyświeca polityce prowadzonej wobec Islandii, chociaż równie istotnymi powodami są wykorzystywanie tego kraju jako centrum logistycznego dla całości chińskich przedsięwzięć handlowych w regionie, jak i osłabienie pozycji USA. Uznać więc należy, że całościowa polityka arktyczna Chin zakłada uzyskanie statusu gracza arktycznego, który będzie zdolny do prowadzenia samodzielnej polityki w regionie. W sposób znaczny ograniczy to konieczność kooperacji z Rosją (*China's Arctic Policy*, 2018, s. 3,1-3,2)

Podsumowanie

Zaprezentowane uwarunkowania powodują, że w regionach bałtyckim i - w mniejszym stopniu - arktycznym dochodzić będzie raczej do rywalizacji niż współpracy na linii Pekin – Moskwa. Analiza form chińskiej aktywności inwestycyjnej w Europie pozwala na stwierdzenie, że część z nich ma na celu ograniczenie konieczności prowadzenia wspólnych chińsko-rosyjskich

Zob. *Putin nadeyetsya, chto RF i Kitay sovместno sdelayut Severnyy morskoy put' Shelkovym*, TASS 8 DEK 2017, 16:52 <https://tass.ru/ekonomika/4797575>

¹⁴ Już w maju 2016 r. podpisane zostało Memorandum o współpracy pomiędzy Ministerstwem Ziemi i Zasobów a grenlandzkim Ministerstwem Edukacji, Kultury, Badań i Wyznań

przedsięwzięć. Pekin prowadzi samodzielną politykę inwestycyjną na obszarze UE, która została skoncentrowana na europejskich mocarstwach ekonomiczno-politycznych (RFN, Wielka Brytania, Francja) oraz krajach istotnych dla kształtu wymiany handlowej (Norwegia, Szwecja, Polska, Finlandia Włochy, Grecja, Węgry). Aktywność inwestycyjna, z wyjątkiem Polski, skoncentrowana została na takich sferach gospodarki, jak sektor usług komunalnych, transport, infrastruktura, energetyka i przemysł maszynowy. W przypadku Polski, po fiasku koncepcji inwestycji w budowę systemów transportowych, wiodącą sferą jest obsługa ruchu towarowego w portach. Chińczycy nie zaangażują się także, a wręcz mogą podjąć próbę przeciwdziałania rosyjskiej koncepcji kreowania napięć polityczno-militarnych na Bałtyku jako instrumentu pozwalającego na ograniczenie amerykańskiej aktywności na akwenach arktycznych. Pekin ze względu na ograniczoną możliwość przebywania na tym akwenie własnej floty oraz fakt iż eksport prowadzony będzie tymi samymi liniami komunikacyjnymi co amerykańskie dostawy gazu LNG do Polski, nie będzie zainteresowany kreowaniem napięć politycznych, ograniczających możliwość prowadzenia ekspansji eksportowej. Chińskim celem politycznym pozostanie więc stabilizowanie sytuacji w regionie, która sprowadzać się będzie do zapewnienia ciągłości prowadzenia wymiany towarowej. Tym samym będzie sprzeciwiał się, także rosyjskim próbom ograniczenia możliwości jej prowadzenia lub destabilizowania sytuacji politycznej w regionie. Do osiągnięcia tego celu wykorzystywane będą instrumenty *stricto* ekonomiczne, zwłaszcza rozwijanie alternatywnych wobec trasy bałtyckiej szlaków eksportowych, zwłaszcza projektów *China–Europe Land–Sea Express*¹⁵ oraz *Ukraine Silk Road*. Pierwszy z wymienionych projektów nie uwzględnia regionu bałtyckiego, zaś drugi ma docelowo łączyć Odessę z portami bałtyckimi, a zakres współpracy Pekinu i Kijowa obejmuje szereg przedsięwzięć, w tym inwestycje na obszarze Ukrainy i różnorodne inicjatywy współpracy przedstawicielstw gospodarczych obydwu państw¹⁶. Politykę Chin w odniesieniu do obydwu projektów określić można jako instrumentalną. Pośrednio dowodzi ona także, iż tworzenie przez Pekin alternatywnych wobec rosyjskiej nitek lądowych połączeń Chin-Europa jest wykorzystywane w celu ograniczenia rosyjskiej pozycji w kształtowaniu trasy oraz sposobu funkcjonowania euroazjatyckiego systemu transportowego. Uznać więc należy, iż dla Chin zasadniczą determinantą określającą wspólnotę interesów z Rosją jest możliwość prowadzenia wymiany towarowej niekontrolowanymi przez USA szlakami transportowymi oraz przeniesienia

¹⁵ Projekt zakładający intermodalne połączenie Aleksandria – Pireus i kolejowe do Budapesztu via Serbia

¹⁶ Jednak, o ile w roku 2016 nagłośniono decyzje o intensyfikacji współpracy gospodarczej ChRL – Ukraina, to już w roku 2017 nie ujawniono treści rozmów i konkluzji specjalnego forum chińsko-ukraińskiego (odbyło się ono w dniu 16 listopada 2017 r.).

Mickiewicz, P., Wspólnota interesów czy rywalizacja? Subregion Bałtycki w koncepcjach politycznych Rosji i Chin w drugiej i trzeciej dekadzie XXI wieku, Przegląd Geopolityczny, 31, 2020, s. 9-22.

rywalizacji na akweny nieodgrywające istotnej roli dla chińskich interesów. Wspierana przez Chiny rosyjska aktywność morska jest skoncentrowana na północnym Atlantyku i jego morzach oraz zachodniej części Oceanu Arktycznego, czyli poza najistotniejsze dla Pekinu akweny morskie. Wsparcie to wymusi na Rosji akceptację chińskiej obecności na najważniejszym dla Pekinu europejskim akwencie, czyli Bałtyku oraz - w dłuższej perspektywie - spowoduje osiągnięcie przez Chiny swoich celów strategicznych w odniesieniu do Europy północnej.

Literatura

- Chelminiak, M., 2010, *Obwód Kaliningradzkiej Federacji Rosyjskiej w rosyjskich koncepcjach geopolitycznych*, Przegląd Geopolityczny, 2, s. 65-76.
- China's Arctic Policy*, 2018, The State Council Information Office of the People's Republic of China, January.
- Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004: amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*, 2004, Brussels.
- Effect of Increased Levels of Liquefied Natural Gas Exports on U.S. Energy Markets*, 2014, Independent Statistics & Analysis, U.S. Energy Information Administration, Washington DC, October.
- Huang, An-Hao P., 2009, *The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region Origins, Development and Impact*, School of Social and Political Sciences Faculty of Arts, The University of Melbourne.
- Ištók, R., Plavčanová, D., 2013, *Russian geopolitics and geopolitics of Russia: phenomenon of space*, European Journal of Geopolitics, 1, pp. 61-94.
- Kreutz, A., 2013, *Russian problem: Russia's place in the world – an attempt at historical and geopolitical analysis*, European Journal of Geopolitics, 1, pp.109-157.
- Lach, Z., 2014, *Polska polityka w wymiarze subregionalnym*, Przegląd Geopolityczny, 7, s. 9-36.
- Mickiewicz, P., 2015a, *Wpływ kooperacji gospodarczej z Federacją Rosyjską na kształt niemieckiej polityki bałtyckiej*, Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego, Vol. 9 nr 1, s. 53-71.
- Mickiewicz, P., 2015b, *Bałtycka „zimna wojna”. Możliwe reakcje NATO i UE na rosyjską aktywność militarną na akwencie bałtyckim*, Krakowskie Studia Międzynarodowe, nr XI, z. 2, s.57-70.
- Morskaya doktrina Rossiyskoy Federatsii na period do 2020 goda*, 2001, Utverzhdena Ukazom Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 27 iyulya 2001 goda, Moskva.

Mickiewicz, P., Wspólnota interesów czy rywalizacja? Subregion Bałtycki w koncepcjach politycznych Rosji i Chin w drugiej i trzeciej dekadzie XXI wieku, Przegląd Geopolityczny, 31, 2020, s. 9-22.

- Morskaya doktrina Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda*, 2015, Utverzhdena Ukazom Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 26 iyulya 2015 goda.
- Ob utverzhdenii Energeticheskoy strategii Rossii na period do 2030 goda*, 2009, Rasporyazheniye Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii № 1715-r., Moskva.
- O Strategii ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 goda*, 2017, Ukaz Prezidenta RF ot 13 maya 2017 g. N 208, Moskva.
- Preston, F., Bailey, R., Bradley, S., Jigang, W., Changwen, Z., 2016, *Navigating the New Normal. China and Global Resource Governance*, A joint DRC and Chatham House Report.
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, 2015, National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, Beijing.

Community of interests or competition? The Baltic subregion in the political concepts of Russia and China in the second and third decades of the 21st century

Russian-Chinese cooperation conducted on maritime waters conducted in the 21st century sets a common goal, which is to limit the US ability to control maritime freight routes, especially energy transport carriers. Its scope is limited by divergence of interests, especially in relation to European policy, which leads to forms of competition between the two countries. The Baltic region is a likely place of its occurrence. The purpose of the article is to determine the factors limiting the areas of competition in the Baltic region, as well as determining its occurrence. The initial research assumption is that the Sino-Russian community of interests is striving to shift the burden of US maritime activities from Asian waters to the North Atlantic and the seas surrounding Europe. The Chinese from this group exclude the Baltic Sea, which is to be an area of political stability. On the other hand, in the assumptions of Russian policy, the Baltic is to be a replacement region for the Arctic competition conducted with the USA. An additional factor limiting the scope of Sino-Russian cooperation is the Arctic Silk Road project, which violates Russian interests in the Arctic. Therefore, it should be assumed that Russia will conduct a policy of limiting the economic significance of this route, focusing its activities in the Baltic region and directing them to the countries participating in this project. It should be assumed that Russia will conduct a policy of limiting the economic significance of this route, focusing its activities in the Baltic region and directing them to the countries participating in this project. This will create a new strategic situation in which the Baltic region will become an important area of competition between the powers.

Key words: Russia, China, Baltic Sea, maritime policy, interstate cooperation.