



## Krzysztof Kubiak

prof. dr hab., Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach

# Wsparcie sił pokojowych czy zamorska ekspansja? Chińska baza morska w Rogu Afryki

## Wprowadzenie

Chińska Republika Ludowa od co najmniej dwóch dziesięcioleci intensywnie rozwija swoje siły morskie. Charakterystyczny dla epoki Mao Zedonga obraz floty składającej się z bardzo licznych, ale *de facto* pozbawionych większych możliwości bojowych zespołów lekkich okrętów odszedł zdecydowanie w przeszłość, podobnie jak strategiczna koncepcja zakładająca prowadzenia przez marynarkę „wojny ludowej” na wodach przybrzeżnych. Obecnie Państwo Środka buduje ewidentnie „flotę antydostępową”, której zasadniczym zadaniem jest odebranie potencjalnemu przeciwnikowi (w tej roli obsadzana jest US Navy) możliwości skutecznego działania w północno-zachodniej części Pacyfiku, przede wszystkim w obrębie „pierwszego łańcucha wysp” (od północnego Borneo, przez Tajwan i Okinawę, do południowej wyspy japońskiego „mainlandu”, czyli Kiusiu). W niedalekiej perspektywie czasowej chińskie ambicje zakładają uzyskanie pozycji decydującej siły morskiej w obrębie wyznaczonym przez „drugi łańcuch wysp”, ciągnący się od zachodniej części Nowej Gwinej, przez Guam, Saipan, Wyspy Bonin, po Yokosukę na wyspie Honsiu. Plany zakładające budowę armady składającej się z 500 okrętów bojowych czynią powyższy zamysł strategiczny realnym w perspektywie dwóch–trzech dekad<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Szerzej zob. J. Bartosiak, *Pacyfik i Eurazja. O wojnie*, CSPA, Warszawa 2016. W literaturze anglosaskiej zob. np.: D.C. Gompert, A.S. Cevallos, C.L. Garafola, *War with China. Thinking Through the Unthinkable*, RAND Corporation, Santa Monica 2016; S. Chan, *China's Troubled Waters. Maritime Disputes in Theoretical Perspective*, Cambridge University Press, Cambridge 2016; M. McDevitt, *Becoming a Great „Maritime Power”: A Chinese Dream*, Center for Naval Analyses, Arlington 2016. Chiński punkt widzenia przedstawia, zob. np. Wu Xiaoyan, *China's „Sea Power Nation” Strategy*, Institute for Security and Development Policy, Stockholm 2014, <http://isdpeu/content/uploads/publications/2014-wu-chinas-sea-power-nation-strategy.pdf> [dostęp: 10.02.2018].

Rozbudowując swoje siły morskie, Pekin nie ogranicza się bynajmniej do wód przylegających do chińskich wybrzeży. W styczniu 2009 r., nader udatnie wykorzystując pretekst zagrożenia stwarzanego dla chińskich statków przez piratów somalijskich, Pekin rozpoczął utrzymywanie zespołu okrętów w zachodniej części Oceanu Indyjskiego (pierwsza grupa składała się z niszczycieli *Haikou* (typu 052C) i *Wuhan* (typu 052B) oraz zaopatrzeniowca *Weishanhu* (typu 903) dowodzonych przez kontradmirała Du Jingchenga). W kolejnych latach marynarka Państwa Środka przeprowadziła ewakuację własnych obywateli oraz cudzoziemców z ogarniętej wojną domową Libii (marzec 2011, fregata *Xuzhou*, typu 054A, wydzielona z zespołu „antypirackiego” do asysty wyczarterowanym statkom handlowym) oraz Jemenu (marzec 2015, fregata *Linyi*, typu 054A, po raz pierwszy ewakuacja odbyła się na pokładzie chińskiego okrętu, zaokrętowano 629 Chińczyków oraz 279 osób z 15 innych państw)<sup>2</sup>.

Jednocześnie chińskie okręty rozpoczęły składanie wizyt państwowych na całym świecie. Ukoronowaniem tej formy aktywności jest rozpoczęty 20 kwietnia 2017 r. rejs grupy okrętów złożonej z niszczyciela *Changchun* (typu 052C), fregaty *Xingzhou* (typu 054A) oraz zaopatrzeniowca *Chaohu* (typu 903A). W ciągu sześciu miesięcy miały one odwiedzić 20 portów na różnych kontynentach. W październiku 2017 r. całe przedsięwzięcie zakończyło się zgodnie z pierwotnymi planami, co należy uznać za duży sukces chińskiej marynarki wojennej. Nie bez przyczyny rejs porównuje się z przejściem w latach 1907–1909 zespołu okrętów amerykańskich trasą dookoła świata (tzw. „Wielka Biała Flota”), co stanowiło dobitne podkreślenie oceanicznych ambicji Stanów Zjednoczonych<sup>3</sup>.

Wzrastająca aktywność Chin na morzu dostrzegalna jest również z polskiej perspektywy. Wymienić w tym kontekście należy wizytę w Gdyni w październiku 2015 r. niszczyciela raketowego *Jinan* (typu 052C), któremu towarzyszyła fregata raketowa *Yiyang* (typu 054A) i okręt zaopatrzeniowy *Qiandaohu* (typu 903), oraz przeprowadzone w lipcu 2017 r., wspólne chińsko-rosyjskie ćwiczenia na Bałtyku. Ze strony chińskiej w nich udział: niszczyciel *Changsha* (typu 052D), fregata *Yuncheng* (typu 054A) oraz zaopatrzeniowiec *Luomahu* (typu 903A)<sup>4</sup>. Nie ulega więc wątpliwości, że marynarka wojenna, prócz odgrywania roli instrumentu *stricto* militarnego, staje się ważnym narzędziem polityki zagranicznej Chin, którym Pekin posługuje się z coraz większą zręcznością<sup>5</sup>. Dodać można, że w czerwcu 2018 r. Gdynię odwiedził kolejny chiński okręt – fregata raketowa *Binzhou*<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> J. Parello-Plesner, M. Duchâtel, *China's Strong Arm: Protecting Citizens and Assets Abroad*, IISS, London 2015, s. 122–124.

<sup>3</sup> M. Chan, *The subtle message behind China's longest round-the-world naval tour*, South China Morning Post, <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2092600/pla-navy-tour-good-pr-and-reminder-its-growing-might> [dostęp: 10.02.2018].

<sup>4</sup> P. Szczerba, *Chińskie okręty wpłynęły do portu w Gdyni*, Trójmiasto.pl, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Chinskie-okrety-wplynely-do-gdynskiego-portu-n95146.html> [dostęp: 02.02.2018].

<sup>5</sup> Tym większe kontrowersje budzi decyzja polskich władz o odmowie zgody na wejście do Gdyni chińskich okrętów przebywających na Bałtyku w 2017 r. (niszczyciel raketowy *Hefei* typu 052D, fregata raketowa *Yuncheng* typu 054A oraz zaopatrzeniowiec *Luomahu* typu 903A), mimo wyrażenia takiej chęci przez przedstawicielstwa dyplomatycznego Państwa Środka.

<sup>6</sup> *Wizyta okrętu Chińskiej Marynarki Wojennej FFG Binzhou*, Gdynia. Moje miasto, <https://www.gdynia.pl/kalendarz/wydarzenia-inne,6823/wizyta-okretu-chinskiej-marynarki-wojennej-ffg-binzhou,523837> [dostęp: 19.11.2018].

Równoległe z rozbudową floty Chin starały się pozyskać dla niej punkty oparcia, szczególnie w basenie Oceanu Indyjskiego. Doprowadziło to opracowania i wdrożenia strategii „Sznura Pereł”. Zakłada ona zabezpieczenie najważniejszych chińskich morskich szlaków komunikacyjnych na Morzu Południowochińskim oraz Oceanie Indyjskim poprzez stworzenie systemu punktów bazowania sił morskich oraz placówek handlowych, od terytorium macierzystego aż po Wschodnią Afrykę. Państwo Środka usadowiło się na spornych wyspach Spratly, w kambodżańskim Sihanukville (Kampong Som), Istmo de Kra w Tajlandii, Wyspach Kokosowych w Birmie, Chittagong w Bangladeszu, Hambantota na Sri Lance, Marao na Malediwach, pakistańskim Gwardarze, Lamu w Kenii oraz Port Sudan w Sudanie<sup>7</sup>. Wprawdzie zdecydowana kontrakcja indyjska doprowadziła do oficjalnego odżegnania się Malediwów od zamiaru wyrażenia zgody na budowę chińskiej bazy<sup>8</sup>, ale Chiny pozostały największym zagranicznym inwestorem na wyspach, co daje im bardzo mocną pozycję. Została ona wykorzystana w lutym 2018 r., kiedy to w reakcji na kolejne turbulencje na Malediwach Chiny skierowały w ich rejon zespół okrętów<sup>9</sup>.

W przypadku Malediwów, Gwardaru i innych punktów składających się na „Sznur Pereł” Pekin nie decydował się na budowę obiektów o typowo militarnym charakterze. Były to raczej inwestycje w infrastrukturę, które z samej swej istoty miały dualny charakter – wszakże każdy port jest – jeżeli nie potencjalną bazą – to przynajmniej punktem manewrowego bazowania sił morskich. Nigdzie nie utrzymywano stałego kontyngentu wojskowego, co najwyżej grupy oficerów łącznikowych starannie maskowane jako misje i przedstawicielstwa handlowe. Owa polityka, oparta na swoistej grze pozorów i minimalizowaniu poziomu potencjalnych napięć, dawała Chinom konkretne korzyści w postaci rozbudowy realnych wpływów w różnych regionach, ale wiązały się z nią również rozliczne ograniczenia. Po analizie aktywów i pasywów z niej wynikających, Państwo Środka zdecydowało się więc na przyjęcie zasadniczo innego kursu – w styczniu 2016 r. ogłoszono, że Chiny zbudują „instalację wsparcia logistycznego” w Dżibuti.

## Strategiczny punkt nad Bramą Łez

Dżibuti to państwo nad Zatoką Adeńską i Morzem Czerwonym (długość linii brzegowej 314 km), graniczące z Somalilandem (61 km), Etiopią (342 km) oraz Erytreą (125 km). Powierzchnia 23 200 km<sup>2</sup>, ludność – około 900 tys. (Somalisi z grupy plemiennej Issa – ok. 60%, Afarowie – 35%, ponadto Arabowie, Hindusi, Europejczycy).

<sup>7</sup> N. Barber, K. Coe, V. Steffes, J. Winter, *China in the Indian Ocean: Impacts, Prospects, Opportunities*, University of Wisconsin, Madison 2011, s. 3–5, <https://minds.wisconsin.edu/bitstream/handle/1793/52948/china-india.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [dostęp: 02.02.2018].

<sup>8</sup> M. Schrader, *In a Fortnight: In Maldives Standoff, China Looks to Safeguard Growing Interests*, „China Brief” 2018, vol. XVIII, nr 4, s. 1–2, [https://jamestown.org/wp-content/uploads/2018/02/CB\\_18\\_4.pdf?x87069](https://jamestown.org/wp-content/uploads/2018/02/CB_18_4.pdf?x87069) [dostęp: 12.03.2018].

<sup>9</sup> J. Seidel, *Maldives crisis: China sends a naval task force to muscle India, Australia out of power game*, News.com.au, <http://www.news.com.au/world/maldives-crisis-china-sends-a-naval-task-force-to-muscle-india-australia-out-of-power-game/news-story/a4e784c8ba330d3f70470a6c1b26828e> [dostęp: 12.03.2018].

94% populacji wyznaje islam rytu sunnickiego. Od XVI w. nominalną kontrolę nad Rociem Afryki sprawowali Turcy. W 1859 r. usadowili się tam Francuzi, ale placówka zyskała na znaczeniu dopiero po otwarciu Kanału Sueskiego w 1869 r. W 1888 r. rozpoczęto budowę portu, a po przyłączeniu terytoriów etiopskich (scedowanych w zamian za zbudowanie linii kolejowej z wybrzeża do Addis Abeby) stworzono tam w 1899 r. kolonię Somali Francuskie. W 1947 r. uzyskała ona status terytorium zamorskiego Francji, a w 1967 r. – już jako Francuskie Terytorium Afarów i Issów – wewnętrzną autonomię. Po referendum przeprowadzonym w 1977 r. proklamowano niepodległość. Republika Dżibuti pozostała jednak członkiem Wspólnoty Francuskiej. Państwo zdominowane zostało przez Issów, a wywodzący się z tej grupy etnicznej Hassan Gouled Aptidon stworzył system będący monopartyjną dyktaturą. Konflikt polityczny o podłożu etnicznym przerodził się w 1991 r. w wojnę domową. Aptidon utrzymał się przy władzy dzięki wsparciu francuskiemu, ale zmuszony był poczynić daleko idące koncesje. Ostatecznie w 1994 r. zwarto ugodę między Afarami a Issami.

W 2003 r. Dżibuti opowiedziało się po stronie Amerykanów podczas interwencji w Iraku i zaakceptowało obecność amerykańskiej bazy wojskowej. Rozlokowała się ona w pobliżu obiektów użytkowanych przez Francuzów. Otwarcie na kontakty z byłą metropolią i Stanami Zjednoczonymi zaowocowało wsparciem Dżibuti przez oba państwa podczas konfliktu granicznego z Erytreą, który rozegrał się w 2008 r.

Obecnie Francuzi utrzymują w Dżibuti około 1700 żołnierzy. Główną instalacją jest punkt manewrowego bazowania (wraz z systemami ochrony, dozoru technicznego i instalacjami pomocniczymi) noszący nazwę Héron. Rocznie odnotowuje on około 50–60 zawinięć francuskich okrętów. W jego obrębie znajduje się stacja rozpoznania radiowego i radioelektronicznego. Z kolei zasadniczym elementem wojsk lądowych jest 5<sup>ème</sup> Régiment Interarmes d’Outre Mer (kompania dowodzenia, batalion piechoty, lekki szwadron pancerny, bateria artylerii polowej, bateria artylerii przeciwlotniczej, grupa śmigłowców)<sup>10</sup>.

Amerykańska instalacja to Camp Lemonnier. Jest to jedyna stała amerykańska baza na Czarnym Łądzie. Stacjonuje tam około 4000 żołnierzy z wszystkich rodzajów sił zbrojnych. W oparciu o Dżibuti realizowane są misje bezpilotowców nad Jemenem, rozmieszczane są tam również samoloty uderzeniowe, samoloty wsparcia ogniowego (tak zwane *gunship*) AC-130, śmigłowce i rozmaite maszyny specjalne wykorzystywane przez CIA.

Dżibuti położone jest więc w rejonie o kluczowym znaczeniu strategicznym. Nie wielkie państwo, które dopiero w 1977 r. uzyskało niepodległość, stało się soczewką, w której obserwować można szereg elementów globalnej „wielkiej gry”. Stan taki determinuje przede wszystkim geografia. Państewko wtłoczone jest między Erytreą na północy, Etiopię na wschodzie i Somalię (a literalnie rzecz biorąc – faktycznie niepodległy Somaliland) na północnym wschodzie. Najistotniejsze jest jednak to, że Dżibuti przylega do Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej, która na północy przechodzi w cieśninę Bab al-Mandeb (przylądek Ras Siyyan w regionie Obock stanowi geograficznie zachodni brzeg cieśniny). Usadowienie się tam daje zatem możliwość monitorowania ruchu w cieśninie oraz oczywiście prowadzenia projekcji siły ze wszystkimi tego

<sup>10</sup> Na podstawie: *Djiboutti*, The World Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/dj.html> [dostęp: 10.02.2018]; *Combined Joint Task Force – Horn of Africa*, <http://www.hoa.africom.mil> [dostęp: 10.02.2018].

konsekwencjami. Znaczenie tego elementu jest trudne do przeceniania, wszak przez cieśninę przepływa dziennie około 3,8 mln baryłek ropy (przy obrocie globalnym szacowanym na około 40–44 mln baryłek). Prócz zbiornikowców do przewozu ropy surowej pokonują ją również gazowce (choć wolumen przewozów błękitnego paliwa spada w związku z przeorientowaniem katarskiego eksportu na Azję Wschodnią) oraz kontenerowce przewożące najprzeróżniejsze dobra z chińskiej „manufaktury świata” do europejskiego centrum konsumpcji<sup>11</sup>.

Dodatkowym atutem Dżibuti – i powodem, dla którego Francuzi zainteresowali tym obszarem w stosunkowo wczesnej fazie „dzielenia Afryki” – jest Zatoka Tadzura, wielkie naturalne kotwicowisko, nad którego południowym brzegiem leży miasto Dżibuti. Mimo postępu technicznego w nauce, takie miejsca zachowały swoją strategiczną wartość. Zatoka ma 347 km<sup>2</sup> powierzchni przy długości 64 km i szerokości 26 km. U jej wylotu leży niewielki archipeląg złożony z wysp Moucha (4 km<sup>2</sup> powierzchni) i Assal (2 km<sup>2</sup> powierzchni). W zachodniej części akwenu znajduje się niemal oddzielona od niego kolejna zatoczka, Ghoubbet-el-Kharab (Zatoka Demonów) z klifami wznoszącymi się na 500 m<sup>12</sup>.

Co więcej, z Dżibuti monitorować można nie tylko ruch w samej cieśninie, ale również rozwój wydarzeń w Jemenie, od którego Ras Siyyan oddalone jest tylko o około 25 km. Jemen zaś to pole zażartej walki toczonej (co prawda póki co przez pośredników) między Iranem a Arabią Saudyjską i jej koalicjantami (którym sekunduje zachód, a zwłaszcza Stany Zjednoczone). Znaczenie Dżibuti unaocznioło się ze szczególną ostrością w kwietniu 2015 r., kiedy rebelianci (powstańcy) Houti opanowali wysepkę Perim, dzielącą cieśninę na dwa szlaki żeglugowe: Bab Iskandar i Dact al-Majun. Potencjalnie dawało im to możliwość atakowania statków. Ewentualność taka wywołała reakcję koalicjantów. Rządowe oddziały jemeńskie przy wsparciu lotniczym aliantów odbiły wyspę w październiku. W grudniu siły sprzymierzonego z Arabią Saudyjską Egiptu wyparły powstańców z położonych dalej na północ wysp Hanish. Na marginesie warto dodać, że to przede wszystkim w kontekście działań na Morzu Czerwonym i Zatoce Adeńskiej postrzegać należy zakup przez Egipt we Francji pierwotnie budowanych na rosyjskie zamówienie dużych okrętów desantowych typu Mistral (obecne *Gamal Abdel Nasser* i *Anwar el Sadat*), którą to operację najprawdopodobniej sfinansowali Saudowie<sup>13</sup>.

Francuzi nigdy się z Dżibuti nie wycofali, a na mocy traktatu z 1977 r. wzięli na siebie rolę gwaranta niepodległości tego państwa. Ze względów budżetowych Paryż sukcesywnie ogranicza jednak swoją obecność, co nie zmienia faktu, że jest to nadal największy francuski garnizon w Afryce. W 2006 r. do Francuzów dołączyli Amerykanie, dla których Afryka, na skutek splotu wielu okoliczności, stała się ponownie obszarem szans i wyzwań. Zgodnie z zawartymi umowami obecność amerykańska zagwarantowana jest do 2024 r. Prócz Francuzów i Amerykanów w Dżibuti swoje placówki wojskowe utrzymują Włosi (Base Militare Nazionale di Supporto, około

<sup>11</sup> *Djibouti – Geography*, GlobalSecurity.org, <https://www.globalsecurity.org/military/world/djibouti/geography.htm> [dostęp: 23.03.2018]; C.C. Cutbill, P.J. Schraeder, *Djibouti*, Encyclopædia Britannica, <https://www.britannica.com/place/Djibouti> [dostęp: 23.03.2018].

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> *Saudi Arabia and Egypt Covet New Assault Ships*, Stratfor, <https://worldview.stratfor.com/article/saudi-arabia-and-egypt-covet-new-assault-ships> [dostęp: 15.03.2018].

300 żołnierzy, bezpilotowce), Niemcy (od 30 do 80 osób, w zależności od zaangażowania Marine w działania antypirackie), Hiszpanie i Holendrzy (po około 20 osób, liczebność kontyngentów również wynika z uczestnictwa w akcjach zwalczania przemyca na morzu)<sup>14</sup>.

Za bardzo ciekawy przypadek uznać należy instalację japońską w Rogu Afryki. Już w marcu 2008 r. Morskie Siły Samoobrony skierowały na Zatokę Adeńską, w ramach walki z piractwem, niszczyciele *Sazanami* (typu Takanami) oraz *Samidare* (typu Murasame), a także dwa morskie samoloty patrolowe P-3C Orion. Japońskie samoloty od czerwca 2009 do 2011 r. operowały z Camp Lemonnier, ale ostatecznie Tokio zdecydowało się na utworzenie w porozumieniu z władzami Dżibuti własnej instalacji. Posłużyła ona między innymi jako kluczowy punkt oparcia w czasie ewakuacji obywateli Japonii z Południowego Sudanu. Zadanie to realizowały C-130 Lotniczych Sił Samoobrony<sup>15</sup>.

Bazę wojskową w Dżibuti zamierza wznieść też Arabia Saudyjska. Państwo to w istocie – w kontekście obecnie prowadzonych działań w Jemenie – potrzebuje brzegowego punktu oparcia dla swej floty, gdyż z Dżidży (główniej bazy na Morzu Czerwonym) do Adenu jest 700 mil morskich, zaś bazę Dżubail nad Zatoką Perską dzieli od wymienionego rejonu 1800 mil morskich. Tymczasem odległość z Dżibuti do Adenu to zaledwie 130 mil morskich. Saudowie ogłosili, iż prowadzą rozmowy na temat lokalizacji swojej instalacji wojskowej w marcu 2016 r. Zaledwie trzy miesiące wcześniej Dżibuti zerwało stosunki dyplomatyczne z Iranem. Zatem w konflikcie sunnicko-szyickim opowiedziano się bardzo zdecydowanie, choć relatywnie późno<sup>16</sup>.

Również inne państwa, które z różnych względów nie chcą uczestniczyć w rywalizacji o bazy w Dżibuti, starają się zyskać dogodny punkt oparcia dla swoich sił w tym arcyważnym rejonie. Z ujawnionych, acz nie do końca potwierdzonych informacji wynika mianowicie, że Zjednoczone Emiraty Arabskie wydzierżawiły na 30 lat nabrzeża w erytrejskim porcie Assab. Co więcej, zyskane w ten sposób możliwości miały zostać już wykorzystane do przerzutu sudańskich pododdziałów (Sudan jest jednym z członków zmontowanej przez Arabię Saudyjską koalicji) do Adenu. Zjednoczone Emiraty porozumiały się również z władzami nieuznanego międzynarodowo Somalilandu w sprawie wykorzystania portu w Berberze. I w tym przypadku pisze się o umowie opiewającej na 30 lat i planowanych wielomilionowych inwestycjach w infrastrukturę portową, łącznie z przejęciem zarządu całej instalacji przez przybyszów z Zatoki Perskiej<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> A.L. Manners, *Members of CJTF-HOA Strive for Gold During German Military Challenge in Djibouti*, CJTF-HOA, <http://www.hoa.africom.mil/story/21539/members-of-cjtf-hoa-strive-for-gold-during-german-military-challenge-in-djibouti> [dostęp: 19.03.2018].

<sup>15</sup> R. Mason, *Djibouti and Beyond: Japan's First Post-War Overseas Base and the Recalibration of Risk in Securing Enhanced Military Capabilities*, „Asian Security” 2018, vol. 14, nr 3, s. 339–357, <https://doi.org/10.1080/14799855.2017.1355303> [dostęp: 20.03.2018].

<sup>16</sup> *Djibouti welcomes Saudi Arabia plan to build a military base*, Middle East Monitor, <https://www.middleeastmonitor.com/20171128-djibouti-welcomes-saudi-arabia-plan-to-build-a-military-base/> [dostęp: 17.03.2018].

<sup>17</sup> *The UAE Joins an Exclusive Club*, Stratfor, <https://worldview.stratfor.com/article/uae-joins-exclusive-club> [dostęp: 17.03.2018].



## Opłaty i inwestycje

Umowa zawarta między Chinami a Dżibuti opiewa na dzierżawę około 202 ha gruntów (początkowo Chińczycy ograniczyli rozpoczęte prace budowlane do około 35 ha, ale rozmach ich działań szybko wzrósł) na okres 10 lat. Pekin w zamian zasilat będzie budżet państwa-gospodarza kwotą 20 mln USD rocznie (dla porównania Amerykanie płacą 63 mln USD rocznie). O atrakcyjności chińskiej oferty zdecydowała jednak, jak można mniemać, nie wysokość bezpośredniej opłaty dzierżawnej, ale obietnica poważnych inwestycji prowadzonych z zaangażowaniem miejscowej siły roboczej. Dla prezydenta Ismaïla Omara Guelleha, który czwarty raz wygrał wybory (władzę sprawuje od 1999 roku, jako następcą swego wujka Hasana Gouleda Aptidona, który rządził 22 lata), jest to sprawa kluczowa. Według niezależnych statystyk 42% populacji Dżibuti żyje bowiem w warunkach określanych jako „poniżej granicy nędzy”, a bezrobocie sięga 50%. Bez poprawy poziomu życia dotychczasowy system sprawowania władzy może okazać się trudny, a nawet niemożliwy do utrzymania. Prezydent i jego kamaryla drogę wyjścia widzą właśnie w chińskich pieniądzech. Inwestycje w infrastrukturę portową i lotnisko zamknąć się mają kwotą 12 mld USD, zaś nowoczesny port lotniczy według snutych w Dżibuti planów będzie zapleczem najbardziej dynamicznej strefy wolnego handlu w tej części świata i doprowadzi niewielkie państewko do pozycji – co najmniej – afrykańskiego Singapuru. Dla państwa pozbawionego jakichkolwiek innych walorów poza położeniem jest to nader pociągająca perspektywa. O tym, że Chińczycy nie są gołosłowni, świadczy przy tym fakt zbudowania już przez nich linii kolejowej z Dżibuti do Addis Abeby w latach 2011–2017. Skokowy wzrost przepustowości w porównaniu ze starą linią kolonialną (o rozstawie szyn 1 m, zbudowaną przez Francuzów jeszcze w latach 1894–1917) skutkowało znacznym zwiększeniem obrotów portu w Dżibuti (ładunki etiopskie to 70% przeładunku, z 8 mln ton w 2016 r.), a jednocześnie doprowadził do uniezależnienia Etiopii od skonfliktowanej z nią Erytrei (obecnie przez Dżibuti płynie 95% etiopskiego eksportu)<sup>18</sup>.

W upublicznionych materiałach brak szczegółowych informacji o tym, co Chińczycy zamierzają zbudować lub już zbudowali, podaje się w nich jedynie ogólnikowe stwierdzenia o obiektach magazynowych, zapleczu logistycznym (co z pewnością oznacza składy paliwa, ale kwestia – na przykład – amunicji pozostaje otwarta) i remontowym, obejmującym również warsztaty obsługi śmigłowców, a także obiektach koszarowych i socjalnych. Pekin nie wypowiedział się również w kwestii liczebności garnizonu w swej pierwszej stałej placówce zamorskiej.

W oficjalnej chińskiej narracji obiekt wznoszony w Dżibuti nie występuje jako „baza wojskowa”, ale „instalacja logistyczna”. W komunikacie agencji Xinhua stwierdza się, że służyć ona będzie:

realizacji zadań na obszarach zamorskich, w tym przedsięwzięciom z zakresu współpracy wojskowej, organizacji i zabezpieczeniu wspólnych ćwiczeń, ochronie obywateli chińskich, działaniom ewakuacyjno-ratowniczym, jak również międzynarodowym

<sup>18</sup> B. Blanchard, *China grants economic aid to Djibouti, site of overseas military base*, Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-china-djibouti/china-grants-economic-aid-to-djibouti-site-of-overseas-military-base-idUSKBN1DN126> [dostęp: 22.03.2018].

(połączonym) wysiłkiem ukierunkowanym na utrzymanie bezpieczeństwa na morskich liniach komunikacyjnych<sup>19</sup>.

Z kolei w wypowiedzi rzecznika Ministerstwa Obrony pojawia się zdanie, że będzie ona używana przede wszystkim po to, by Chiny „mogły wypełniać swoje międzynarodowe zobowiązania”. Wieloznaczność i aluzyjność powyższej frazy złagodzić ma sentencja o tym, że polityka obronna Chińskiej Republiki Ludowej „jest ze swej istoty obronna i w tej kwestii nie zaszły żadne zmiany”<sup>20</sup>.

## Chińska baza i chińska strategia

Nie ulega wątpliwości, że budowa bazy w Dżibuti prócz wszystkich mierzalnych korzyści (ale również zagrożeń) daje Chinom poczucie przynależności do elitarnego grona państw zdolnych pod względem politycznym, wojskowym, ale również organizacyjnym i mentalnym podjąć trud zbudowania i utrzymania zamorskiej instalacji wojskowej. Jest to ważne w wymiarze wewnętrznym, jako kolejny czynnik tworzenia narodowej dumy, ale również istotne w aspekcie rywalizacji z Indiami (które posiadają kilka takich instalacji) i utrzymującego się, mającego już zapewne charakter strukturalny, napięcia w relacjach ze Stanami Zjednoczonymi.

Prócz tego zauważyć trzeba, że w wymiarze strategicznym Chiny uzależnione są od międzynarodowej wymiany realizowanej drogą morską między centralnym ośrodkiem wytwórczym a obszarami najwyższej konsumpcji. Pekin jest świadomy, że zbudowana w pasie nadmorskim „manufaktura świata” osiągnęła tak wielkie zdolności wytwórcze, że rynek wewnętrzny nie jest w stanie wchłonąć produkowanych przez nią dóbr. Obecność chińskiej bazy na najważniejszym światowym morskim szlaku komunikacyjnym – z Azji Wschodniej do Europy przez Kanał Sueski – to więc z nie tylko wola zademonstrowania determinacji do jego ochrony (nawet jeżeli obecnie, z przyczyn wojskowych, demonstracja taka ma raczej symboliczny wymiar), ale też przejaw dynamicznego wzrostu możliwości wojskowych i prezentacja zdolności do wyzyskania owego faktu w wymiarze wielkiej globalnej polityki. Chiny mówią więc, i to w sposób zupełnie jednoznaczny, że będą czynnie przeciwstawiać się próbom wywierania na nie presji poprzez oddziaływanie na komunikację morską. Jasne jest przy tym, kto jest adresatem tego przekazu. W wymiarze globalnym taką próbę może podjąć tylko jedyna obecnie światowa potęga morską – czyli Stany Zjednoczone, w wymiarze regionalnym zdolnościami takimi dysponują Indie, przy czym dla Chin nader niepokojące jest to, że oba państwa – po dekadach nader „chłodnej i szorstkiej przyjaźni” – zacieśniają stosunki bilateralne, również w kwestiach wojskowych. Bazę w Dżibuti trzeba postrzegać i w tym kontekście.

Inwestycję nad Zatoką Adeńską należy zatem rozpatrywać jako jeden z elementów przemysłnej, rozłożonej na dekady, a w pewnych aspektach nawet na pokolenia, chińskiej strategii zdobywania „należnego miejsca w świecie”. Jej pierwszym elementem było przekreślenie następstw „nierównoprawnych traktatów” zawartych

<sup>19</sup> *China sets up base in Djibouti*, XinhuaNet, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c\\_136435716.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c_136435716.htm) [tłum. K. Kubiak, dostęp: 19.03.2018].

<sup>20</sup> *Ibidem*.



w okresie osłabienia państwa z mocarstwami europejskimi. Ten etap został w zasadzie zakończony, choć niektórzy eksperci podkreślają, że owe „nierównoprawne traktaty” zawierane były nie z tylko z państwami zachodnimi, Stanami Zjednoczonymi i Japonią, ale również z Rosją (traktaty z Aigun z 1858 r. i Pekinu z 1860 r., na mocy których Rosja uzyskiwała tereny na północ od Mandżurii i szerokim frontem wychodziła na wybrzeże Pacyfiku, w podobnych kategoriach rozpatrywać można wyrwanie się Mongolii – z pomocą rosyjską, a później sowiecką – spod zwierzchnictwa chińskiego) i postanowienia tych ostatnich obowiązują nadal. Obecnie Chińczycy koncentrują się na osiągnięciu dominacji w regionie, czemu służy wspomniane budowanie „floty antydostępowej” i zabezpieczanie pozycji na obszarze spornych archipelagów Azji Wschodniej<sup>21</sup>. Etap trzeci to zapewne uzyskanie statusu światowego mocarstwa (choć trudno obecnie stwierdzić, czy Pekin zakłada uzyskanie pozycji dominującej po tęgi, czy też zadowolony się stabilną pozycją w układzie wielobiegunowym).

## Chińska baza i chińskie bieżące interesy

Pierwsze informacje o rozpoczęciu przez Chińczyków prac budowlanych w Dżibuti pojawiły się na początku 2016 r. Nie ulega jednak wątpliwości, że rozmowy na temat lokacji inwestycji musiały rozpocząć się znacznie wcześniej. Prawdopodobnie miało to miejsce w roku 2014, albo jeszcze wcześniej, krótko po tym gdy chińskie okręty po raz pierwszy pojawiły się w wodach Zatoki Adeńskiej. Owe pierwsze „ekspedycje” miały charakter swoistego eksperymentu, który prawdopodobnie wykazał, że utrzymanie stałej obecności wojskowej w Rogu Afryki bez punktu oparcia na lądzie, tylko dzięki jednostkom zaopatrzeniowym, będzie technicznie trudne, kosztowne i mało efektywne. W tym czasie doszło również do istotnej zmiany sytuacji politycznej. Arabska Wiosna wywołała turbulencje i zawirowania, których regionalne i globalne konsekwencje ponoszone są do chwili obecnej. Zwiększyło to znaczenie instalacji brzegowej umożliwiającej projekcję siły, choćby w postaci działań ewakuacyjno-ratowniczych (bo jest to również – choć prowadzona w sposób relatywnie „miękki” – projekcja siły) w ogarniętych niepokojami rejonach. Dla Chin ma ona znaczenie zarówno w wymiarze międzynarodowym, jak i wewnętrznym. Ten drugi aspekt wymaga kilku zdań komentarza. Kultura chińska jest kulturą ludu osiadłego, rolniczego. W tradycji opuszczający miejsce urodzenia, porzucający groby przodków dopuszczali się czynu na tyle moralnie dwuznacznego, że tracili opiekę państwa. W istocie Chin rzadko, lub zgoła nigdy, nie upominały się o swoich pobratymców osiadłych poza obszarem Państwa Środka. Dobitym przykładem tego jest bardzo umiarkowana reakcja np. na przesładowania Chińczyków w Indonezji rozpoczęte w 1962 r. (ograniczono się do pomocy w ewakuacji, którą – z uwagi na zagrożenie ze strony floty tajwańskiej – przeprowadziły dwa statki obsadzone przez polskie załogi i upozorowane na frachtowce Polskich Linii Oceanicznych o nazwach *Wincenty Kadłubek* i *Ignacy Krasicki*<sup>22</sup>). Obecnie

<sup>21</sup> Techniczny i operacyjny wymiar zagadnienia omawia, między innymi: M. McDevitt, *The Modern PLA Navy Destroyer Force: Impressive Progress in Achieving a „Far-Seas” Capacity*, [w:] *China’s Evolving Surface Fleet*, red. P.A. Dutton, R.D. Martinson, China Maritime Studies Institute, U.S Naval War College, Newport 2017, s. 56–65.

<sup>22</sup> W. Bałda, *Efemerydy morskie, czyli fortel polsko-chiński*, Nowa Historia, <http://nowahistoria.interia.pl/prl/news-efemerydy-morskie-czyli-fortel-polsko-chinski,nId,1065517> [dostęp: 22.02.2018].

sytuacja uległa zmianie. Rozległe inwestycje chińskie w wielu, również bardzo niepokojnych miejscach na świecie wymagają zorganizowania systemu ewakuacji, gdyż pracownicy są wysyłani przez państwo, które bierze za nich odpowiedzialność. Jest to istotne przewartościowanie w chińskiej polityce, którego konsekwencje można było już obserwować w postaci wspomnianych morskich ewakuacji z Libii i Jemenu, ale także sprawnie zorganizowanego oraz skutecznie przeprowadzonego wycofania około 1200 pracowników firm naftowych z północnoirackiej Samarry, zagrożonej w czerwcu 2014 r. przez oddziały ISIS<sup>23</sup>.

Sprawa ma również inny wymiar. Chiny od lat inwestują w Afryce, także w jej wschodniej części. Chińczycy, zwiększając poziom zaangażowania ekonomicznego w Afryce i na Bliskim Wschodzie, przekroczyli więc pewną umowną granicę partycypacji, za którą istotne jest zapewnienie tym interesom (choćby tylko w wymiarze potencjalnym) ochrony. Szczególną rolę odgrywają wielkie inwestycje infrastrukturalne i surowcowe realizowane przez tzw. SOE, czyli State-Owned Enterprises<sup>24</sup>. Co interesujące – aktywne lokowanie środków za granicą, nie tylko przez firmy państwowe, ale również osoby i podmioty prywatne jest fenomenem o takiej dynamice, że nie tylko analitycy zagraniczni, ale również sami Chińczycy mają duże trudności z określeniem jego rozmiarów. Jako przybliżoną wartość inwestycji podaje się kwoty między 27 a 45 mld USD, a różnice w tych szacunkach wynikają zarówno z odmiennych metodologii, jak i celów politycznych przyświecających podmiotom zlecającym wykonanie analiz. Podobnie wyglądają oceny dotyczące liczby Chińczyków przybyłych do Afryki, zarówno kierowanych przez firmy państwowe, jak i poszukujących na własną rękę możliwości wzbogacenia się. Najniższa wymieniana wartość to 1,2 mln, ale niektórzy autorzy piszą nawet o 3 mln osób. Nie ulega jednak wątpliwości, że w ocenie Pekinu zarówno bezpieczeństwu inwestycji, jak i obywateli obecność wojskowa w Rogu Afryki będzie służyć<sup>25</sup>.

Poza tym baza w Dżibuti będzie punktem wsparcia dla chińskiego kontyngentu rozmieszczonego w Sudanie Południowym w ramach misji Narodów Zjednoczonych UNMISS (United Nations Mission in South Sudan). Przypomnieć w tym miejscu trzeba, że misję tę utworzono w 2011 r., określając personel na 10 tys. osób. Wkład chiński sprowadził się wówczas do 350 logistyków, transportowców, budowlańców, medyków i innych „niebojowych” specjalistów, ochraniających jednak przez zespoły ze składu sił specjalnych (warto podkreślić, że pierwsza grupa wydzielona była z jednego związku taktycznego – 162. Dywizji Piechoty Zmotoryzowanej – co świadczy o woli koncentracji doświadczenia wynikającego z misji zagranicznych, a druga – z elitarnych formacji natychmiastowego reagowania sił zbrojnych). Był to pierwszy przypadek wydelegowania przez Pekin zwartego pododdziału w podporządkowanie ONZ.

<sup>23</sup> T. Butch, *China's evacuation strategy*, Asia Times, <http://www.atimes.com/article/chinas-evacuation-strategy/> [dostęp: 03.03.2018].

<sup>24</sup> Gang Fan, N.C. Hope, *The Role of State-Owned Enterprises in the Chinese Economy*, US-China 2022: Economic Relations in the Next Ten Years, <https://www.chinausfocus.com/2022/wp-content/uploads/Part+02-Chapter+16.pdf> [dostęp: 17.03.2018].

<sup>25</sup> Wenjie Chen, D. Dollar, Heiwai Tang, *Why is China investing in Africa? Evidence from the firm level*, Brookings, <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/Why-is-China-investing-in-Africa.pdf> [dostęp: 22.03.2018].

W 2014 r., w związku z wybuchem walk między skłóconymi południowosudańskimi frakcjami, liczebność UNMISS zwiększono do 12 500 żołnierzy, policjantów i pracowników cywilnych. Chińczycy przysłali wówczas dalszych 350 żołnierzy, a sformowany wówczas pododdział nazwano już „batalionem piechoty”. Stacjonuje on w rejonie Dżuby<sup>26</sup>. W wielu analizach pojawił się nader uzasadniony pogląd że chiński kontyngent – prócz zadań wynikających z mandatu UNMISS – realizuje jedną jeszcze ważną misję o charakterze *stricte* narodowym, czyli zapewnia bezpieczeństwo chińskiemu biznesowi naftowemu w Sudanie Południowym.

Podkreśla się, że Chiny importują 89% południowosudańskiej ropy, a wybuch walk w 2013 r. doprowadził do spadku wydobycia o 30%. Obecności chińskich peacekeeperów towarzyszy wzmożona aktywność pekińskiej dyplomacji, co ambasador Chin tłumaczy absolutnie otwarcie: [...] „mamy poważne interesy w Sudanie Południowym, więc czynimy, ile możemy, aby przekonać walczące strony do przerwania ognia i wynegocjowania porozumienia”<sup>27</sup>.

Dzięki lotnisku baza w Dżibuti będzie mogła odgrywać rolę punktu etapowego w zaopatrywaniu również dwóch innych, licznych chińskich kontyngentów operujących w Afryce pod błękitną flagą ONZ. Jeszcze w 2013 r., a więc przed wzmocnieniem sił w Sudanie Południowym, Pekin zdecydował się bowiem wysłać kompanię piechoty do Mali, jako element *force protection* działający na rzecz innych kontrybutorów uczestniczących MINUSMA (Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali). Fakt ten przeszedł niemal niezauważenie, mimo że w jego następstwie w Afryce po raz pierwszy pojawił się chiński pododdział bojowy (liczący 170 żołnierzy). Ponadto do prawie 700 żołnierzy, funkcjonariuszy i pracowników cywilnych rozrósł się chiński kontyngent w Liberii operujący w ramach UNMIL (United Nations Mission in Liberia). Można wspomnieć, że początkowo (w 2003 r.) wkład chiński sprowadzał się do pięciu policjantów, ale szybko się rozrósł – choć nie przybrał formy zunifikowanej struktury organizacyjnej<sup>28</sup>.

Utrzymywanie trzech relatywnie licznych misji w Afryce, a mniemać można iż na tym możliwości, a i ambicje Pekinu się nie kończą (trzeba powiedzieć, że obecność na Czarnym Lądzie pod sztandarem ONZ jest również wysoce specyficzną formą rywalizacji o wpływy z Indiami, które również przejawiają na tym polu znaczną aktywność), wymagało więc zorganizowania kontynentalnego „hubu” przeznaczonego do realizacji zadań logistycznych, transportowych, zabezpieczenia i ewakuacji medycznej, ale również zdolnego do przyjęcia – w przypadku zaistnienia takiej konieczności – sił wsparcia i środków zapewniających ich przerzut w pożądanym regionie kontynentu. Dżibuti z racji położenia geograficznego bez wątpienia wymóg ten spełnia, zwłaszcza w kontekście uzyskania przez Chińczyków dostępu do

<sup>26</sup> K. Ayenagbo, T. Njobvu, J.V. Sossou, B.K. Tozoun, *China's peacekeeping operations in Africa: From unwilling participation to responsible contribution*, „African Journal of Political Science and International Relations” 2012, vol. 6, nr 2, s. 22–32.

<sup>27</sup> *Remarks by H.E. Ambassador Liu Xianfa at the Opening Ceremony of the Seminar on China-Africa Peace and Security Cooperation (Crowne Plaza, Nairobi, 16th October, 2014)*, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, <http://ke.china-embassy.org/eng/sgxx/dshd/t1202800.htm> [tłum. K. Kubiak, dostęp: 17.03.2018].

<sup>28</sup> K. Ayenagbo, T. Njobvu, J.V. Sossou, B.K. Tozoun, *op. cit.*, s. 27–28.

lotniska. Można w tym miejscu wspomnieć, że z Dżibuti do Monrowii, stolicy Liberii, jest 5900 km, do Bamako, stolicy Mali – 5500 km, ale do Dżuby w Sudanie Południowym – już tylko 500 km<sup>29</sup>.

Baza w Dżibuti to dla Chin także swoisty poligon doświadczalny. Państwo Środka nie ma bowiem doświadczeń w długotrwałym utrzymywaniu sił wojskowych poza granicami, a kontyngenty podległe ONZ nie zapewniają pełnego spectrum informacji. Sądzić można, że pewne wzorce, zarówno w wymiarze politycznym, a odnoszące się do relacji z państwem-gospodarzem, jak i czysto wojskowe, będą po zoperacjonalizowaniu wykorzystywane w trakcie planowania i organizacji innych tego rodzaju przedsięwzięć, bo to, że nie jest to ostatnia chińska instalacja militarna na innym kontynencie, nie budzi raczej wątpliwości. Za bardzo istotne uznać należy przy tym wnioski, które Chińczycy wyciągną z wysłania do Afryki pierwszego zaokrętowanego pododdziału piechoty morskiej. Zapewne nie przez przypadek w składzie pierwszego kontyngentu wydzielonego do Dżibuti znalazł się okręt desantowy – dok *Jinggang Shan* oraz transportowiec wodujący *Donghaidao*. Bazę morską Zhanjiang opuścili w pierwszej dekadzie lipca 2017 r. Są to nowe okręty, należące do podklas, którymi wcześniej chińska flota nie była zainteresowana. Rozbudowa komponentu desantowego floty wraz ze skokowym zwiększeniem środków przeznaczonych na piechotę morską (liczebność formacji wzrosnąć ma z obecnych 20 tys. do 100 tys. żołnierzy zorganizowanych w sześć brygadowych grup bojowych) jednoznacznie potwierdza przedstawioną wcześniej tezę, że Pekin zamierza uczynić z floty jeden z kluczowych instrumentów własnej polityki zagranicznej<sup>30</sup>.

Podkreślić trzeba jeszcze jeden wymiar całej sprawy. Decydując się na negocjowanie umowy dotyczącej bazy Chińczycy rzucili, i to w sposób niemal bezpośredni, wyzwanie Stanom Zjednoczonym. Miejsce wybrali do tego niemal doskonale, gdyż obecność w Dżibuti instalacji francuskich, włoskich czy japońskich pozwala na rozwodnienie istoty sprawy i przedstawienie obecności chińskiej niemal jako przedsięwzięcia rutynowego, pozbawionego szerokiego kontekstu międzynarodowego. Tymczasem tak nie jest. W Dżibuti po raz pierwszy bowiem Pekin zdecydował się agresywnie wdrzeć na obszar uważany przez Amerykanów za enklawę ich szczególnych wpływów. Co więcej, biorąc pod uwagę poziom chińskich inwestycji w Dżibuti i Etiopii, może się szybko okazać, że oba państwa, w oparciu o które Stany Zjednoczone budują swoją obecność w Afryce Wschodniej, są ekonomicznie całkowicie uzależnione od Chin. Rywalizacja o wpływy, w której Chiny wykorzystują pomoc rozwojową, nie jest niczym nowym, ale wcześniej miała ona zdecydowanie bardziej zakamuflowany charakter.

<sup>29</sup> U.H. Richter, Yan Wang, O. Adeola, *Sustainability of Chinese Railway Projects in Africa: A Study in Progress*, Yale University, <https://africa-china.yale.edu/sites/default/files/files/Sustainability%20of%20Chinese%20Railway%20Projects%20in%20Africa%20-%20A%20Study%20in%20Progress%20-%20amended.pdf> [dostęp: 24.03.2018].

<sup>30</sup> F.S. Gady, *China Is Building a 100,000 Strong Marine Corps*, The Diplomat, <https://thediplomat.com/2017/03/china-is-building-a-100000-strong-marine-corps> [dostęp: 29.03.2018].

## Chińskie okręty w Dżibuti – pierwsza zmiana



Fot. 1. *Jinggang Shan* (nr burtowy 999) – należy do typu 071. Jest to pierwsza podklasa dużych okrętów w składzie floty chińskiej. Dysponują one komorą dokową oraz rozległym hangarem i pokładem startowym. Ocenia się, że mogą przyjąć do 800 żołnierzy piechoty morskiej, choć część publikacji zakłada, że w przypadku długotrwałego zaokrętowania liczba ta spada do 300–400. Do desantowania piechoty morskiej służą: dwa kutry desantowe, cztery kutry na poduszce powietrznej typu 726 (długość 30 m, prędkość 45 węzłów, ładowność 60 ton) oraz maksymalnie cztery (pojemność hangaru, na pokładzie startowym są dwa stanowiska startowe) śmigłowce typu Z-8 (czyli zsinizowane francuskie Super Frelony). Okręty mogą ponadto zabierać na pokład ładunkowy pływające bojowe wozy piechoty ZBD 05 i przeznaczone do ich wsparcia lekkie czołgi ZTD 05 (w liczbie 15–20). Budowa: państwowa grupa stoczniowa Hudong-Zhonghua Shipbuilding; wyporność pełna 25 000 ton, długość 210 m, szerokość 28,1 m, zanurzenie 7 m, prędkość maksymalna 25 węzłów, zasięg przy prędkości 18 węzłów – 10 000 mil morskich, autonomiczność 60 dób; uzbrojenie: armata kalibru 76 mm, 4 armaty rotacyjne kalibru 30 mm AK-630, 2–4 karabiny maszynowe, 4 18-prowadnicowe wyrzutnie celów pozornych, załoga: 120 osób. Do chwili obecnej do służby wcielono cztery jednostki tego typu (pierwsza prawdopodobnie w 2013 r.), dwie dalsze znajdują się w budowie. W konstrukcji okrętów widoczne jest daleko idące podobieństwo do amerykańskich jednostek typu San Antonio. Chiny zapowiedziały budowę okrętów desantowych o ciągłym pokładzie startowym będących odpowiednikiem amerykańskich jednostek typów Wasp i America.

Dane na podstawie: *Type 071 Landing Platform Dock (LPD)*, Naval Technology, <https://www.naval-technology.com/projects/type-071-landing-platform-dock-lpd> [dostęp: 22.12.2017].

Źródło fot.: *China Defense Blog*, <http://china-defense.blogspot.com/2017/07/photos-of-day-vacation-housewarming-in.html> [dostęp: 19.11.2018].





Fot. 2. *Donghaidao* (868) – jednostka przeznaczona jest do transportu i wodowania ciężkiego sprzętu wojskowego, np. małych okrętów desantowych na poduszce powietrznej projektu 1232 (dwa pozyskane na Ukrainie, dwa zbudowane w Chinach w oparciu o przekazaną dokumentację) i innych jednostek bojowych (w tym okrętów podwodnych) i elementów infrastruktury logistycznej. Chiński transportowiec porównywany jest z amerykańskimi jednostkami typu Expeditionary Transfer Dock, mimo że jest od nich trzykrotnie mniejszy. Budowa: stocznia Huangpu (należąca do Hudong-Zhonghua Shipbuilding), wejście do służby 10 lipca 2015 r., wyporność standardowa około 20 000 ton, długość 175,5 m, szerokość 32,4 m.

Dane na podstawie: *Китайский MLP 868 Donghaidao u перспективы китайского флота*, <https://bmpd.livejournal.com/1630808.html> [dostęp: 22.12.2017].

Źródło fot.: SinoDefence.com, [https://sinodefence.com/djibouti-naval-base/djibouti\\_03](https://sinodefence.com/djibouti-naval-base/djibouti_03) [dostęp: 19.11.2018].

## Podsumowanie

Budowa przez Chińską Republikę Ludową pierwszej bazy zamorskiej, a następnie obsadzenie jej garnizonem dysponującym dwoma okrętami desantowymi, to w polityce międzynarodowej zjawisko jakościowo nowe. Dotyczy to zarówno samego faktu ustanowienia zagranicznej instalacji wojskowej, jak i wyboru czasu, a przede wszystkim miejsca jej powstania. Nie ulega wątpliwości, że Państwo Środka w ten symboliczny sposób zapoczątkowało nowy etap swojej polityki zagranicznej, w którym prócz dynamicznej ekspansji ekonomicznej zakłada się posługiwanie siłą militarną w rejonach odległych od własnego terytorium. Jest to dla Pekinu sytuacja nowa, stwarzająca niewykorzystywane wcześniej możliwości, ale generująca też szeroki wachlarz zagrożeń. Chiny manifestują determinację podążania ścieżką wiodącą je ku pozycji światowego mocarstwa i brak akceptacji dla traktowania ich w jakiegokolwiek sytuacji



jako „młodsze” partnera. Inni gracze będą musieli nauczyć się uwzględniać ów fakt w swoich planach krótkoterminowych i strategiach lub czekają nas wyjątkowo „ciekawie czasy”, gdyż Pekin najwyraźniej nie zamierza się cofać.

## *Wsparcie sił pokojowych czy zamorska ekspansja? Chińska baza morska w Rogu Afryki Streszczenie*

Chińska Republika Ludowa od co najmniej dwóch dziesięcioleci intensywnie rozwija swoje siły morskie. Charakterystyczny dla epoki Mao Zedonga obraz floty składającej się z bardzo licznych, ale *de facto* pozbawionych większych możliwości bojowych zespołów lekkich okrętów odszedł zdecydowanie w przeszłość, podobnie jak strategiczna koncepcja zakładająca prowadzenie przez marynarkę „wojny ludowej” na wodach przybrzeżnych. Obecnie Państwo Środka buduje ewidentnie „flotę antydostępową”, której zasadniczym zadaniem jest odebranie potencjalnemu przeciwnikowi (w tej roli obsadzana jest US Navy) możliwości skutecznego działania w północno-zachodniej części Pacyfiku, przede wszystkim w obrębie „pierwszego łańcucha wysp” (od północnego Borneo, przez Tajwan i Okinawę, do południowej wyspy japońskiego „mainlandu”, czyli Kiusiu). Rozbudowując swoje siły morskie, Pekin nie ogranicza się bynajmniej do wód przylegających do chińskich wybrzeży. W styczniu 2009 r., nader udatnie wykorzystując pretekst zagrożenia stwarzanego dla chińskich statków przez piratów somalijskich, Pekin rozpoczął utrzymywanie zespołu okrętów w zachodniej części Oceanu Indyjskiego. Państwo Środka zdecydowało się więc na przyjęcie zasadniczo innego kursu – w styczniu 2016 r. ogłoszono, że Chiny zbudują „instalację wsparcia logistycznego” w Dżibuti. Tekst omawia szerokie spektrum następstw tej decyzji.

**Słowa kluczowe:** Chińska Republika Ludowa, Afryka, Róg Afryki, obecność, ekspansja, Dżibuti

## *Support for peacekeepers or overseas expansion? Chinese naval base in the Horn of Africa Abstract*

During the last two decades the People’s Republic of China has been extensively developing its naval forces. The fleet characteristic for the Mao Zedong era – which consists of very numerous, but *de facto* deprived of serious combat capabilities, small ships and craft, has definitely become a thing of the past, as well as the strategic concept that the navy will lead a „people war” on coastal waters. Currently, the Middle Kingdom is evidently building an „anti-access fleet” whose main task is to deprive the potential opponent (US Navy is being deployed) of the possibility of effective operation in the north-western part of the Pacific (primarily within the so-called „first chain of islands” from the northern Borneo, through Taiwan and Okinawa, to the southern island of Japanese „mainland”, or Kyushu). In addition to expanding its naval forces, Beijing is not limited to the waters adjacent to the Chinese coasts. In January 2009, Beijing, making great use of the pretext of threats posed to Chinese ships and sailors by Somali pirates, began maintaining a team of ships in the western Indian Ocean. The Middle Kingdom decided to take a substantially different course: in January 2016 it was announced that China would build

an „installation of logistic support” in Djibouti. The paper discusses a wide spectrum of consequences of this decision.

**Key words:** People’s Republic of China, Africa, Horn of Africa, presence, expansion, Djibouti

*Поддержка миротворческих сил или заморская экспансия?  
Китайская военно-морская база на Африканском Роге  
Резюме*

Китайская Народная Республика, по крайней мере, уже на протяжении двух десятилетий интенсивно развивает свои военно-морские силы. Характерная для эпохи Мао Цзэдуна структура флота, состоящего из очень многочисленных, но де-факто лишенных больших боевых возможностей, групп легких кораблей, несомненно, ушла в прошлое, так же, как и стратегическая концепция ведения флотом «народной войны» в прибрежных водах. В настоящее время Китай явно строит флот «блокированного доступа», основной задачей которого является воспрепятствование потенциальному противнику (подразумеваются ВМС США) возможности ведения эффективных действий на северо-западе Тихого океана, прежде всего в пределах «первой цепи островов» (Северное Борнео – Тайвань – Окинава – южный, японский, «материковый» остров Кюсю). Нарастивая военно-морские силы, Пекин отнюдь не ограничивается до китайских прибрежных вод. В январе 2009 г., воспользовавшись предложением угрозы для безопасности китайский кораблей, исходящей от сомалийских пиратов, Пекин разместил группу кораблей в западной части Индийского Океана. В январе 2016 г. китайское правительство приняло решение о «создании базы логистической поддержки» в Джибути. В статье рассмотрен широкий спектр последствий этого решения.

**Ключевые слова:** Китайская Народная Республика, Африка, Африканский Рог, присутствие, экспансия, Джибути