

MORZE, BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE I MARYNARKA WOJENNA W CHIŃSKICH DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

SEA, NAVAL SECURITY AND NAVY IN CHINESE STRATEGIC DOCUMENTS

Streszczenie: Celem strategicznym Chin jest usankcjonowanie pozycji państwa jako mocarstwa globalnego. Jednym ze środków, który zapewnić ma osiągnięcie tego celu jest kompleksowa polityka morska. Określona ona została w sektorowych dokumentach strategicznych, ale przyjęła postać kompleksowych działań politycznych i ekonomicznych. W artykule zaprezentowano rolę sił morskich (marynarki wojennej) jako instrumentu, pozwalającego na osiągnięcie założonych celów strategicznych, koncentrując się na zadaniach, jakie postawiono temu rodzajowi sił zbrojnych, sposobie realizacji planów zwiększenia jego potencjału bojowego oraz wizji wykorzystania marynarki wojennej w polityce państwa.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo morskie, Chiny, strategia, marynarka wojenna

Abstract: The strategic target of China is sanctioning the position of the state as a global empire. One of the means that is to ensure the achievement of that target is a complex naval policy. It was specified in the strategic documents of the sector and expressed in the complex political and economic actions. The article presents the role of naval forces (the navy) as an instrument that allows to reach the assumed strategic targets, focusing on tasks which are set for this type of armed forces, the way of making the plans of increasing its combat potential come true and on the vision of using the navy in the politics of the state.

Key words: naval security, China, strategy, navy

Dla wielu osób pierwszym skojarzeniem odnoszącym się do Państwa Środka są Mur Chiński oraz tanie, masowe towary i produkty, zwykle nie najwyższej jakości. Jak każde stereotypy, nie są one jednak do końca prawdziwe. Myśląc o towarach *made in China*, dostępnych w naszym kraju, tylko niewiele osób zadaje sobie pytanie, w jaki sposób dotarły one do Polski? Odpowiedź na tak postawione pytanie wydaje się oczywista – drogą morską. Budzi jednak ona natychmiast pewne zdziwienie, ponieważ Chiny kojarzone są zwykle z rozległym państwem, zaliczanym do grona państw kontynentalnych, które tak jak Polska, przez wieki nie doceniały i nie wykorzystywały nadmorskiego położenia.

Analiza historii i terażniejszości Chin dobitnie wskazuje, że jest to kolejny, nie do końca słuszny stereotyp.

Historia chińskiej marynarki wojennej zapoczątkowana została kilka tysięcy lat temu, w okresie Wiosen i Jesieni (722–481 r. p.n.e.). Dla wielu osób zaskakujące będzie stwierdzenie, iż w średniowieczu Chiny były największą potęgą morską ówczesnego świata, która podejmowała spektakularne wyzwania. Jej potencjał morski był kilkunastokrotnie większy od potencjału pozostałych państw ówczesnego świata (przede wszystkim państw europejskich).

Na potwierdzenie powyższych słów przytoczmy kilka cytatów z książki G. Menzisa, zatytułowanej *1421 rok, w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*. O potencjale morskim i chińskim rozmachu działań na morzu najlepiej świadczy następujący cytat „[...] Do IX stulecia dalekie podróże morskie niemal bez wyjątków pozostawały domeną cudzoziemców. Od IX wieku Chiny rozwinęły własną flotę oceaniczną. Władcy dynastii Song i Yuan utrzymywali wielkie floty, wysyłali emisariuszy za morza i prowadzili handel zagraniczny, stopniowo przejmując od dominujących niegdyś w tej dziedzinie Arabów handel korzeniami. Yongle, który odziedziczył flotę wojenną i handlową, zamówił 1681 nowych statków, a wśród nich wiele gigantycznych dziesięciomasztowych statków skarbowych, nazwanych tak ze względu na wielką wartość i ilość dóbr, które mogły przewozić w swoich przepastnych ładowniach. [...] Poza 250 statkami skarbowymi¹ w skład floty wchodziło 3500 innych jednostek, a dokładniej 1350 okrętów patrolowych i tyle samo okrętów wojennych [...]. Statki cesarskie miały żeglować po oceanach świata, z zadaniem opracowania map, podporządkowania zagranicznych władców i wreszcie włączania całego świata w chiński system lenny, w którym władcy składali trybut w zamian za przywileje handlowe i ochronę przed wrogami, ale Chiny zawsze odpłacały się swoim partnerom handlowym dobrami większej wartości – jedwabiami i porcelaną po zniżonych cenach, często sprzedawane na nisko oprocentowanych kredytach. W taki sposób wasale znajdowali się w ciągłej zależności od Chin” (Menzis 2002, s. 33–34).

Należy w tym miejscu wspomnieć, jakie okręty dominowały w ówczesnych flotach państw europejskich „[...] w tym czasie największe galery weneckie miały 50 metrów długości i 6,5 metra szerokości, mieściły w najlepszym wypadku 50 ton ładunku” (*ibidem*, s. 46).

Nie tylko jednak wielkość jednostek pływających była istotna. Ważne było również uzbrojenie okrętów „[...] galery weneckie bronili łucznicy: chińscy marynarze uzbrojeni byli w broń palną, mosiężne i żelazne armaty, moździerze, strzały zapalające i wybuchowe pociski obrzucające przeciwników ekskrementami. Pod każdym względem – konstrukcyjnym, wyporności, łatwości naprawy, uzbrojenia, zasięgu, umiejętności nawigacji po obcych wodach, możliwości budowy okrętów w cyklu czteromiesięcznym – Chińczycy wyprzedzali Europę o stulecia. Admirał Zheng He nie miałby trudności ze zniszczeniem dowolnej floty, która stanęłaby na jego drodze. Bitwa pomiędzy flotą chińską a wszystkimi innymi marynarkami wojennymi świata przypominałaby starcie rekina z ławicą szprotek” (*ibidem*, s. 46). Istotny był również rozmach i wizjonerski stosunek do problematyki morskiej ówczesnych władców Chin. Otóż 8 marca 1421 roku

¹ Jednostki te posiadały wyporności 2000 ton i miały 150 metrów długości i 50 metrów szerokości.

flota pod dowództwem admirała Zheng He rozpoczęła rejs dookoła świata. O rozmiarze floty rozpoczynającej ten rejs niech świadczy następujące porównanie z flotą admirała Nelsona, która prawie 400 lat później wyszła w morze: „[...] flota Nelsona, składająca się z 30 okrętów wiozących 18 000 ludzi wydawała się mała w porównaniu z armadą Zheng He – 100 okrętów z 28 000 marynarzami na pokładach. Jego statki skarbowe były dwa razy dłuższe i trzy razy szersze od HMS „Victory” i mogły pozostawać na morzu znacznie dłużej – jeśli trzeba, całymi miesiącami” (*ibidem*, s. 339).

Pozycja superpotęgi morskiej w kolejnych dekadach została jednak zaprzepaszczona. Chińczycy utracili dominację morską, a właściwie dobrowolnie z niej zrezygnowali. Można stwierdzić, że w tym czasie w Chinach zwyciężyła opcja lądowa. W konsekwencji tego zwycięstwa państwo to odwróciło się plecami do morza co, jak pokazały następne wieki, było strategicznym błędem. Opcja lądowa zawdzięcza swoje zwycięstwo m.in. kryzysowi ekonomicznemu i nakłonieniu władcy do znaczącego zredukowania wydatków na flotę. Najlepszym dowodem braku zrozumienia dla spraw morskich, były następujące słowa cesarza Hongxi: „[...] terytorium Chin rodzi wszelkie dobra w obfitości, czemuż mielibyśmy kupować jakieś błahostki z zagranicy” (*ibidem*, s. 56).

Jak twierdzi cytowany powyżej G. Menzis, „[...] wraz ze śmiercią cesarza Xuande w roku 1435 w Chinach zapanowała totalna ksenofobia. Wszelkie wyprawy flot skarbowych zostały wstrzymane. Pierwsza lawina cesarskich edyktów zakazała handlu zagranicznego i podróży. Każdy kupiec, który usiłował prowadzić handel zagraniczny miał być sądzony za piractwo i stracony [...] Embargo na handel zagraniczny było ściśle przestrzegane przez następne 100 lat, a cesarz dynastii Qing, która nastąpiła po ostatnim z cesarzy Ming w roku 1644, posunęła się jeszcze dalej. Żeby zapobiec handlowi zagranicznemu i jakimkolwiek kontaktom z zagranicą, wzdłuż południowego wybrzeża zniszczono i spalono pas lądu długi na 1120 km i szeroki na 48 kilometrów; a ludność przesiedlono w głąb lądu. Nie poprzestano na zamknięciu stoczni: plany budowy wielkich statków skarbowych i sprawozdania z podróży Zheng He zostały rozmyślnie zniszczone [...] Bezcenna spuścizna po największej morskiej ekspedycji wszystkich czasów zniknęła na zawsze, obce kraje zostały wyrugowane z umysłów Chińczyków” (*ibidem*, s. 46).

Wraz z porzuceniem morskich aspiracji Chin na wiele wieków w zapomnienie poszły chińskie osiągnięcia w dziedzinie nawigacji i konstrukcji statków. „[...] W roku 1421 Chińczycy mieli już za sobą 600 lat doświadczeń w nawigacji po oceanach. Opierali swoje obliczenia zarówno na obserwacji Gwiazdy Polarnej, jak i gwiazd krążących wokół bieguna, widocznych nad horyzontem [...] Od VII stulecia Chińczycy – dzięki wynalazkowi kompasu – potrafili dokładnie określić kurs [...] W 1421 roku dzięki kompasowi byli w stanie sterować po morzu z precyzją do 2°. Upływ czasu, potrzebny do obliczenia przebytej drogi mierzono za pomocą wypełnionej piaskiem klepsydry. Jeden obrót klepsydry następował co 2,5 godziny, co odpowiadało także długości trwania wachty na morzu. [...] Chińczycy mieli już za sobą stulecie doświadczeń w budowie statków nadających się do żeglugi po burzliwych oceanach. Inżynierowie okrętowi opracowali mocny szkielet statku budowany sekcjami. W kadłubie zastosowano wodoszczelne grodzie, przypominające wewnętrzne ścianki działowe bambusa. Sekcje łącono mosięż-

nymi bolcami, ważącymi po kilka kilogramów. Takie statki mogły unosić się na wodzie nawet, gdy jeden z przedziałów został zalany po przedziurawieniu przez rafę koralową albo lód” (*ibidem*, s. 64).

W okresie między XV a XIX wiekiem chińska marynarka wojenna miała jedynie szcztątkową formę. Pomimo to jednak w XVI wieku pokonała ona Portugalczyków w pierwszej i drugiej bitwie pod Tamao (1521 i 1522). Zwycięstwo to stanowiło jednak wyjątek potwierdzający słabość Chin na morzach, co potwierdził przebieg konfliktu japońsko-chińskiego w latach 1894–1895. Dobrze wyposażone okręty chińskie, poniosły dotkliwe porażki w bitwach u ujścia rzeki Yalu we wrześniu 1894, a powodem porażki był słaby poziom wyszkolenia załóg².

W ostatnich dwu wiekach kilkakrotnie doszło do łamania chińskiej suwerenności na akwenach morskich przez ówczesne potęgi morskie. W XIX i XX wieku Wielka Brytania, Francja, Japonia i Rosja przeprowadzały lądowe, bądź morskie operacje, naruszające integralność terytorialną Chin. Realizowano je w ramach wojny opiumowej. Brytyjczycy wymusili wówczas kolonizację terytorium Chin, a w efekcie wojny chińsko-francuskiej Półwysep Indochiński został opanowany przez Francuzów. W wyniku pierwszej wojny japońsko-chińskiej, w roku 1890, Japonia rozpoczęła okupację Tajwanu, wysp Pescadores, Korei i wysp Riukiu. W 1932 roku Japonia zajęła Mandżurię. W roku 1937 rozpoczęła się kolejna faza wojny japońsko-chińskiej, która trwała aż do 1945 roku. W jej wyniku Japonia zajęła znaczne obszary Chin.

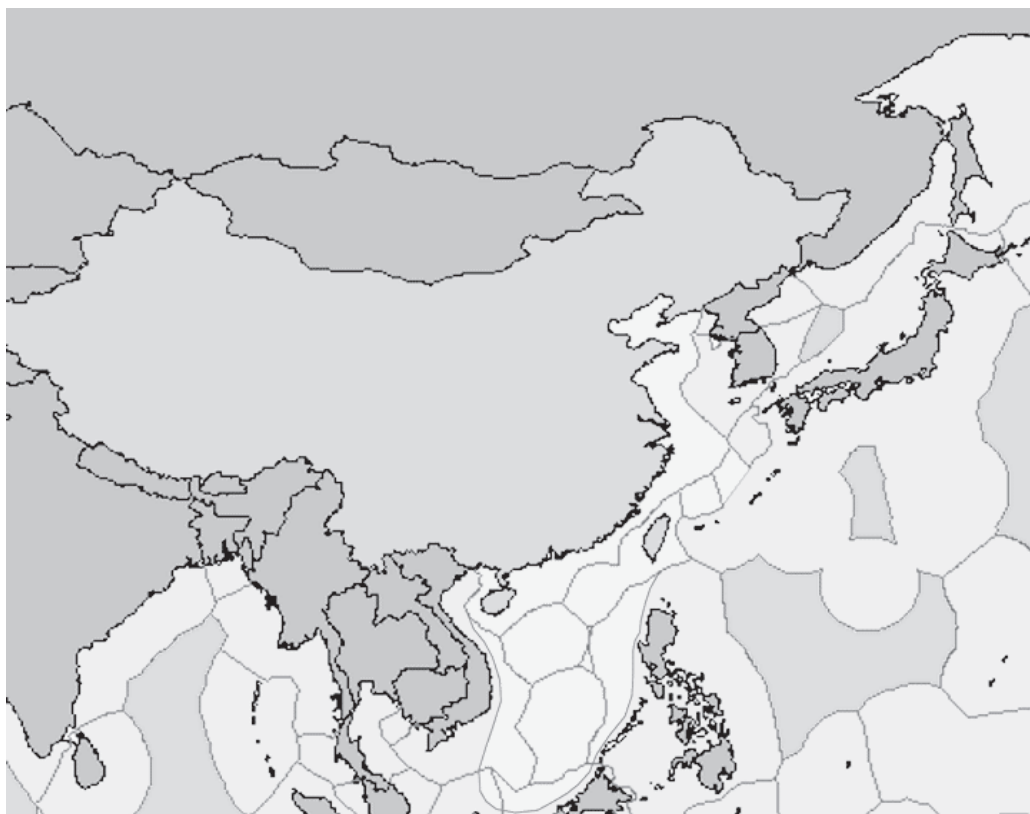
Jak pokazuje historia, odwrócenie się plecami do morza przez każde państwo nadbrzeżne jest sprzeczne z właściwie postrzeganymi interesami narodowymi. Można stwierdzić, iż marginalizowanie problematyki morskiej i bezpieczeństwa morskiego państwa jest w przypadku Chin już zamkniętą kartą. Mimo różnic kulturowych i różnych epok historycznych działania współczesnych Chin potwierdzają słuszność poglądów głoszonych przez francuskiego komandora Vena, że „[...] Państwa morskie były zawsze bogate i kwitnące. Zarówno zaś rozkwit, jak i dobrobyt zanikały z upadkiem potęgi na morzu [...] bez marynarki handlowej i wojennej – nie masz wolności, ni potęgi, ni dobrobytu w Państwie” (Ven, 1927, s. 7).

Obecnie problematyka morska stanowi ważny element chińskich działań strategicznych. W tym miejscu warto odpowiedzieć na pytanie: co zdecydowało o kolejnej radykalnej zmianie postrzegania problematyki morskiej przez Chiny?

Chiny były i są państwem nadmorskim. Aktualnie posiadają linię brzegową o długości 14 500 km. Stanowi ona 39% całkowitej długości chińskich granic. Powierzchnia wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ) Chin wynosi 877 019 km². Do tych wód nie zgłaszają roszczeń inne państwa. Do jej części, o powierzchni 3 mln km², roszczenia zgłaszają inne państwa regionu³.

² Dekadę wcześniej Chińczycy ponieśli również klęskę podczas wojny chińsko-francuskiej w latach 1884–1885 (rok 1884 - bitwa pod Fuzhou, rok 1885 - bitwa w Zatoce Shipu).

³ Akweny sporne są prawie 3,5 razy większe niż wody, do których państwa trzecie nie zgłaszają roszczeń.



Mapa 1. Wody chińskiej wyłącznej strefy ekonomicznej

Źródło: <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/eez.htm>

Analitycy amerykańscy twierdzą, że w przeszłości Chiny prowadziły agresywną politykę ekspansyjną w stosunku do państw nadbrzeżnych regionu. Zgłaszali i egzekwowali mniej lub bardziej uzasadnione roszczenia terytorialne, roszczenia w stosunku do granic EEZ oraz rejonów pozyskiwania zasobów naturalnych na akwenach morskich. Konsekwencją przyjętej polityki są nie tylko spory o zwierzchnictwo nad akwenami morskimi, ale również okupacja spornych wysp na Morzu Południowochińskim⁴, wejścia na wody terytorialne innych państw, prowadzenie prac poszukiwawczych na spornych akwenach morskich oraz budowa, a właściwie powiększanie powierzchni skał i raf położonych na Morzu Południowochińskim (zaliczanych do spornych Wysp Spratly).

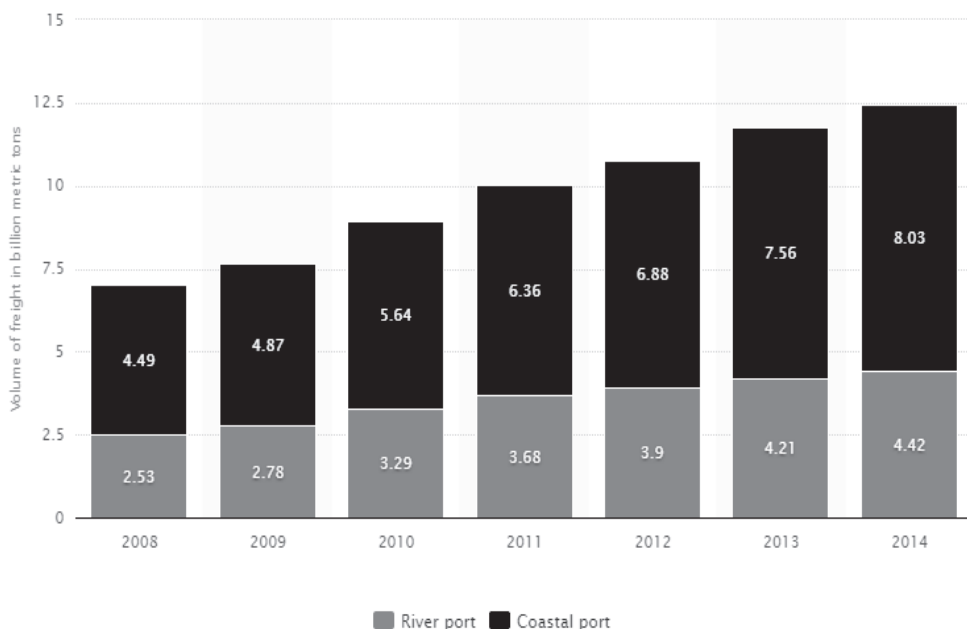
⁴ Istnieje kilka kwestii spornych pomiędzy ChRL a innymi państwami regionu, zaliczyć do nich należy m.in: spór graniczny między Japonią i ChRL o Wyspy Senkaku na Morzu Wschodniocchińskim, spór o Wyspy Paracelskie między Chinami, Wietnamem, Filipinami i Malezją, spór o Wyspy Spratly, do których roszczenia zgłaszają Chiny, Tajwan, Wietnam, Filipiny, Malezja, Singapur oraz Indonezja, roszczenia pomiędzy ChRL w stosunku do Tajwanu o archipelag Pratas i Macclesfield Bank.

W opinii amerykańskich ekspertów analiza obejmująca identyfikację chińskich interesów morskich, rozszerzanie obszaru obrony morskiej oraz historyczne agresywne zachowania Chin w istotny sposób urealnijają groźbę użycia siły dla opanowania wysp stanowiących *first island chain* ich strategii obronnej (Bennet 2010).

Wbrew słowom cesarza Hongxi o samowystarczalności kraju, Chiny w bardzo znacznym stopniu uzależnione są jednak od importu i eksportu drogą morską. Dla zobrazowania tego uzależnienia poniżej przedstawione zostaną wybrane dane statystyczne dotyczące chińskiej gospodarki morskiej.

Warto w tym miejscu przypomnieć słowa polskiego przedwojennego działacza na rzecz Polski morskiej B. Krzywca, który twierdził, że [...] *nie długość wybrzeża decyduje o znaczeniu jego dla danego organizmu państwowego; tak samo jak siłę floty wojennej tworzy się nie stosownie do liczby kilometrów podlegających ochronie, lecz przede wszystkim, jak rola wybrzeża, tak i siła potrzebnej marynarki wojennej określają się kategoriami gospodarczymi: rolą wybrzeża w całokształcie życia ekonomicznego państwa* (Krzywiec, 1929).

Pogląd B. Krzywca nie tylko można, ale również należy zastosować do innych państw. Zatem nie długość linii brzegowej Chin, ale rola i znaczenie morza oraz gospodarki morskiej dla Chin jest zasadniczą determinantą działań tego państwa w szeroko pojmowanym obszarze morskim.



Wykres 1. Dynamika wzrostu przeładunków w chińskich portach w latach 2008–2014

Źródło: <http://www.statista.com/statistics/258323/volume-of-handled-goods-in-chinese-seaports-and-river-ports/>

Tabela 1. Dane dotyczące wybranych sektorów chińskiej gospodarki morskiej (stan na 31.12. 2013)

	Liczba statków	Pojemność brutto (GT [w tys. t.]	Nośność (DWT) [w tys. t.]
flota transportowa według bandery	4 703	126 460	205 043
produkcja statków handlowych	1 073	25 903	
flota rybacka według bander	696	314	

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015, GUS, Warszawa 2015.

Chiny dysponują 150 portami morskimi. Należy podkreślić, iż w pierwszej dziesiątce największych portów świata jest aż 6 portów chińskich. Są to: Szanghaj (1), Tianjun (3), Guangzhou (4), Qingdao (5), Ningbo (7) oraz Dalian (9). Łączne obroty w chińskich portach w roku 2014 wyniosły 8,03 mld ton (<http://www.stats.gov.cn>, dostęp: 10.06.2016).

Na rys. 2 oraz w tabeli 1 przedstawiono wybrane dane statystyczne dotyczące wybranych obszarów chińskiej gospodarki morskiej

W publikacji *Jedwabny Szlak XXI wieku*, wydanej w roku 2015 przez Narodową Komisję Rozwoju i Reformy Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej, zawarto m.in. następujące zapisy odnoszące się do postrzegania przez Chiny problematyki morskiej oraz planowanych działań wzmacniających rolę i znaczenie morza w polityce gospodarczej Państwa Środka. Jedno z takich działań obejmuje m.in. reaktywowanie nowego szlaku jedwabnego⁵.

Oto wybrane cytaty zawarte w opracowaniu *Jedwabny szlak XXI wieku* odnoszące się do spraw morskich.

„Pas ekonomiczny wzdłuż Jedwabnego Szlaku koncentruje się na zespoleniu Chin, Azji Środkowej, Rosji i Europy (państwa bałtyckie); na połączeniu Chin z regionem Zatok Perskiej i Morza Śródziemnego, poprzez Azję Środkową i Azję Zachodnią; powiązanie Chin z Azją Południowo-Wschodnią, Azją Południową i regionem Oceanu Indyjskiego. Morski Szlak Jedwabny XXI wieku ma na celu połączenie wybrzeża chińskiego z Europą, poprzez Morze Południowochińskie i Ocean Indyjski, jako jeden szlak oraz wybrzeży chińskich poprzez Morze Południowochińskie, aż do Południowego Pacyfiku [...]. Na morzu, inicjatywa skoncentruje się na wspólnym budowaniu sprawnych, bezpiecznych i efektywnych szlaków transportowych, łączących najważniejsze porty morskie, położone wzdłuż Pasa i Szlaku. Korytarz ekonomiczny Chin – Pakistan oraz korytarz ekonomiczny Bangladesz–Chiny–Indie–Myanmar są ściśle związane z Inicjatywą w sprawie Pasa i Szlaku” (*Jedwabny Szlak*, 2015, s. 11–12).

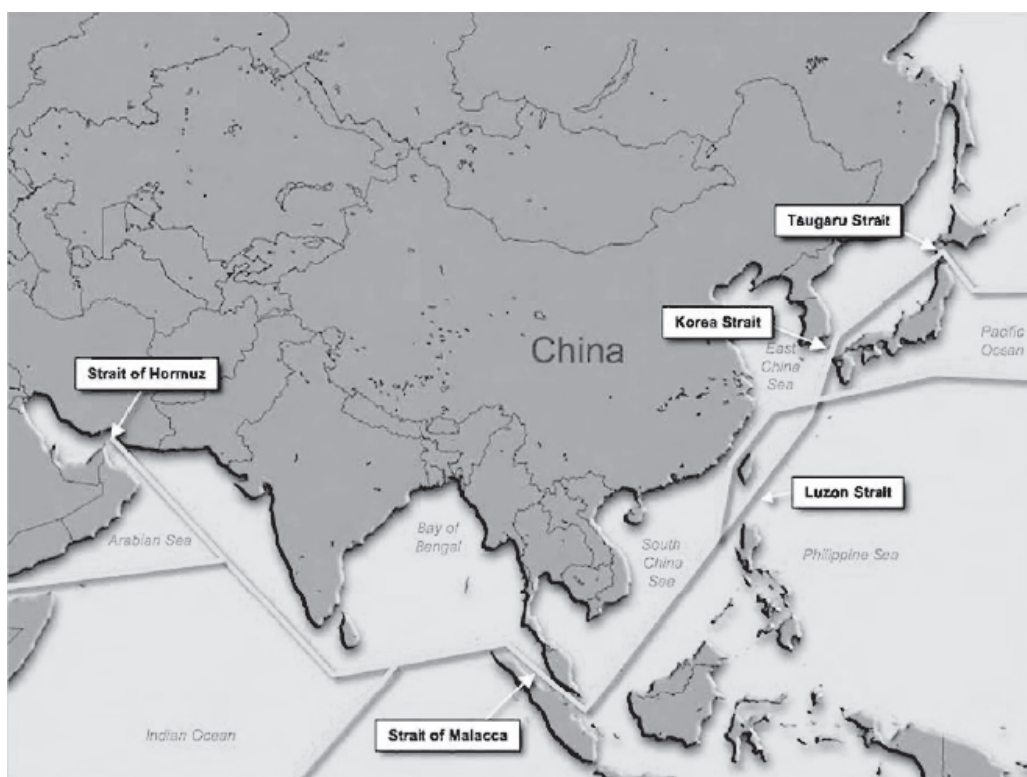
„Powinniśmy także rozwijać budownictwo w zakresie infrastruktury portowej, tworzyć sprawne kanały transportu lądowo-morskiego oraz rozszerzyć współpracę pomiędzy portami; powinniśmy zwiększać liczbę szlaków morskich oraz liczbę rejsów, a także rozszerzać współpracę w zakresie technologii informacyjnej w dziedzinie logistyki mor-

⁵ Nowy Jedwabny Szlak to chińska idea handlowego połączenia wybrzeży Pacyfiku z zachodnią Europą, przy wykorzystaniu sieci szybkich kolei, nowoczesnych autostrad, transportu lotniczego i morskiego lotniska, sieci energetycznych oraz infrastruktury informatycznej. Ma on służyć rozbudowie połączeń między Azją, Europą i Afryką oraz otaczającymi je morzami.

skiej [...] powinniśmy ulepszać punkty odprawy celnej w portach granicznych, ustanawiać „jedno okienko” odprawy w portach granicznych, obniżyć koszty odprawy celnej oraz udoskonalać potencjał służby celnej” (*ibidem*, s. 16).

W zacytowanych fragmentach warto zwrócić uwagę na dwa stwierdzenia. W pierwszym podkreślono, iż z chińskiego punktu widzenia konieczne jest m.in. zespolenie Chin z portami państw bałtyckich (czyli również z portami polskimi).

Konsekwencją drugiego stwierdzenia, które brzmi następująco: *budowaniu sprawnych, bezpiecznych i efektywnych szlaków transportowych, łączących najważniejsze porty morskie, położone wzdłuż Pasa i Szlaku jest posiadanie adekwatnego do aspiracji potencjału marynarki wojennej, którego wykorzystywanie powinno mieć nie tylko regionalny, ale również globalny charakter.*



Mapa 2 Trasy i szlaki żegludowe o kluczowym znaczeniu dla Chin

Źródło: <http://www.chinamaritime-expo.com/pdf/China%20Maritime%202014.pdf>

Od kilkunastu lat zaobserwować można nie tylko systematyczne rozbudowywanie potencjału ilościowo-jakościowego chińskiej marynarki wojennej, ale również zintensyfikowanie jej działań w wymiarze regionalnym i globalnym oraz zintensyfikowanie liczby ćwiczeń morskich z marynarkami wojennymi innych państw.

Poniżej w tabeli 2 przedstawiono porównanie potencjału ilościowego chińskich sił morskich w latach 2005, 2010 oraz w roku 2015.

Tabela 2. Rozwój potencjału chińskiej marynarki wojennej w latach 2005, 2010 i 2015

Klasy/typesy okrętów	2005		2010		2015	
	w linii (rezerwie)	w budowie (planowane)	w linii (rezerwie)	w budowie (planowane)	w linii (rezerwie)	w budowie (planowane)
atomowe okręty podwodne z raketami balistycznymi	1	2 (2)	3	3	4	1
okręty podwodne z raketami balistycznymi	1	-	1	-		
atomowe okręty podwodne	4	2 (3)	5	-	5	4
okręty podwodne	57 (10)	10 (1)	48	4	54	2 (6)
lotniskowiec			-	1 (1)	1	1
niszczyciele rakietowe	25	4	27		21	12
fregaty rakietowe	45	3	51	2 (4)	51	4 (2)
kutry rakietowe	40	-	93	-	86	-
korwety rakietowe					19	4 (7)
kutry artyleryjskie	35	-	35	-		
kutry patrolowe	135	2	150	-	118	-
niszczyciel min/trałowce	18 (26)	1	27 (22)	-	41	2
stawiace min	1	-	1	-		
poduszkowce	10	-	11	4	15	2 (4)
transportowiec wojska	6	-	6	-	6	-
LPD			1	-	3	2 (1)
LST	26	2	27	-	27	-
LSM	47	-	54	-	30	-
LCM – LCU	148	-	175	-	175	-
zaopatrzeniowce	83	2	149	-	116	-
inne okręty pomocnicze	9	1	11	1	26	-
Lotnictwo morskie						
samoloty pokładowe					9	-
śmigłowce pokładowe	51	-	36	-	50	
samoloty AWACS	-	-	2	-	4	-
samoloty myśliwsko i uderzeniowe	626	-	312	-	313	-
samoloty ZOP	100	-	30	-	4	-
samoloty patrolowe	33	-	39	-	11	-
inne	3	-	380 ¹	-	409	-

^a w *Jane's Fighting Ships* zawarto informację, że chińskie lotnictwo morskie liczy około 800 samolotów tworzących 8 dywizji (27 pułków lotnictwa), które podporządkowane są trzem flotom (Flocie Północnej, Flocie Południowej i Flocie Wschodniej)

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Jane's Fighting Ships* z roku 2005, 2010, 2015

Do sił morskich Chin zaliczyć należy: Marynarkę Wojenną, Straż Graniczną (*Gong Bian*), jednostki pływające Morskiej Administracji Bezpieczeństwa, Służby Celnej (*Hai Guan*) oraz Policji Morskiej (*Hai Gong*). Formacje te, z wyjątkiem marynarki wojennej, przeznaczone są głównie do działań na akwenach morskich podległych chińskiej jurysdykcji.

W roku 2015 chińska Straż Graniczna dysponowała kilkuset małymi jednostkami pływającymi (do 150t wyporności). Nie są one uzbrojone lub uzbrojone jedynie w artylerię małokalibrową i broń maszynową. Straż Graniczna Chin dysponuje również 53 jednostkami pływającymi o wyporności większej niż 1000t (22 z nich posiadają wyporność powyżej 3000 t i mogą być wyposażone w śmigłowce pokładowe). W planach modernizacyjnych Straży Granicznej znajdują się dwie jednostki o wyporności 10 000 t. Morska Administracja Bezpieczeństwa Chin dysponuje natomiast 1300 jednostkami pływającymi o długości od 20 do 200 metrów. Obie formacje posiadają ponadto na wyposażeniu śmigłowce i samoloty patrolowe bazowania brzegowego.

Analiza potencjału ilościowo-jakościowego prowadzi do konkluzji, iż w 2005 roku Marynarka Wojenna Chin liczyła 250 tys. oficerów i marynarzy (w tym około 10 tys. żołnierzy piechoty morskiej). Wielkość salwy raketowej⁶, która mogła być wystrzelona z okrętów chińskich, wynosiła 710 rakiet woda-woda, ponadto okręty chińskie mogły oddać salwę rakiet balistycznych wystrzeliwanych z atomowych okrętów podwodnych wynoszącą 16 rakiet.

W roku 2010 liczba personelu marynarki wojennej Chin pozostała w stosunku do roku 2005 bez zmian, natomiast wielkość salwy raketowej wystrzeliwanej z okrętów chińskich, wynosiła 1170 rakiet woda-woda (był to wzrost w stosunku do roku 2005 o 65%). Marynarka wojenna dysponowała wówczas również możliwością wystrzelenia 37 rakiet balistycznych (wzrost w stosunku do 2005 roku o 130%).

W porównaniu z rokiem 2005 w Marynarce Wojennej Chin pojawiły się dwie nowe klasy okrętów (lotniskowiec uderzeniowy i okręt desantowy dok) oraz samoloty wczesnego ostrzegania. Wprowadzane jednostki spełniają wszystkie wymagania stawiane przed współczesnymi okrętami. Wyposażone są one w nowoczesne systemy uzbrojenia, obserwacji nawodnej, powietrznej, podwodnej, kierowania uzbrojeniem, łączności oraz obrony biernej. Cechuje je duża dzielność morską.

Na uwagę zasługuje fakt, iż obok konsekwentnego dążenia Chin do stworzenia *blue water navy* w istotny sposób wzmocniły również zdolności obrony własnego wybrzeża (wzrost liczby KTR o 130%). Jest to tendencja odmienna od tej przyjętej w europejskich państwach NATO, w których zaobserwować można znaczące obniżenie potencjału ilościowego KTR (kutrów raketowych).

W roku 2015 wielkość salwy raketowej okrętów chińskich to 1314 rakiet woda-woda (wzrost w stosunku do roku 2010 o 12%), zaś salwy rakiet balistycznych wystrzeliwanej z atomowych okrętów podwodnych – 48 rakiet (wzrost w stosunku do roku 2010 wyniósł prawie 30%). Do nowych klas okrętów wprowadzonych na wyposażenie chińskich sił morskich w latach 2010–2015 zaliczyć należy: korwety raketowe, duże oceaniczne

⁶ Pod pojęciem okrętowej salwy raketowej należy rozumieć liczbę wszystkich rakiet klasy woda-woda, będących na wyposażeniu okrętów danego państwa, mogących być jednocześnie wystrzelone.

okręty wsparcia logistycznego oraz okręty AGMH. Warto podkreślić, iż w większości przypadków nowe okręty budowane są w chińskich stocznjach, a systemy uzbrojenia, łączności, dowodzenia i obserwacji to wynik chińskiej myśli technicznej.

Aktualnie chińską obronę wybrzeża tworzą: raketowe systemy ziemia–woda i ziemia–powietrze oraz uzbrojenie artyleryjskie (35 pułków artylerii różnego kalibru), które rozmieszczone zostały w 20 punktach na chińskim wybrzeżu.

Chińskie siły morskie systematycznie powiększają i modernizują swój potencjałem okrętowy zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym. Tylko w przypadku nielicznych klas okrętów rozwój ten wspomagany jest zagranicznymi konstrukcjami i wyposażeniem technicznym.

Analiza danych zawartych w tabeli 2 pozwala na sformułowanie następujących wniosków:

- Chiny konsekwentnie wprowadzają do linii nowe klasy okrętów (atomowe okręty podwodne z raketami balistycznymi, atomowe okręty podwodne, lotniskowce uderzeniowe, oceaniczne okręty wsparcia logistycznego, okręty desantowe doki) oraz samoloty wczesnego ostrzegania. Nastąpił również wzrost liczby niszczycieli i fregat raketowych (starsze konstrukcje tych okrętów zastąpione zostały przez nowoczesne konstrukcje), świadczy to o konsekwentnej realizacji planu budowy przez Chiny *blue water navy*;
- w latach 2005–2015 zaobserwować można dynamiczny rozwój zdolności uderzeniowych marynarki wojennej (wzrost wielkości salwy raketowej – raket klasy woda-woda z **710** w roku 2005 do **1314** w roku 2015 oraz wielkości salwy raket balistycznych z **16** do **48**);
- znacznie zwiększył się potencjał sił obrony przeciwminowej;
- nastąpił dynamiczny rozwój lekkich nawodnych sił uderzeniowych (korwet i kutrów raketowych z **40** okrętów w roku 2005 do **105** w roku 2015), co świadczy o wadze, jaką Chiny przywiązują do działań w strefie litoralnej;
- w dostępnych materiałach źródłowych brak jednoznacznych i w pełni wiarygodnych danych dotyczących lotnictwa morskiego. Analiza dostępnych materiałów źródłowych wskazuje na bardzo małą liczbę samolotów patrolowych i ZOP znajdujących się w chińskim lotnictwie morskim.

W ostatnich latach równoległe z rozwojem potencjału ilościowo-jakościowego zaobserwować można zwiększoną aktywność w ramach współpracy międzynarodowej marynarki wojennej Chin. Współpraca ta obejmuje ćwiczenia oraz działania z międzynarodowymi zespołami okrętów na akwenach o szczególnym znaczeniu dla globalnego transportu morskiego.

Przykładem takich działań są organizowane od roku 2012 wspólne ćwiczenia morskie Chin i Rosji, noszące kryptonim *Joint Sea*. W pierwszych ćwiczeniach *Joint Sea 2012* rozgrywanych w kwietniu na Morzu Chińskim na wysokości miasta Qingdao we wschodniej prowincji Shandong udział wzięło: **25** okrętów nawodnych i podwodnych, **22** samoloty i śmigłowce oraz dwa pododdziały sił specjalnych.

Rok później w dniach 5–12 lipca na wodach Morza Japońskiego (rejon Zatoki Piotra Wielkiego) ćwiczenia przeprowadziło **18** okrętów. W roku 2014 w dniach 20–26 maja

przeprowadzono ćwiczenie *Joint Sea 2014* w północnej części Morza Wschodniochińskiego, do którego wydzielono **14** okrętów nawodnych, **2** okręty podwodne oraz **15** samolotów i śmigłowców (<http://news.usni.org>, dostęp 12.06.2015).

W trakcie ćwiczenia zrealizowano następujące epizody taktyczne: obrona zespołu okrętów na kotwicy, konwojowanie, wykrywanie i zwalczanie celów nawodnych, podwodnych oraz powietrznych, odbijanie jednostek przejętych przez piratów lub terrorystów, działania SAR, strzelania do celów nawodnych i powietrznych. Po zakończeniu ćwiczenia **6** okrętów rosyjskich złożyło oficjalną wizytę w porcie Wusong.

W roku 2015 ćwiczenie *Joint Sea 2015* podzielone zostało na dwie fazy. Faza pierwsza miała miejsce w dniach 17–21 maja na Morzu Śródziemnym. Uczestniczyło w niej **10** okrętów (<http://sputniknews.com>, dostęp: 10.06.2016). Przed rozpoczęciem ćwiczenia okręty chińskie złożyły wizytę w porcie Noworosyjsk. Druga faza ćwiczenia rozegrana została w dniach 20–28 sierpnia. Ćwiczenia morskie obu stron pod kryptonimem *Joint Sea 2015 II*, zrealizowane zostały na Morzu Japońskim (Zatoka Piotra Wielkiego, Kraj Primorski na wysokości portu Władywostok). Wzięły w nim udział **23** okręty nawodne różnych klas, **2** okręty podwodne, **23** samoloty i śmigłowce oraz **400** żołnierzy piechoty morskiej. Jednym z nowo realizowanych epizodów szkoleniowych była powietrzno-morska operacja desantowa.

Rozwój chińsko-rosyjskiej współpracy wojskowej potwierdzony został w *Strategii wojskowej Chin*, w której odnaleźć można następujący zapis: „[...] Siły Zbrojne Chin będą w dalszym ciągu rozszerzać wymianę i współpracę z armią rosyjską w ramach kompleksowego partnerstwa strategicznego, w zakresie koordynacji pomiędzy Chinami i Rosją oraz rozszerzać kompleksowe, urozmaicone i zrównoważone ramy na rzecz rozwijania stosunków międzyarmijnych w większej liczbie dziedzin i na większej liczbie szczebli” (*Strategia wojskowa Chin, 2015, s. 33*).

Chińskie siły morskie w ostatnich latach zintensyfikowały również morską współpracę realizowaną w ramach ćwiczeń z: Australią, Japonią, USA, Południową Koreą, Indonezją oraz z innymi państwami nadmorskimi regionu Azji i Pacyfiku. Można to uznać za praktyczną realizację zapisu *Strategii wojskowej Chin* (2015), mówiącego o konieczności podnoszenia poziomu stosunków wojskowych z partnerami europejskimi, partnerami południowoamerykańskimi i z obszarów Południowego Pacyfiku.

Do ważnych sfer działania chińskiej marynarki wojennej zaliczyć należy działania chińskich okrętów w rejonie Zatoki Adeńskiej. Od 18 grudnia 2008 chińskie okręty systematycznie realizują zadania antypirackie w rejonie Zatoki Adeńskiej. Do końca 2015 roku w działaniach w tym rejonie udział wzięło łącznie **63** okręty [NiR – 11, FRR – 29, LDD – 2 oraz 21 okrętów zaopatrzeniowych] (*Somalia Pirates, 2010*).

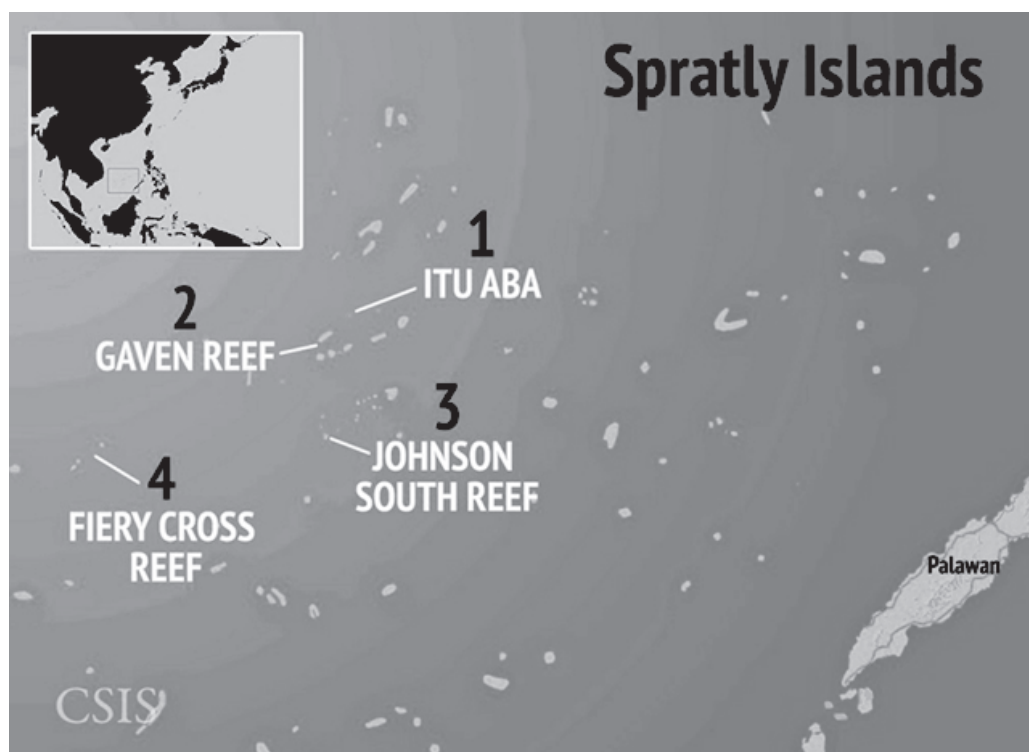
W roku 2015 po zakończeniu misji w rejonie Zatoki Adeńskiej okręty zespołu bojowego zrealizowały rejs dookoła świata, odwiedzając kilkanaście krajów na wszystkich kontynentach. Okręty 152. Okrętowej Grupy Zadaniowej Marynarki Wojennej Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej w dniach 7–11 października 2015 roku odwiedziły Gdynię.

Chińska marynarka wojenna włącza się również w działania humanitarne. Przykładem takich działań jest ewakuacja w roku 2011 obywateli chińskich oraz innych państw z objętej wojną domową Libii (*Chinese navy, 2011*), czy ewakuacja w ubiegłym roku

600 obywateli chińskich oraz 225 obywateli innych państw (Pakistańczyków, obywatele Etiopii, Singapuru, Włoch, Niemiec i Wielkiej Brytanii) z Jemenu (<http://www.bbc.com>, dostęp: 10.06.2016).

Kolejną kwestią związaną z realizacją polityki bezpieczeństwa morskiego Chin, która wzbudza jednak liczne kontrowersje, jest budowa sztucznych wysp, a właściwie powiększanie powierzchni istniejących skał i raf w rejonie Wysp Spratly na Morzu Południowochińskim przez Chiny⁷.

Przykładem takich działań jest „rozbudowa” powierzchni Hughes Reef. Początkowo rafa posiadała powierzchnię 380m², a po rozbudowie jej powierzchnia wynosić ma 75 000m². Podobne działania podjęto jeszcze w kilku innych lokalizacjach (m.in. Johnson South Reef, Gaven Reef, Fiery Cross Reef oraz Itu ABA).



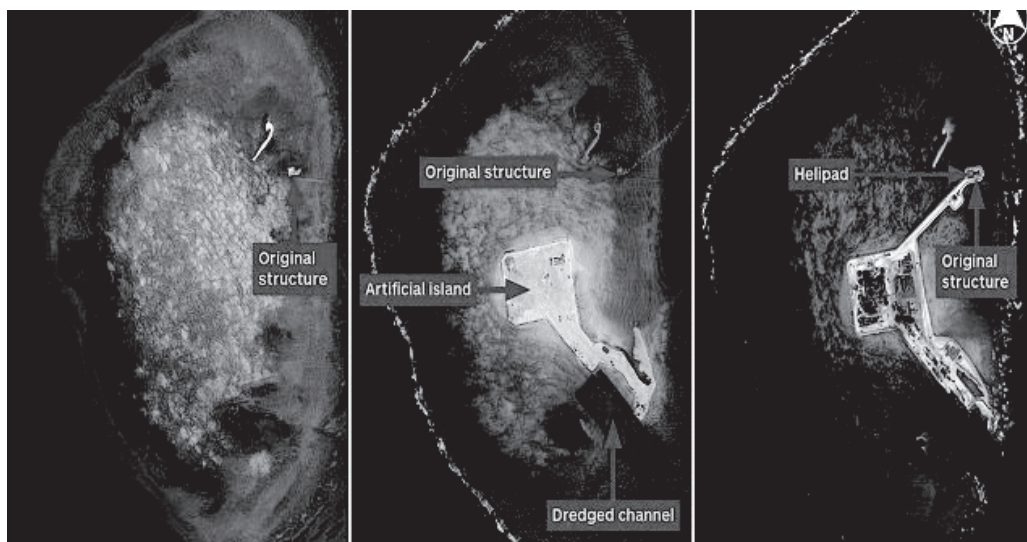
Mapa 3. Rify na Morzu Południowochińskim, których powierzchnia została powiększona lub których powierzchnię Chiny planują powiększyć

Źródło: www.marketwatch.com/story/chinas-artificial-islands-in-before-and-after-photos-2015-10-27

⁷ Roszczenia do Wysp Spratly zgłaszają: Chiny, Filipiny, Malezja, Wietnam oraz Brunei. W rejonie tym dochodziło do licznych incydentów. Za jeden z ważniejszych i niebezpiecznych należy uznać ten, który miał miejsce w 1988 roku w okolicach Południowej Rify Johnsona, podczas którego doszło do starcia między siłami Wietnamu i Chin. W incydencie tym Wietnam stracił dwa transportowce i ponad 70 żołnierzy, a Chiny zajęły sześć raf i atoli.

Zwiększanie powierzchni raf możliwe jest dzięki wydobywanemu z dna morskiego piasku i skał. Jak podaje *IHS Jane's*, do tego celu wykorzystywana jest 127-metrowa jednostka *Tian Jing Hao*. Wyposażenie techniczne jednostki pozwala na wydobywanie piasku i materiału skalnego z głębokości 30 metrów z wydajnością **4500m³** na godzinę. Powiększona powierzchnia raf daje możliwość stworzenia na nich baz sił morskich i powietrznych.

Na poniższych zdjęciach satelitarnych przedstawiono kolejne fazy rozbudowy powierzchni Hughes Reef.



Zdjęcie 1. Kolejne fazy powiększania powierzchni Hughes Reef

Źródło: www.ibtimes.com/south-china-sea-land-reclamation-satellite-images-show-chinese-progress-man-made-1818986

Zasadniczym powodem trwających sporów oraz podjęcia decyzji o budowie (rozbudowie powierzchni) raf i skał są m.in.: zasobne łowiska, występujące w tym regionie złoża ropy naftowej i gazu ziemnego⁸ oraz strategiczne położenie (przebieg trasy żeglugowej łączący Cieśninę Malakka i Singapur z państwami Azji Wschodniej). Władanie archipelagiem oraz posiadanie bazy morskiej i powietrznej pozwala na sprawowanie kontroli nad tą trasą⁹.

⁸ *US Energy Information Administration* szacuje, że są to złoża 11 mld baryłek ropy i 5,3 bln m³ gazu ziemnego.

⁹ Zagadnienie budowy chińskich sztucznych wysp opracowano na podstawie: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2961279/China-builds-fortress-sea-Satellite-images-Beijing-built-massive-artificial-island-including-heli-pad-cement-plant-just-nine-months.html>, http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Chiny-przechodza-do-ofensywy-na-M-Poludniowochinskim-Buduja-sztuczne-wyspy-w-archipelagu-Spratly,wid,16709095,wiadomosc.html?ti_ca_id=1163e9, <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-china-idUSKBN0U120520160105>.

W ostatnich dekadach równoległe z procesem wzrostu i znaczenia morza w polityce Chin połączonego z systematycznym zwiększaniem potencjału ilościowo-jakościowego oraz wzmożoną aktywnością marynarki wojennej postępował w Chinach proces kryształizacji nowej strategii bezpieczeństwa morskiego państwa. Analiza ewolucji chińskich strategii morskich (bezpieczeństwa morskiego państwa) pozwala stwierdzić, że przeszła ona trzy zasadnicze zmiany, które zostaną omówione poniżej.

Od 1949 roku do połowy lat 70. chińska marynarka wojenna za główną przyjęła strategiczną koncepcję obrony wybrzeża *near-coast defense* (*jin'an fangyu*). Zgodnie z tą koncepcją marynarka wojenna koncentrowała się na obronie wybrzeży chińskich. Posiadała ona zdolność projekcji siły **do 200** mil od własnego wybrzeża. W tym okresie za głównego potencjalnego przeciwnika uznawano radziecką Flotę Pacyfiku. W ramach tej koncepcji marynarka wojenna była jedynie mało znaczącym komponentem wspierającym działania sił lądowych (za najbardziej prawdopodobny uznawano konflikt lądowy).

W latach określanych jako *era Deng Xiaoping's* Chiny zmodyfikowały strategię bezpieczeństwa morskiego państwa, odchodząc od założeń, które dominowały w strategii obowiązującej w okresie rządów Mao Zedonga. Nowa strategia wprowadzona została pod koniec lat 70. i opierała się na koncepcji obrony na otwartym morzu *near-seas active defense* (*jinhai jiji fangyu*). Zapisy w niej zawarte głosiły, że marynarka wojenna ma zapewnić obronę i ochronę chińskich interesów ekonomicznych oraz obronę przed zagrożeniami zewnętrznymi. Tym samym posiadany potencjał marynarki wojennej miał zapewnić zdolność projekcji siły **powyżej 200** mil morskich od własnego wybrzeża.

Zgodnie z założeniami zawartymi w kolejnej strategii chińska marynarka wojenna miała zapewnić aktywną obronę i ochronę szeroko rozumianych chińskich interesów na akwenach oddalonych oraz posiadać zdolność projekcji siły **ponad 400** mil morskich od własnego wybrzeża.

W strategiach chińskich pojawiła się również koncepcja *two island chain strategy*. Konsekwencją tej koncepcji była decyzja władz chińskich o takiej rozbudowie marynarki wojennej by była ona zdolna sprostać początkowo idei *green-water navy*, a następnie *blue-water navy*. Poniżej w tabeli 3 przedstawiono syntezę ewolucji chińskiej strategii morskiej oraz zdolności Marynarki Wojennej Chin w latach 1949–2004.

W opublikowanym w 2004 roku dokumencie *Defence White Paper of the People's Republic of China* jednoznacznie potwierdzono odejście Chin od tradycyjnej orientacji na ląd na rzecz rozbudowy potęgi morskiej. W opublikowanym dwa lata później dokumencie *Defence White Paper* władze chińskie potwierdziły, że bezpieczeństwo Chin w znacznym stopniu uzależnione jest od zapewnienia: bezpieczeństwa energetycznego, dostępu do bogactw naturalnych, stabilności finansów, bezpieczeństwa informacyjnego i bezpieczeństwa na międzynarodowych szlakach żeglugowych (Pehrson, 2006). Analiza całego dokumentu pozwala na stwierdzenie, że jest to strategia *far-seas operations* (*yuanhai zuozhan*), która z drobnymi zmianami, modyfikacjami i uszczegółowieniami obowiązuje do chwili obecnej (Na Li, s. 144–169).

Tabela 3. Chińskie strategie morskie oraz rozwój zdolności marynarki wojennej w latach 1949–2004

	Lata 1949-1976	Lata 1977-2003	Po roku 2004
strategia bezpieczeństwa morskiego państwa (strategia morska)	obrona wybrzeża połączona z koncepcją wojny ludowej na morzu	aktywna obrona w rejonach oddalonych połączona z ideą <i>two island chain</i> strategii	obrona w znacznym oddaleniu od własnych wybrzeży połączona z ideą i zdolnościami charakterystycznymi dla <i>blue-water navy</i>
projekcja siły marynarki wojennej	<i>brown-water navy</i> ze zdolnościami projekcji siły poniżej 200 mil morskich od własnego wybrzeża	<i>green-water navy</i> ze zdolnościami projekcji siły powyżej 200 mil morskich od własnego wybrzeża	<i>blue-water navy</i> ze zdolnościami projekcji siły powyżej 400 mil morskich od własnego wybrzeża

Źródło: Huang, An-Hao, *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, August 2009, s. 33

W roku 2006 podczas zjazdu Komunistycznej Partii Chin sekretarz generalny Hu Jintao oznajmił, że Chiny wkrótce staną się potęgą morską. Zapewnił, że władze wspierać będą rozwój chińskich sił morskich, który połączony będzie z systematyczną modernizacją sił aktualnie tworzących potencjał marynarki wojennej. Zgodnie z zapowiedzią władz chińskich podstawowym zadaniem marynarki wojennej będzie obrona chińskich praw i interesów morskich. Celem tych działań będzie przekształcenie chińskiej marynarki wojennej w *blue water navy*.

W celu realizacji koncepcji *blue water navy* dowództwo chińskiej marynarki wojennej zapowiedziało wdrożenie wieloetapowej strategii bezpieczeństwa morskiego państwa określanej jako *Offshore Active Defense*. Wizja tej strategii zakłada nie tylko efektywną obronę i ochronę akwenów morskich będących pod chińską jurysdykcją, ale także powolne rozszerzenie morskiej strefy wpływów Chin. Nawiązuje ona do strategii zaproponowanej przez byłego dowódcę chińskiej marynarki wojennej admirała Liu Huaqing.

W zaproponowanej strategii *Offshore Active Defense* za priorytetowy cel pierwszego etapu jej realizacji przyjęto taką rozbudowę potencjału marynarki wojennej by możliwe było efektywne sprawowanie kontroli na tych akwenach, które wyznaczone są przez *first island chain* (rys. 7). *First island chain* rozszerza chińską *Offshore Active Defense* na akweny morskie, które oddalone są od wybrzeża Chin od **200** do **700** mil morskich.

Drugi etap obejmować będzie rozszerzanie kontroli nad akwenami wyznaczonymi przez *second island chain*, który rozciąga się na odległość do **1800** mil morskich od wybrzeży Chin.

Końcowy etap tworzenia przez Chiny *blue water navy* obejmuje zamówienie i wybudowanie wielozadaniowych lotniskowców, pozwalających uzyskać zdolności operacyjne (w tym możliwość projekcji siły) o zasięgu globalnym. Zakończenie ostatniego etapu planuje się na rok 2050. Harmonogram rozbudowy potencjału sił morskich wskazuje, że

Chińczycy w praktyce realizują tezę, iż potęgę morską państwa można zbudować jedynie w wyniku długoletnich konsekwentnych i planowych działań.



Mapa 4. Granice *first island chain* oraz *second island chain*

Źródło: Office of the Secretary of Defense, *Annual Report to Congress 2008: The Military Power of the People's Republic of China* (Washington DC, 2008), s. 25.

Należy stwierdzić, iż zasadniczym celem strategicznym Chin na najbliższe dekady jest walka konkurencyjna o wpływy w rejonie Morza Wschodniochińskiego i Południowochińskiego z USA i z innymi państwami nadbrzeżnymi tego regionu. Aktualnie Chiny obawiają się, że ich dominacja na tych akwenach morskich może być zagrożona przez wzrastającą potęgę morską innych państw regionu (Indii, Japonii) oraz USA.

Podsumowując rozważania poświęcone ewolucji chińskiej optyki postrzegania problematyki bezpieczeństwa morskiego państwa warto poddać analizie zapisy zawarte w ostatnio opublikowanej *Strategii wojskowej Chin*, odnoszące się w sposób pośredni lub bezpośredni do szeroko pojmowanej problematyki morskiej i marynarki wojennej. Powody, dla którego warto dokonać takiej analizy wynikają z faktu, iż strategia sił morskich jest strategią sektorową dla strategii wojskowej (militarnej) państwa, a strategia bezpieczeństwa morskiego państwa to strategia sektorowa strategii bezpieczeństwa państwa. Tym samym musi ona zawierać wszystkie zasadnicze priorytety i przyczyniać się do zrealizowania wizji zawartej w strategii nadrzędnej.

Polskie tłumaczenie nowej *Strategii wojskowej Chin*, opublikowane w roku 2015, liczy 32 strony i obejmuje wprowadzenie oraz sześć rozdziałów:

1. Sytuacja w zakresie bezpieczeństwa kraju;
2. Misje i zadania strategiczne sił zbrojnych Chin;
3. Strategiczne wytyczne w zakresie aktywnej obrony;
4. Budowanie i rozwijanie sił zbrojnych Chin;
5. Przygotowanie do działań zbrojnych;
6. Współpraca w dziedzinie wojskowości i bezpieczeństwa.

Poniżej omówione zostaną jedynie te zapisy, które w sposób bezpośredni lub pośredni odnoszą się do problematyki morskiej.

Interesujący zapis dotyczący szeroko pojmowanego bezpieczeństwa morskiego ma następujące brzmienie „[...] W miarę, jak wzrastają interesy narodowe Chin, bezpieczeństwo naszego kraju narażone jest na niepokoje międzynarodowe i regionalne, na terroryzm, piractwo, poważne klęski żywiołowe, epidemie, a także z uwagi na bezpieczeństwo międzynarodowych interesów dotyczących energii i zasobów naturalnych, strategicznych szlaków transportu morskiego (SSzTM), personelu i aktywów posiadających za granicą” (Strategia wojskowa Chin, 2015, s. 9–10). Zapis ten w pełni koresponduje, a właściwie jest rozwinięciem stwierdzenia zawartego we wstępie do tego dokumentu: „[...] Losy Chin są w żywotny sposób powiązane z losami całego świata” (*ibidem*, s. 5).

Konsekwencją tych zapisów jest zwiększenie zaangażowania Chin w zapewnienie ładu i przestrzegania prawa międzynarodowego na akwenach morskich o kluczowym znaczeniu dla światowej wymiany gospodarczej. Stwierdzenie to można uznać za potwierdzenie dążeń Państwa Środka do współkreowania i współodpowiedzialności za ład międzynarodowy. Z przytoczonych zapisów wynika, że wymiar morski uznany został za istotną determinantę bezpieczeństwa narodowego. Można stwierdzić, iż Chiny są żywotnie zainteresowane zapewnieniem przestrzegania prawa międzynarodowego na akwenach morskich. Jego zapisy gwarantują wolność i bezpieczeństwo żeglugi oraz możliwość eksploatacji morskich zasobów ożywionych i nieożywionych. Zatem jego przestrzeganie na akwenach morskich (a szczególnie na tych akwenach, które uznane zostały za akweny o żywotnym znaczeniu¹⁰ dla Chin) należy uznać za żywotny interes morski Państwa Środka.

Z analizowanych dokumentów wynika, że działania na rzecz kompleksowo pojmowanego bezpieczeństwa morskiego są obecnie realizowane, a w przyszłości będą realizowane zarówno samodzielnie jak i w ramach współpracy międzynarodowej. Świadczy o tym następujący zapis: „[...] Wojsko chińskie będzie też aktywnie uczestniczyć w międzynarodowej współpracy na temat bezpieczeństwa na morzach, aby wspólnie sprostać

¹⁰ Akwen o żywotnym znaczeniu dla państwa to obszary morskie, na których, ze względu na znaczenie dla bezpieczeństwa militarnego lub transportu morskiego bądź występujące ożywione i nieożywione zasoby, wystąpienie zakłóceń porządku prawnego, zanieczyszczenie środowiska naturalnego czy też pojawienie się zagrożeń militarnych lub pozamilitarnych, ma (może mieć) negatywny wpływ na bezpieczeństwo militarne, ekonomiczne, polityczne lub inne żywotne interesy państwa. Zob. T. Szubrycht, *Akweny morskie o żywotnym znaczeniu dla państw europejskich* [w:] T. Jarocki [red.] W. Sokała [red.] *Polityka bezpieczeństwa na Starym Kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2010.

(przeciwstawić się) tradycyjnym i nietradycyjnym zagrożeniom bezpieczeństwa na morzu [...] siły zbrojne naszego kraju będą kontynuować realizowanie misji eskortujących w Zatoce Adeńskiej i na innych akwenach morskich, zgodnie z istniejącymi wymaganiami rozszerzać wymianę i współpracę z marynarką wojenną innych krajów, a także wspólnie zapewniać bezpieczeństwo międzynarodowe Strategicznych Szlaków Transportu Morskiego SSzTM” (*ibidem*, s. 35–36).

Kolejne zapisy zawarte w analizowanej Strategii jednoznacznie wskazują, iż odwrócenie się Chin „plecami do morza” odeszło w przeszłość. Za potwierdzenie takiej tezy można uznać następujący zapis: „[...] Morza i oceany mają duże znaczenie dla zapewnienia pokoju, trwałej stabilności i zrównoważonego rozwoju Chin. Tradycyjna mentalność głosząca, iż lądy mają większe znaczenie niż morza powinna zostać porzucona; należy przywiązać coraz większe znaczenie do zarządzania morzami i oceanami oraz do ochrony praw i interesów morskich. Dlatego też, rzeczą konieczną dla Chin jest rozwijanie, zgodnie z interesami bezpieczeństwa i rozwoju narodowego, ochrony (obrony) suwerenności narodowej oraz praw i interesów morskich, ochrony bezpieczeństwa Strategicznych Szlaków Transportu Morskiego (SSzTM) i interesów zagranicznych oraz uczestniczenie w międzynarodowej współpracy morskiej, po to, aby zapewnić wsparcie strategiczne dla przekształcenia Chin w mocarstwo morskie” (*ibidem*, s. 22–23).

W analizowanym dokumencie można odnaleźć wiele zapisów jednoznacznie wskazujących na dostrzeżenie przez władze Chin wzrastającego znaczenia sił morskich i aspektów morskich w całościowo pojmowanym bezpieczeństwie państwa. Poniżej przytoczone zostaną cztery cytaty, które zdaniem autora to potwierdzają.

„Główny nacisk w przygotowaniu do działań wojskowych (PdDB) będzie położony na wygranie z informatyzowanych wojen lokalnych, na większe uwypuklenie wojskowych działań bojowych na morzu i PdDB w odniesieniu do spraw morskich” (*ibidem*, s. 16).

„Siły zbrojne Chin będą opracowywać całościowe plany, dotyczące [...] zapewnienia suwerenności i bezpieczeństwa kraju, ochrony jego praw i interesów morskich, a także reagowania na zbrojne konflikty i sytuacje nadzwyczajne” (*ibidem*, s. 30).

„Marynarka Wojenna Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (MWAL-W) będzie w dalszym ciągu organizować i wykonywać regularne patrole, w ramach zwiększania gotowości bojowej oraz utrzymywać obecność wojskową na odpowiednich akwenów morskich” (*ibidem*, s. 31).

„Stosownie do wymagań strategicznych w zakresie obrony i ochrony wód przybrzeżnych i otwartych akwenów morskich, Marynarka Wojenna Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (MWAL-W) będzie stopniowo przychodzić od położenia nacisku na «obronę wód przybrzeżnych» do kombinacji «obrony wód przybrzeżnych» z «ochroną otwartych akwenów morskich» oraz będzie budować połączoną strukturę sił bojowych wielofunkcyjnych i efektywnych w działaniach morskich. MWAL-W będzie zwiększać swe możliwości, swój potencjał w zakresie odstraszenia strategicznego i kontrataku, ćwiczeń morskich, wspólnych operacji na morzu oraz kompleksowej obrony i kompleksowego wsparcia” (*ibidem*, s. 21).

Podsumowanie

Chińska Republika Ludowa spełnia wiele, jednak nie wszystkie, kryteriów, by można ten kraj uznać za mocarstwo globalne.

Wielokrotnie określane jest ono jako: mocarstwo nuklearne, potęga militarna lub potęga gospodarcza. Ostatnie dwie dekady wskazują jednoznacznie, że Chiny dążą do uzyskania statusu mocarstwa morskiego. Jest on niezbędny, by państwo to stało się mocarstwem globalnym.

Oceniając wzrost znaczenia morza, sił morskich, a w szczególności marynarki wojennej w myśleniu i działaniach strategicznym Chin w ostatnich dekadach, można uznać, iż podjęte działania potwierdzają tezę wypowiedzianą w XVII wieku przez francuskiego biskupa d'Etampes de Valencay, że „Państwa morskie były zawsze bogate i kwitnące. Zarówno zaś rozkwit, jak i dobrobyt zanikały jednocześnie z upadkiem potęgi na morzu [...] bez marynarki handlowej i wojennej – nie masz wolności, ni potęgi, ni dobrobytu w państwie” (Ven, 1927, s. 7).

W przypadku każdego państwa równoległe ze zwiększaniem potencjału sił morskich, konieczna jest promocja spraw morskich wśród społeczeństwa. W przypadku Chin prawdziwe stają się więc słowa kmdr. Vena: „[...] marynarka dopóty nie będzie się mogła rozwinać, dopóki cały kraj nie przekona się o konieczności jej istnienia” (*ibidem*, s. 5).

W celu osiągnięcia statusu mocarstwa morskiego Chiny prowadzą konsekwentne, wielotorowe i długofalowe działania, które obejmują m.in:

- opracowywanie dokumentów strategicznych, które ukierunkowują i determinują działania zapewniające realizację morskich aspiracji Chin;
- rozbudowę i modernizację sił morskich, a w szczególności marynarki wojennej;
- rozbudowę brzegowego i okrętowego systemu zabezpieczenia logistycznego działań sił morskich;
- propagowanie problematyki morskiej w społeczeństwie;
- intensyfikację pozyskiwania morskich zasobów ożywionych i nieożywionych;
- rozwój programów i prac naukowo-badawczych w szeroko pojętej problematyce morskiej.

Aspirowanie do miana mocarstwa morskiego, a w konsekwencji osiągnięcie statusu mocarstwa globalnego przez Chiny budzi niepokój nie tylko państw regionu, ale również USA. Szczególne zaniepokojenie wzbudzają działania Chin, których celem jest rozciągnięcie chińskiej jurysdykcji nad spornymi wyspami i wodami (spory o: Wyspy Senkaku, Wyspy Paracelskie, Wyspy Spratly, archipelag Pratas i Macclesfield Bank) oraz sztuczne zwiększanie powierzchni skał i raf (m.in.: Hughes Reef, Johnson South Reef, Gaven Reef, Fiery Cross Reef oraz Itu Aba), naruszanie wód terytorialnych oraz nielegalne pozyskiwanie zasobów ożywionych i nieożywionych na spornych akwenach morskich.

Konsekwencją trwających sporów są konflikty. Przykładem takiego konfliktu było starcie, do którego doszło w 1988 roku, w rejonie Południowej Rify Johnsona pomiędzy Chinami i Wietnamem. W starciu tym Wietnamczycy stracili dwa transportowce i ponad 70 żołnierzy (straty chińskie nie są znane). Państwo Środka zajęło sześć raf i atoli archipelagu, które do dziś znajdują się w chińskich rękach.

Na zasadzie retorsji okręty i samoloty innych państw (w szczególności USA) podejmują działania, które przez Chiny uznawane są za naruszanie ich wód terytorialnych.

Wszystkie te działania nie sprzyjają deeskalacji napięć i sporów w tym regionie. Nie należy oczekiwać na szybkie rozwiązanie powstałych napięć, sporów i konfliktów, ponieważ stroną chińską cechuje determinacja i konsekwencja w dążeniu do osiągnięcia założonych celów.

Analiza wybranych dokumentów strategicznych Chin uświadamia, jak ważną rolę odgrywają morze oraz siły morskie w zapewnieniu szeroko pojmowanego bezpieczeństwa państwa. Za źródło sukcesów Chin w dążeniu do uzyskania statusu potęgi morskiej należy uznać jednoznacznie określoną w strategii wizję sił morskich oraz konsekwencję i determinację w realizacji tej wizji. Te trzy elementy – jednoznacznie określona wizja, konsekwencja oraz determinacja w działaniu mogą stanowić wzór działania dla wszystkich państw nabrzeżnych, w tym również dla Polski.

Bibliografia

- Bennett, D. (2010). China's Offshore Active Defense and the People's Liberation Army Navy Peace, War and Defense Program. *Global Security Studies*, Spring, Vol. 1, Issue 1, University of North Carolina.
- Chinese navy frigate crosses Suez Canal for Libya evacuation*, Xinhua, 28 February 2011, Retrieved 3 June 2011
- Huang, An-Hao. (2009). The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region Origins, Development and Impact, Submitted in total fulfilment of the requirements of the degree of Doctor of Philosophy, School of Social and Political Sciences Faculty of Arts The University of Melbourne, August.
- Holmes, J., Yoshihara, T. (2006). Mao Zedong Meet Alfred Thayer Mahan: Strategic Theory and Chinese Sea Power, *Australian Defense Journal* 171.
- Jane's Fighting Ships 2005*.
- Jane's Fighting Ships 2010*.
- Jane's Fighting Ships 2015*.
- Jarocki T., Sokała W. (2010). (red.) *Polityka bezpieczeństwa na Starym Kontynencie*, Polskie Towarzystwo Nauk Politycznych. Toruń. Wyd. Adam Marszałek.
- Jedwabny Szlak XXI wieku*. (2015). Narodowa Komisja Rozwoju i Reformy Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej, Pekin.
- Krzywiec, B. (1929). *Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej. Studium porównawcze na tle rozbudowy marynarek wojennych innych państw oraz potrzeb obronnych kraju*, Wilno.
- Menzis, G. (2002). *1421 rok, w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*. Amber. Warszawa.
- Nan Li. (2009). The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From "Near Coast" and "Near Seas" to "Far Seas". *Asian Security* 5, no. 2.
- Office of the Secretary of Defense, Annual Report to Congress 2008: *The Military Power of the People's Republic of China* (Washington DC, 2008).
- Pehrson, Ch.J., (2006) *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral*. Strategic Studies Institute of the US Army War College (July). <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/>.
- Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2015*, GUS.
- Somalia Pirates: China Deploys Navy To Gulf Of Aden Following Hijack Attempt* World News Sky News, News.sky.com. Retrieved 25 October 2010.
- Strategia wojskowa Chin*. (2015). Wydział Informacji Rady Państwa ChRL, Pekin.

Ven. (1927). *Współczesna flota morska. Jej cel, skład i uzbrojenie*. OSMW, Toruń.

<http://news.usni.org/2014/05/21/china-russia-kick-joint-naval-drills>.

<http://sputniknews.com/military/20150515/1022178153.html>.

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Chiny-przechodza-do-ofensywy-na-M-Poludniowochinskim-Buduja-sztuczne-wyspy-w-archipelagu-Spratly,wid,16709095,wiadomosc.html?ticaid=1163e9>.

www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201402/t20140224_515103.html.

www.bbc.com/news/world-middle-east-32173811.

www.statista.com/statistics/258323/volume-of-handled-goods-in-chinese-seaports-and-river-ports/.

www.marketwatch.com/story/chinas-artificial-islands-in-before-and-after-photos-2015-10-27.

www.ibtimes.com/south-china-sea-land-reclamation-satellite-images-show-chinese-progress-man-made-1818986.

www.dailymail.co.uk/news/article-2961279/China-builds-fortress-sea-Satellite-images-Beijing-built-massive-artificial-island-including-heli-pad-cement-plant-just-nine-months.html.

www.reuters.com/article/us-southchinasea-china-idUSKBN0U I2052 016 0105.

www.globalsecurity.org/military/world/china/eez.htm.

<https://olli.ucsd.edu/display/documents/ChinasMaritimeStrategy11Feb14.pdf>.

www.chinamaritime-expo.com/pdf/China%20Maritime%202014.pdf.