

DYLEMATY STRATEGICZNE XXI WIEKU

Księga Jubileuszowa
dedykowana Profesorowi
Michałowi Chorośnickiemu
z okazji czterdziestolecia
pracy naukowej



Pod redakcją
naukową

Roberta Kłosowicza
Bogdana Szlachty
Janusza Józefa Węca

Dylematy strategiczne XXI wieku

Dylematy strategiczne XXI wieku

Księga Jubileuszowa dedykowana
Profesorowi Michałowi Chorośnickiemu
z okazji czterdziestolecia pracy naukowej

*Pod redakcją naukową
Roberta Kłosowicza
Bogdana Szlachty
Janusza Józefa Węca*



Kraków 2013

Copyright by Wydział Studiów Międzynarodowych i Politycznych
Uniwersytetu Jagiellońskiego and individual authors, 2013

Recenzent: prof. dr hab. Andrzej Zięba

Opracowanie redakcyjne: Dagmara Małysza, Justyna Wójcik

Korekta: Mateusz Kijewski

Projekt okładki: Igor Stanisławski

Skład i łamanie: Małgorzata Manterys-Rachwał

Publikacja dofinansowana
przez
Wydział Studiów Międzynarodowych i Politycznych Uniwersytetu Jagiellońskiego

ISBN 978-83-7638-375-0

KSIĘGARNIA AKADEMICKA
ul. św. Anny 6, 31-008 Kraków
tel./faks: 012 431-27-43, 012 421-13-87
e-mail: akademicka@akademicka.pl

Księgarnia internetowa:
www.akademicka.pl

Spis treści

Tabula Gratulatoria	VII
Słowo o Jubilacie.....	IX
Promotorstwo zakończonych prac doktorskich	XIII
Dorobek naukowy – najważniejsze prace	XV

CZĘŚĆ PIERWSZA. HISTORIA – PAŃSTWO – PRAWO

Marek Bankowicz, <i>Instytucja prezydenta a siły zbrojne i bezpieczeństwo narodowe: wybrane przypadki</i>	1
Włodzimierz Bernacki, <i>Prawo i państwo w myśli politycznej Karola Libelta</i>	9
Agnieszka Czubik, <i>Przesłanka „znaczącego uszczerbku” – nowy warunek dopuszczalności skargi indywidualnej w systemie ochrony praw człowieka Rady Europy</i>	23
Paweł Czubik, <i>Nowe strefy wolnego handlu USA – od prostej wymiany handlowej do celów „wyższych”</i>	37
Antoni Dudek, <i>Główne czynniki dynamizujące rozkład systemu realnego socjalizmu w Polsce lat 80. XX wieku</i>	49
Dominika Dziwisz, <i>„Tallinn Manual” – próba interpretacji prawa międzynarodowego dla cyberprzestrzeni</i>	65
Barbara Krauz-Mozer, <i>W poszukiwaniu „ducha” naszych czasów</i>	75
Kazimierz Lankosz, <i>Rozstrzyganie sporów w ramach WTO w świetle współczesnego prawa międzynarodowego – wybrane zagadnienia</i>	85
Jacek M. Majchrowski, <i>Kilka uwag o Sejmie Ustawodawczym</i>	111
Andrzej Mania, <i>Wywiad i politycy. Rywalizacja i współdziałanie w procesie formowania polityki bezpieczeństwa w USA</i>	119
Grzegorz Mazur, <i>Dwóch kurierów ZWZ do Lwowa – sprawa Stanisława i Józefa Żymierskich</i>	135
Sylwia Rasson, <i>The Human Right to Health Versus Intellectual Property Rights in the Context of Developing Countries</i>	143
Arkady Rzegocki, <i>Soft power – niedoceniana siła</i>	155
Barbara Stoczewska, <i>Ruchy narodowe w Europie Środkowo-Wschodniej – główne elementy charakterystyki</i>	161
Bogdan Szlachta, <i>Publicystyka propapieska w trakcie sporu o inwestyturę. Uwagi o pracy Manegolda z Lautenbach</i>	171

CZĘŚĆ DRUGA. POLITYKA MIĘDZYNARODOWA

Bogusława Bednarczyk, <i>Europejska strategia antydyskryminacyjna w XXI wieku – regres czy postęp?</i>	187
Ewa Bojenko-Izdebska, „Zintegrowane bezpieczeństwo” w strategii bezpieczeństwa RFN.....	199
Ewa Bujwid-Kurek, <i>Spór graniczny w relacjach słoweńsko-chorwackich na przykładzie Zatoki Pirańskiej</i>	209
Marek Czajkowski, <i>Obrona przeciwrakietowa Izraela</i>	221
Ryszard M. Czarny, <i>Wzrost międzynarodowego zainteresowania Daleką Północą</i>	237
Erhard Cziomer, <i>Dylematy niemieckiej strategii przewyciężenia kryzysu strefy euro Unii Europejskiej w XXI wieku</i>	249
Aleksander Głogowski, <i>Chiny – Pakistan – Afganistan. Nowe mocarstwo wobec starych wyzwań</i>	263
Artur Gruszcak, <i>Centrum Analizy Wywiadowczej Unii Europejskiej i jego rola w strategii bezpieczeństwa UE</i>	273
Edward Halizak, <i>Region Azji i Pacyfiku – logika geoeconomii i geopolityki</i>	285
Robert Kłosowicz, <i>Upadek państwowości jako jedna z głównych przyczyn zagrożenia dla pokoju w Afryce Subsaharyjskiej po zakończeniu zimnej wojny</i>	299
Iwona Krzyżanowska, <i>Ograniczenia w prognozowaniu stosunków międzynarodowych i ich znaczenie dla planowania strategicznego</i>	315
Rafał Kwieciński, <i>Smok wynurza się z Zachodniego Oceanu. Chińska strategia „sznura pereł”</i>	329
Marcin Lasoń, <i>Priorytety polskiej polityki zagranicznej 2012-2016 – strategiczną wizją na drugą dekadę XXI wieku?</i>	341
Agnieszka Nitszke, <i>Polityka azylowa Unii Europejskiej. Między idealizmem a realizmem</i>	353
Małgorzata Pearson, <i>Polityka zagraniczna Unii Europejskiej w obszarze praw człowieka w zmieniającym się świecie</i>	367
Mieczysław Stolarczyk, <i>Dylematy strategiczne polityki wschodniej Polski na początku drugiej dekady XXI wieku</i>	381
Ewa Szczepankiewicz-Rudzka, <i>Dlaczego arabska wiosna nie zawitała do Algierii? Ograniczenia i perspektywy transformacji społeczno-politycznej</i>	405
Marcin Tarnawski, <i>Dylematy rosyjskiej polityki bezpieczeństwa</i>	417
Janusz Józef Węc, <i>Debata w Niemczech na temat drugiej reformy ustrojowej Unii Europejskiej (2011-2012). Ewolucja programowa niemieckich partii politycznych w polityce europejskiej</i>	431
Justyna Zajac, <i>Region MENA w polityce bezpieczeństwa Unii Europejskiej</i>	453
Lubomir W. Zyblikiewicz, <i>Klub Rzymski – po 45 latach</i>	465
Noty o Autorach	477

TABULA GRATULATORIA

Piotr Bajor
Piotr Borowiec
Krystyna Chojnicka
Anna Citkowska-Kimla
Zbigniew Czubiński
Krystyna Daniel
Agnieszka Dębska
Andrzej Dudek
Magdalena Geodecka
Irena Głuszyńska
Marcin Grabowski
Łukasz Jakubiak
Małgorzata Jasińska
Agnieszka Kastory
Piotr Kimla
Małgorzata Kiwior-Filo
Beata Kosowska-Gąstoł
Grzegorz Kowalski
Wiesław Kozub-Ciembroniewicz
Renata Król-Mazur
Małgorzata Kułakowska
Roman Kuźniar
Michał Matyasik

Maciej Miżejewski
Tomasz Młynarski
Ewa Myślak
Agnieszka Nowakowska-Swół
Dorota Pietrzyk-Reeves
Agnieszka Podoba
Marta Polaczek-Bigaj
Błażej Sajduk
Dominik Sieklucki
Agnieszka Sikora
Jacek Sokołowski
Irena Stawowy-Kawka
Krzysztof Szczerski
Paweł Ścigaj
Monika Ślufińska
Damien Thiriet
Adrian Tyszkiewicz
Magdalena Ullman-Kulik
Tomasz Wieciech
Rafał Wordliczek
Rafał Woźnica
Andrzej Zięba
Agnieszka Zyza

Smok wynurza się z Zachodniego Oceanu

Chińska strategia „sznura pereł”

Czas odmierzamy na wiele sposobów i według różnych rytmów. Swoją miarę i rytm ma także polityka międzynarodowa, w której widocznym znakiem przemian są towarzyszące im zmiany na kartach map. Dekolonizacja przyniosła w latach 1946-1990 całkowitą suwerenność prawie stu państwom na świecie. Upadek komunizmu również zmodyfikował mapę polityczną świata, ale doprowadził także do zmiany w systemie międzynarodowym i rozpadu układu bipolarnego. „Ćwiczenia z kartografii geopolitycznej” nie są rzeczą nową, podobno pierwsze takie przeprowadzał już Harry Truman¹. Nasz świat przyzwyczaja się teraz do wielu map, a zachodnia hemisfera coraz częściej przestaje być ich centrum. Jeśli wiek XX był wiekiem Ameryki, to XXI ogłasza się wiekiem Pacyfiku, wiekiem, który będzie naznaczony rosnącą potęgą Chin. I nawet jeżeli amerykańska sekretarz stanu Hillary Clinton zapowiada, że to będzie amerykański wiek Pacyfiku (*America's Pacific Century*), a mniej donośne głosy wtrącają o wieku Atlantyku, to coraz trudniej jest takie przepowiednie zaakceptować².

Jednak według niektórych badaczy, którzy zgadzają się, że punkt ciężkości w polityce międzynarodowej i światowej ekonomii przenosi się do Azji, to nie Ocean Spokojny powinien się znaleźć w centrum współczesnych map, ale Ocean Indyjski³. Najmniejszy z trzech oceanów jest pomostem między Bliskim a Dalekim Wschodem, między największymi na świecie zasobami surowców energetycznych oraz dynamicznie rozwijającymi się gospodarkami Chin, Indii i innych „azjatyckich tygrysów”.

Morza i oceany są bowiem tylko pozorną przeszkodą. Drogi morskie są nadal najtańszymi i najszybszymi szlakami komunikacyjnymi, na których geografia

¹ J. Gaddis, *Toward the Post-Cold World*, „Foreign Affairs” vol. 70, 1991, no. 2.

² H. Clinton, *America's Pacific Century*, „Foreign Policy” 2011, XI; R. Peters, *The Atlantic Century*, „Parameters” vol. 33, 2003, no. 3.

³ R. Kaplan, *Monsun. Ocean Indyjski i przyszłość amerykańskiej dominacji*, tłum. J. Ruszkowski, Wołowiec 2012.

splata się z ekonomią i polityką. I jak każda przestrzeń są przedmiotem politycznej konkurencji potęg, której celem jest zdobycie władzy albo kontroli. A w polityce międzynarodowej walka o wpływ przybiera różne formy i rozmaite środki są w niej stosowane. Od dyplomacji, poprzez handel i inwestycje, pomoc humanitarną, wymianę kulturalną, aż po sprzedaż broni i obecność militarną. Jednak ich cel jest zawsze jeden – potęga i chwała państwa.

1. Interesy strategiczne Chin na początku XXI wieku

Strategia państwa budowana jest w oparciu o wiele czynników. Nie sposób pominąć wśród nich doświadczeń historycznych, zdolności aparatu państwowego oraz posiadanych zasobów. Okres obcej dominacji w Chinach w XIX w. jest wciąż powodem traumy dla Hanów, a dość powszechny w chińskim społeczeństwie jest pogląd, iż pozycja i znaczenie Państwa Środka we współczesnym świecie wciąż są niewystarczające⁴. Natomiast w sposobie prowadzenia polityki zagranicznej przez ChRL nastąpiła w ostatnich latach jakościowa zmiana. Wpływ na to mają zapewne procesy profesjonalizacji (lepsze przygotowanie kadry), zespolowego pluralizmu (poszerzenie kręgów decyzyjnych o nowe podmioty), decentralizacji (prowadzenie polityki zagranicznej na niższych szczeblach administracji) oraz globalizacji (poszerzenie sieci powiązań i współzależności w stosunkach międzynarodowych)⁵. Wzrosły także zasoby, jakimi aparat państwowy może dysponować. W latach 2007-2009 wzrost gospodarczy Chin nie spadł poniżej 8,7% rocznie, a w 2009 r. rezerwy państwa wyniosły już 2343,5 mld. Według tego samego źródła prognozy na lata 2010 i 2011 zakładały wzrost rezerw finansowych ChRL do – odpowiednio – 2706,1 i 3051,1 mld dolarów⁶. Szacunki analityków z „The World Factbook” na grudzień 2012 r. są znacznie wyższe i wynoszą 3549 bln dolarów w walutach wymienialnych i złocie⁷.

Interesy strategiczne są zasadniczym wyznacznikiem zmieniającej się geostrategii Chin. Dynamicznie rozwijająca się chińska gospodarka jest obecnie największym eksporterem surowców energetycznych na świecie. Zgodnie z niektórymi szacunkami zapotrzebowanie ChRL w czwartym kwartale 2012 r. wyniosło

⁴ Zob. E. Halizak, *Zmiana układu sił USA–Chiny a transformacja porządku międzynarodowego*, Warszawa 2005, s. 28, *Żurawia Papers*, z. 7.

⁵ D. Lampton, *China's Foreign and National Security Policy-Making Process. Is it Changing and Does it Matter?*, [w:] *The Making of Chinese Foreign and Security Policy in the Era of Reform*, ed. D. Lampton, Stanford 2001, s. 4-31.

⁶ International Monetary Fund, *World Economic Outlook April 2010. Rebalancing Growth*, Washington 2011, s. 155-182.

⁷ *Country Comparison: Reserves of Foreign Exchanges and Gold*, „The World Factbook”, [on-line] <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2188rank.html>, dostęp: 29 III 2013.

9,64 mln baryłek ropy naftowej dziennie⁸. Według prognoz z początku wieku wzrośnie ono około 2015 r. o 160% w porównaniu z 2000 r., a konsumpcja ropy naftowej pochodzącej z rejonu Zatoki Perskiej zwiększy się trzykrotnie⁹. Z tego powodu też ożywiony rozwój przeżywa współpraca Chin z państwami afrykańskimi. Afryka coraz bardziej staje się dla Państwa Środka realnym, a nie tylko potencjalnym źródłem surowców naturalnych. W ogromnej mierze chińskie inwestycje w tym regionie świata ukierunkowane są na eksploatację i poszukiwanie nowych złóż ropy naftowej. W 2009 r. Chiny stały się największym partnerem handlowym krajów Czarnej Afryki, zastępując w tej roli Stany Zjednoczone. W 2010 r. 47% chińskiego importu ropy naftowej (2,2 mln baryłek dziennie) pochodziło z Bliższego Wschodu, 30% (1,5 mln baryłek dziennie) – z Afryki¹⁰. Tym samym drogi eksportu surowców energetycznych do Chin nabierają szczególnego znaczenia.

2. „Dylemat Malakki”

Interesy strategiczne ChRL sięgają obecnie nie tylko Cieśniny Tajwańskiej czy Malakka, ale znacznie dalej – aż po Zatokę Perską i wybrzeże Afryki. Ich zabezpieczeniu służyć ma, tworzona różnymi środkami polityki zagranicznej, sieć wpływów politycznych. Również w tym kontekście niezwykle istotne znaczenie ma chińska inicjatywa budowy łańcucha infrastruktury nadbrzeżnej, poczynsz od wybrzeży Chin, przez Morze Południowochińskie i Ocean Indyjski, aż po cieśninę Ormuz. Uzupełniają ją dyplomatyczne więzi, jakie ChRL zacieśnia z państwami regionu, oraz szybko rozwijające się stosunki ekonomiczne i militarne¹¹. Nowa strategia regionalna w połowie pierwszej dekady XXI w. zyskała miano „sznura pereł”. Pojęcie to jest raczej pewną konstrukcją myślową niż świadomie wybraną przez chińskie władze nazwą¹². Prezydent Hu Jintao zdefiniował tę kwestię w listopadzie 2003 r., jako dominację „pewnych mocarstw” w cieśninie Malakka. „Dylematem Malakki” okrzyknęły ją natomiast chińskie media¹³.

⁸ Du Juan, *China's Oil Demand to Rise as Economy Picks Up*, „China Daily” 2012, 9 XI, [on-line] http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-11/09/content_15899103.htm, dostęp: 20 III 2013.

⁹ R. Sokolsky, A. Rabasa, C.R. Neu, *The Role of Southeast Asia in U.S. Strategy Toward China*, Santa Monica 2000, s. 16-17.

¹⁰ Ch. Alessi, S. Hanson, *Expanding China-Africa Oil Ties*, Council of Foreign Relations, 8 II 2012, [on-line] <http://www.cfr.org/china/expanding-china-africa-oil-ties/p9557>, dostęp: 20 III 2013.

¹¹ L. Spinetta, *„The Malacca Dilemma” – Countering China's „String of Pearls” with Land-Based Airpower*, Alabama 2006, s. 7.

¹² Ch. Pehrson, *String of Pearls. Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral*, Carlisle 2006, s. 3.

¹³ I. Storey, *China's „Malacca Dilemma”*, The Jamestown Foundation, [on-line] http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=3943, dostęp: 20 III 2013.

Po raz pierwszy określenie „sznur pereł” zastosowali amerykańscy autorzy Julia MacDonald, Amy Donahue i Bethany Danyluk w raporcie *Energy Futures in Asia* przedstawionym w listopadzie 2004 r.¹⁴ Termin ten szybko zyskał konceptualną legitymizację i zaczął być wykorzystywany nie tylko przez media, lecz także w opracowaniach i analizach na temat strategii Chin w rejonie Oceanu Indyjskiego. W listopadzie 2007 r. pojęcie to znalazło się w raporcie przeznaczonym dla Kongresu USA¹⁵.

Centralną pozycję w koncepcji zajmuje Kunming, stolica prowincji Yunnan. W Kunmingu mają skupiać się śródlądowe linie komunikacyjne łączące Chiny z wszystkimi „perłami” – strategicznymi punktami na południowym i południowo-wschodnim wybrzeżu Azji. Docelowo ma to być sieć połączeń drogowych i kolejowych oraz rzecznych przez Mekong i Irawadi. W 1992 r. ChRL rozpoczęła realizację Programu subregionu Wielkiego Mekongu, w który finansowo zaangażował się Azjatycki Bank Rozwoju. Projekt przewiduje konstrukcję drogowych i kolejowych szlaków komunikacyjnych z Kunmingu do Chiang Rai w Tajlandii (zarówno przez Birmę, jak i przez Laos) oraz Kunming–Hanoi–Hai Hong w Wietnamie. W 2000 r. Chiny, Laos, Birma i Tajlandia zawarły porozumienie o przystosowaniu górnego Mekongu do spławu barek towarowych i to o wyporności powyżej 500 ton. W sierpniu 2006 r. członkowie ASEAN ogłosili rewitalizację wspólnego projektu budowy do 2015 r. linii kolejowej przebiegającej z południowych Chin do Singapuru, o wartości 15 mld dolarów. W 2010 r. Chiny, Bangladesz i Birma dokonały ustaleń co do budowy drogi łączącej Kunming z Cżittagong, która przecinałaby Birmę, z pominięciem Indii¹⁶.

Każda z „pereł” jest „ogniwem chińskiego wpływu geopolitycznego i obecności militarnej”¹⁷. Najbliżej wybrzeża kontynentalnego Chiny wykorzystują strategicznie położoną na Morzu Południowochińskim wyspę Hainan. Marynarka chińska dysponuje na wyspie bazą w Yulin, która na początku wieku została zmodernizowana, oraz kolejną, ukończoną w końcu 2004 r. Baza jest przystosowana do przyjęcia okrętów podwodnych o napędzie nuklearnym, wyposażonych w pociski balistyczne (*nuclear-powered ballistic missile submarine* – SSBN) nowej klasy Jin (Typ 094). W 2005 r. potwierdzona została obecność w Yulin pojedynczego atomowego okrętu podwodnego (*nuclear-powered submarine* – SSN) klasy Han (Typ 091). Prawdopodobnie od 2006 r. urządzenia portowe Hainan zdolne są

¹⁴ J. MacDonald, A. Donahue, B. Danyluk, *Energy Futures in Asia*, Booz Allen Hamilton Report Sponsored by the Director of Net Assessment, XI 2004.

¹⁵ 2007 Report to Congress of the U.S.–China Economic and Security Review Commission, November 2007, [on-line] <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA541413>, dostęp: 20 III 2013.

¹⁶ P. Manas, *Bangladesh Riding the Dragon*, The Coloroued Journal, 16 XI 2012, [on-line] <http://colouredjournal.blogspot.com/2010/09/bangladesh-riding-dragon.html>, dostęp: 25 III 2013 oraz idem, *China to Chittagong: What Next!*, [on-line] <http://www.tripurainfo.in/info/Archives/322.htm>, dostęp: 25 III 2013.

¹⁷ Ch. Pehrson, *op. cit.*, s. 3.

przyjąć osiem okrętów podwodnych¹⁸. 27 lutego 2008 r. dzięki satelicie QuickBird uchwycono moment wejścia do bazy okrętu podwodnego, według niektórych opinii SSBN typu Jin¹⁹.

Kolejnym elementem łańcucha baz są – leżące także na Morzu Południowochińskim – Wyspy Paracelskie, do których pretensje zgłasza Wietnam²⁰. Na wyspie Wood dla potrzeb chińskiego lotnictwa wybudowany został pas startowy o długości 2,6 km wraz z niezbędnymi urządzeniami, które umożliwiają przyjęcie mniej więcej dwudziestu myśliwców J-8 lub bombowców H-5. Na wyspie Tryton znajduje się port, z którego korzystać mogą chińskie siły morskie. Jeszcze w marcu 1998 r. władze chińskie ogłosiły, że na archipelagu działa nasłuchowa stacja wywiadowcza Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej²¹. W 2012 r. Centralna Komisja Wojskowa zaaprobowała utworzenie na wyspach stałego garnizonu w Sansha, stolicy prefektury na wyspie Yongxing²².

Tajlandia w chińskich planach odgrywa zapewne znaczącą rolę ze względu na jej wyjątkowe położenie między Zatoką Tajlandzką a Morzem Andamańskim. Leżąca bardziej na południu cieśnina Malakka znajduje się poza chińską kontrolą. Chiny wysunęły więc koncepcję budowy kanału w przewężeniu Półwyspu Malajskiego na terenie Tajlandii. Dwupasmowy kanał miałby powstać w przesmyku Kra i liczyłby 100 km długości. Po obu końcach kanał kończyłby się zatoką, a wzdłuż torów wodnych zbudowana zostałaby autostrada. Przewidywany koszt całej inwestycji to 20-25 mld dolarów, a czas budowy oceniano na około 10 lat²³. W 2007 r. Tajlandia co prawda zaaprobowała propozycję ChRL, ale prawie równocześnie Bangkok przedstawił alternatywę dla chińskiego projektu w postaci własnego planu „Południowe Wybrzeże”, który zakłada budowę w przesmyku Kra portów przystosowanych do przyjęcia tankowców i połączonych rurociągiem naftowym. Pomysł wsparły Japonia, Korea Południowa i Tajwan²⁴. Należy przypuszczać, iż w tym wypadku względy ekonomiczne nie były dla tych państw najważniejszym argumentem. Kanał pozostaje jednak wciąż tylko w sferze planów i to mimo częściowej

¹⁸ *China's New Sub Base to Make Waves*, Jane's Information Group, 26 II 2006, [on-line] http://www.janes.com/defence/naval_forces/news/fr/fr060224_1_n.shtml, dostęp: 23 XI 2007.

¹⁹ H. Kristensen, *New Chinese SSBN Deploys to Hainan Island*, FAS Strategic Security Blog, [on-line] <http://www.fas.org/blog/ssp/2008/04/new-chinese-ssbn-deploys-to-hainan-island-naval-base.php>, dostęp: 25 III 2013.

²⁰ ChRL przejęła siłą Wyspy Paracelskie w 1974 r. od Wietnamu Południowego.

²¹ S. Tønnesson, *The Paracels. The 'Other' South China Sea Dispute*, „Asian Perspective”, vol. 26, 2002, no. 4, s. 145-159.

²² *China Approves Military Garrison for Disputed Island*, BBC News, 23 VI 2012, [on-line] <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-china-18949941>, dostęp: 29 III 2013.

²³ *MARINT Monthly Report*, „Ocean Policy Research Foundation” 2006, III, s. 24.

²⁴ B. Courmont, *L'Océan Indien. Un enjeu pour les puissances asiatiques*, „Regard de Taiwan” 2006, no. 10, IRIS, s. 2, [on-line] <http://www.iris-france.org/docs/pdf/regardtaiwan/2007-07-10.pdf>, dostęp: 25 III 2013.

ich „reaktywacji” w 2009 r., a następnie w 2011 r. po zwycięskich dla partii Pheu Thai wyborach oraz elekcji pani premier Yingluck Shinawatry²⁵.

Nieudany wciąż projekt budowy kanału na przesmyku Kra powoduje, że cieśnina Malakka utrzymuje stale swoją wysoką strategiczną rangę. Przez cieśninę przebiega jeden z dwóch najważniejszych morskich szlaków komunikacyjnych w regionie Azji i Pacyfiku. Malakka łączy Morze Południowochińskie i Zatokę Tajlandzką z Morzem Andamańskim, Zatoką Bengalską i – dalej – z Oceanem Indyjskim. W 2007 r. przez cieśninę Malakka transportowano dziennie 13,8 mln baryłek ropy naftowej dziennie, a w 2011 r. już 15,2 mln baryłek²⁶. Kluczowe znaczenie w tej strefie wydaje się mieć nadal Singapur, gdzie politycznie zaangażowana jest ChRL. Singapur i Chiny (a także Malesję) łączy wspólne przekonanie o autonomii światowych cywilizacji w kwestiach wartości politycznych. Duże znaczenie dla przyszłych stosunków ma również dominująca pozycja społeczności chińskiej w tym mieście-państwie. Singapur, jak na razie, jest zwolennikiem polityki równowagi sił w regionie, która zapewnić ma podtrzymanie prosperity miasta oraz pozycji jednego z najważniejszych centrów finansowych i rynków handlu międzynarodowego w Azji. Dlatego też Singapur zdecydował się na udostępnienie urządzeń portowych marynarce wojennej USA²⁷. Od 2012 r. z bazy korzystają cztery amerykańskie okręty przybrzeżne²⁸.

Chiny posiadają także oparcie na wybrzeżu Zatoki Bengalskiej. Z ChRL blisko związana jest Birma (Myanmar), a Bangladesz stopniowo zacieśnia współpracę. W izolowanej do niedawna na arenie międzynarodowej, rządzonej przez reżim wojskowy Birmie pozycja Chin była wyjątkowo silna. W latach 90. ChRL dostarczyła Birmie uzbrojenia na kwotę 2 mld dolarów, chińscy instruktorzy pomagali szkolić miejscową armię (Tatmadaw), a specjaliści łączności zmodernizowali birmańskie stacje nasłuchowe²⁹. Chiny przeprowadziły modernizację baz morskich w Hainggy, Akyab, Za Det Kyi, Merqui, Kyaukpyu, Cheduba i Bassein. U ujścia rzeki Irawadi (Ayeyarwady) Chiny dysponują jedną z najważniejszych obecnie dla siebie baz logistycznych – Punktem Jednej Pagody. W 1994 r. rząd birmań-

²⁵ Ch. Devonshire-Ellis, *Kra Canal Indian Ocean / South China Sea Project To Be Re-Visited*, Thailand Jumped to Shark, 18 III 2009, [on-line] <http://thailandjumpedtheshark.blogspot.com/2009/03/kra-canal.html>, dostęp: 25 III 2013; R. Sulong, *The Kra Canal and Southeast Asia Relations*, „Journal of Current Southeast Asian Affairs” 2012, no. 4, s. 109-125.

²⁶ *World Oil Transit Chokepoint*, „U.S. Energy Information Administration” 2012, 22 VIII, [on-line] <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>, dostęp: 29 III 2013.

²⁷ R. Ross, *The Geography of the Peace*, „International Security” vol. 23, 1999, no. 4, s. 85.

²⁸ M. Weisgerber, *Singapore Will Now Host 4 Littoral Combat Ships*, „Navy Times” 2012, 2 VI, [on-line] <http://www.navytimes.com/news/2012/06/navy-singapore-host-4-littoral-combat-ships-060212d>, dostęp: 29 III 2013.

²⁹ I. Storey, *Burma's Relations with China: Neither Puppet or Pawn*, „China Brief”, vol. 7, 2007, no. 3, [on-line] [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=4029&tx_ttnews\[backPid\]=197&no_cache=1#.UdoAOm3ds4N](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=4029&tx_ttnews[backPid]=197&no_cache=1#.UdoAOm3ds4N), dostęp: 29 III 2013.

ski wydzierżawił Wyspy Kokosowe (leżące między Zatoką Bengalską a Morzem Andamańskim) ChRL, która prawdopodobnie zainstalowała tam urządzenia rozpoznania morskiego i wywiadu elektronicznego³⁰. Pekin zainteresowany jest też wydobywaniem surowców energetycznych w Birmie. Chiny podtrzymują wciąż koncepcję budowy, kosztem 2,5 mld dolarów, rurociągu z birmańskiego portu Sittwe do Kunmingu³¹. Budowa rurociągu naftowego w tym miejscu zmniejszałaby opłacalność realizacji tajlandzkiego „Południowego Wybrzeża”. Wydaje się więc, że projekt ten należy rozpatrywać także jako pewną formę nacisku na Tajlandię. Sittwe, nowoczesny port zdolny obsługiwać statki o dużej wyporności, nie został jeszcze ukończony. Projekt jednak wzbudził zainteresowanie także Indii, które 10 października 2007 r. podpisały z Birmą umowę o wspólnej budowie portu i niezbędnej infrastruktury lądowej. Chiny oficjalnie ogłosiły, że ze względów bezpieczeństwa rozważają porzucenie planów związanych z Sittwe na rzecz Kyaukpyu. Wciąż jednak, jak się wydaje, zainteresowane są zdobyciem wyłączności na obecność w tym strategicznie położonym porcie³². Nieco gorzej wygląda kwestia konstrukcji lądowego korytarza tranzytowego. Kunming na południu Chin łączy nowa droga z nadgranicznym birmańskim Bhamo, skąd docelowo towary miałyby być transportowane barkami do Minhla, a stamtąd drogą lądową do portu Kaynkpuy na wybrzeżu Zatoki Bengalskiej. Studia przygotowujące trasę tranzytową były gotowe już w latach 90., Chiny zaoferowały wybudowanie portu rzeczno-górnego w Bhamo i wysłały nawet pogłębiarki dla poprawienia spławności Irrawadi. Władze Birmy nie podjęły jednak ostatecznej decyzji o budowie portu, co „sugerować może, iż chińskie wpływy zaczęły być postrzegane jako zbyt duże”³³. Stosunki chińsko-birmańskie pogorszyły się wraz z początkiem demokratycznych reform w Birmie. Jednak wydaje się, że to nie kwestie polityczne, ale sprawy gospodarcze wpłynęły na ochłodzenie wzajemnych relacji, a przede wszystkim zawieszenie przez prezydenta Thein Seina wartej 3,6 mld dolarów inwestycji chińskiej firmy Myitsone Dam w środkowej Birmie³⁴.

Stosunki Chin z Bangladeszem przypominają nieformalne partnerstwo strategiczne. W grudniu 2002 r. Pekin i Dhaka podpisały umowę o wspólnej obronie, która dała Chinom mocne oparcie na lewej flance Indii³⁵. ChRL zdobyła daleko idący wpływ na bangladeską armię, między innymi stając się znaczącym

³⁰ Taką wersję wypadków przedstawiły źródła japońskie. Podają za: Poom Kim Shee, *The Political Economy of China–Myanmar Relations. Strategic and Economic Dimension*, „Ritsumeikan Annual Review of International Studies” vol. 1, 2002, s. 36.

³¹ I. Storey, *Burma's Relations with China...*, s. 9.

³² B. Raman, *Gwadar, Hambantota & Sitwe: China's Strategic Triangle*, South Asia Analysis Group, Paper no. 2158, 11 VI 2009.

³³ *MARINT Monthly Report...*, s. 24.

³⁴ Yun Sun, *Has China Lost Myanmar?*, „Foreign Policy” 2013, 13 I, [on-line] http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/01/15/has_china_lost_myanmar, dostęp: 29 III 2013.

³⁵ Zob. S. Kapila, *Bangladesh–China Defence Co-operation Agreement's Strategic Implications*, South Asia Analysis Group, Paper no. 582, 14 I 2003.

dostawcą broni i sprzętu wojskowego, a marynarka wojenna uzyskała dostęp do portu w Ćittagong (Chittagong), o co nieskutecznie wcześniej zabiegały Indie³⁶. W 2006 r. Chiny starały się otrzymać również kontrakt na budowę drugiej bazy morskiej w Ćittagong w miejscu dotychczas funkcjonującego portu rybackiego³⁷. ChRL wcześniej wybudowała już we wspomnianym bangladeskim porcie przeładunkową stację kontenerową. Szybko postępujące umacnianie militarnej obecności Chin w Zatoce Bengalskiej zaczęło wzbudzać niepokój Delhi, które nie zrezygnowały z uzyskania wpływu na Bangladesz³⁸. Jednak Pekin bardzo umiejętnie chroni swoje interesy w Bangladeszu: Chiny umorzyły bengalskie długi zaciągnięte przed 2008 r., a dzięki chińskim pracownikom budowa urządzeń portowych i infrastruktury w Ćittagong postępuje niezwykle szybko³⁹. W 2011 r. port przyjął 2248 statków, a obroty w przeładunku wyniosły prawie 5 mld ton, wzrastając o 8,54% w porównaniu z rokiem poprzednim⁴⁰.

W regionie Oceanu Indyjskiego Pekin poszukuje także możliwości geopolitycznego wpływu na Sri Lance i Malediwach. Na Malediwach wpływy chińskie osłabił nieco wewnętrzny kryzys polityczny, jaki to wyspiarskie państwo przeżywa od 2003 r. Sprawujący od 30 lat władzę prezydent Maumoon Abdul Gayoom zmuszony był zwrócić się o pomoc do Delhi, które wymogło na Malediwach rozpoczęcie procesu demokratyzacji. Jednak przemiany demokratyczne nie spowodowały spadku napięcia: wybrany w wolnych wyborach prezydent Mohamed Nasheed został pozbawiony władzy, a małe państwo pogrąża się w chaosie. Wciąż jednak pojawiają się co jakiś czas spekulacje na temat budowy podwodnej bazy dla chińskich okrętów podwodnych w malediwickim Marao⁴¹.

Większe sukcesy ChRL odnotowuje w stosunkach ze Sri Lanką 12 marca 2007 r. podpisane zostało porozumienie o inwestycji w zatoce Hambantota, przy udziale chińskich firm i finansowym wsparciu Chin w postaci pożyczki na pozio-

³⁶ Zob. U. Aneja, *China–Bangladesh Relations. An Emerging Strategic Partnership?*, IPCS Special Report, XI 2006, *passim*.

³⁷ Zob. *Bangladesh to Build Second Naval Base in Chittagong*, „People Daily” 2005, 9 VIII, oraz *China to Build Chittagong Naval Base in Bangladesh*, „India Defence” 2006, 12 VI, [on-line] <http://www.india-defence.com/reports-2076>, dostęp: 29 XI 2007.

³⁸ W sierpniu 2007 r. pojawiły się wzmianki o prowadzonych rozmowach indyjskiej i bangladeskiej marynarki wojennej w sprawie ustanowienia stałego połączenia między Ćittagong a bazą Vishakapatnam w Indiach.

³⁹ M. Devichand, *Is Chittagong is One of China's 'String of Pearls'?* BBC News, 17 V 2010, [on-line] <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/8687917.stm>, dostęp: 26 III 2013. Zob. Chittagong Port Authority, [on-line] <http://cpa.gov.bd/portal>, dostęp: 29 III 2013.

⁴⁰ *Statistical Information*, Chittagong Port Authority, [on-line] http://cpa.gov.bd/portal/home.php?option=article&page=82&link=statistical_info&item=port_statistics, dostęp: 29 III 2013.

⁴¹ Zob. R. Pandit, *Chinese Moves in Maldives Worry India*, „The Economic Times” 2001, 10 X, [on-line] http://articles.economictimes.indiatimes.com/2011-10-10/news/30263293_1_indian-military-surveillance-systems-ins-tillanchang-maldives, dostęp: 30 III 2013.

mie 85% wartości projektu⁴². Projektowane inwestycje przewidują wybudowanie – kosztem ponad pół miliarda dolarów – portu, lotniska, centrum kongresowego i stadionu krykieta (sic!). Według niektórych opinii chiński udział w budowie portu związany jest z realizacją strategii „sznura pereł”⁴³. Zatoka Hambantota miałaby odgrywać rolę wierzchołka w trójkącie z Sittwe i Gwadar w Pakistanie⁴⁴.

Ważnym partnerem dla ChRL o szczególnym znaczeniu jest niewątpliwie Pakistan, którego położenie flankuje zachodnią granicę Indii. Można przyjąć, że w perspektywie długoterminowej Pakistan, według chińskiej strategii, ma flankować Indie, stwarzać dla władz w Delhi sytuację „nierównowagi strategicznej” oraz kreować geostrategiczną presję. Dlatego też Pekin utrzymuje z Karaczi bardzo silne związki polityczne, gospodarcze i wojskowe. Chiny wspierają pakistański program nuklearny, dostarczają rakiety balistyczne, samoloty myśliwskie i inne uzbrojenie. Z powodzeniem rozwijają się wzajemne stosunki gospodarcze, dla których pozytywnym impulsem było wprowadzenie zasad wolnego handlu. W 2012 r. wartość wymiany handlowej między oboma państwami wyniosła już 12,4 mld dolarów, a prognozy na najbliższe dwa lata mówią o wzroście powyżej 15 mld dolarów⁴⁵.

Najważniejszym wspólnym projektem w pierwszej dekadzie XXI w. stała się jednak budowa portu Gwadar. W marcu 2002 r. ChRL i Pakistan rozpoczęły wspólne przedsięwzięcie konstrukcji obiektu, którego koszty oszacowano na 1,16 mld dolarów. W początkowym etapie prac strona chińska przygotowała plany architektoniczne i techniczne, dostarczyła 450 wykwalifikowanych specjalistów oraz współfinansowała projekt w wysokości 198 mln dolarów. Pierwsza faza budowy portu oficjalnie zakończyła się 31 maja 2005 r., a uroczystego otwarcia dokonano 19 marca 2007 r. W tym czasie wybudowano trzy nabrzeża wraz z odpowiednią infrastrukturą o długości 602 m, z basenami wewnętrznymi o głębokości 11,5-12,5 m, które zdolne są przyjąć masowce o wyporności (DWT) do 60 tys. ton i kontenerowców do 25 tys. ton. Po zakończeniu drugiego etapu do eksploatacji gotowych będzie kolejnych dziewięć nabrzeży: cztery dla kontenerowców, terminal cargo dla masowców do 100 tys. DWT, terminal zbożowy, terminal ro-ro⁴⁶ oraz dwa terminale dla statków do 500 tys. DWT⁴⁷. Z początkiem stycznia 2005 r.

⁴² N. Peiris, *Hambantota Harbour and an Exile's Return – Geo-Political Dimensions of an Invasive Species*, South Asia Analysis Group, Paper no. 2347, 28 VIII 2007.

⁴³ H. Azeez, *China Holds Sway at Hambantota*, „The Sunday Leader”, [on-line] <http://www.thesundayleader.lk/2010/07/04/china-holds-sway-at-hambantota>, dostęp: 26 III 2013.

⁴⁴ B. Raman, *op. cit.*, *passim*.

⁴⁵ Shoaib-ur-Rehman Siddiqui, *Pak-China Bilateral Trade Crosses \$12 Billion Mark for First Time*, „Business Recorder” 2013, 28 I, [on-line] <http://www.brecorder.com/top-news/108-pakistan-top-news/103614-pak-china-bilateral-trade-crosses-12-billion-mark-for-first-time-.html>, dostęp: 29 III 2013.

⁴⁶ Podają za: *MARINT Monthly Report...*, s. 25-26.

⁴⁷ Ładunki „ro-ro” to ładunki drobnicowe urządzeń tocznych (samochodów, składów kolejowych i innych).

przystąpiono do prac nad pogłębieniem kanałów portowych do 14,5 m. Ocenia się, że od początku budowy portu do 2006 r. chiński wkład finansowy był czterokrotnie większy niż pakistański⁴⁸. ChRL przeznaczyła także 200 mln dolarów na wybudowanie autostrady Gwadar–Karaczi. Dzięki autostradzie karakumskiej i liniom kolejowym Gwadar uzyska w przyszłości połączenie lądowe z Chinami. Gwadar podpisał także umowę z firmą zarządzającą portem w Singapurze (Port of Singapore Authority, PSA). W opinii pakistańskich władz w Gwadar firma PSA nie wywiązywała się w sposób właściwy z podpisanej umowy (w ciągu 3 pierwszych lat PSA zainwestowała zaledwie 30 mln dolarów, natomiast *promesa* opiewa na 525 mln dolarów w ciągu 5 lat). W rezultacie na początku 2013 r. zarządzanie portem przejęła chińska spółka państwowa (Chinese Overseas Port Holdings), co pogłębiło tylko niepokój Indii⁴⁹.

Położony daleko od granicy z Indiami, leżący w pobliżu granicy pakistańsko-irańskiej, niemalże u wrót do cieśniny Ormuz, Gwadar ma wyjątkowe znaczenie strategiczne. W perspektywie ten „chiński Gibraltar” zapewni nie tylko bezpieczniejszy transport ropy i gazu ziemnego do Chin, ale może stanowić także dogodną bazę dla chińskiej marynarki wojennej⁵⁰. W 2009 r. jeden z emerytowanych chińskich admirałów wystąpił publicznie z taką propozycją, lecz rząd ChRL oficjalnie zdystansował się od tego pomysłu. Natomiast były prezydent Pakistanu Pervez Musharraf oświadczył, że „w przypadku wojny z Indiami nie zawaha się zaprosić chińskiej marynarki do Gwadaru”⁵¹. W opinii pakistańskiego analityka, Syeda Fazi-e-Haidera, port może służyć w przyszłości jako baza chińskich okrętów podwodnych o napędzie nuklearnym i chińskim lotniskowcom⁵². Trzeba jednak przyznać, że ta wizja to już dość daleko idąca projekcja – chińska marynarka posiada obecnie zaledwie jeden, stosunkowo niewielki lotniskowiec o napędzie konwencjonalnym.

Wnioski

Po prawie 10 latach wśród specjalistów nie ma jednoznacznej opinii, jaki jest prawdziwy charakter chińskiej strategii w basenie Oceanu Indyjskiego. Indyjskie

⁴⁸ Ch. Pehrson, *op. cit.*, s. 4.

⁴⁹ *Decision to Hand over Gwadar Port to China Worries India*, „Dawn.com Newspapers” 2013, 7 II, [on-line] <http://dawn.com/2013/02/07/decision-to-hand-over-gwadar-port-to-china-worries-india>, dostęp: 30 III 2013.

⁵⁰ A. Hassan, *Pakistan's Gwadar Port – Prospects of Economic Revival*, Monterey 2005, s. 52.

⁵¹ A. Kumar Singh, *The Games at Gwadar*, „Deccan Chronicle” 2010, 29 I, dostępne także na <http://intellibriefs.blogspot.com/2010/01/games-at-gwadar.html>, dostęp: 26 III 2013.

⁵² *Gwadar: A Potential Base for Chinese Expansion?*, „China Times” (Tajwan) 2013, 19 II, [on-line], <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20130219000016&cid=1101>, dostęp: 30 III 2013.

reakcje były i są oczywiście zdecydowanie negatywne. Pojawiło się nawet zdanie, iż „sznur pereł” może stać się dla Indii „żelaznym naszyjnikiem”⁵³. Dla USA nowa strategia początkowo miała implikować określone konsekwencje dla amerykańskiej strategii bezpieczeństwa międzynarodowego, zwłaszcza dla amerykańskiej marynarki wojennej⁵⁴. Była oceniana więc jako zagrożenie. Następnie stała się jedynie przykładem coraz częstszego stosowania przez Chiny środków z dziedziny *soft power*⁵⁵.

Chiński „sznur pereł” ma w przyszłości odgrywać rolę sieci baz, będących także swoistym pasem transmisyjnym geopolitycznych wpływów. W perspektywie geostrategicznej jest nowym elementem w rywalizacji z Indiami i ze Stanami Zjednoczonymi. Ten rodzaj konkurencji może jednak prowadzić do wzrostu napięcia, być może w długim okresie do konfrontacji. Jednak strategia „sznura pereł” nie daje obecnie „dowodów na imperialne czy neokolonialne ambicje” ChRL⁵⁶. Z pewnością także dlatego, iż ugruntowane na Zachodzie znaczenie tych pojęć nie przystaje do tradycji kultury politycznej Państwa Środka. Dominacja Chin w okresie cesarstwa opierała się głównie na zasadzie sinocentryzmu, a więc poprzez emanowanie samej cywilizacji (co jest widoczną analogią do dzisiejszej *soft power*), w mniejszym stopniu dzięki stosowaniu „twardych” składników siły.

Wewnętrzne i zewnętrzne determinanty doprowadziły do wzrostu rangi szlaków morskich w polityce Chin. Rola polityki morskiej ChRL wzrośnie jeszcze bardziej. Taka prognoza uzasadnia inny wniosek, który wyłania się z tego ciągu rozumowania: utrzymana zostanie tendencja zwiększania się chińskiej obecności w rejonie Oceanu Indyjskiego oraz zachodniego Pacyfiku. Należy sądzić, że wystarczająco usprawiedliwione byłoby zatem postawienie nowej tezy, iż następuje zmiana paradygmatu bezpieczeństwa narodowego ChRL. W nowym paradygmacie Chiny przywiązują znacznie większą wagę do przestrzeni morskich. Wydaje się to potwierdzać chińsko-japońskie napięcie wokół wysp Senkaku/Diaoyu.

W obecnych działaniach Chin można odnaleźć wpływ teorii mocarstwa morskiego, której jednym z twórców był amerykański admirał Alfred Thayer Mahan. Podkreślał on znaczenie morskich szlaków komunikacyjnych dla handlu światowego. Sprawowanie kontroli nad handlem morskim stanowić miało o przewadze podczas wojny, a przede wszystkim umożliwiałoby dostęp do surowców strategicznych. Podporządkowanie sobie akwenów morskich wymaga jednak stworzenia sieci baz, głównie o charakterze logistycznym. Myśl Mahana w dużym stopniu wpłynęła na strategiczne plany Stanów Zjednoczonych na przełomie XIX i XX w.

⁵³ *China Acquiring Muscle in Asia*, „Times of India” 2007, 7 IX.

⁵⁴ Zob. *China Naval Modernization. Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, 18 XI 2005, s. 29, [on-line] [on-line] <http://fpc.state.gov/documents/organization/57462.pdf>, dostęp: 29 III 2013.

⁵⁵ *2007 Report to Congress of the U.S.–China Economic and Security Review Commission*, Washington 2007, s. 180.

⁵⁶ Ch. Pehrson, *op. cit.*, s. 4.

USA zaanektowały Hawaje i Guam oraz uzależniły od siebie Kubę i Filipiny, tak jak Wielka Brytania zajęła wcześniej Gibraltar, Malte, Suez, Aden czy Singapur. Dla ułatwienia żeglugi floty wojennej i handlowej między Pacyfikiem a Atlantykiem zbudowano Kanał Panamski na wzór Kanału Sueskiego. Te analogie odnajdować można także w strategii „sznura pereł”, którą dyktuje „dylemat Malakki”.

Jednak o wiele ważniejszym argumentem dla wysunięcia tezy o zmieniającym się paradygmacie bezpieczeństwa Chin i coraz większym znaczeniu dla tego mocarstwa przestrzeni morskich jest konsekwentna rozbudowa floty. W 2003 r. ChRL miała tylko 5 nowoczesnych niszczycieli – dzisiaj jest ich 14, oraz jedynie 12 nowoczesnych fregat – obecnie 27. Gruntownie zmodernizowana została już flota podwodna, która w 2003 r. miała na stanie tylko 9 nowoczesnych jednostek, a w końcu 2012 r. już 40⁵⁷. Liczby te nie dowodzą oczywiście, że Chiny są mocarstwem morskim, lecz raczej stanowią przesłankę tezy, że do takiego miana aspirują.

Stały, wręcz spiralny wzrost gospodarczy ChRL powoduje, że państwo to posiada coraz więcej zasobów i jego znaczenie na poziomie systemu światowego rośnie, ale jednocześnie jego dylematy strategiczne stają się poważniejsze i o globalnym znaczeniu. Globalne interesy mocarstw pociągają bowiem za sobą globalne wyzwania.

⁵⁷ R. O'Rourke, *China Naval Modernization. Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, CRS Report for Congress, Washington 2013, *passim*.



www.akademicka.pl

ISBN 978-83-7638-375-0

