

**Piotr Mickiewicz**

prof. dr hab., Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni

**ROSYJSKO-CHIŃSKA AKTYWNOŚĆ MORSKA I KONCEPCJE  
OBECNOŚCI NA AKWENIE BAŁTYCKIM.  
POMIĘDZY RYWALIZACJĄ A WSPÓŁPRACĄ**

Rosja i Chiny w XXI wieku zdecydowały się na prowadzenie polityki charakterystycznej dla globalnego mocarstwa morskiego<sup>1</sup>. Obydwa państwa posiadają potencjał ekonomiczny i polityczny umożliwiający kształtowanie ładu międzynarodowego w zlewiskach przynajmniej jednego z oceanów. Nie posiadały jednak zdolności do ciągłej i nieprzerwanej obecności na zasadniczych akwenach, a tym samym przeciwdziałania formom aktywności innego mocarstwa morskiego. Decyzja o zmianie charakteru prowadzonej aktywności morskiej wynikała głównie z oceny konsekwencji amerykańskiej polityki kontroli międzykontynentalnych szlaków wymiany towarowej. Zastąpiła ona w roku 2005 wcześniejszą wizję globalnego oddziaływania USA w postaci kontroli regionów wydobywania nośników energii i państw – jej eksporterów<sup>2</sup>. Jej skoncentrowanie na akwenach oceanów

---

<sup>1</sup> Obydwa państwa posiadają status regionalnych mocarstw morskich o multiregionalnych możliwościach projekcji siły i ograniczonych możliwościach prowadzenia operacji morskiej na akwenie znajdującym się poza regionem bazowania sił. Szerzej w: A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Gdynia 2003; T. Szubrycht *Rola sił morskich w polityce państwa*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2008, nr 2.

<sup>2</sup> Koncepcję tę opisują m.in. M. Skarżyński, *Globalne bezpieczeństwo naftowe w XXI wieku*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2006, s. 102–116 i M. Dielagin, *Doktryna energetyczna Rosji, Rosja w globalnej polityce*, Grudzień 2006, s. 41.

Indyjskiego i Spokojnego oraz Morzu Śródziemnym i Arabskim pozwoliły Amerykanom na skuteczne oddziaływanie na, istotnych dla Chin, morskich liniach transportowych. Podobne w formie, ale w odniesieniu do lądowych szlaków wymiany towarowej w Azji kontynentalnej, Amerykanie zastosowali także wobec Rosji. Ten cel zamierzano osiągnąć poprzez próby uzyskania wpływu na kształt sytuacji politycznej w Azji Centralnej, zlewisku Morza Kaspijskiego oraz Czarnego, a także w mniejszym stopniu na akwenach arktycznych<sup>3</sup>. Uzyskana w ten sposób przewaga strategiczna pozwoliła Stanom Zjednoczonym na kontrolę rosyjskiej i zwłaszcza chińskiej wymiany towarowej. Reakcją obydwu państw było podjęcie działań mających na celu ograniczenie tej hegemonistycznej pozycji USA na globalnych szlakach transportowych. Początkowo, do roku 2012, próbowały one prowadzić indywidualistyczną politykę morską, koncentrując się na akwenach istotnych dla ich interesów narodowych. Było to spowodowane zarówno znaczną rozbieżnością tychże interesów, jak i prowadzoną rywalizacją o uzyskanie wpływów wśród środkowoazjatyckich państw – eksporterów surowców energetycznych<sup>4</sup>. Do końca pierwszej dekady XXI wieku polityka chińska sprowadzona została do prób znaczącej rozbudowy potencjału sił morskich oraz rozwoju systemu baz morskich, powszechnie określanych jako „sznur pereł”<sup>5</sup>. Celem tych przedsięwzięć miało być uzyskanie statusu równorzędnego w stosunku do USA, gracza morskiego na akwenach Oceanu Indyjskiego i Pacyfiku. Wynikające przede wszystkim z warunkowań politycznych (brak możliwości stworzenia odpowiedniej liczby baz morskich w regionach oddziaływania) i technologicznych (brak możliwości budowy okrętów klasy lotniskowiec), fiasko tej koncepcji doprowadziło do zasadniczej zmiany chińskiej polityki<sup>6</sup>. Celem strategicznym aktywności morskiej pozostało niezmiennie dążenie do zapewnienia ciągłości dostaw drogą morską, zwłaszcza surowców istotnych dla zapewnienia suwerenności ekonomicznej państwa (ropa naftowa i gaz ziemny oraz rudy miedzi, żelaza i aluminium)<sup>7</sup>. Rozszerzono na-

---

<sup>3</sup> P. Mickiewicz, *Trójkąt Rosja-Chiny Iran i jego miejsce na arenie międzynarodowej*, [w:] *Mocarstwo na przełomie XX i XXI wieku. Teorie – analizy – prognozy*, red. S. Wojciechowski, M. Tomczak, Poznań 2010, s. 147–149.

<sup>4</sup> Kwestie chińskiej polityki energetycznej, w tym oddziaływania w regionie Azji Centralnej szeroko opisuje Łukasz Gacek. Zob. Ł. Gacek, *Bezpieczeństwo energetyczne Chin. Aktywność państwowych przedsiębiorstw na rynkach zagranicznych*, Kraków 2012; *idem*, *Azja Centralna w polityce energetycznej Chin*, Kraków 2013.

<sup>5</sup> Tworzą go baza atomowych okrętów podwodnych na wyspie Hajnan, baza lotnicza na wyspie Woody Island (Wyspy Paracelskie), bazy morskie w Chittagong (Bangladesz), Sittwe (Myanmar), Gwadar w Pakistanie i Hambantota (Sri Lanka) oraz lotnisko na Wyspach Kokosowych (Myanmar).

<sup>6</sup> J. Krupakar, *China's Naval Base(s) in the Indian Ocean—Signs of a Maritime Grand Strategy?*, „Strategy Analysis” 2017, nr 41, s. 207–222.

<sup>7</sup> Powyższą kwestię nieco inaczej postrzega Rafał Kwieciński, który uważa, że Chiny dążą do uzyskania statusu globalnego mocarstwa morskiego i w tym celu rozbudowują potencjał sił morskich. Zob. R. Kwieciński, *Chiny na drodze do potęgi morskiej?*, [w:] *Bliżej Azji. Współczesne wyzwania dla bezpieczeństwa*, red. Ł. Gacek, R. Kwieciński, E. Trojnar, Warszawa 2017, s. 13–31.

tomiast instrumentarium oddziaływania, mające zagwarantować pełną swobodę żeglugi na tych akwenach. Do niezbędnych przejawów aktywności morskiej zaliczono także możliwość prowadzenia różnorodnych form kooperacji z innymi aktorami politycznymi w regionie Azji i Pacyfiku. Polityka ta, poza zdominowaniem Morza Wschodniochińskiego, miała także umożliwić kontrolę Cieśniny Malakka oraz mórz Południowochińskiego, Czerwonego i Arabskiego, aż do wschodnich wybrzeży Afryki<sup>8</sup>. Natomiast potencjalne przerwanie ciągłości dostaw drogą morską niwelowane miało być poprzez rozbudowę lądowych szlaków wymiany towarowej. Początkowo aktywność ta postrzegana była głównie w kontekście budowy morsko-lądowej trasy przesyłu nośników energii z regionu Zatoki Perskiej i Afryki Wschodniej do portu Gwajdar, a następnie systemami lądowymi przez Pakistan. koncepcja ta nie gwarantowała w pełni ciągłości dostaw nośników energii, ze względu na rolę Pakistanu i zmienność układów sojuszniczych w regionie. Nie uwzględniała ona także znaczenia wymiany towarowej innych produktów. Ograniczenia te spowodowały podjęcie kooperacji w zakresie rozbudowy systemów przesyłowych z Azji Centralnej (Turkmenistan, Kazachstan) i z Federacji Rosyjskiej (Syberia)<sup>9</sup> oraz kontynuacji polityki ochrony wschodnioazjatyckich szlaków żeglugowych.

Prowadzona w tym samym okresie rosyjska polityka ograniczania amerykańskich zdolności do kontroli tras wymiany handlowej prowadzona była głównie w Azji Centralnej i Zakaukaziu. Po roku 2008 działania te skoncentrowano także na morzach okalających terytorium Federacji, zwłaszcza Bałtyckim i Czarnym, Oceanie Arktycznym oraz akwenami północnej części Pacyfiku. Zwiększenie możliwości eksportowych wymagało jednak zmiany formy aktywności morskiej. Za zasadnicze zadanie polityki morskiej uznano prowadzenie przedsięwzięć zapewniających nieograniczony dostęp do zasobów morskich i akwenów „morza otwartego”<sup>10</sup>, przeciwdziałanie wszelkim działaniom ograniczającym rosyjską (i państw sojuszniczych) pozycję na akwenach morskich, prowadzonych przez poszczególne państwa lub sojusze polityczne, oraz zapobieżenie możliwości uzyskania dominującej pozycji przez jakiegokolwiek gracza morskiego (państwa lub bloku politycz-

<sup>8</sup> Polityka ta była wynikiem ukształtowania się tras przewozu surowców energetycznych. Na przestrzeni lat 2003–2007 chińskie kompanie naftowe uzyskały prawo do eksploatacji zasobów ropy naftowej w Sudanie, Angoli, Nigerii, Kongo-Brazzaville, Gwinei, Gabonie, Libii. Dzięki temu ok. 1/4 importowanej przez Chiny ropy naftowej pochodzi z Afryki.

<sup>9</sup> P. Mickiewicz, *Obszar Azji Centralnej i Zatoki Perskiej w strategii ChRL*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2009, s. 44–61.

<sup>10</sup> Konwencja o Morzu Pełnym (Konwencja Genevska z 1958 r.) – *morze pełne jako wszystkie części morza, które nie są włączone w morze terytorialne czy wody wewnętrzne państwa*, Zbiór Dokumentów PISM, Warszawa 1959, nr 3, s. 393. W Konwencji o Prawie Morza z 1982 r. określono zakres uprawnień państw na tym akwenie. Są to: wolność żeglugi i przelotu, układania kabli podmorskich i rurociągów, budowania sztucznych wysp i innych instalacji oraz wolność rybołówstwa i prowadzenia badań naukowych. Artykuł 87(1) Konwencji o prawie morza, Gdańsk 1983, s. 77.

no-wojskowego)<sup>11</sup>. Dla realizacji tych celów niezbędnym było uzyskanie możliwości prowadzenia aktywności morskiej na akwenach istotnych z punktu widzenia prowadzonej i perspektywicznej polityki eksportu surowców energetycznych oraz umożliwiających tenże eksport przez państwa Azji Centralnej. Do pierwszej grupy, poza akwenami okalającymi Federację Rosyjską uznano Morze Śródziemne i środkowego Pacyfiku (Japońskie, Żółte i Wschodniochińskie). Natomiast w celu kontroli alternatywnych tras eksportu surowców energetycznych, niezbędnym według rosyjskich strategów, było uzyskanie możliwości oddziaływania na Morzu Arabskim wraz z Zatoką Perską<sup>12</sup>.

Prowadzone zarówno przez Chiny, jak i Rosję, działania mające na celu zwiększenie możliwości skutecznego oddziaływania na akwenach morskich zakończyła się fiaskiem. W roku 2010 obydwa państwa zaprzestały jej prowadzenia, w formule samodzielnych przedsięwzięć ukierunkowanych na ograniczenie możliwości działań floty USA. Porażka ta wynikała z dwóch zasadniczych powodów. Pierwszym był brak możliwości utrzymania stałej obecności sił morskich na wybranych akwenach, drugim natomiast niedostosowanie sił okrętowych do specyfiki działań w postaci „prezentacji bandery” i „siły”. Wymaga to posiadania stałych baz wojskowych, umożliwiających stacjonowanie sił, określonej ilości jednostek okrętów nawodnych, charakteryzujących się stosunkowo dużą mobilnością i autonomicznością oraz dysponujących widocznym (wykorzystywanym także jako oddziaływanie psychologiczne i propagandowe) potencjale bojowym. W tym okresie podstawowym okrętem ofensywnym floty rosyjskiej były atomowe okręty podwodne, których istotą działania jest skrytość. Natomiast flota chińska dysponowała jednostkami nawodnymi klasy niszczyciel, które swoimi walorami bojowymi jedynie dorównywały okrętom japońskich Morskich Sił Samoobrony. Uwarunkowania te spowodowały, że od roku 2010 obydwa państwa przystąpiły do rozbudowy zarówno stref wpływów politycznych, które umożliwić miały stacjonowanie sił morskich w wybranych regionach świata, jak i zwiększenie ich potencjału. Rosyjskie plany zakładają budowę roku baz morskich do 2020 roku, rozlokowanych na środkowym Atlantyku (Nikaragua, Wenezuela i Kuba) oraz – co ma o wiele większe znaczenie polityczno-ekonomiczne – na Pacyfiku i Morzu Śródziemnym. Rozlokowane mają być one w Libii oraz w miarę możliwości na Cyprze, Wietnamie, Singapurze oraz na Seszelach. Takie ich rozmieszczenie docelowo pozwolić ma na uzyskanie zdolności do znaczącej, ale ograniczonej obecności na akwenach globalnych. Definiowana jest ona jako uzyskanie zdolności do egzekwowania swoich interesów narodowych na akwenach morskich oraz do prowadzenia działań

---

<sup>11</sup> Указ Президента Российской Федерации от 17.01.1997 г. № 11 О федеральной целевой программе „Мировой океан”, <http://www.kremlin.ru/acts/bank/10480/print>. *Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года*. Утверждаю: Президент Российской Федерации В. Путин 27 июля 2001 г. Пр-1387, 10, s. 5–10, <http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html> [dostęp: 7.02.2018].

<sup>12</sup> *Морская доктрина до 2020 года*, *op. cit.*, s. 10–13.

w ramach wspólnoty międzynarodowej lub na zlecenie organizacji ponadnarodowych w odniesieniu do niwelowania zagrożeń na akwenach morskich lub reakcje na sytuacje kryzysogenne. Ograniczeniem jest przede wszystkim brak stosownych klas jednostek morskich. Koncepcja chińska zmierza natomiast do sukcesywnego rozszerzania *sznura perel* w celu uzyskania zdolności działania na morzach Arabskim, Czerwonym i wschodniej części Morza Śródziemnego. Wynikające z niej plany rozwoju sił okrętowych to przede wszystkim inwestycje w budowę oceanicznych raketowych okrętów nawodnych i lotniskowców.

Zaprezentowane ograniczenia i stosunkowo długi okres osiągania zdolności do prowadzenia działań operacyjnych na tych akwenach doprowadziły do podjęcia współpracy. Dla obydwu państw jej celem jest znaczne poszerzenie możliwości oddziaływania na akwenach morskich. W latach 2012–2015 przybrała ona postać wspólnych manewrów morskich, prowadzonych w wybranych regionach globu. Dobór miejsc prowadzenia ćwiczeń wynikał z korelacji interesów polityczno-gospodarczych obydwu państw, zaś celem dodatkowym była prezentacja zdolności do działania, manifestująca te możliwości w odniesieniu do amerykańskich możliwości kontroli danego akwenu. Zasadniczym obszarem takich działań w latach 2012–2015 stały się akweny środkowego Pacyfiku, co wynikało zarówno z celów strategicznych Chin, jak i rosyjskiej decyzji o zwiększeniu aktywności gospodarczej w Azji. Konsekwencją azjatyckich inwestycji energetycznych była konieczność zaangażowania się Rosji w regionie Pacyfiku, w wymiarze szerszym niż na akwenach mór Beringa, Ochockiego i Żółtego. Na przełomie pierwszej i drugiej dekady XXI wieku jej celem stało się kształtowanie, pożądanego dla obydwu państw, stanu stosunków politycznych i gospodarczych Azji kontynentalnej, południowo-wschodniej i na Dalekim Wschodzie oraz ograniczenie amerykańskiej dominacji na wybranych akwenach morskich. Za takowe uznano środkowy Pacyfik, Ocean Indyjski oraz – w mniejszym stopniu – Pacyfik północny wraz z Oceanem Arktycznym. Z tych powodów kolejne rosyjsko-chińskie ćwiczenia morskie, pod nazwą „Joint Sea”, prowadzone były na akwenach Morza Chińskiego (2012), Morza Wschodniochińskiego (2014) oraz Morza Japońskiego (2013 i 2015), a ich zakres to zwalczanie potencjalnych jednostek państw wrogich, odbijanie jednostek zajętych przez piratów oraz działania ratownicze<sup>13</sup>. Podkreślić należy, że manewry te odbywały się na akwenach, na których skoncentrowane zostały głównie interesy chińskie. Aktywność Rosji w tym okresie postrzegać należy więc jako sankcjonowanie wspólnoty interesów i uzyskanie możliwości perspektywicznej obecności wojskowej w regionie. Polityka ta wynikała z faktu, że w latach 2012–2015 rosyj-

---

<sup>13</sup> W ćwiczeniach „Joint Sea 2012” na Morzu Chińskim udział wzięło: 25 okrętów nawodnych i podwodnych, 22 samoloty, śmigłowce oraz dwa pododdziały sił specjalnych. W ćwiczeniach na Morzu Japońskim w 2013 roku uczestniczyło 18 okrętów, a dwa lata później 23 okręty nawodne różnych klas, 2 okręty podwodne, 23 samoloty i śmigłowce oraz 400 żołnierzy piechoty morskiej. W ćwiczeniach na Morzu Wschodniochińskim w 2014 r. uczestniczyło 14 okrętów nawodnych, 2 okręty podwodne oraz 15 samolotów i śmigłowców.

skie koncepcje eksportu surowców jedyne zakładały możliwość jego prowadzenia przez akweny azjatyckie. Rosjanie postrzegali więc swoją aktywność na Pacyfiku wyłącznie w kontekście rywalizacji z USA, prowadzonej w regionie arktycznym. Uwarunkowania te określiły zakres partnerstwa Chiny–Rosja, które zdefiniować można jako ograniczoną wspólnotę interesów i zakresu partnerstwa strategicznego. Ograniczeń tych nie zniwelowała, forsowana przez Pekin, koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku, której warianty uwzględniały także rolę Rosji i część jej interesów. Można uznać, że koncepcja tzw. północnej nitki Szlaku była przez Chińczyków tworzona w oparciu o analizę charakteru rosyjskich interesów regionalnych w odniesieniu do Azji Centralnej i Zakaukazia, Europy Południowo-Wschodniej, zwłaszcza Ukrainy i Mołdawii oraz Środkowej ze zlewiskiem Morza Bałtyckiego.

Projekt przebiegu północnej nitki był uznawany przez Rosję jako środek oddziaływania politycznego, pozwalający na zmianę układu sił w Azji kontynentalnej na korzyść Chin. Zmiana tego stanowiska nastąpiła w roku 2015. Była ona konsekwencją dwóch procesów polityczno-gospodarczych, zainicjowanych przez Stany Zjednoczone. Za pierwszy uznać należy próbę zmiany układu sił wokół północnych i południowych granic Federacji Rosyjskiej (tzw. nadmierne zbliżenie się infrastruktury NATO do granic państwa), drugim była koncepcja politycznego wykorzystania możliwości eksportu gazu w postaci LNG, kierowana do tzw. strategicznych partnerów<sup>14</sup>. Decyzje te wykreowała dla Rosji zagrożenia o charakterze ekonomicznym i politycznym, a zasadniczym problemem było uzyskanie możliwości ograniczenia rosyjskiego eksportu oraz ekonomicznych konsekwencji spadku uzyskiwanych dochodów. Początkowo rosyjska reakcja skoncentrowała się na akwenach południa Europy. Moskwa postrzega regiony obejmujące zlewiska mórz Kaspijskiego, Azowskiego, Czarnego oraz Śródziemnego, jako część jednolitego obszaru strategicznego. Jego kontrola sankcjonuje rosyjską dominację jako eksportera surowców energetycznych, sam sposób prowadzenia wymiany handlowej oraz wewnętrznego obrotu towarowego. Pozwala także na reagowanie na działania na globalnych systemach transportowych. Wymiernym efektem tej polityki były działania podjęte wobec Ukrainy. Natomiast w regionie północnym prowadzone działania skoncentrowane zostały na wodach arktycznych. Zakres prowadzonych przedsięwzięć ograniczał się do zapewnienia, metodami politycznymi i przy wykorzystaniu potencjału militarnego, możliwości eksploatacji zasobów nieożywionych i sankcjonowania pozycji głównego gracza arktycznego. Mniejsze znaczenie przywiązywano do budowy kompleksów przesyłu gazu w regionie mórz Barentsa i Karskiego. Dopiero oficjalne ogłoszenie zasad, jakimi Stany Zjednoczone będą kierować się w doborze państw-importerów gazu LNG doprowadziło do zasadniczej zmiany rosyjskiego stanowiska. Decyzję tę uznano za środek do uzyskania przez USA realnej możliwości wpływania na rosyjski bilans finansowy oraz

---

<sup>14</sup> *Effect of Increased Levels of Liquefied Natural Gas Exports on U.S. Energy Markets*, Independent Statistics & Analysis, DC 20585 U.S. Energy Information Administration, Washington October 2014, <https://www.eia.gov/analysis/requests/fe/pdf/lng.pdf>, s. 13–14, 25–27.

pozwalający na reagowanie na rosyjską politykę „wiązania gospodarczego” wybranych regionów poprzez eksport nośników energii. Formuła rosyjskiej reakcji została określona w *Strategii Bezpieczeństwa Ekonomicznego Federacji Rosyjskiej do 2035 roku*<sup>15</sup>. Przyjęta w tym dokumencie koncepcja rozwoju sektora paliwowo-energetycznego zakładała rozbudowę systemów przerobu surowca na przetworzone nośniki energii oraz ich eksport. Zasadnicze inwestycje to Amurski Zakład Przetwórstwa Gazu, terminale gazowe Jamał, Artc oraz Sachalin. Miejsce ulokowania zasadniczych projektów innowacyjnych i modernizacyjnych, czyli Daleki Wschód, wschodnia Syberia oraz Półwysep Jamajski i północny szelf kontynentalny, określiły także rolę transportu morskiego na akwenach pacyficznych. Możliwym stał się bowiem transport przetworzonych surowców energetycznych i wyrobów olejowych morzem, zarówno przez Atlantyk, jak i Pacyfik, co pozwala na poszerzenie grupy państw – importerów<sup>16</sup>. Dzięki temu rozwiązaniu, poza krajami Wspólnej Przestrzeni Gospodarczej WNP, Szanghajskiej Organizacji Współpracy, Organizacji Współpracy Gospodarczej Morza Czarnego oraz Unii Europejskiej, zaliczono państwa APEC-u i kraje o dużej dynamice rozwoju gospodarczego z Ameryki Południowej. Założenie to zmieniło rolę kooperacji rosyjsko-chińskiej, gdyż rosyjska aktywność gospodarcza została skoncentrowana w regionach ulokowania chińskich interesów strategicznych. Dodatkowym czynnikiem zmieniającym rolę Chin w rosyjskiej polityce jest sposób eksportu, który prowadzony będzie głównie drogą morską. Niezbędnym warunkiem realizacji tej koncepcji jest uzyskanie możliwości swobodnego wykorzystania żegludowego akwenów arktyczno-atlantyckiego i arktyczno-pacyficznego oraz samego Pacyfiku. Uzyskanie możliwości kreowania sytuacji na wodach Oceanu Spokojnego, w wymiarze znacznie szerszym niż morza Ochockie Żółte czy Południowochińskie, wymagało akceptacji tej formy rosyjskiej aktywności przez Chiny. Inną, negatywną dla dotychczasowej formuły polityki eksportowej, konsekwencją założeń przeobrażeń rosyjskiego sektora paliwowo-energetycznego jest zmniejszenie zdolności eksportowych surowców energetycznych, zwłaszcza gazu ziemnego. Potencjalnie umożliwiłoby to wejście na rynki europejskie eksporterów z Azji Centralnej, które mogłyby wykorzystywać czarnomorski i śródziemnomorski szlak żegludowy. Trzecią determinantą, która na nowo określiła rolę partnerstwa Rosja – ChRL jest potencjalna możliwość rosyjskiej hegemonii na akwenach arktycznych, zwłaszcza Morzu Barentsa.

Zmiana koncepcji polityki eksportowej i wynikająca z niej konieczność zwiększenia obecności na akwenach morskich określiła na nowo kształt współpracy z Chinami. Przybrała ona wymiar kooperacji w trzech wymiarach: militarnym,

---

<sup>15</sup> Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. N 208 „О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года”, <http://www.garant.ru/hotlaw/federa-1/1110794/#ixzz4j2sKQOBC> (21.04.2017), cz. II, s. 14–15; cz. V, s. 32–33 [dostęp: 10.02.2018].

<sup>16</sup> *Прогноз научно-технологического развития отраслей топливно-энергетического комплекса России на период до 2035 года*, <https://minenergo.gov.ru/node/6365> [dostęp: 12.02.2018].

politycznym oraz gospodarczym. Jej zręby określiły – ograniczone co do zakresu – wspólnie prowadzone operacje zwalczania zjawiska piractwa w Zatoce Adeńskiej, Morzu Arabskim i Czerwonym<sup>17</sup>. Współpraca w ramach operacji antypirackiej pozwoliła na określenie możliwych form kooperacji polityczno-militarnej w regionach ulokowania interesów i określenia ich wspólnych elementów. Takim w odniesieniu do aktywności w Zatoce Adeńskiej była możliwość usankcjonowania obecności sił morskich po obu stronach Kanału Sueskiego. Z tego względu obydwa państwa zdecydowały się na jej poszerzenie. Nastąpiło ono w roku 2015, a jej emanacją były wspólne ćwiczenia morskie „Jont Sea II”, prowadzone na Morzu Śródziemnym (17–21.05.2015). Przyjęta forma aktywności sprowadzała się początkowo do prowadzenia działań militarnych, definiowanych jako „obecność na akwenie i prezentacja siły”. Sukcesywnie przyjęła ona formułę kooperacji w trzech wymiarach, geograficznie skoncentrowanych na obszarze Azji Południowo-Wschodniej i krajach APEC. Formalnie złożone w 2016 roku chińsko-rosyjskie inicjatywy zmierzały do utworzenia regionalnej strefy wolnego handlu. Jednakże w praktyce ich celem było także ograniczenie roli USA w APEC, poprzez wykorzystanie wizji stosowania protekcjonizmu gospodarczego w amerykańskiej polityce. Argumentem pozwalającym na zwiększenie pozycji obydwu państw we Wspólnocie była zapowiedź otwarcia chińskiego rynku, co powodowało, że rolę kreatora wspólnych działań pełniła ChRL. Rosyjska aktywność sprowadzała się do wspierania chińskiej polityki, zwłaszcza form aktywności na Morzu Południowochińskim oraz niejako tradycyjnie na morzach Wschodniochińskim, Japońskim i Żółtym. Przyjęła ona wymiar militarny, usankcjonowany między innymi w chińskiej strategii bezpieczeństwa<sup>18</sup>. Sukcesywnie więc poszerzano obszar działań, przenosząc je na kolejne akweny, przy jednoczesnym utrzymaniu przyjętej w 2012 roku formuły działań. Od 2017 roku miejscem rosyjsko-chińskiej aktywności morskiej, o charakterze militarnym, stał się akwen bałtycki, co traktować należy jako uznanie przez Moskwę chińskich interesów handlowych w Europie<sup>19</sup>. Zostały one zdefiniowane jako akceptacja wspólnej budowy „sprawnych, bezpiecznych i efek-

---

<sup>17</sup> W latach 2009–2015 (od roku 2016 na Zatoce Adeńskiej nie miał miejsce ani jeden akt piractwa) chińskie okręty dokonały inspekcji morskiej 2500 jednostek, udzieliły asysty morskiej ponad 6000 statków oraz reagowały na wezwanie pomocy przez 60 jednostek prowadzących żeglugę w tym regionie. Ten znaczący wkład w zwalczanie zjawiska piractwa umożliwił także Pekinowi usankcjonowanie swojej obecności morskiej na akwenach Morza Śródziemnego.

<sup>18</sup> Jak podaje T. Szubrycht: „[...] 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”, w: *Strategia wojskowa Chin*, Wydział Informacji Rady Państwa ChRL, Pekin 2015, s. 33; cyt. za: T. Szubrycht, *Morze, bezpieczeństwo morskie i marynarka wojenna w chińskich dokumentach strategicznych*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2016, vol. 10, nr 1, s. 93.

<sup>19</sup> *Putin: Rosja uwzględni plany rozwojowe Chin*, Sputnik, 17.11.2017, <https://pl.sputnik-news.com/gospodarka/201711116686029-Putin-Rosja-Chiny-Sputnik> [dostęp: 12.02.2018].



tywnych szlaków transportowych, łączących najważniejsze porty morskie<sup>20</sup>. Formalnie uznaje się te przedsięwzięcia jako proces budowy Nowego Jedwabnego Szlaku, ale w praktyce jest to uruchamianie kolejnych linii transportowych z Chin do Europy. Rosyjska akceptacja tych inicjatyw wynika z oceny znaczenia współpracy z Chinami, zwłaszcza roli wzajemnej wymiany handlowej oraz potencjalnej możliwości uzyskania dzięki tym inwestycjom kontroli lądowych tras wymiany towarowej w Azji kontynentalnej. Tym bardziej, że zarówno północna, jak i południowa nitka lądowych połączeń szlaku przebiega przez terytoria Federacji lub satelitów i w rejonach, w których możliwe będzie zniwelowanie amerykańskiej supremacji. Współpraca z Chinami w kształtowaniu tych tras przebiegu leży w rosyjskim interesie, co jednoznacznie stwierdził Władimir Putin. W trakcie konferencji podsumowującej szczyt APEC i spotkania z przywódcą chińskim, określił on zakres rosyjsko-chińskiej wspólnoty interesów. Poza zwiększeniem wzajemnej wymiany handlowej (z 60 do 100 mld USD) rosyjskim celem jest maksymalna korelacja strategii rozwoju Euroazjatyckiej Wspólnoty Gospodarczej z projektem szlaku, zarówno w kontekście kontynentalnych tras jego przebiegu, jak i wspólnego kształtowania relacji z azjatyckimi państwami tranzytu<sup>21</sup>. Uwzględniając te czynniki za trasy, które uzyskały rosyjską aprobatę, uznać należy:

- nitkę łączącą Chiny z Europą Północną (państwa bałtyckie), poprzez Azję Centralną i Rosję;
- nitkę łączącą ChRL z regionem śródziemnomorskim, poprzez Azję Centralną i Zachodnią<sup>22</sup>.

Natomiast za pozostające w sferze negocjacji co do skali i formuły rosyjskiego zaangażowania uznać należy przedsięwzięcia skoncentrowane na tworzeniu sieci transportowych Chiny – Azja Południowo-Wschodnia, Południowa i region Oceanu Indyjskiego, a zwłaszcza korytarze Chiny–Pakistan oraz Bangladesz–Chiny–Indie–Myanmar. Natomiast projektami, najprawdopodobniej realizowanymi samodzielnie przez Pekin, pozostaną projekty połączeń do państw Zatoki Perskiej i Afryki Wschodniej.

Przedstawione uwarunkowania powodują, że zakres chińsko-rosyjskiej kooperacji w regionie bałtyckim będzie determinowany przez cele polityczne w odniesieniu do partnera oraz w wymiarze regionalnym i globalnym. Zasadniczym czynnikiem kreującym jej ramy w wymiarze bilateralnym jest kwestia włączenie rosyjskiego importu, jak i wewnętrznej wymiany towarowej w system przewozowy szlaku. Rozwiązanie to zwiększa efektywność ekonomiczną szynowych

<sup>20</sup> Cytat za: *Jedwabne szlaki XXI wieku. Wizja i działania w sprawie wspólnego budowania Pasa Gospodarczego wzdłuż Jedwabnego Szlaku i Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku*, Narodowa Komisja Rozwoju i Reformy Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej, Pekin 2015, s. 11–12, <http://pl.china-embassy.org/pol/xwdt/P020150425734274256571.pdf> [dostęp: 12.12.2017].

<sup>21</sup> W. Putin, *Rosja uwzględni interesy Chin*, Sputnik 11.01.2017, <https://pl.sputniknews.com/gospodarka/201711116686029-Putin-Rosja-Chiny-Sputnik/> [dostęp: 10.02.2018].

<sup>22</sup> Cytat za: *Jedwabne szlaki XXI wieku...*, *op. cit.*, s. 11–12.

połączeń Azja–Europa i ogranicza zakres otwarcia chińskiego rynku na eksport towarów z Europy. Równocześnie prowadzi jednak do zwiększenia uzależnienia sposobu funkcjonowania tych połączeń od Rosji, co zmienia układ wzajemnych relacji na niekorzyść Chin. Niweluje, także z punktu widzenia Pekinu, zakres potencjalnej współpracy z krajami Europy Środkowej i Wschodniej, w ramach formuły 16+1<sup>23</sup>. Zwłaszcza, że krajami, które ze względu na położenie geograficzne i potencjał ekonomiczny, które miałyby się stać regionalnymi liderami projektu Jedwabnego Szlaku, Chińczycy uznali Polskę i Rumunię<sup>24</sup>. Pozytywna reakcja, zwłaszcza Polski<sup>25</sup> oraz aktywna polityka Estonii spowodowała rosyjską reakcję, która przyjęła formułę akceptacji skali chińskiej obecności w regionie. Jednakże prowadzona polityka zmierza do wyprowadzenia Chin z Polski na region bałtycki i samo Morze Bałtyckie, jako zasadniczy akwen prowadzenia wymiany towarowej. Rosjanie akcentują głównie potrzebę włączenia portów bałtyckich jako hubów przeładunkowych i centrów logistycznych Jedwabnego Szlaku. Polityka ta jest pozytywnie popierana przez Estonię oraz Republikę Federalną Niemiec, chociaż dla RFN alternatywnym rozwiązaniem może pozostać połączenie lądowe poprzez Łódź do Duisburga<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> Ta formuła kooperacji funkcjonuje od 2012 roku i tworzona jest przez ChRL i Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Słowenię, Chorwację, Serbię, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Albanie oraz Macedonię. Początkowo dla Pekinu celem ekonomicznym było zwiększenie zaangażowania inwestycyjnego. Sukcesywnie od roku 2015 coraz większe znaczenie zyskuje jednak projekt Nowego Jedwabnego Szlaku. Wymaga to uzyskania w regionie nie tylko wpływów ekonomicznych, ale i politycznych. Wśród państw regionu za kraje, które są zainteresowane istotnym zaangażowaniem się Chin w regionie uznaje się Węgry i Serbię, Rumunię, a z państw bałtyckich Estonię. Szerzej problem prezentowany jest w różnorodnych opracowaniach Ośrodka Studiów Wschodnich, zwłaszcza autorstwa J. Jakubowskiego i M. Kaczmarzkiego.

<sup>24</sup> Zob. m.in. wypowiedź przedstawiciela Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (międzynarodowej instytucji finansowej stworzonej na bazie chińskiego projektu, w celu realizacji różnorodnych inwestycji gospodarczych, w tym Jedwabnego Szlaku). E. Stakunowicz, „Nie możemy dopuścić do tego, że będziemy tylko krajem tranzytowym”. *Jak Polska może zarobić na Jedwabnym Szlaku?*, Rozmowa z Radosławem Pyffelem, członkiem Rady Dyrektorów ABII, Forbes Polska, 16.10.2017, <https://www.forbes.pl/gospodarka/nowy-jedwabny-szlak-korzysci-dla-polski-wywiad-z-radoslawem-pyffelem/26w8pln> [dostęp: 20.01.2018].

<sup>25</sup> O skali polskiego zaangażowania w realizację projektu świadczyć może kalendarium spotkań i wypowiedzi przedstawicieli władz politycznych. W latach 2015–2018 z wizytami w Chinach, w trakcie których prowadzono rozmowy o polskim udziale w tym projekcie, przebywali prezydent Duda (2015) i ówczesna prezes Rady Ministrów Beata Szydło (2017). Na potrzeby dostosowania inwestycji w system logistyczny i transportowy do projektu szlaku wskazywał zarówno ówczesny wicepremier M. Morawiecki, jak i podległy mu wiceminister w ministerstwie rozwoju P. Chorąży. Zaś minister infrastruktury A. Adamczyk, także obecnie, wskazuje na częściową zbieżność tego projektu z polskimi interesami. Zob. *Raport Polski Jedwabny Szlak*, Biznes Alert z 18.03.2018, <https://biznesalert.pl/nowy-jedwabny-szlak> [dostęp: 25.04.2018].

<sup>26</sup> P. Mickiewicz, *Wpływ kooperacji gospodarczej z Federacją Rosyjską na kształt niemieckiej polityki bałtyckiej*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2015, vol. 9, nr 1, s. 64–68.

Powyższe uwarunkowania określiły formułę polityki bałtyckiej Chin, a tym samym obszary rosyjsko-chińskiej rywalizacji i współpracy w wymiarze regionalnym. Dla chińskiej polityki eksportowej zasadniczym partnerem pozostaje Republika Federalna Niemiec, jako miejsce dostaw eksportu na rynek Unii Europejskiej. Zasadnicza rola Centrum Logistycznego *Duisburg AG*, jako miejsca redystrybucji towarów, oraz skala eksportu do Skandynawii i Wielkiej Brytanii określa zakres chińskiego zaangażowania w regionie bałtyckim. Optymalnym rozwiązaniem jest wykorzystywanie Polski jako państwa tranzytu i łódzkiego centrum logistycznego wraz z terminalami kontenerowymi w Gdańsku i Gdyni. Rozwiązanie to zapewnia efektywność przeładunkową zasadniczych hubów morskich i lądowych Unii Europejskiej (Duisburg, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg), a w odniesieniu do eksportu do krajów nordyckich pozwala także na skrócenie czasu dostawy. Alternatywa w postaci wykorzystania portów wschodniego Bałtyku, zwłaszcza rosyjskich, położonych w Zatoce Fińskiej, czy portów Estonii i Łotwy (oraz docelowo rozbudowanego portu w Kaliningradzie) jest zasadna tylko w kontekście wykorzystywania ich do przewozów niemiecko-rosyjskimi autostradami morskimi (do Rostocku i Sassnitz–Mukran). W konsekwencji zasadniczymi hubami przeładunkowymi nadal pozostaną porty w Hamburgu i Bremie oraz centrum logistyczne Duisburg. Z tego względu powyższe rozwiązanie traktowane jest w Chinach jako alternatywa, zaś Rosja uznaje je za docelowe. W takim układzie linii transportowych Chiny będą musiały zaakceptować wykorzystanie rosyjskich systemów transportowych (kolej transsyberyjska) i dostosować układ nitek jedwabnego szlaku do kształtu rosyjskiej, wewnętrznej wymiany towarowej. Stwarza to także potencjalną konieczność akceptacji ich przeprowadzenia w sposób pozwalający na wykorzystywanie rosyjskich portów jako miejsc przeładunku i dystrybucji chińskiego eksportu. Negatywem tego rozwiązania jest konieczność akceptacji rosyjskich interesów w Europie, zwłaszcza w zlewisku Morza Czarnego i Europie Środkowej. Tworzy to konieczność odniesienia się przez Pekin do sposobu prowadzenia rosyjskiej polityki wobec Ukrainy, Gruzji i Polski. W praktyce może to doprowadzić do zarzucenia jednej z alternatywnych tras Jedwabnego Szlaku, czyli nitki prowadzonej poprzez południowy Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję (port Poti), Ukrainę (port Odessa) i Kijów do Łodzi. Jest to raczej projekt mający osłabiać pozycję Rosji w konsorcjum realizującym projekt *One Belt One Road* niż realnie istniejący wariant. Jednak stanowi istotny instrument oddziaływania i z tego względu musi pozostać w chińskich koncepcjach, jako potencjalny scenariusz działań.

W rosyjskiej polityce sposób wykorzystywania krajowych systemów transportowych i – dodatkowo – infrastruktury portowej na Bałtyku jest traktowany jako środek pozwalający na pogłębienie zakresu współpracy bilateralnej z Chinami oraz Republiką Federalną Niemiec. Podkreślając tę wspólnotę interesów z Pekinem dążą do zdominowania bałtyckiego systemu transportowego. Jednakże w rosyjskiej polityce Niemcy są postrzegane jako państwo – dystrybutor na obszar UE rosyjskich surowców energetycznych oraz importu do Rosji elementów wyposa-

żenia technologicznego, niezbędnego do modernizacji sektora paliwowo–energetycznego. Istotą rosyjskich działań jest więc kreowanie przedsięwzięć pozwalających na rozbudowę systemów przesyłowych w UE i ich integrację z *Nord Stream* oraz ominięcie regionu Europy Środkowej jako obszaru tranzytu. Próba przeniesienia tej wymiany z obszarów lądowych na akwen bałtycki, poprzez wykorzystanie bałtyckich portów Republiki Federalnej Niemiec oraz autostrad morskich Rostock i Sassnitz – Mukran na porty rosyjskie jest jednak sprzeczna z chińskimi projektami bałtyckimi<sup>27</sup>. Zaprezentowane uwarunkowania powodują, że w regionie bałtyckim należy raczej dochodzić będzie do rywalizacji niż współpracy na linii Pekin–Moskwa. Region ten nie jest miejscem prowadzenia wspólnych inicjatyw gospodarczych czy inwestycji. Wręcz, na podstawie analizy chińskiej aktywności inwestycyjnej w Europie, stwierdzić można że część z nich ma na celu ograniczenie konieczności prowadzenia wspólnych przedsięwzięć chińsko-rosyjskich. Pekin prowadzi samodzielną politykę inwestycyjną w Europie, która została skoncentrowana na europejskich mocarstwach ekonomiczno-politycznych (RFN, Wielka Brytania, Francja) oraz krajach istotnych dla kształtu wymiany handlowej (Włochy, Portugalia, Polska, Finlandia). Aktywność inwestycyjna, z wyjątkiem Polski, skoncentrowana została na takich sferach gospodarki, jak sektor usług komunalnych, transport, infrastruktura, energetyka i przemysł maszynowy. W przypadku Polski, po fiasku koncepcji inwestycji w budowę systemów transportowych, wiodącą sferą jest obsługa ruchu towarowego w portach. Można wręcz wskazać obszary rywalizacji, która koncentruje się na możliwości wyboru alternatywnych niż rosyjskie trasy transportowe. Najważniejszymi, swoistymi polami rywalizacji są projekt *China-Europe Land-Sea Express* oraz chińska polityka wobec Ukraińskiego Jedwabnego Szlaku. Pierwszy z wymienionych projektów nie uwzględnia regionu bałtyckiego, zaś drugi ma docelowo łączyć Odessę z portami bałtyckimi. Zakres współpracy Pekinu i Kijowa obejmuje szereg przedsięwzięć, w tym inwestycje na obszarze Ukrainy i różnorodne inicjatywy współpracy przedstawicielstw gospodarczych obydwu państw. Jednak, o ile w roku 2016 nagłośniono decyzje o intensyfikacji współpracy gospodarczej ChRL–Ukraina, to już w roku 2017 nie ujawniono treści rozmów i konkluzji specjalnego forum chińsko-ukraińskiego (odbyło się ono w dniu 16 listopada 2017 r.). Politykę Chin w odniesieniu do obydwu projektów określić można jako instrumentalną. Pośrednio dowodzi ona

---

<sup>27</sup> Wiodącym przedsięwzięciem jest projekt tzw. Autostrad Morskich, które mają przebiegać pomiędzy bałtyckimi portami RFN [Sassnitz – Mukran, Rostock] i portami rosyjskimi [Bałtysk i Kaliningrad, Ust’Ługa, St. Petersburg]. Centrum przeładunkowym w układzie Autostrad Morskich jest port Sassnitz ze względu na posiadaną infrastrukturę przeładunkową. Jest ona bowiem dostosowana do obsługi składów kolejowych o rosyjskim rozstawie kół, a przeprowadzone wspólnie przez *Российские Железные Дороги* i *Deutsche Bahn* inwestycje w systemie przewozów promowo-kolejowych Bałtysk – Sassnitz, pozwalają na obsługę przeładunków kołowych do 6,5 mln ton rocznie. Wsparciem, w odniesieniu do ładunków *ro-ro* jest natomiast port Rostock oraz szereg inwestycji w system komunikacji kołowo-szynowej, zwłaszcza w Nadrenii Północnej Westfalii. Szerzej: P. Mickiewicz, *Wpływ kooperacji gospodarczej...*, *op. cit.*

także, że tworzenie przez Pekin alternatywnych wobec rosyjskiej nitek lądowych połączeń Azja–Europa jest wykorzystywane w celu ograniczenia rosyjskiej pozycji w kształtowaniu trasy oraz sposobu funkcjonowania północnej nitki Jedwabnego Szlaku. W tych samych kategoriach postrzegać należy podjęcie współpracy w ramach inicjatywy tzw. Arktycznego Jedwabnego Szlaku. W lipcu 2017 roku przyjęto koncepcję arktycznych linii transportowych pomiędzy Morzem Północnym a Oceanem Arktycznym, z wykorzystaniem portów Murmańsk, Archangielsk i Władywostok. Połączenie to ma być docelowo wykorzystywana przez Rosję do eksportu gazu LNG i wyrobów olejowych, zaś przez Chiny do wymiany towarowej w formule towarów skonteneryzowanych. System połączeń szynowych Rosja–Chiny pozwala na stosunkowo duży i szybki transport do portów w Murmańsku, a zwłaszcza w Archangielsku towarów skonteneryzowanych z Chin. Negatywem tego rozwiązania są jednak ograniczenia żeglugowe na akwenach arktycznych, co Rosjanie zamierzają zniwelować poprzez masowe wykorzystywanie lodolamaczy o napędzie jądrowym. Pekin w swych planach uwzględnia także poziom ograniczenia suwerenności eksportowej. Kierując się tą determinantą, zdecydowano się na prowadzenie równoległych rozmów z Norwegią, w celu wykorzystania portu w Kirkenes. Zaletą tego rozwiązania jest fakt, że leży on na akwenach niezamarzających, co pozwala na prowadzenie bez przeszkód dodatkowych nakładów całorocznej żeglugi. Niweluje także kwestię zależności od Rosji sposobu prowadzenia polityki eksportowej Chin oraz pozwala na rozwijanie inwestycji rozbudowujących połączenia szynowe z pozostałymi państwami skandynawskimi (połączenie Kirkenes–Rovaniemi)<sup>28</sup>.

Reasumując, chińsko-rosyjska współpraca na akwenach morskich, a od 2016 roku także w regionie bałtyckim, jest kształtowana przez czynnik geopolityczny i globalne cele polityczno-gospodarcze. Pozwala ona na osiągnięcie celów częściowych w odniesieniu do działań ukierunkowanych na osłabianie pozycji USA na globalnych akwenach morskich. Prowadzona wspólnie aktywność sił morskich na morzach okalających kontynent europejski wymusza zwiększenie aktywności amerykańskiej floty w tych akwenach. Ogranicza to pośrednio jej aktywność na akwenach pacyficznych, czyli obszarach realizacji interesów narodowych Chin. W mniejszym stopniu dotyczy to amerykańskiej obecności na akwenach arktycznych, ale jest ona niwelowana przez rosyjską politykę kreowania incydentów powietrznych i morskich na akwenach północnego Atlantyku oraz Morza Północnego. Rozwiązaniem, które w rosyjskich koncepcjach ma ograniczyć możliwe reakcje USA i ich sojuszników (głównie Wielkiej Brytanii oraz Kanady) jest obecność na tych akwenach koalicyjnych sił morskich. Jednakże aktywność morską na tych akwenach nie jest dla Chin priorytetem, co spowodowało modyfikację rosyjskiej polityki. Rosja podjęła próbę przeniesienia tej formy oddziaływania na

---

<sup>28</sup> *China's Arctic Policy*, The State Council Information Office of the People's Republic of China, January 2018, s. 3.1 i 3.2, [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) [dostęp: 12.04.2018].

Bałtyk, akwen istotny dla Pekinu. Obecność chińskich sił morskich przyjmuje jednak charakter czasowy i jest ograniczona do wspólnych ćwiczeń. Pekinowi nie udało się uzyskać możliwości stałego stacjonowania własnej floty w tym regionie, co powoduje, że nie jest on zainteresowany kreowaniem napięć politycznych, ograniczających możliwość prowadzenia ekspansji eksportowej. Celem politycznym pozostanie więc stabilizowanie sytuacji w regionie, także przewidującej ograniczenie amerykańskiej obecności i możliwości kreowania sytuacji politycznej. Ponadto umożliwia kontrolowanie rosyjskiej aktywności morskiej, która traktowana jest jako jeden z kreatorów polityki eksportowej oraz ekspansji gospodarczej. Uznać więc należy, iż czynnikiem determinującym chińską obecność na akwenach europejskich jest świadomość różnicy potencjału pomiędzy flotami USA i chińską marynarką wojenną. Jak zaznaczono powyżej, uzyskanie potencjału pozwalającego na globalną aktywność i uzyskanie statusu globalnego mocarstwa morskiego jest możliwe poprzez zwiększenie potencjału sił okrętowych oraz uzyskanie zdolności stacjonowania w wybranych akwenach morskich. Znaczną część tych możliwości Chińczycy uzyskują dzięki kooperacji z Rosją. Niebagatelną sprawą jest także przeniesienie rywalizacji z USA na akwen nieodgrywający istotnej roli dla chińskich interesów (poza Pacyfik, Ocean Indyjski, Morze Arabskie i wschodnią część Morza Śródziemnego). Dzięki kooperacji z Rosją mogą znaczny ciężar amerykańskich działań skoncentrować na północnym Atlantyku i akwenach Europy Północnej oraz zachodniej części Oceanu Arktycznego, czyli w oddali od najistotniejszych dla swoich interesów akwenów azjatyckich. Równocześnie włączanie Rosji do różnorodnych form aktywności na Pacyfiku powoduje swoiste umiędzynarodowienie prowadzonych działań, co niweluje zarzut o próbach zawłaszczenia tych akwenów. Ogranicza także możliwość reakcji rywalizujących z Chinami o ich kontrolę i włączenie do swojej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej państw regionu. Dla Rosjan kooperacja ta pozwala na uzyskanie zdolności do współkreowania sytuacji w regionach potencjalnego eksportu przetworzonych surowców energetycznych oraz uzyskania polityczno-militarnego wsparcia przedsięwzięć prowadzonych na akwenach arktycznych. Jest ono pozyskiwane kosztem akceptacji chińskiej obecności na, najważniejszym dla Pekinu, europejskim akwenie morskim, czyli Bałtyku. Obecność ta ma jednak charakter incydentalny i jest uzależniona od charakteru kooperacji polityczno-militarnej obydwu państw. Jednakże pozwala ona Chinom na osiąganie swoich celów strategicznych w odniesieniu do Europy północnej. Oceniając efektywność wspólnych przedsięwzięć Chin i Rosji na akwenach morskich uznać więc należy, że pozwalają one na ograniczenie amerykańskiej dominacji oraz umożliwiają realizację interesów morskich obydwu państw. Nie zawsze są one jednak zbieżne, a różnica potencjałów powoduje, że beneficjentem tej kooperacji w większym stopniu są Chiny. Prowadzi to do występowania różnorodnych form konfrontacji obydwu państw oraz zmusza je do prowadzenia indywidualnej polityki w określonych obszarach przedmiotowych i geograficznych.

## **Russian-Chinese maritime activity and concepts of presence on the Baltic Sea. Between rivalry and cooperation**

Russian-Chinese cooperation on sea areas should be seen in the context of attempts to limit US control over global transport routes. Its goal is to counter the American possibilities of control of routes of transport of energy carriers from Russia towards the west and leading to China through the Asian reservoirs. The community of interests allows a number of political and economic initiatives and the use of force demonstrations in the regions to locate the national interests of both countries. The sea exercises are their emanation. There are also significant differences of interest in Chinese-Russian relations. One of the areas where their differences of interest occur is the Baltic region, which means that the goal of Russian Baltic policy is to maintain limited activity of China as a Baltic player. The aim of the article is to identify specific "fields of cooperation" between Russia and China and conflict areas that will determine the scope of possible cooperation of both countries.

**Key words:** sea basins, China, Russia, cooperation, rivalry

## **Rosyjsko-chińska aktywność morska i koncepcje obecności na akwenie bałtyckim. Pomiedzy rywalizacją a współpracą**

Rosyjsko-chińską kooperację na akwenach morskich postrzegać należy w kontekście prób ograniczania amerykańskich możliwości kontroli globalnych szlaków transportowych. Jej celem jest przeciwdziałanie amerykańskim możliwościom kontroli tras przewozów nośników energii z Rosji w kierunku zachodnim oraz prowadzących do Chin poprzez akweny wokółazjatyckie. Wspólnota interesów pozwala na podjęcie szeregu inicjatyw polityczno-ekonomicznych oraz stosowania demonstracji siły w regionach ulokowania interesów narodowych obydwu państw. Ich emanacją są wspólne ćwiczenia morskie. W stosunkach chińsko-rosyjskich istnieją także znaczne rozbieżności interesów. Jednym z obszarów, na którym występuje ich rozbieżność interesów jest region bałtycki, co powoduje, że celem rosyjskiej polityki bałtyckiej jest utrzymanie ograniczonej aktywności Chin, jako gracza bałtyckiego. Celem artykułu jest określenie swoistych „pól współdziałania” Rosji i Chin oraz obszarów konfliktogennych, które określą zakres możliwej kooperacji obydwu państw.

**Słowa kluczowe:** akweny morskie, Chiny, Rosja, kooperacja, rywalizacja