dr Rafał KWIECIŃSKI
Uniwersytet Jagielloński
Wydział Studiów Międzynarodowych i Politycznych
rafkweicinski@wp.pl

BUDOWA POTENCJAŁU MORSKIEGO CHIN

CHINA SEA CAPABILITY BUILD UP

Streszczenie: Artykuł jest poświęcony zagadnieniom wzrostu potęgi Chin na początku XXI w. Analizuje on ogólne aspekty tego procesu, takie jak: rozwój infrastruktury i przemysłu stoczniowego, wzrost liczby jednostek marynarki handlowej oraz modernizacja marynarki wojennej Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (ChAL-W). Proces modernizacji marynarki wojennej ChAL-W odzwierciedla wiele istotnych problemów, przykładowo takich jak ewolucja strategii wojskowej, czy rozwój potencjału morskiego. Obecnie przemysł stoczniowy Chin produkuje coraz nowocześniejsze okręty i wykorzystuje coraz nowocześniejsze technologie. Najnowsze chińskie jednostki są porównywalne z okrętami zachodnimi albo japońskimi. Wzrasta także potencjał ludzki sił morskich Chin. Ramy teoretyczne artykułu określa koncept „mocarstwa morskiego" Alfreda Mahana oraz pięć założeń względem systemu międzynarodowego Johna Mearsheimera.

Słowa kluczowe: Chiny, potęga morska, modernizacja marynarki wojennej Chin

Summary: The paper explores China's sea power growth in the beginning of the 21st century. It analyzes certain general aspects of the process: infrastructure and shipbuilding industry development, merchant navy growth, and the People's Liberation Army Navy (PLAN) modernization as well. The process of modernizing PLAN included many important problems, such as for example the evolution of the military strategy or the development of sea capability. At present, China's shipbuilding industry produces more modern navy ships and it uses more modern technologies. The newest Chinese vessels are comparable to Western and Japanese ones. The manpower of Chinese sea forces is also growing. The theoretical framework of the paper is rooted in Alfred Mahan's concept of the sea power and John Mearsheimer's five assumptions about the international system.

Keywords: China, sea power, modernization of China's navy, PLAN

Wstęp

Państwa, jako racjonalni aktorzy stosunków międzynarodowych, zwiększają swoją potęgę przede wszystkim z myślą o swoim bezpieczeństwie. Najważniejszym bowiem ich celem jest przetrwanie, zachowanie suwerenności i integralności terytorialnej w anarchicznym systemie międzynarodowym. Jednak państwa są niepewne intencji swoich rywali, a niepewność tę powiększa posiadanie przez inne siły zbrojne możliwości ofensywnych (Mearsheimer, 2014, s 30-31).

Polityka międzynarodowa jest więc cały czas walką o potęgę (Morgenthau, 2010 s. 47). Państwa rywalizują ze sobą przyjmując rozmaite strategie, a istotnymi ich uwarunkowaniami są: geografia, liczba ludności, stan uprzemysłowienia, przyjęte koncepcje handlu zagranicznego i inne czynniki. Państwa kontynentalne i państwa skoncentrowane na akwenach morskich najczęściej rozwijały ekspansje odmiennymi drogami. Te z nadprodukcją przemysłową szukają zagranicznych rynków zbytu energiczniej od innych, a państwa z niewystarczającymi zasobami surowców naturalnych – zagranicznych dostawców tych surowców.

W jednym z wielu ujęć tego problemu konkurencyjnymi wobec siebie są dwie odmienne koncepcje: mocarstwa kontynentalnego i mocarstwa morskiego. Pojęcie potęgi morskiej (*sea power*) zostało ukute przez kontradmirała Alfreda Thayera Mahana. Potęga morska umożliwia kontrolę mórz i oceanów, a zwłaszcza jego arterii komunikacyjnych. W szerokim znaczeniu potęga morska oznacza ścisły związek potencjału ekonomicznego państwa z jego potencjałem morskim. Mahan ujmuje to w trójelementowej definicji: produkcja, transport morski, kolonie i rynki (Mahan, 1890, s. 71). W wąskim ujęciu potęga morska to flota morska i jej zdolności (*purely military sea power*, Mahan, s. 88). Zadaniem marynarki wojennej podczas wojny jest przede wszystkim powstrzymywanie nieprzyjaciela (*drives the enemy's flag from it*) oraz kontrola mórz otwartych (*controlling great common*, Mahan, s. 138).

Koncepcja Mahana w jej skrajnej interpretacji (nawalizm) oznacza ścisły związek interesów państwa z akwenami morskimi. Jednocześnie czyni z polityki morskiej główny instrument zabezpieczający te interesy oraz realizujący cele strategiczne.

Jednak perspektywa potęgi morskiej jest użyteczna także dla eksplanacji działań państw, które rozbudowują potencjały morskie, a dotychczas rozwijały swoje możliwości głównie na lądzie do czego predestynowało ich położenie i doświadczenia historyczne. Współcześnie widać to na przykładzie Chin.

Początek

Państwo Środka rozwijało się jako mocarstwo kontynentalne. Flota i handel morski odgrywały większą rolę w okresie dynastii Song (960-1279) oraz podczas niedługiego epizodu siedmiu wypraw admirała Zheng He (1403-1424) w epoce dynastii Ming (1368-1644). Chiny, mimo posiadania – jak na ówczesne czasy – poważnych osiągnięć w technice budowy okrętów i statków, nie stały się wschodnioazjatycką potęgą morską (Levathes, 1994).

Państwo Środka nie było potęgą morską także według koncepcji Alfreda Mahana. Mahan wyróżniał pięć składników potęgi morskiej: położenie geograficzne (w tym długość linii brzegowej), ukształtowanie terytorium (w tym liczebność i głębokość portów), rozmiar terytorium, liczba ludności (w stosunku do wielkości terytorium, a przede wszystkim procent społeczeństwa zaangażowanego w sprawy morskie), charakter narodu oraz charakter rządu (Mahan, s. 29-82).

Mimo posiadania długiej linii brzegowej i licznych portów (a także mimo podejmowanych prób) Chiny nie rozbudowały znacząco swego potencjału morskiego do końca lat 70. W latach 1840-1945, a więc w okresie dominacji obcych mocarstw najważniejsze porty chińskie znajdowały się pod kontrolą państw zachodnich albo Japonii, a następnie pod japońską okupacją.

W latach 50. dzięki wsparciu Związku Radzieckiego doszło do rozwoju chińskiego przemysłu okrętowego. Chińskie stocznie dostarczyły marynarce wojennej cztery fregaty zbudowane na licencji radzieckiej, a także wiele mniejszych okrętów, przede wszystkim trałowców, kutrów torpedowych i jednostek pomocniczych. Skromniejsza produkcja dla sektora cywilnego obejmowała nieduże frachtowce, statki pasażerskie i rybackie oraz holowniki. W chińskiej marynarce handlowej dominowały wciąż żaglowce, osławione chińskie dżonki, których ówczesną liczbę ocenia się na nawet 360 tysięcy (Collins, Grubb, 2009, s. 347). Handel morski Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) utrudniało embargo wprowadzone przez Stany Zjednoczone w 1949 r. na towary strategiczne, a także konflikt na Półwyspie Koreańskim w latach 1950-1953 (Huang, 2001, s. 33-48).

W 1960 r. z Chin zostali odwołani radzieccy specjaliści, co negatywnie wpłynęło na zdolności chińskich stoczni. Próbowano kontynuować budowę statków według wzorów radzieckich, jednak efekty były mniej niż skromne – na początku lat 60. zbudowano zaledwie kilka jednostek. Wraz z „rewolucją kulturalną" pojawiła się idea „samowystarczalności" chińskiego sektora morskiego, ale koncepcja ta okazała się niemożliwa do zrealizowania, kiedy nielicznych chińskich specjalistów dotknęły prześladowania (Collins, Grubb, 2009 s. 347).

Produkcja, transport i rynki zamorskie

Po 1949 r. rozwój ChRL determinowała ideologia, zwłaszcza idee Mao Zedonga i jego polityka inżynierii społecznej. Wprowadzenie w 1978 r. programu „Czterech Modernizacji" oraz otwarcie kraju w 1979 r. przez Deng Xiaopinga było początkiem nowej epoki.

ChRL od lat 80. przejęła niektóre mechanizmy systemu wolnorynkowego wprowadzając z czasem obrót własnością gruntów, prywatną własność środków produkcji, nowoczesny rynek kapitałowy, a także zezwalając na zagraniczne inwestycje. Efektem podjętych reform był dynamiczny wzrost gospodarczy oraz radykalne zwiększenie udziału Chin w globalnej wymianie handlowej.

Według ocen amerykańskich analityków latach 1979-2016 średni wzrost Produktu Krajowego Brutto (PKB) Chin wyniósł 9,6%. W 2006 r. ChRL była już druga w wielkości produkcji przemysłowej na świecie (przed Japonią), a w 2010 r. wyprzedziła Stany Zjednoczone. W 2014 r. wartość dodana produkcji przemysłowej w Chinach była już o 39,6% większa niż w USA. Eksport towarów w ChRL wzrósł z 14 mld USD w 1979 r. do 2,1 bln USD 2016 r. W tym samym czasie chiński import towarów wzrósł z 18 mld USD do 1,6 bln USD. W 2010 r. Chiny stały się największym eksporterem na świecie i drugim – po USA – importerem. Największymi partnerami handlowymi Chin w 2016 r.

była Unia Europejska (UE), Stany Zjednoczone oraz Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN, podobnie jak UE liczona w tym zestawieniu jako całość). W chińskim eksporcie zdecydowanie dominują towary przetworzone, natomiast znaczącą częścią chińskiego importu są towary nieprzetworzone (mniej więcej jedna trzecia wartości ogólnej), przede wszystkim surowce naturalne, zwłaszcza energetyczne (ropa naftowa i gaz), a także żywność. (Morrison, 2017, s. 5).

Analizując wartości i strukturę handlu zagranicznego Chin na określonych kierunkach trzeba stwierdzić, że najwięcej chińskich towarów przetworzonych trafia do krajów UE i Stanów Zjednoczonych. Natomiast najwięcej surowców energetycznych Chiny sprowadzają z Bliskiego Wschodu, Afryki Subsaharyjskiej, Rosji i Ameryki Łacińskiej, rud żelaza i innych metali z Australii, Ameryki Łacińskiej i Europy. Wśród „państw zamorskich" do najważniejszych importerów towarów nieprzetworzonych należą Arabia Saudyjska, Iran, Oman, Irak, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Angola, Republika Południowej Afryki, Brazylia, Chile, Wenezuela, Australia, USA, Kanada, jak też UE (Preston, Bailey, Bradley, Wei, Zhao, 2016, s. 9).

Handel zagraniczny ma dla Chin dzisiaj pierwszoplanowe znaczenie. Utrzymanie autorytarnego systemu politycznego oraz hegemonii Komunistycznej Partii Chin (KPCh) zależy w dużej mierze od podtrzymania wzrostu gospodarczego. Bez wzrostu PKB niemożliwe jest kontynuowanie tak szeroko zakrojonej modernizacji państwa, w tym także zwiększania dochodów i poziomu życia społeczeństwa. A wzrost gospodarczy Chin uzależniony jest od importu surowców naturalnych niezbędnych do produkcji oraz sprzedaży za granicą towarów przetworzonych, których nie może skonsumować chiński rynek wewnętrzny. Według chińskiego eksperta, Zhou Hongchuna, w 2020 r. Chiny mogą być zależne od importu z zagranicy 39 z 45 najważniejszych minerałów i aż 70% zapotrzebowania na ropę naftową (Preston *et al.*, s. 8) Wciąż za mała (mimo systematycznego wzrostu) jest konsumpcja w ChRL. W 2015 r. konsumpcja tworzyła tylko 37,1% chińskiego PKB po stronie wydatków, dla porównania w Korei Południowej (2016 r.) było to 48,8%, w Hongkongu (2016 r.) – 66,2%, a w Stanach Zjednoczonych (2015 r.) – 68,1% (The World Bank),

Zdecydowana większość chińskiego eksportu i importu transportowana jest drogą morską. Tymczasem jeszcze w 1986 r. tylko 18% wszystkich statków handlowych było zbudowanych w stoczniach chińskich. Marynarka handlowa ChRL nie mogła sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na przewóz towarów, znaczna część transportu morskiego odbywała się czarterami lub statkami pod obcą banderą (Collins, Grubb, 2008, s. 8). W 1985 r. chińskie stocznie dostarczyły tylko 0,9% zakupionych dla potrzeb marynarki handlowej jednostek, a w 2000 r. liczba ta wzrosła do 4,7%. (OECD, 2008). Systematycznie rósł potencjał chińskich kompanii transportu morskiego – z 6,8 miliona ton brutto (GT) w 1980 r. (ogółem 955 jednostek) do 13,9 miliona GT (19468 jednostek) w 1990 r. (Collins, Grubb, s. 8). Aby wzmocnić zarządzanie przemysłem stoczniowym w 1982 r. powołano do życia *China State Shipbuilding Corporation* (CSSC). W 1999 r. została korporacja ta została podzielona na dwie firmy: CSSC (stocznie w Szanghaju i na południe od Jangcy) oraz *China Shipbuilding Industry Corporation* (CSIC).

Dzięki takim zabiegom organizacyjnym zapewniono konsolidację chińskiego przemysłu stoczniowego oraz namiastkę konkurencji. W 2007 r. 70% rynku budowy okrętów w Chinach należało do CSS i CSIC, a pozostałe 30% do innych chińskich państwowych stoczni i firm prywatnych (Collins, Grubb, 12).

Na początku XXI w. przemysł stoczniowy w Chinach był już na trzecim miejscu na świecie pod względem budowy statków. Utrzymując to miejsce w 2007 r. chiński przemysł stoczniowy miał 18,39% światowej produkcji (OECD, 2008, s. 20). W 2010 r. stał się największy na świecie. W 2015 r. chińskie stocznie dostarczyły jednostki o łącznej pojemności 22 851 tysięcy ton brutto, natomiast druga Korea Południowa – 21 872 tysięcy brutto ton (UNCTAD, 2015, s. 44).

Rozbudowa przemysłu stoczniowego miała wpływ na możliwości chińskiej marynarki handlowej. Od 2013 r. chińska marynarka handlowa jest trzecią największą flotą na świecie po Grecji i Japonii. W 2015 r. liczyła 4966 statków o całkowitej nośności (DWT) ponad 157 257 tysięcy ton. Marynarka handlowa Chin miała największą liczbę jednostek, ale o mniejszej nośności. Mniej więcej 40% statków liczących 53% DWT pływało pod obcymi banderami (UNCTAD, 2015, s. 36). Chiny są także największym eksporterem ładunków kontenerowych i drugim największym – po Stanach Zjednoczonych – importerem. W 2014 r. wyeksportowały 36 milionów kontenerów, a import wyniósł 14,7 milionów takich ładunków (World Shiping Council).

W ostatnich kilkunastu latach znacząco wzrosły możliwości chińskiego przemysłu morskiego oraz marynarki handlowej. Jednak Chiny w sposób wyraźny zaczęły mieć także globalne interesy i to nie tylko o charakterze ekonomicznym.

Militarny aspekt potęgi morskiej Chin

Na początku lat 80. chińskie stocznie budowały okręty, które były wciąż tylko ulepszonymi rozwinięciami radzieckich wzorów z lat 50.: niszczyciele typu 051 (klasy Luda według terminologii Paktu Północnoatlantyckiego, NATO), fregaty typu 053 (klasy Jianghu) oraz okręty podwodne o napędzie konwencjonalnym typu 035 (klasy Ming). Według ekspertów chińskie okręty znacząco odstawały technologicznie od jednostek państw zachodnich (Collins, Grubb, s. 7).

Powstała w 1950 r. marynarka wojenna Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (ChAL-W) miała za zadanie przede wszystkim obronę wybrzeża Chin. Było to konsekwencją strategii „wojny rewolucyjnej" i przyjętej doktryny wojskowej, w której główną rolę przyznano masom piechoty wspartych artylerią i innymi rodzajami wojsk, z żołnierzami przygotowanymi ideologicznie. Taka strategia była dostosowana do rozmiaru potęgi politycznej Chin (Shy, Collier, 1986, s. 817).

Deng Xiaoping ogłaszając w 1978 r. program „czterech modernizacji" wśród najważniejszych celów reformy państwa wyróżnił także modernizację armii. Chiny porzuciły strategię „walki rewolucyjnej", a pod wpływem przebiegu operacji „Pustynna Burza" z 1991 r. zaczęły wprowadzać rozwiązania określane mianem „Rewolucji w sprawach wojskowych z chińską charakterystyką". Od 1993 r. ChAL-W zaczęła przygotowy-

wać dyrektywy konieczne do transformacji armii, która przystosowałaby ją do udziału „w wojnach lokalnych" w warunkach oddziaływania wysokich technologii. Efektem rozpoczętej w latach 90. modernizacji były zmiany w przyjętej doktrynie wojskowej, organizacji, wyposażeniu i wyszkoleniu (Wu, Sun, Hu 2003). Zmiany dotyczyły także chińskiej marynarki wojennej.

W publikowanych od 1995 r. chińskich Białych Księgach w dziedzinie obronności, po raz pierwszy poświęcono nieco więcej miejsca marynarce wojennej dopiero w Białej Księdze z 2002 r. Rola jaką miała odgrywać chińska flota nadal była ograniczona do obrony wybrzeża. Dopiero w Białej Księdze z 2004 r. za jeden z priorytetów uznano modernizację floty i przystosowanie jej do działań poza obszarem przybrzeżnym (China's National Defense, 2004). Publikacja wspomnianej Białej Księgi korelowała chronologicznie z wystąpieniem przewodniczącego ChRL Hu Jintao, który w listopadzie 2003 r. określił problem uzależnienia gospodarki chińskiej od strategicznie położonych cieśnin w Azji Południowo-Wschodniej, będących pod kontrolą sił morskich USA, jako „dylemat Malakki" (Storey, 2006). Wraz z rozwojem potęgi Chin reinterpretowano chiński interes narodowy, w oficjalnych chińskich dokumentach pojawiło się pojęcie „interesów zamorskich" (*oversea*). Jednocześnie zmieniał się katalog celów marynarki wojennej ChAL-W. W Białej Księdze z 2011 r. (China's National Defense, 2011) uznano za konieczne rozwój zdolności do prowadzenia operacji na „odległych wodach" (*distance waters*). Natomiast w Białej Księdze z 2015 r. (China Military Strategy, 2015) obok „interesów zamorskich", pojawia się także zadanie „ochrony mórz otwartych" (*open sea*). Marynarka wojenna ma uzyskać zdolność działania na różnych teatrach działań wojskowych, powiększyć zdolność do odstraszania, kontrataku, działania w ramach operacji „połączonych sił" i innych.

Z jednej strony Chiny zaangażowały się na rzecz rozbudowy potencjału marynarki wojennej, z drugiej – podjęły działania niezbędne do zapewnienia koniecznej infrastruktury. Dzięki rozwojowi przemysłu stoczniowego w sektorze cywilnym oraz wsparciu technologicznemu z zagranicy (przede wszystkim z Rosji i Francji, ale także Włoch i Niemiec) zwiększyły się kompetencje ChRL w zakresie budowy okrętów wojennych (Collins, Grubb, s. 32). W pierwszej mierze, jeśli chodzi o flotę pełnomorską, powiększano liczbę okrętów podwodnych (zwłaszcza o napędzie konwencjonalnym) oraz niszczycieli i fregat. Priorytet miała zatem rozbudowa potencjału ofensywnego (okręty podwodne i niszczyciele rakietowe) oraz sił eskortowych (niszczyciele i fregaty).

W latach 90. do marynarki wojennej ChAL-W dostarczono z pewnością cztery rosyjskiej produkcji okręty podwodne o napędzie konwencjonalnym klasy (według terminologii NATO) Kilo, zwodowano sześć rodzimej konstrukcji okrętów podwodnych o napędzie konwencjonalnym klasy Ming (typ 035) oraz wcielono jeden klasy Song (typ 039/039 G). Dostarczono do 2000 r. także dwa rakietowe niszczyciele klasy Sovremenny wyprodukowane w Federacji Rosyjskiej (FR), a także trzy własnej produkcji niszczyciele rakietowe: dwa klasy Luhu (typ 052 A) i jeden klasy Luhai (typ 051 B) oraz cztery fregaty klasy Jiangwei I (typ 053 H2G) i pierwszych sześć klasy Jiangwei II (typ 053 H3). Ogółem do końca dekady flota chińska powiększyła się maksymalnie o 26 okręty podwodne i nawodne (O'Rourke, 2017, s. 15-24). Były to jednostki na ogół znacznie nowocześniej-

sze od budowanych wcześniej okrętów. Dotyczy to okrętów rosyjskich, okrętów podwodnych klasy Song, a także trzech zbudowanych w Chinach niszczycieli klasy Luhu i Luhai (Center for Strategic and International Studies, CSIS, 2015). Pojedynczy okręt i seria dwóch okrętów wskazywały na doświadczalny charakter tych jednostek, które miały się stać bazą dla rozwoju wielkoseryjnych konstrukcji. W dwóch niszczycielach Luhu zastosowano wyposażenie wyprodukowane w firmach zachodnich, na przykład sonary DE-1164 na licencji amerykańskiej firmy Raytheon, które dotarły do Chin za pośrednictwem Włoch w końcu lat osiemdziesiątych (Carlson, 2012).

Na początku XXI w. dostarczono trzy okręty podwodne o napędzie klasycznym Ming, po czym zakończono produkcję tych niezbyt nowoczesnych już jednostek, a także 12 okrętów klasy Song (ogółem 13 jednostek). Do 2015 r. wybudowano 13 okrętów podwodnych nowej klasy Yuan (typ 039 A/B/C, ogółem być może będzie wybudowanych aż 20 jednostek). W pierwszej dekadzie XXI w. zakupiono w Rosji kolejnych sześć okrętów podwodnych klasy Kilo. Ponadto rozpoczęto modernizację potencjału w zakresie okrętów podwodnych o napędzie nuklearnym. Do 2015 r. odebrano cztery (z być może ogółem sześciu planowanych) okręty podwodne przenoszące pociski balistyczne (SSBN) klasy Jin (typ 094) JL-2 o zasięgu 7200 km oraz dwa (z być może ośmiu) atomowych okrętów (SSN) klasy Shang (typ 093). Niektóre statystyki wskazują, że od 1995 r. do 2016 r. Chiny miały otrzymać 42 względnie nowoczesne okręty podwodne, a ogółem 56 okrętów ((O'Rourke, s. 16-17).

Rozbudowa potencjału w zakresie dużych okrętów nawodnych postępowała znacznie wolniej. W XXI w. zakupiono w Rosji kolejne dwa niszczyciele rakietowe klasy Sovremenny. Rodzimej produkcji była kolejna krótka seria dwóch okrętów Luyang I (typ 052 B) z 2004 r. W tym samym i w kolejnym roku wybudowano dwie jednostki klasy Luyang II (typ 052 C), a następnie przerwano ich produkcję na kilka lat. W 2005 i 2006 r. powstały dwa okręty kolejnej klasy (krótka seria) Louzhou (typ 51 C). Był to chyba kolejny eksperyment, bo powrócono do produkcji okrętów Luyang II, których do 2015 r. wybudowano jeszcze cztery (ogółem sześć jednostek). Prawdziwym zwrotem była jednak konstrukcja niszczyciela klasy Luyang III (typ 52 D), który odznacza się zdecydowanie bardziej nowoczesną konstrukcją, niż poprzednicy (O'Rourke, s. 32-33).

Seryjna produkcja okrętów Luyang III rozpoczęła się w 2012 r., a pierwsza jednostka została przyjęta do służby dwa lata później. Podobnie jak poprzedzająca go budowa Luyang II, okrętu typu 052 D posiadającego radary z antenami ściennymi, porównywane przez ekspertów z amerykańskim systemem Aegis (CSIS, s. 252). Jednak jednostki zaliczane do klasy Luyang III mają znacznie potężniejsze uzbrojenie. Okręty klasy Luyang II dysponują armatą 100 mm, posiadają także 48 stanowisk startowych rakiet przeciwlotniczych oraz 8 stanowisk startowych rakiet przeciw okrętowych (Luyang-II Class, Naval Technology). Natomiast na jednostkach Luyang III zamiast armaty 100 mm zamontowano armatę 130 mm. Niszczyciele posiadają również pionowe wyrzutnie (łącznie 64 wielofunkcyjnych stanowisk startowych) przystosowane do rakiet różnego rodzaju: przeciwlotniczych, manewrujących, rakietotorped i przeciw okrętowych (Luyang-III Class, Naval Technology). A zamiast przeciwokrętowych pocisków

manewrujących YJ-62 o zasięgu 222 km dysponują nowszej klasy YJ-18 o zasięgu 537 km (Department of Defense 2016, s. 27).

Od początku podjętej modernizacji potencjału marynarka wojenna ChAL-W przywiązywała szczególną uwagę do budowy fregat. Na początku lat 90. zbudowano cztery jednostki klasy Jiangwei I (typ 053 H2G), a następnie na przełomie XX i XXI w. sześć okrętów klasy Jiangwei II. W momencie wchodzenia do służby ostatnich jednostek Jiangwei II (typ 053 H3) chińskie stocznie budowały już dwa okręty nowej klasy Jiangkai I (typ 054). Tę kolejną mini serię dwóch jednostek – co należy uznać za bardzo charakterystyczny sposób rozwoju nowych klas okrętów w Chinach – dostarczono w latach 2005-2006 (O'Rourke, s. 34). Zdobyte doświadczenia przy budowie fregat Jiangkai I wykorzystano do budowy okrętów Jiangkai II (typ 054 A), które są obecnie najliczniejszą klasą wśród chińskich okrętów nawodnych. Pierwsze cztery okręty dostarczono w 2008 r., a według jednego z ostatnich oficjalnych amerykańskich dokumentów w 2015 r. było już ich 20 w służbie i pięć w różnych stadiach budowy (Department of Defense, s. 26). Fregaty rakietowe Jiangkai II mają pionowy system rakietowy z 32 stanowiskami startowymi dla rakiet przeciwlotniczych (HQ-16) oraz rakietotorped oraz dwie poczwórne wyrzutnie rakiet przeciwskrętowych YJ-83 (Type 054A, Naval Technology).

Na szczególną uwagę zasługuje chiński program pozyskania lotniskowców. Jedyny w końcu 2017 r. operacyjny chiński lotniskowiec Liaoning (typ 001) jest jednostką należącą do radzieckiej klasy Admirał Kuzniecov. Pod koniec lat 90. nieskończony okręt zakupiła chińska firma, a po około 10 latach „odnalazł się" w stoczni w Dalian. Ukończony okręt został przyjęty we wrześniu 2012 r. jako jednostka mająca oficjalnie służyć do szkolenia i doświadczeń. Docelowo grupa lotnicza Liaoninga ma liczyć 24 myśliwce J-15 i 12 śmigłowców. W kwietniu 2017 r. Chiny zwodowały pierwszy lotniskowiec rodzimej konstrukcji (typ 001A), który jest ulepszoną wersją typu 001 (o przewidywanej nazwie Shandong?). Od marca 2015 budowany jest w Szanghaju trzeci lotniskowiec (typ 002), który ma być znacznie większą jednostką, o nieznanym rodzaju napędu. Szacuje się, że Chiny zamierzają posiadać pięć albo sześć lotniskowców (O'Rourke, s. 19-24).

Potencjał marynarki wojennej ChAL-W uzupełniają inne okręty: korwety (być może nawet 31 jednostek klasy Jiangdao, typ 056, na początku 2017 r.), okręty rakietowe (około 60 jednostek klasy Houbei, typ 22), patrolowce, okręty-doki, okręty desantowe oraz pomocnicze (O'Rourke, s. 34-43). Według starszego raportu, w 2015 r. chińska flota posiadała ogółem 70 okrętów podwodnych (w tym 4 SSBN i 5 SSN), 1 lotniskowiec, 23 niszczyciele, 47 fregat, 223 okrętów patrolowych i obrony wybrzeża (w tym korwety), 39 niszczycieli min i trałowców, 241 okrętów desantowych oraz 215 okrętów wsparcia logistycznego i pomocniczych, których wspierało 755 samolotów i śmigłowców różnego rodzaju (CSIS, s. 240-243).

Oprócz zwiększenia potencjału ilościowego marynarki wojennej ChAL-W wyraźnie doszło także do zmiany jakościowej. Oprócz zastosowania nowocześniejszych rozwiązań w konstrukcji okrętów i ich wyposażeniu, znacząco wzrosły możliwości oddziaływania na potencjalnego przeciwnika. Tomasz Szubrycht wyliczył wzrost salwy rakietowej chińskich okrętów (rakiety woda-woda) na 12% salwy rakietowej w 2015 r. w porównaniu z rokiem 2010 oraz wzrost salwy rakiet balistycznych przenoszonych

przez okręty podwodne z napędem jądrowym na 30% w takim samym przedziale czasowym (Szubrycht, 2016, s. 91-92).

Marynarkę wojenną Chin uzupełniają dwie niezwykle istotne siły, jakimi są agencje podległe Państwowej Administracji Oceanicznej ChRL oraz Milicja Morska. Państwowej Administracji Oceanicznej podlega między innymi Straż Wybrzeża, agencja utworzona w marcu 2013 r. z morskich jednostek Ludowej Policji Zbrojnej. Straż Wybrzeża posiada 1275 okrętów, z tego 225 powyżej 500 ton ładowności, w tym dwie największe na świecie jednostki w tego typu formacji powyżej 10 tysięcy ton. Milicja w Chinach to masowa organizacja paramilitarna zorganizowana na sposób terytorialny, która jest lokalnym komponentem szeroko pojętych chińskich sił zbrojnych (razem z ChAL-W i Ludową Policją Zbrojną). Milicja Morska organizowana jest w miastach portowych, tam gdzie rozbudowany jest przemysł stoczniowy, okrętowy i rybołówstwo. Składa się z marynarzy i innych specjalistów oraz statków, na których pracują na co dzień. Za dodatkowe wyekwipowanie i szkolenie odpowiadają lokalne dowództwa marynarki wojennej. Liczba okrętów (a nie ich zdolności bojowe) i statków oraz liczba siły żywej marynarki wojennej ChAL-W, Straży Wybrzeża i Milicji Morskiej skłoniła Andrew Ericksona do określenia chińskiej floty mianem największej na świecie (Erickson, 2017).

Wnioski

Chińska gospodarka jest gospodarką proeksportową, a dla utrzymania wzrostu konieczny jest eksport nadwyżek produkcyjnych. Jednocześnie dla podtrzymania wysokiej produkcji niezbędny jest import surowców, w tym przede wszystkim surowców energetycznych. Rozbudowa potencjału morskiego Chin była więc podyktowana przede wszystkim potrzebami gospodarczymi. Dysponując długą linią brzegową (ok. 14,5 tys. km), posiadając coraz więcej nowoczesnych portów dla dużych jednostek, a także ogromne terytorium i największą populację na świecie ChRL była predysponowana do budowy potęgi morskiej. Jej dynamiczny rozwój w znaczącym stopniu jest konsekwencją autokratycznego reżimu politycznego, który może arbitralnie decydować o relokacji zasobów.

Chiny zbudowały liczącą się marynarkę handlową, stworzyły także rozwinięty i nowoczesny przemysł stoczniowy. Niezwykle istotne jest powiększenie liczby osób związanych zawodowo z akwenami morskimi, a także rozbudowa Milicji Morskiej. Umożliwiło to stworzenie ważnych rezerw ludzkich na potrzeby marynarki wojennej.

Pierwszym impulsem dla rozbudowy potencjału marynarki wojennej ChAL-W była ochrona szlaków żeglugowych. Obecnie modernizacji chińskiej floty przyświeca także inny cel. Tym celem jest wyścig z najgroźniejszym rywalem w systemie międzynarodowym jakim są Stany Zjednoczone.

Wraz ze wzrostem potęgi zwiększył się także zakres interesów ChRL. Państwo Środka zmierzając do osiągnięcia statusu supermocarstwa, co oficjalnie ogłosiło podczas ostatniego XIX Zjazdu KPCh (Buckley, Bradsher, 2017), potrzebuje silnej floty, by zniwelować choć w części przewagę *U.S. Navy*. Można pokusić się o prognozę, iż Chiny chcą tego dokonać poprzez zmianę proporcji w liczbie okrętów najważniejszych klas.

Powyższe wnioski mogą świadczyć o wpływie idei Mahana na rozwój potencjału morskiego ChRL. Sukces gospodarczy Chin w znacznej mierze zależy już od ich potencjału morskiego, a marynarka wojenna przygotowuje się do powstrzymywania rywali na otwartym morzu. Tym bardziej, że zgodnie z koncepcją Mearsheimera intencje innych mocarstw są wątpliwe i potencjalnie niebezpieczne. Wszyscy wchodzimy zatem w erę niepewności.

BIBLIOGRAFIA

Buckley Chris, Bradsher Keith (2017), Xi Jinping's Marathon Speech: Five Takeaways, „The New York Times". Pobrano 10 stycznia 2018, z: https://www.nytimes.com/2017/10/18/world/asia/china-xi-jinping-party-congress.html?smid=fb-nytimes&smtyp=cur,

Carlson Christopher (2012), PLAN Acoustic Decoy and Towed Array Deployment Options. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.admiraltytrilogy.com/cic/HarpoonAnalysis/PLAN_Towed_Array_and_Acoustic_Decoy.pdf

China's National Defense in 2004 (2004). Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://english1.english.gov.cn/official/2005-07/28/content_18078.htm,

China's National Defense in 2010, (2011). Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://english1.english.gov.cn/official/2011-03/31/content_1835499_5.htm,

Collins Gabriel, Grubb Michael (2008), A Comprehensive Survey of China's Dynamic Shipbuilding Industry. Commercial Development and Strategic Implications, *Chinese Maritime Studies*, nr1, U.S. Naval War College, Newport,

Collins Gabriel, Grubb Michael (2009), Strong Foundation: Contemporary Chinese Shipbuilding Prowess, *China Goes to Sea: Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, A. Erickson, L. Goldstein, C. Lord (red.), Naval Institute Press, Annapolis,

Department of Defence (2016), Annual Report to Congress. *Military and Security*
Developments Involving the People's Republic of China 2016. Pobrano 10 stycznia 2018, z: https://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2016%20China%20Military%20Power%20Report.pdf,

Erickson Andrew (2017), *Understanding China's Third Sea Force: The Maritime Milita*. Pobrano 10 stycznia 2018, z: https://medium.com/fairbank-center/understanding-chinas-third-sea-force-the-maritime-militia-228a2bfbbedd,

Huang Kailai (2001), American Business and the China Trade Embargo in the 1950s, *Essays in Economic and Business History*, vol. 19. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.ebhsoc.org/journal/index.php/journal/article/viewFile/131/126,

Levathes Louise (1994), *When China Ruled the Sea*, Oxford University Press, Oxford-New York,

Luyang-II Class/Type 052C, China, Naval Technology. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.naval-technology.com/projects/luyangclassmissilede/,

Luyang-III Class/Type 052D, China, Naval Technology. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.naval-technology.com/projects/luyang-052d-destroyers,

Mahan Alfred (1890), *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, Litle, Brown and Company, Boston,

Mearsheimer John (2014), *The Tragedy of Great Power Politics*, W.W. Norton&Company, New York-London,

Morrison Wayne (2017), *China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implication for the United States*, Congressional Research Service Report, Washington DC.

Morgenthau Hans (2010), *Polityka między narodami*, Wydawnictwo Difin, Warszawa.

OECD (2008), The Council Working in Shipbuilding, Party *The Shipbuilding Industry In China*. Pobrano 10 stycznia 2018, z: https://www.oecd.org/sti/ind/42033311.pdf,

O'Rourke Ronald (2017), *China Naval Modernization: Implication for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, Congressional Research Service Report, Washington DC.

Preston Felix, Bailey Rob, Bradley Siân, Wei Jigang, Zhao Changwen (2016), *Navigating the New Normal. China and Global Resource Governance*, A joint DRC and Chatham House Report,

Shy John, Collier Thomas (1986), Revolutionary War, *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*, P. Paret (red.), Princeton University Press, Princeton,

Storey Ian (2006), China's „Malacca Dilemma", *China Brief*, nr 8, The Jamestown Foundation. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=31575&no_cache=1#.V-WUo_mLTcc,

Szubrycht Tomasz (2016), Morze, bezpieczeństwo morskie i marynarka wojenna w chińskich dokumentach strategicznych, *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego,* vol. 10, nr 1,

The World Bank, Household final consumption expenditure, etc. (% GDP). Pobrano 10 stycznia 2018, z: https://data.worldbank.org/indicator/NE.CON.PETC.ZS?locations=CN-US,

Type 054A (Jiangkai II) Class Frigate, China, Naval Technology. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.naval-technology.com/projects/type-054a-jiangkai-ii-class-frigate/,

UNCTAD (2015), Review of Maritime Transport 2015. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf,

World Shipping Council, Trade Statistics (2007). Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics

Wu Jun, Sun Xiangli, Hu Side (2003), The Impact in Revolutionary Affairs on China's Defence Policy, Institute of Applied Physics and Computational Mathematics, Beijing. Pobrano 10 stycznia 2018, z: http://www.lincei.it/rapporti/amaldi/papers/XV-WuRMAImpact.pdf