

MARCIN ADAMCZYK

NOWY JEDWABNY SZLAK JAKO PRÓBA STWORZENIA MOCARSTWA LĄDOWEGO W MYŚL KLASYCZNYCH TEORII GEOPOLITYCZNYCH

WPROWADZENIE DO BADAŃ

Idea *Nowego Jedwabnego Szlaku* (NJS, *Jeden Pas, Jedna Droga*) firmowana przez Xi Jinpinga niesie za sobą istotne implikacje geopolityczne. Chiny co raz bardziej sceptycznie postrzegają amerykańską dominację na morzach i oceanach. Robert Kagan pisze wprost o tym, że Chińczycy nie ufają Zachodowi i krytycznie postrzegają USA jako gwaranta bezpieczeństwa i wolności żeglugi. Choć chiński potencjał morski jest jeszcze w powijakach¹, to jednocześnie podkreśla on, że Chiny chcą być w tej kwestii całkowicie niezależne (Kagan, 2009, 37). Warto zaznaczyć, że dominującym „oknem na świat” są porty na wschodnim wybrzeżu Państwa Środka, przez które odbywa się 90% zagranicznej wymiany handlowej (Bronicki, 2015, 111) — w tym 85% łącznego importu ropy naftowej (Adamczyk, 2016, [w druku]). Jednocześnie w ChRL już od wielu lat istnieje świadomość zagrożeń wynikających m. in. z newralgicznego znaczenia cieśniny Malaka (Kagan, 2009, 38). Mając na uwadze fakt, iż z rejonu Zatoki Perskiej pochodzi praktycznie połowa chińskiego importu ropy naftowej (Adamczyk, 2016, [w druku]), to wydaje się, że również cieśnina Ormuz jest źródłem obaw wśród decydentów Państwa Środka. Pekin stara się minimalizować potencjalne ryzyko blokady morskiej poprzez budowę różnorodnych instalacji lądowych na spornych wysepkach Morza Południowochińskiego (na temat sporów terytorialnych na Morzu Południowochińskim zob. Śliwa, 2010, 105-119; Symonides, 2012, 33-58; Panda, 2016), równocześnie rozwija balistyczne raketowe systemy przeciwokrętowe (zob. szerzej: Stashwick, 2017; Kazianis, 2015; Majumdar, 2016) czy po prostu nadrabia zaległości w kwestii tworzenia sieci baz zamorskich (zob. Panda, 2017; Dubé, 2016) oraz wspomnianego już wcześniej, ogólnego rozwoju potencjału morskiego. Niewątpliwie celem tego wysiłku jest dążenie do tego, aby w sytuacji ewentualnego konfliktu utrzymać marynarkę wojenną USA i Japonii z dala od własnych portów i szlaków handlowych. Warto w tym kontekście przypomnieć prognozy George’a Friedmana, który w swojej słynnej pracy *Następne 100 lat. Prognoza na XXI wiek* pisał bez ogródek o tym, iż chińskie państwo

¹ Przy czym należy podkreślić, iż rozwija się nadzwyczaj dynamicznie (zob. więcej: Behrendt, 2017; Szulc, 2013, 66-76; Symonides, 2014, 199-216).

imploduje pod naporem problemów wewnętrznych, przy jednoczesnej niemożności wyjścia poza ustalone granice lądowe, m. in. z powodu braku tradycji morskich (Friedman, 2009, 105-120).

Przynajmniej od czasów Imperium Brytyjskiego triumf święci przekonanie o tym, iż światowym hegemonem może być tylko to państwo, które panuje nad morzami i oceanami. Teoretyczne ramy morskiej dominacji sformułowali Alfred Thayer Mahan i Julian Corbett, a twórczo rozwinął je jako element teorii hegemonicznej George Modelski (zob. Modelski, 1987, *passim*). Wielka Brytania, a następnie USA, dzięki potężnej flocie osiągnęły status światowego hegemonu. Francja, a potem odpowiednio Niemcy (II i III Rzesza) i Rosja (ZSRR) próbowały stworzyć dla nich przeciwwagę w postaci mocarstwa lądowego, lecz nie podolały. Mimo tego w światowej geopolityce wciąż żywe są sformułowane w pierwszej połowie XX wieku przez Halforda Johna Mackindera i Nicolasa Spykmana koncepcje mocarstwa lądowego (Cianciara, 2012, 67-70). Mimo, iż brak jest bezpośrednich dowodów świadczących o tym, że decydenci w Pekinie kierują się zaleceniami obu teoretyków, to jednak autor podejmuje wysiłek wykazania prawdziwości hipotezy mówiącej, iż NJS jest próbą zdominowania przez Chiny obszarów *Heartlandu* i *Rimlandu*, to zaś w myśl teorii Mackindera i Spykmana ma umożliwić osiągnięcie trwałej i niezagrożonej przez mocarstwa morskie, światowej hegemonii. Niewątpliwie jeżeli Chinom się powiedzie, to Xi Jinping przejdzie do historii jako człowiek, który na długie lata odmienił światowe myślenie o geopolityce. Na temat geopolitycznych implikacji projektu pojawiły się w naszym kraju pierwsze opracowania naukowe (zob. Niemiec, 2016, 8-35 oraz Bobkowski, 2013, 47-59), aczkolwiek zdaniem autora zagadnienie jest na tyle obszerne i zarazem ważne, że jego uzupełnienie i dalsza popularyzacja jest jak najbardziej wskazana. Jednocześnie należy podkreślić, iż ChRL bynajmniej nie zarzuca prób zdobycia hegemonii poprzez osiągnięcie morskiej dominacji, lecz wszystko wskazuje na to, że jako pierwszy kraj na świecie obral dwie drogi do zdobycia pozycji mocarstwowej jednocześnie. Oczywiście *Nowy Jedwabny Szlak* jest nie jest jedynie projektem *stricto* geopolitycznym — nie można zapominać o potencjalnie znaczących korzyściach gospodarczych, jakie ma on przynieść Chinom i państwom położonym na jego „trasie”. Według najnowszych doniesień medialnych (z okazji pierwszego szczytu NJS w Pekinie) łączne inwestycje związane z projektem *Jednego Pasu, Jednej Drogi* mają wynieść od kilkuset miliardów do nawet kilku bilionów dolarów (Druś 2017; Góralczyk 2017).

W swoich badaniach autor wykorzystał opracowania naukowe w języku polskim i angielskim (w tym także wyniki swoich wcześniejszych badań), artykuły z czasopism specjalistycznych oraz źródła elektroniczne w postaci analiz wiodących krajowych i zagranicznych *think tanków*, a także dostępne on-line artykuły z portali informacyjnych — jako iż NJS jest zagadnieniem stosunkowo nowym oraz pod wieloma względami ciągle ewoluującym, autora uważa za stosowne, aby korzystać ze źródeł elektronicznych, które zapewniają dostęp do najbardziej aktualnych informacji

(przy zachowaniu niezbędnego w takich sytuacjach sceptycyzmu odnośnie ich wiarygodności). Wymagania edytorskie implikują konieczność opisanego wybranych wątków w sposób skrócony — w związku z tym autor zamieszcza odpowiednie odsyłacze w przypisach, aby czytelnicy mogli zapoznać się z rozwinięciem tematu. Pierwszy podrozdział zawiera wprowadzenie do badań, kolejny jest teoretycznym wstępem dotyczącym analizowanych koncepcji geopolitycznych, następny opisuje historyczne zaangażowanie Chin na morzu, później zaś podejmuje się autor oceny geopolitycznych implikacji wybranej drogi do hegemonii.

MOCARSTWO LĄDOWE I MORSKIE W UJĘCIU KLASYCZNYCH TEORII GEOPOLITYCZNYCH

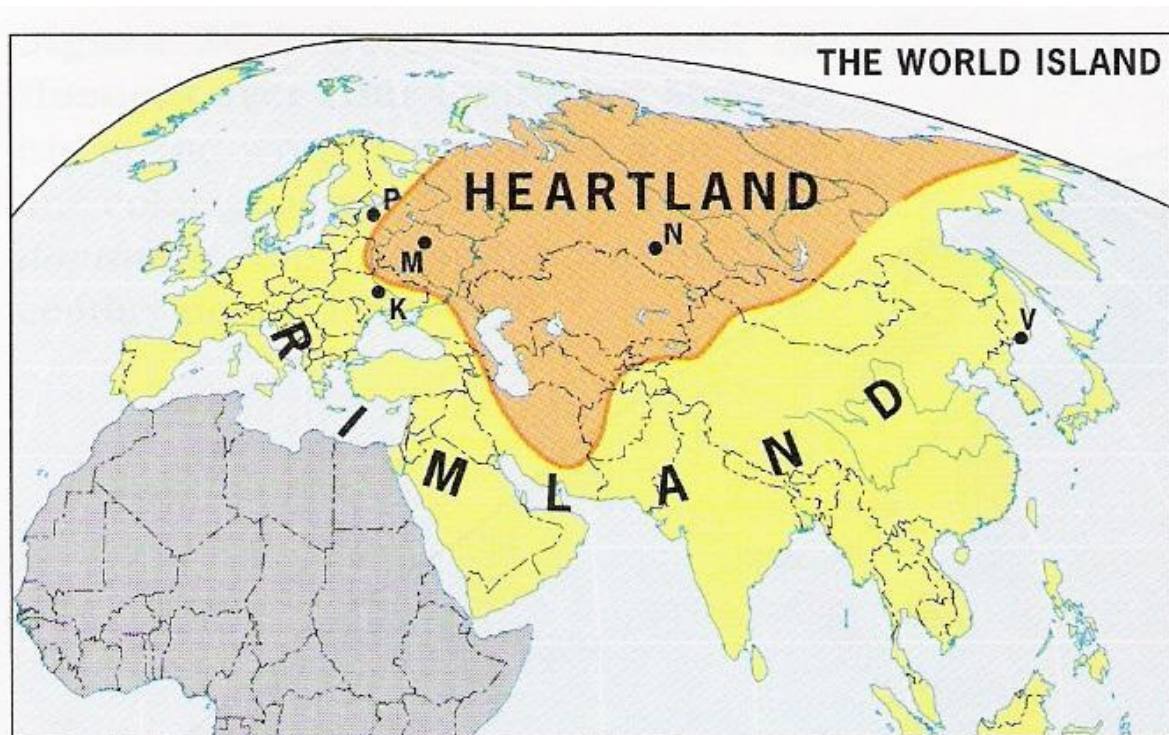
Koncepcja mocarstwa lądowego nierozdzielnie wiąże się ze wskazaniem, tzw. *pivot area* („oś” lub „sworzeń świata”), którego zdominowanie prowadzi do osiągnięcia pozycji hegemonicznej. Zarówno Mackinder, jak i Spykman swoje obszary osiowe lokują na tzw. „Wyspie Świata”, tj. na połączonych kontynentach Azji, Afryki i Europy, na których ich zdaniem rozgrywały się najważniejsze wydarzenia dla historii świata. Pozostałe obszary (Ameryka Północna i Południowa oraz Australia i Oceania) to odgrywające istotnie mniej znaczącą rolę „satelity” (przez Mackindera określone mianem *outer crescent*, zaś Spykman mówił po prostu o Nowym Świecie). Zasadnicza różnica między twierdzeniami obydwu geografów dotyczyła umiejscowienia newralgicznej strefy na terenie światowej wyspy. Dla Brytyjczyka Mackindera, który swoją teorię sformułował na początku XX wieku, kluczowy był rejon rozciągający się mniej więcej² od Europy Wschodniej na zachodzie do Syberii na wschodzie oraz od wybrzeża Arktyki na północy poprzez Azję Centralną, aż do Persji na południu. Obszar ten nazwany *Hearthlandem* jest jak podkreśla Mackinder, nie tylko „naturalną fortecą” (chronioną od strony lądu przez trudne do pokonania łańcuchy górskie i rozległe pustynie, a od północy przez z rzadka żeglowny Ocean Arktyczny), lecz jednocześnie jest zasobny w żyzne gleby i źródła słodkiej wody (liczne rzeki), a ponadto występują tam obficie złoża kluczowych surowców (węgiel, ropa, drewno itd.). Mackinder zdawał sobie jednocześnie sprawę z podstawowej słabości tak wytyczonego *Hearthlandu* w postaci demografii, która nie pozwalała należycie wykorzystać drzemiącego w nim potencjału. Stąd istotny nie był sam podbój, lecz odpowiednie zagospodarowanie obszaru osiowego. Brytyjczyk przestrzegał tym samym przed aliansem niemiecko-rosyjskim, który mógłby zagrozić dotychczasowej imperialnej pozycji Albionu. Jak podkreślał, Rosja dominowała na terenie *Hearthlandu*, zaś Niemcy dzięki swojemu potencjałowi przemysłowemu i demograficznemu mogły zapewnić należyte wykorzystanie jego bogactw. Zdaniem Mackindera „sworzeń świata” gwarantuje globalną dominację, gdyż dzięki korzystnemu położeniu i zagospodarowanym zasobom naturalnym, potęgi morskie nie będą

² Mackinder wielokrotnie potem zmieniał jego zasięg.

w stanie zagrozić powstałemu tu mocarstwu lądowemu. Zarówno inwazja, jak i blokada morską okazały się w tym wypadku nieskuteczne. Jednocześnie opanowanie przez mocarstwo lądowe obszarów przylegających do *Hearthlandu* (nazwanych *inner or marginal crescent*) pozwoliło mocarstwu lądowemu „wyjść w morze” i skutecznie przeciwstawić się mocarstwu morskemu. Brytyjski geograf lapidarnie podsumowuje swoją teorię następującymi słowami: „Kto rządzi Europą Wschodnią, rządzi *Hearthlandem*, kto rządzi *Hearthlandem*, panuje nad Wyspą Świata; kto rządzi Wyspą Świata, panuje nad światem” (Cianciara, 2012, 59-63; Jean, 2003, 66-71; Moczulski, 1999, 12-17).

Teoria Spykmana (sformułowana blisko pół wieku później, bo w trakcie II wojny światowej) wyrosła z krytyki Mackindera’owskiego „serca świata”, zmieniając tym samym dyslokację „sworzni świata” na obszar odpowiadający mniej więcej „wewnętrznemu półksiężycowi” (*inner or marginal crescent*) i nazwany *Rimlandem*. Dla Spykmana „kto kontroluje *Rimland*, rządzi Eurazją; kto rządzi Eurazją, kontroluje losy świata”. Amerykanin deprecjonował znaczenie *Hearthlandu* jako centrum światowej potęgi, wskazując, że jego walory defensywne zostały znacznie ograniczone wraz z rozwojem lotnictwa³. Jednocześnie wskazywał na znane już wcześniej ograniczenia wynikające z nikłego potencjału demograficznego i przemysłowego. Ponadto jego zdaniem sama wielkość *Hearthlandu* sprawiała, że stworzenie odpowiedniej infrastruktury było zdecydowanie utrudnione, a co za tym idzie jego właściwie zagospodarowanie (warunek sformułowany uprzednio przez Mackindera) problematyczne. Zdaniem Spykmana przewaga *Rimlandu* jako „osi świata” wynikała właśnie z lepszego rozwoju przemysłu i infrastruktury, a także możliwości wykorzystania bardziej wydajnej komunikacji morskiej. Jednocześnie bardziej korzystne warunki klimatyczne (znaczna część *Hearthlandu* to obszary o niskich rocznych opadach i długich, mroźnych zimach) sprzyjały rozwojowi rolnictwa, a co za tym idzie wzrostowi populacji. Spykman używał również argumentu historycznego, wskazując, że choć Mackinder miał rację twierdząc, że wielkie inwazje Hunów i Mongołów brały swój początek z terenów *Hearthlandu*, to jednak od czasów wojen napoleońskich *Rimland* był początkiem ekspansji w kierunku centrum Eurazji (Cianciara, 2012, 65-66; Jean, 2003, 80-82; Moczulski, 1999, 26-29). Zamieszczona *Mapa 1.* ukazuje przybliżoną lokalizację obu obszarów osiowych.

³ Dziś w związku z ociepleniem klimatu moglibyśmy jeszcze podkreślić rosnące znaczenie Oceanu Arktycznego, który być może w najbliższej przyszłości potencjalnie umożliwi potęgom morskim dokonanie inwazji z północy.



Mapa 1. Przybliżone umiejscowienie *Heartlandu* i *Rimlandu*

Źródło: Natusiewicz (2014).

Analizując pokrótce krytycznie obie teorie warto zwrócić uwagę, że z perspektywy historycznej zarówno Mackinder, jak i Spykman mieli rację, jak i obaj się mylili — zarówno *Rimland*, jak i *Heartland*, w różnych okresach bywały źródłem, jak i celem najazdów. Spykman choć miał rację, zwracając uwagę na fakt, iż w czasach nowożytnych inwazje przebiegały raczej z obrzeży ku centrum kontynentu, to jednocześnie nie dożył on już czasów⁴, gdy sytuacja znów się odwróciła. Po zwycięstwie w II wojnie światowej Związek Radziecki włączył do bloku komunistycznego tereny aż po Łabę i Adriatyk, północną część Półwyspu Koreańskiego i Chiny. Następnie zaś skierował swoją ekspansję w kierunku Azji Południowej, Afryki oraz Ameryki Łacińskiej. Jednocześnie zdominowanie „serca światowej wyspy” i sporych połaci „wewnętrznego i zewnętrznego półksiężyca” nigdy przecież nie sprawiło, że ZSRR stało się krajem samowystarczalnym i odpornym na przeciwdziałanie ze strony potęg morskich tak jak to widział Mackinder. Z trzeciej strony wydaje się, iż obaj mieli rację co do tego, że połączenie zasobów naturalnych *Heartlandu* (głównie Syberii i Azji Centralnej) z potencjałem ludnościowym i przemysłowym *Rimlandu* może potencjalnie stworzyć warunki do powstania podmiotu zdolnego zaprowadzić własny porządek światowy i zrównoważyć potęgę morską dotychczasowych globalnych hegemonów. Prawdopodobnie na

⁴ Zmarł w czerwcu 1943 roku.

taki właśnie scenariusz liczą decydenci w Pekinie, w sytuacji, gdyby nie udało im się stworzyć odpowiednio silnej floty.

Najbardziej znane geopolityczne koncepcje potęgi morskiej zostały sformułowane na przełomie XIX i XX wieku przez Amerykanina Alfreda Thayera Mahana i Brytyjczyka Juliana Corbetta. W przeciwieństwie do wspomnianych powyżej teorii Mackindera i Spykmana, nie wiązały one potęgi z kontrolą nad konkretnym terytorium. Zarówno Mahan, jak i Corbett uważali, że kluczowe jest zabezpieczenie morskich szlaków komunikacyjnych, w tym celu państwa powinny dążyć do kontroli nad newralgicznymi cieśninami oraz lądowymi przesmykami (które mogą stać się miejscem budowy przyszłych kanałów). Niezbędne było również posiadanie odpowiednio ulokowanych baz zamorskich, które stanowiłyby zaplecze dla własnych flot operujących z dala od macierzystych portów. Marynarka wojenna i flota handlowa według Amerykanina miały odpowiadać za nieprzerwaną wymianę handlową, która była podstawą bogactwa i siły państwa. Mahan w tym celu postulował rozbudowę infrastruktury lądowej w postaci stoczni i portów, które byłyby odpowiedzialne za utrzymanie silnej floty, a liczne kolonie, miały nie tylko pełnić rolę baz i centrów zaopatrzeniowych, ale także dostarczać niezbędnych surowców i stanowić rynek zbytu dla towarów wytworzonych w metropolii. Morską dominację postrzegał przez pryzmat walnej bitwy, w której należało doprowadzić do całkowitego zniszczenia marynarki nieprzyjaciela, co w efekcie zapewniało kontrolę nad kluczowymi morskimi szlakami handlowymi i prowadziło do zwycięstwa w całej wojnie. Teoria Mahana opierała się na założeniu, iż handel morski prowadzony na dalsze odległości niż wymiana lądowa, przynosi w efekcie zdecydowanie większe zyski (m. in. Z powodu niższych kosztów transportu). Uważał on, iż blokada morska jest najskuteczniejszym sposobem zduszenia gospodarki wroga i to we flocie widział czynnik decydujący o zwycięstwie. Corbett w odróżnieniu od Mahana obok licznej floty widział również potrzebę posiadania silnej armii lądowej, gdyż marynarka wojenna sama nie jest zdolna osiągnąć zwycięstwa w wojnie z mocarstwem kontynentalnym — choć jest w stanie znacząco go osłabić i zmusić do rozproszenia sił w celu obrony linii brzegowej. Również krytycznie odnosił się co do możliwości osiągnięcia całkowitego panowania na morzach i oceanach przez tylko jedno państwo (Cianciara, 2012, 78-80; Jean, 2003, 74-78; Moczulski, 1999, 21-23; zob. więcej: Mahan, 2013, t. 1, *passim*; Mahan, 2015, t. 2, *passim*; Heuser, 2008, 185-196).

TRADYCJE MORSKIE W CHINACH

Chiny niewątpliwie posiadają długą i korzystnie ukształtowaną linię brzegową⁵, stąd zdziwienie może budzić fakt, iż dopiero stosunkowo od niedawna zaczęto w tym kraju przywiązywać większą wagę do zagadnienia swobodnej komunikacji morskiej⁶. W swojej historii Państwo Środka przez relatywnie krótki okres czasu stawiało na ekspansję czy choćby rozwój handlu drogą morską. Wiodącą przyczyną takiego stanu rzeczy był niewątpliwie fakt, że stałym źródłem zagrożenia były azjatyckie stepy i żyjące nań koczownicze plemiona, a nie morze. Poza atakami piratów na nadmorskie ośrodki (którym zaradzono przenosząc ludność z dala od wybrzeża), aż do XIX wieku Chiny nie borykały się z problemem morskiej inwazji. Chyba najbardziej widowiskową emanacją tej polityki jest trwający setki lat proces budowy systemów fortyfikacji nazwanych później Wielkim Murem Chińskim. Dla porównania okres zainteresowania morzem w Państwie Środka to okres XIII — XV wieku, zaś jego szczyt związany jest z ośmioma wyprawami słynnego admirała Zheng He, z których najdalsze docierały do wschodniego wybrzeża Afryki. Brały w nich udział setki okrętów, na pokładach których znajdowało się łącznie od kilku do kilkunastu tysięcy marynarzy i żołnierzy⁷. Chińska flota została również wykorzystana przez Mongołów w trakcie ich dwóch nieudanych inwazji na Japonię i do ekspansji na południe.

Z końcem XV wieku Chiny mimo, iż były u szczytu swojej morskiej potęgi (znacznie przewyższając ówczesną Europę w sztuce budowy okrętów czy choćby nawigacji) ponownie odwróciły się od morza — okręty rozebrano, a marynarzy odesłano w głąb lądu. Badacze wskazują na wiele przyczyn tego zdawałoby się nielogicznego posunięcia — w chwili, gdy w Europie zaczynała się epoka wielkich odkryć, Państwo Środka dobrowolnie pozbawia się potężnej floty i potencjalnych korzyści z handlu drogą morską czy zdolności do obrony swojego wybrzeża. Zwracają

⁵ Choć jednocześnie, jak podkreśla Tomasz Browarny, problemem jest drastycznie ograniczona zdolność do wyjścia na otwarte morze w obliczu ewentualnego konfliktu ze Stanami Zjednoczonymi — wzdłuż całego chińskiego wybrzeża ciągnie się pas wysp należących do krajów sprzymierzonych z USA. W Chinach określa się go mianem „pierwszego łańcucha wysp” (wskazując przy tym na potrzebę jego zdominowania), zaś w Stanach nieco przewrotnie (zdając sobie jednocześnie sprawę z przewagi jaką zapewnia) „wielkim morskim murem chińskim” (Browarny, 2016, 45-46).

⁶ W oficjalnych dokumentach rola marynarki wojennej Chińskiej Armii Ludowo — Wyzwoleńczej w zabezpieczeniu interesów zamorskich ChRL i kwestia jej stałej obecności na tzw. „*blue waters*” pojawiły się dopiero w „Białej Księdze Obrony 2014” — wydanej w połowie 2015 roku (White Paper, 2015).

⁷ Największe okręty ówczesnej chińskiej floty (*bǎochuány*) miały mieć nawet sto kilkadziesiąt metrów długości, czyli były blisko dziesięć razy dłuższe niż Santa Maria na pokładzie której Kolumb dopiero kilkadziesiąt lat później przepłynął Atlantyk i wciąż około dwa-trzy razy większe niż największe europejskiej liniowce epoki żaglowców. Niektórzy ze współczesnych badaczy kwestionują, iż tak wielkie okręty drewniane były zdolne do swobodnej żeglugi.

oni uwagę na kwestie kulturowe w postaci tradycji konfucjańskiej⁸ i powszechnego wśród Chińczyków przeświadczenia o własnej wyższości⁹. Inną kwestią jest sama specyfika handlu w Chinach — z jednej strony kupcy stali w hierarchii społecznej dużo niżej niż miało to miejsce w Europie, a sam handel zagraniczny był w dużej mierze zdominowany przez Arabów. Jednocześnie warto zwrócić uwagę na fakt, że większość wewnętrznej wymiany handlowej prowadzona była drogą lądową i za pośrednictwem rozwiniętej sieci rzecznej. Ponadto posiadanie silnej floty jest rzeczą kosztowną i jak zauważył Mahan, opłacalną w sytuacji, gdy państwo odnosi korzyści z rozwiniętego handlu morskiego, któremu flota ta zapewnia bezpieczeństwo. Nie widząc korzyści z jego rozwoju (niski status warstwy kupieckiej determinował jej ograniczony wpływ na kształt polityki państwa, zaś sprawnie funkcjonujący transport lądowy i rzeczny implikowały siłą rzeczy nikłe zainteresowanie morzem) cesarze nie widzieli jednocześnie potrzeby utrzymywania drogiej marynarki — szczególnie, iż kolejne zagrożenia płynęły z wnętrza kontynentu, a nie od strony wybrzeża (nie licząc pirackich rajdów, na które remedium była wspomniana wcześniej relokacja mieszkańców) (Bronicki, 2015, 88-98; Gałganek, 2013, 728-729; Fairbank, 2004, 174-177).

O swoistym „powrocie na morze” zaczęto ponownie myśleć w Chinach w drugiej połowie XIX wieku, po tym gdy obie wojny opiumowe pokazały, że żywotne zagrożenie dla kraju pojawić się może również od strony wybrzeża. Ponadto nagle okazało się, że pogardzani do tej pory „barbarzyńcy zza morza” rozporządzają siłą militarną zdecydowanie przewyższającą to, czym dysponuje Cesarstwo¹⁰. Postanowiono w związku z tym zakupić nowoczesne okręty w Europie i wysłać oficerów do zagranicznych akademii, aby nauczyli się na nich walczyć, zaś w kraju stworzyć własny przemysł stoczniowy (wzorowany rzecz jasna na europejskim, gdyż innych wzorców w Państwie Środka nie było). Niestety proces ten zanim naprawdę się rozpoczął, to padł ofiarą z jednej strony kolejnych wojen wybuchających w granicach Cesarstwa, które ponownie wymagały skupienia praktycznie całego wysiłku kraju na lądzie, z drugiej zaś mocarstw europejskich (oraz Stanów Zjednoczonych, Rosji i Japonii, która błyskawicznie się zwesternizowała), którym bynajmniej nie zależało na zbytym wzmocnieniu się Chin, lecz raczej na uzyskiwaniu kolejnych

⁸ Która ograniczać miała u Chińczyków ciekawość świata i ograniczać rozwój konkretnych gałęzi nauki, wspomagając zaś rozwój innych — zazwyczaj tych, które dawały praktyczne „wyniki” (zob. Nisbett, 2009, *passim*).

⁹ Państwo Środka było samowystarczalne i w chińskim mniemaniu górowało nad otaczającym je „morzem barbarzyńców” — handel zagraniczny traktowano w kategoriach łaski cesarza wobec nich.

¹⁰ W słynnej bitwie II wojny opiumowej, na moście Baliqiao (na przedmieściach Pekinu), 10-tysięczny korpus angielsko-francuski (wspierany przez kilka kanonierek) starł się z trzykrotnie liczniejszą armią chińską. Europejczycy uzbrojeni w skalkowe karabiny odcyfowe mieli przed sobą armię uzbrojoną w broń do walki wręcz i kilka przestarzanych armat, stąd wynik starcia był do przewidzenia — zginęło kilkudziesięciu interwentów, zaś praktycznie cała armia chińska została unicestwiona.

koncesji i stref wpływów. Niewątpliwie Bronicki i Fairbank mają racje wskazując, że problem leżał w samym Cesarstwie i jego systemowych słabościach w postaci braku efektywnej administracji, przestarzałej organizacji wojska (gdzie o zajmowanym stanowisku decydowało urodzenie, a nie umiejętności¹¹), nie bez znaczenia była również permanentna niewydolność feudalnego systemu gospodarczego, obskurantyzm itd. Jednocześnie należy pamiętać, że z jednej strony dystans ilościowy i jakościowy, który dzielił floty krajów zachodnich i Chin, w drugiej połowie XIX wieku był bardzo znaczący i trudny do szybkiego nadrobienia — brak było odpowiednich technologii czy tradycji morskiej, a także odpowiednio rozwiniętej kultury technicznej w społeczeństwie. Wreszcie proces ten musiał pociągnąć ogromne koszty, które dla niewydolnej gospodarki Cesarstwa musiały okazać się zbyt wielkie, zaś w światowym handlu morskim¹² „wszystkie karty zostały już rozdane”. Pod koniec XIX wieku Chiny funkcjonowały raczej niczym wspólna kolonia mocarstw europejskich, a nie suwerenny kraj, który mógł odnosić korzyści z rozwiniętej wymiany handlowej. Inna sprawa, że w kręgach rządowych wciąż pokutowała wizja kraju autarkicznego, co świadczy o zupełnym braku zrozumienia ówczesnych mechanizmów ekonomicznych i niewątpliwie przyczyniło się do upadku Cesarstwa (Bronicki, 2015, 101-107; Fairbank, 2004, 188-212).

MOCARSTWO LĄDOWE I MORSKIE — DYLEMAT CHRL

Wraz otwarciem kraju w latach 80. XX wieku Chińska Republika Ludowa w szybkim tempie stała się ważnym elementem światowej gospodarki (w 1992 roku chiński import wart był ok. 80 mld dolarów, zaś w 2014 roku zbliżył się do poziomu 2 bilionów; eksport w tym samym okresie wzrósł z poziomu ok. 85 mld do blisko 2,35 biliona dolarów: World Integrated Trade Solution, 2017 a, b). Jak zauważył cytowany już wcześniej Robert Kagan, Pekin nie czuje się komfortowo w sytuacji, gdy praktycznie całość tej wymiany handlowej (wspomniane we wstępie 90%) zależy *de facto* od dobrej woli Stanów Zjednoczonych i ich azjatyckich (w mniejszym stopniu arabskich) sojuszników. Kwestią dyskusyjną pozostaje fakt, czy w przypadku Chin możemy mówić o współzależności, czy też w niektórych obszarach (np. wybranych surowców energetycznych) mamy już do czynienia z zależnością od innych członków społeczności międzynarodowej *sensu stricto*¹³.

¹¹ Podczas, gdy w armiach zachodnich w mniejszym lub większym stopniu od czasów wojen napoleońskich „każdy z obojczy nosi buławę w plecaku”.

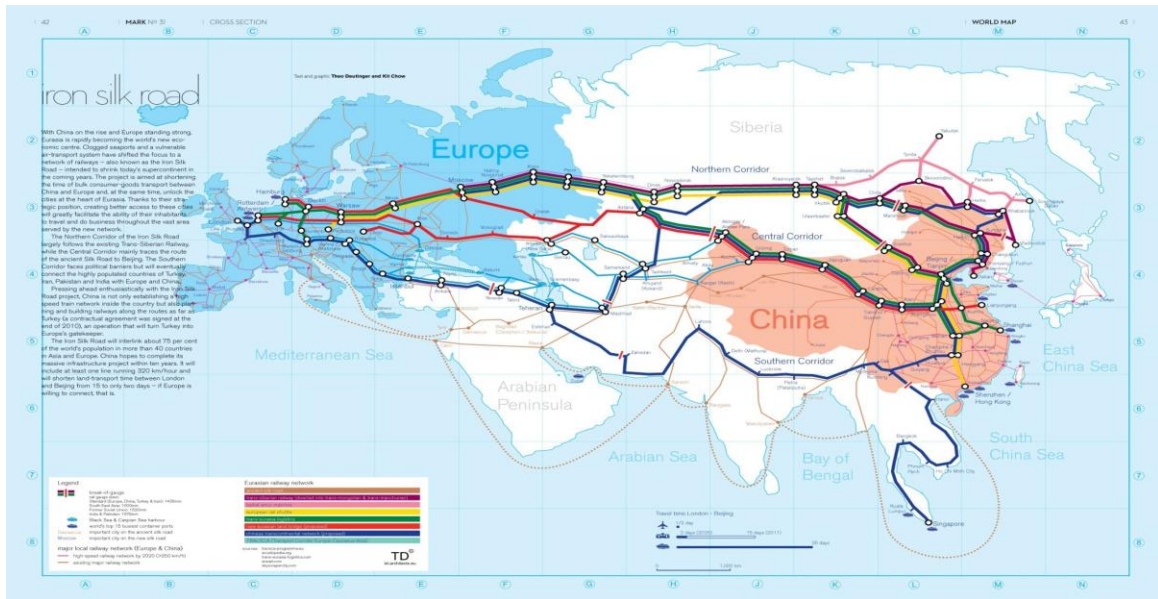
¹² Pod którym należy rozumieć postulowany m. in. przez Mahana system kolonii, które dostarczać miały surowce, a zarazem pełnić rolę rynków zbytu dla towarów przetworzonych produkowanych.

¹³ Najprościej rzecz ujmując ze współzależnością mamy do czynienia wtedy, gdy koszt zerwania współpracy rozkłada się mniej więcej po równo dla każdej ze strony, natomiast w przypadku zależności strata strony zależnej są niewspółmiernie większe, niż dla drugiej (zob. szerzej: Antoszewski, Herbut, 2004, 498-499).

O tym, że w Pekinie istnieje świadomość zagrożeń wynikających z uzależnienia od transportu morskiego świadczą zdaniem autora wspomniane asertywne działania w kwestii wysepek na morzu Wschodnio- i Południowochińskim, ale także nabierająca tempa rozbudowa sił morskich, tworzenie kolejnych baz zamorskich czy wreszcie rosnące zaangażowanie Chin w zabezpieczeniu wód międzynarodowych przed aktami piractwa (zob. Śliwa, 2010b, 4-11; Nitka, 2015, 86-92) oraz ambitny plan budowy Kanału Nikaraguańskiego (zob. więcej: Stasiuk, 2015; Wojcieszak, 2016). Wydaje się, że Chińska Republika Ludowa świadomie kroczy ścieżką prowadzącą ku morskemu imperium, którą wytyczył Alfred Thayer Mahan (Holmes, 2004; Holmes, Yoshihara, 2009; Cropsey, Milikh, 2012; Keck, 2013), a którą wcześniej obrały Wielka Brytania oraz Stany Zjednoczone¹⁴. Istota problemu polega na tym, czy Chiny są w stanie wystarczająco szybko zrównoważyć potęgę morską USA (zob. Adamczyk, 2015, 123-140)?

Decydenci w Pekinie najprawdopodobniej mają świadomość tego, jak długa i niepewna droga czeka ich, aby osiągnąć panowanie na morzach i oceanach — stąd próba stworzenia alternatywnego projektu geopolitycznego w postaci mocarstwa lądowego. Jeżeli zwrócimy uwagę na planowany przebieg lądowych odnóg Nowego Jedwabnego Szlaku (*Mapa 2.*), to doskonale widać, iż obejmują one zarówno obszary *Rimlandu*, jak i *Heartlandu*. Jak podkreśla Marcin Kaczmarski Chiny na trasie NJS deklarują szeroko zakrojone inwestycje infrastrukturalne w postaci dróg i linii kolejowych, ale także lotnisk czy infrastruktury przesyłowej, jak linie energetyczne i rurociągi. Nie bez znaczenia jest również zapowiadany transfer technologii do krajów Azji Centralnej oraz Europy Środkowej i Wschodniej (Kaczmarski, 2016, 27). Badacz czyni jednak pewne zastrzeżenie, iż poza sporą ilością pięknie brzmiących hasel tak naprawdę wizja tego, czym według Chin powinien być projekt NJS jest wciąż mglista (Kaczmarski, 2016, 17-18).

¹⁴ Przy zastrzeżeniu, że stało się to zanim Mahan sformułował swoje tezy.



Mapa 2. Planowany przebieg NJS

Źródło: Trojanowski (2015)

PODSUMOWANIE

Chiny nie ukrywają już tego, że dążą do bycia *primus inter pares* społeczności międzynarodowej (Chin, 2017). Analizując chińskie postępowanie przez pryzmat klasycznych teorii geopolitycznych trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie o obraną drogę do hegemonii. Niewątpliwie Pekin aktywnie działa na rzecz zmniejszenia „luki morskiej” do Stanów Zjednoczonych korzystając z rozwiązań zaproponowanych przez Mahana i kopiując tym samym postępowanie Londynu i Waszyngtonu. Z drugiej strony należy pamiętać, że Chiny wciąż stoją przed tożsamymi problemami, jak w wieku XIX — braku odpowiednich tradycji morskich, jak i technologii okrętowych. Potrzeba dekad, aby nadrobić te zaległości, a jednocześnie z dużą dozą pewności można założyć, że USA nie będą biernym obserwatorem chińskiego dążenia do dominacji morskiej i w efekcie hegemonii. Już jesteśmy świadkami ostrych tarć w związku z procesem militaryzacji wspomnianych tu wielokrotnie wysepek ciągnących się wzdłuż wybrzeża Chin, jak i postępujących opóźnień w rozpoczęciu budowy Kanału Nikaraguańskiego. W tym kontekście idea mocarstwa lądowego choć mniej pewna, wydaje się dla Chin ciekawą alternatywą. Amerykańskie zaangażowanie w obszarze *Rimlandu*, jak i *Heartlandu* poza nielicznymi wyjątkami generalnie maleje¹⁵, Unia Europejska jest pogrążona w głębokim kryzysie, zaś Rosja słabnie pod naporem sankcji Zachodu i coraz bardziej uzależnia się od Chin. Pekin inwestując biliony dolarów w rozwój obszarów Azji

¹⁵ Choć działania administracji prezydenta Donalda Trumpa zdają się wskazywać na zmianę dotychczasowej amerykańskiej polityki — pytanie tylko czy mamy do czynienia ze zmianą w trendzie, czy też zmianą trendu?

Centralnej oraz Europy Środkowej i Wschodniej nie tylko wypełnia geopolityczną pustkę na tym obszarze, ale również realizuje postulat Mackindera o potrzebie zagospodarowania olbrzymiego potencjału obszaru osiowego, jako przyczynku do osiągnięcia pozycji imperialnej. Zdaniem autora ChRL stara się z jednej strony kroczyć utartą ścieżką imperium morskiego (tym bardziej, że NSJ posiada również morską odnogę), z drugiej zaś dąży do stworzenia przeciwwagi wobec amerykańskiej dominacji na morzach i oceanach w postaci bloku państw Eurazji¹⁶. Wydaje się, że zrealizowanie idei mocarstwa lądowego zaproponowanej przez Mackindera i Spykmana jest rozwiązaniem do którego Chiny dążą wykorzystując atrakcyjny wizerunkowo projekt Nowego Jedwabnego Szlaku.

Literatura:

- Adamczyk, Marcin; (2016), Analiza uzależnienia Chińskiej Republiki Ludowej od wybranych surowców energetycznych w kontekście chińskiej drogi do hegemonii, w: Marek Górka, Anna Rabiak (red.), Globalne i lokalne wyzwania w obszarze współczesnej polityki bezpieczeństwa, Tom I, Poznań: Media-Expo [w druku]
- Adamczyk, Marcin; (2015), Porównanie zmiany potencjału militarnego Chin na tle Rosji, Indii, Stanów Zjednoczonych oraz Japonii w okresie od 1989 do 2013 roku, w: Dariusz Magierek, Marek Pogonowski, Aspekty bezpieczeństwa w życiu publicznym, Koszalin: Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, ss. 123-140
- Antoszewski, Andrzej; Herbut, Ryszard (red.); (2004) Współzależność, w: Leksykon politologii, Wrocław: Wydawnictwo Atla 2
- Behrendt, Paweł; Ile lotniskowców planują Chiny?, (25.04.2017), Konflikty.pl, <http://www.konflikty.pl/aktualnosci/wiadomosci/ile-lotniskowcow-planuja-chiny/>
- Bobkowski, Karol; (2013), Chiny w grze o dominację nad Eurazją, w: Przegląd Geopolityczny, t. 6, ss. 47-59
- Bronicki, Karol Oskar; (2015), Granice morskie Chin, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek
- Browarny, Tomasz; (2016), Potencjał hegemoniczny krajów BRICS i USA z perspektywy teorii Georg'a Modelskiego, w: Racja Stanu. Studia i materiały, nr 1-2 (18-19), ss. 43-58.
- Chin, Josh; China Says Prepared to Lead Global Economy if Necessary, (23.01.2017), The Wall Street Journal, <http://www.wsj.com/articles/china-says-prepared-to-lead-global-economy-if-necessary-1485178890>
- Cianciara, Adam; (2012), Klasyczne koncepcje geopolityczne, w: A. Dybczyński (red.), Geopolityka, Warszawa: Poltext
- Cropsey, Seth; Milikh, Arthur; Mahan's Naval Strategy: China Learned It. Will America Forget It?, (03-04.2012), World Affairs, <http://www.worldaffairsjournal.org/article/mahan%E2%80%99s-naval-strategy-china-learned-it-will-america-forget-it>
- Dubé, François; China's Experiment in Djibouti, (05.10.2016), The Diplomat, <http://thediplomat.com/2016/10/chinas-experiment-in-djibouti/>

¹⁶ W mniejszym lub większym stopniu uzależnionych od siebie politycznie czy gospodarczo, w najgorszym razie neutralnych w obliczu potencjalnego konfliktu z dotychczasowym hegemonem.

- Druś, Marek; Credit Suisse: ponad 500 mld USD inwestycji Chin w „Nowy Jedwabny Szlak”, (04.05.2017), Puls Biznesu, <https://www.pb.pl/credit-suisse-ponad-500-mln-usd-inwestycji-chin-w-nowy-jedwabny-szlak-860753>
- Fairbank, John King; (2004), Historia Chin. Nowe Spojrzenie, Warszawa — Gdańsk: Wydawnictwo Marabut
- Friedman, George; (2009), Następne 100 lat. Prognoza na XXI wiek, Warszawa: AMF Plus Group sp. z o.o
- Galganek, Andrzej; (2013), Historia stosunków międzynarodowych. Nierówny i połączony rozwój, t. 2, Rzeczy i praktyki, Warszawa: Dom Wydawniczy Elipsa
- Góralczyk, Bogdan; Co Polska przywiezie z pierwszego szczytu Nowego Jedwabnego Szlaku, (11.05.2017), Obserwator Finansowy.pl, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/makroekonomia/co-polska-przywiezie-ze-pierwszego-szczytu-dotyczacego-nowego-jedwabnego-szlaku/>
- Heuser, Beatrice; (2008), Czytając Clausewitza, Warszawa: Polski Instytut Spraw Międzynarodowych
- Holmes, James; Mahan is Alive in China, (07.07.2004), The National Interest, <http://nationalinterest.org/artide/mahan-is-alive-in-china-2703>
- Holmes, James; Yoshihara, Toshi; A Chinese Turn to Mahan?, (24.06.2009), The Jamestown Foundation, <https://jamestown.org/program/a-chinese-turn-to-mahan/>
- Jean, Carlo; (2003), Geopolityka, Wrocław–Warszawa–Kraków: Wydawnictwo Zakład Narodowy im. Ossolińskich
- Kaczmarek, Marcin; (2016) Jedwabna globalizacja. Chińska wizja ładu międzynarodowego, w: Punkt Widzenia OSW, nr 60, ss. 1-28
- Kagan, Robert; (2009), Powrót historii i koniec marzeń, Poznań: Dom Wydawniczy Rebis
- Kazianis, Harry J.; Is China’s “Carrier-Killer” Really a Threat to the U.S. Navy?, (02.09.2015), The National Interest, <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/chinas-carrier-killer-really-threat-the-us-navy-13765>
- Keck, Zachary; Alfred Thayer Mahan With Chinese Characteristics, (01.08.2013), The Diplomat, <http://thediplomat.com/2013/08/alfred-thayer-mahan-with-chinese-characteristics/>
- Mahan, Thayer Alfred; (2013), Wpływ potęgi morskiej na historię 1660-1783, t. 1, Oświęcim: Napoleon V
- Mahan, Thayer Alfred; (2015), Wpływ potęgi morskiej na historię 1660-1783, t. 2, Oświęcim: Napoleon V
- Majumdar, Dave; Here Is Why the US Military Is Not In Panic Mode Over China’s Carrier-Killer Missiles, (20.06.2016), The National Interest, <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/here-why-the-us-military-not-panic-mode-over-chinas-carrier-16651>
- Moczulski, Leszek; (1999), Geopolityka: potęga w czasie i przestrzeni, Warszawa: Dom Wydawniczy Bellona
- Modelski, George; (1987), Long Cycles in World Politics, Seattle — Londyn: University of Washington Press
- Natusiewicz, Marek; Heartland, Rimland, Polska... i co dalej, (31.12.2014): <http://mareknatusiewicz.pl/heartland-rimland-polska-i-co-dalej/>
- Niemiec, Katarzyna; (2016), Teorie „Heartlandu” i „Rimlandu” jako jeden z możliwych geopolitycznych kluczy do odczytania XXI-wiecznych chińskich projektów globalnych, w: J. Marszałek-Kawa (red.), Perspektywy i bariery rozwoju chińskiej gospodarki, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, ss. 8-35
- Nitka, Andrzej; (2015), Europejskie tournée chińskich okrętów, w: Nowa Technika Wojskowa, nr 3 (286), ss. 86-92
- Panda, Ankit; The Chinese Navy’s Djibouti Base: A ‘Support Facility’ or Something More?, (27.02.2017), The Diplomat, <http://thediplomat.com/2017/02/the-chinese-navys-djibouti-base-a-support-facility-or-something-more/>

- Panda, Ankit; It's Official: Xi Jinping Breaks His Non-Militarization Pledge in the Spratlys, (16.12.2016), The Diplomat, <http://thediplomat.com/2016/12/its-official-xi-jinping-breaks-his-non-militarization-pledge-in-the-spratlys/>
- Stashwick, Steven; No, China Did Not Target a US Carrier With Ballistic Missiles Last Summer, (05.01.2017), The Diplomat, <http://thediplomat.com/2017/01/no-china-did-not-target-a-us-carrier-with-ballistic-missiles-last-summer/>
- Symonides, Janusz; (2012), Spory terytorialne na Morzu Południowochińskim. Czy powrót „dyplomaści kanoniczek?”, w: Stosunki Międzynarodowe, nr 2, t. 46, ss. 33-58
- Symonides, Janusz; (2014), Zbrojenia morskie Chińskiej Republiki Ludowej, w: Stosunki Międzynarodowe, nr 2, t. 50, ss. 199-216
- Stasiuk, Tadeusz; Chiny opóźniają budowę kanału w Nikaragui, (26.11.2015), Puls Biznesu, <https://www.pb.pl/chiny-opozniaja-budowe-kanal-u-w-nikaragui-813689>
- Szułc, Tomasz; (2013) Potęga morska Związku Radzieckiego odradza się w... Chinach!, w: Nowa Technika Wojskowa, nr 2 (261), ss. 66-76
- Śliwa, Zdzisław; (2010a), Bezpieczeństwo regionu Azji Południowo-Wschodniej a roszczenia terytorialne wobec wysp Morza Południowochińskiego, w: Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, nr 2 (181), ss. 105-120
- Śliwa, Zdzisław; (2010b), Marynarka Wojenna Chin w walce z piratami, w: Przegląd Morski, nr 7 (37), ss. 4-11
- Trojanowski, Łukasz; Polska strategicznym hubem Skandynawii?, (26.10.2015), Scandinavian Express, <https://www.scandinavian.com.pl/blog/polska-strategicznym-hubem-skandynawii-gospodarka/>
- White Paper, (05.2015), Ministry of National Defense of the People's Republic of China, <http://eng.mod.gov.cn/Database/WhitePapers/index.htm>
- Wojcieszak, Andrzej, Chiny rzucają logistyczne wyzwanie Ameryce, (05.12.2016), LOG24.pl, <https://www.log24.pl/artykuly/chiny-rzucaja-logistyczne-wyzwanie-ameryce,7174>
- World Integrated Trade Solution, (30.06.2017a), The World Bank, <http://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/StartYear/1992/EndYear/2015/TradeFlow/Export/Indicator/XPRT-TRD-VL/Partner/WLD/Product/Total>
- World Integrated Trade Solution, (30.06.2017b), The World Bank, <http://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/StartYear/1992/EndYear/2015/TradeFlow/Import/Indicator/MPRT-TRD-VL/Partner/WLD/Product/Total#>