

## CHINY NA SZEROKICH WODACH. ZAMORSKIE BAZY FILAREM PROJEKCJI SIŁY PEKINU [ANALIZA]

---

**Jednym z głównych deklarowanych celów szeroko zakrojonych działań strategicznych Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) jest zapewnienie odpowiedniego morskiego potencjału odstraszania i przeciwstawiania się agresji oraz ochrona chińskich praw i interesów na morzu. Praktycznym przejawem wdrażania tak zdefiniowanego zakresu dążeń jest m.in. tworzenie sieci baz mających na celu zabezpieczenie realizowanej polityki militarnej i interesów gospodarczych Państwa Środka.**

W Wytocznych Narodowej Strategii Militarnej z 2015 roku dla Marynarki Wojennej Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (MWCALW) postawiono bardzo ambitne zadania związane z jeszcze szerszym wyjściem na otwarte morza i oceany (offshore operations). Zgodnie z przyjętą wówczas doktryną, zadaniem stawianym wobec floty i rozbudowywanych sił piechoty morskiej jest ochrona własnej infrastruktury krytycznej znajdującej się w morskiej strefy odpowiedzialności, zabezpieczenie morskich linii komunikacyjnych, zapewnienie realizacji polityki prowadzonej przez państwo i respektowania prawa morskiego oraz uczestnictwo w międzynarodowych operacjach na morzach i oceanach.

By skutecznie wykonać postawione cele przyjęto możliwość prowadzenia zarówno ofensywnych, jak i defensywnych operacji morsko-lądowych. Zaliczono do nich stosowanie blokad morskich, atakowanie linii komunikacyjnych przeciwnika i jego obiektów lądowych (również poprzez desant z morza), zwalczanie wrogiej floty wojennej, zabezpieczenie własnej i sojuszniczej floty handlowej, obronę własnych baz i portów oraz prowadzenie działań w ramach międzynarodowych sił stabilizacyjnych, utrzymania pokoju czy antypirackich.

Chiny stosują politykę tzw. „strategicznej defensywy”. Polega ona na tym, że z jednej strony deklarowana jest wola nie atakowania żadnego kraju i prowadzenie jedynie wojny obronnej, by z drugiej dać jednoznacznie do zrozumienia, że wykonanie ataku prewencyjnego jest elementem zabezpieczenia państwa przed polityczną czy militarną interwencją z zewnątrz. Ponadto podkreślana jest jedność obrony strategicznej i ataku na poziomie operacyjnym i taktycznym.

Jest to nie tylko przejaw realizowanego od kilku lat pewnego rodzaju ekspansji o charakterze geograficzno-politycznym, ale również rodzaj misji mającej na celu osiągnięcie zaplanowanych interesów z pokazem siły włącznie czy zapewnieniem wysokiego poparcia społecznego dla prowadzonych działań wśród własnych obywateli.

I chociaż od pewnego czasu krytykuje się Chiny za nadmierny wzrost wydatków na zbrojenia, a przez to zakłócenie równowagi militarnej w regionie (obecnie i na świecie), to chińscy politycy twierdzą, że umacnianie militarne kraju jest obowiązkiem każdego suwerennego państwa i nie musi być dostosowane do życzeń i oczekiwań innych krajów.

**Czytaj też:** [Zbrojeniowa ekspansja Pekinu. Broń z Chin w globalnych konfliktach \[ANALIZA\]](#)

Oprócz mocarstwowych ambicji, ważnym czynnikiem kierującym nie tylko marynarkę wojenną Chin na szerokie wody jest fakt, że dynamiczny rozwój gospodarczy kraju w dużym stopniu zależy od utrzymania komunikacji na morzu. Rozwój ekonomiczny Chin wymaga zabezpieczenia morskich linii komunikacyjnych, ponieważ od nich zależy funkcjonowanie gospodarki tego kraju i prowadzenie handlu zagranicznego. Około 80-90 procent chińskiej wymiany handlowej odbywa się bowiem szlakami morskimi, a prawie 70 procent importowanych surowców energetycznych trafia tam przez cieśninę Malakka i Morze Południowochińskie. Trzeba też tu wspomnieć o ambitnym ekonomicznie planie gospodarczym związanym z budową Nowego Jedwabnego Szlaku i związanego z nim nowego otwarcia na lądowe i morskie trasy transportowe.

Do realizacji tych wszystkich zamierzeń oprócz silnej armii potrzebne są bazy, by w oparciu o nie wojskowi mogli efektywnie wypełniać stawiane przed nimi cele.

### **Wyjście na szerokie wody**

Pierwszym przejawem aktywności morskiej Chin z dala od własnego terytorium był udział w operacji antypirackiej w rejonie tzw. Rogu Afryki. W styczniu 2009 roku flota Czerwonego Smoka już na stałe opuściła tzw. pierwszy łańcuch wysp (od Borneo poprzez Tajwan, Okinawę do Japońskiej wyspy Kusiu). Niewątpliwie m.in. ta operacja pozwoliła na jej wyjście ze strefy szelfu kontynentalnego oraz zdobycie podstaw do prowadzenia samodzielnych operacji militarnych z dala od własnego kraju.

W tamtych działaniach wzięły udział dwa niszczyciele (jeden typu 052B Luyang, a drugi 052C Luyang II) oraz zbiornikowiec zaopatrzeniowy floty typu 903 Fuchi. Sam fakt udziału spowodowany był również tym, że ponad 1000 chińskich statków rokrocznie przemierza wody Zatoki Adeńskiej, a kilka z nich zostało już wcześniej zaatakowanych przez operujących na tych wodach piratów.

Początkowo trudności było wiele, począwszy od odmiennego środowiska działań (a przede wszystkim klimatu), poprzez brak bazy lądowej, na nie w pełni sprawnie funkcjonującym wsparciu logistycznym operacji kończąc. Ponadto po raz pierwszy marynarze i żołnierze innych formacji służyli tak długo z dala od rodzin, przy praktycznym braku możliwości dłuższego zejścia na ląd. Trzeba pamiętać, że cała flota miała wówczas w swoim składzie tylko dwa zaopatrzeniowce typu 903, co jeszcze bardziej utrudniało skuteczne prowadzenie stawianych zadań.

Z czasem Pekin zdecydował się wysyłać na dalekie misje czy ćwiczenia z innymi flotami okręty desantowe typ 071 Yuzhao (LPD - odpowiednik amerykańskich San Antonio). Okręty takie mogą transportować ponad 600 żołnierzy piechoty morskiej na odległość 18 520 km, a z ich pokładów mogą operować dwa średnie śmigłowce transportowe Z-8 (z czterech przewożonych w hangarze), z doku może zaś korzystać do czterech poduszkwców LCAC Type 726/726A Yuyi lub konwencjonalnych barek.

W ciągu dekady Chiny wysłały do Rogu Afryki 31 specjalnych flotylli eskortowych, w skład których weszło 100 okrętów (niszczycieli, fregat, zaopatrzeniowców) przenoszących 67 śmigłowców. Ich załogi to ponad 26 tys. żołnierzy i marynarzy, a podczas prowadzonych misji zapewniały one ochronę dla ponad 6600 statków różnych flot.

Co ciekawe, według oficjalnych danych doświadczenie zdobyte podczas tych misji pozwoliło skrócić pięciokrotnie czas reakcji okrętu na wykryte zagrożenie, trzykrotnie w wypadku użycia jedynie śmigłowca pokładowego a dwukrotnie, gdy mowa o działaniach prowadzonych przez pododdziały zadaniowe wojsk specjalnych.

Nie jest to jedyny przykład wzmożonej aktywności MWCALW z dala od własnego terytorium. Jedną ze spektakularnych akcji zrealizowanych w marcu 2011 roku była też ewakuacja chińskich obywateli i cudzoziemców z ogarniętej wojną domową Libii przez wycarterowany statek w asyście fregaty typu 054A. W ten sposób udało się ewakuować 629 Chińczyków i 279 osób z 15 innych krajów.

Ponadto w ramach promocji Chin na świecie, realizacji międzynarodowej współpracy polityczno-wojskowej, czy po prostu chęci pokazu rosnących możliwości, flota rozpoczęła składanie wizyt w wielu nawet odległych zakątkach świata. W 2017 roku grupa okrętów w składzie niszczyciela typu 025C, fregaty typu 054A i zaopatrzeniowca typu 903A w ciągu sześciu miesięcy odwiedziła 20 portów zlokalizowanych w różnych państwach na kilku kontynentach. Już w 2015 roku taka sama grupa okrętów odwiedziła i nasz kraj, goszcząc z krótką wizytą w Gdyni.

**Czytaj też:** [Chińskie okręty w Gdyni. „Klasyczny przykład morskiej dyplomacji” \[RELACJA\]](#)

Również w 2017 roku na wodach Bałtyku odbyły się wspólne chińsko-rosyjskie manewry morskie, a podobne ćwiczenia obecnie są prowadzone rokrocznie w kilku miejscach na świecie.

### **Przejęciowe rozwiązania**

Problemy z dostawą zaopatrzenia oraz trudy służby zmusiły Pekin do stworzenia własnych baz. Za istotne z punktu widzenia Chińczyków uznano oparcie działań własnej floty w pierwszej kolejności o placówki zlokalizowane w basenie Oceanu Indyjskiego (strategia określana mianem Pasa lub Sznura Perła). Chodzi tu o sieć baz i placówek handlowych na szlaku morskim prowadzącym od własnego terytorium do Wschodniej Afryki.

I tak powstawały nie tyle obiekty militarne, co specjalna infrastruktura portowa i drogowa, mająca też ułatwić eksploatację okrętów wojennych operujących na dalekich wodach. Z jednej strony było to posunięcie korzystne, bo dość skutecznie pokazywało opinii społecznej pokojowe zamiary chińskiej armii. Z drugiej, dla niej samej nie do końca satysfakcjonujące, a ponadto obciążone wieloma ograniczeniami.

Pierwszą namiastką wymienionych instalacji wojskowych stała się możliwość korzystania na specjalnych warunkach z infrastruktury portowej w Pakistanie, czy z francuskiej bazy w Dżibuti. Nad efektywnym wykorzystaniem takiej infrastruktury czuwają oficerowie łącznikowi czy specjalne przedstawicielstwa handlowe (w rzeczywistości z reguły maskujące ich militarny charakter).

Jednak narzucone warunki (m.in. dotyczące czasu postoju okrętów) nie pozwalały Chińczykom w pełni rozwijać własnych możliwości, ani - z czasem - realizować ambitniejszych planów o charakterze polityczno-militarnym.

### **Dżibuti i inne bazy**

Dopiero od lipca 2017 roku udało się otworzyć pierwszą własną, zamorską bazę (oficjalnie - instalację wsparcia logistycznego) w Dżibuti. To już był znaczny krok do przodu i szybko zdecydowano się na zbudowanie podobnych instalacji w Pakistanie i Vanuatu (wyspiarskie państwo Oceanii). W pierwszym z tych krajów pierwotnym miejscem docelowym miało być Jiwani, natomiast rząd tego drugiego państwa kategorycznie zaprzeczyło doniesieniom o chęci budowy na ich terytorium bazy przez Pekin.

**Czytaj też:** [Chiny w Dżibuti: nowe rozdanie w geopolitycznej rozgrywce](#)

Dżibuti to miejsce położone w kluczowym dla światowej gospodarki i polityki rejonie. Państwo to przylega bowiem zarówno do Morza Czerwonego, jak i Zatoki Adeńskiej, co zapewnia strategiczną kontrolę ważnego morskiego szlaku komunikacyjnego (szacuje się, że przez łączącą je Cieśninę Bab al-Mandeb przepływa dziennie ok. 3,8 mln baryłek ropy oraz innych towarów wyprodukowanych m.in. w Chinach). Same obroty handlowe tylko między Unią Europejską a Chinami w ubiegłym roku wyniosły blisko 36 mld euro, a większość towarów dostarczano właśnie przez Kanał Sueski i Morze Czerwone.

W Dżibuti swoją największą bazę afrykańską mają Francuzi, a od 2006 roku również Amerykanie (ich obecność w bazie Camp Lemmonier na razie zagwarantowana jest do 2024 roku) i - kolejno - Japończycy. Ponadto w Base Militare Nazionale di Supporto przebywa ok. 300-350 włoskich żołnierzy (głównie operatorów BSP), a z sojuszniczych instalacji korzystają też Niemcy (do 80 żołnierzy), Hiszpanie i Holendrzy (zazwyczaj do 50 żołnierzy). Zainteresowana stworzeniem tam bazy będącej oparciem dla prowadzonych działań własnej floty jest również Arabia Saudyjska.

Według umowy zawartej pomiędzy ChRL a Dżibuti za dzierżawę 202 hektarów gruntów na 10 lat Pekin będzie corocznie płacił 20 mln USD (dla przykładu Amerykanie płacą ponad 60 mln USD rocznie). Ponadto Chińczycy zobowiązali się zainwestować spore pieniądze w infrastrukturę komunikacyjną, portową i lotnisko (zaplanowane prace szacowane są na kwotę blisko 12 mld USD).

Natomiast niewiele wiadomo na temat tego, co właściwe chcą Chińczycy zbudować (lub już zbudowali) w nowej bazie. Na pewno będą to obiekty magazynowe, składy paliw czy zaplecza remontowo-serwisowe. Ponadto powstały obiekty koszarowe i socjalno-bytowe. Jak oficjalnie informują władze, nowa instalacja logistyczna ma służyć wypełnianiu przez Chiny zobowiązań międzynarodowych. Ocenia się jednak, że budowane tam obiekty zapewnią utrzymanie nawet do 10 tys. żołnierzy i wspierających ich funkcjonariuszy.

Co również ciekawe, pierwsze okręty wysłane do Dżibuti to jednostka klasy LPD Typu 071 Yuzhao oraz nowa klasy Donghaidao, służąca do transportu i zabezpieczenia działań poduszgowców Żubr. Okręty te przewożą żołnierzy piechoty morskiej.

Korpus Piechoty Morskiej Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (KPMCALW) traktowany jest jako element sił ofensywnych (ich projekcji) oraz użyteczne narzędzie wspierania własnej polityki, również poprzez uczestnictwo w misjach „zapalnych”, humanitarnych, pokojowych, antypirackich czy antyterrorystycznych. Dla Pekinu potrzebna jest bowiem odpowiednia formacja, by realizować własne interesy w odległych obszarach, jak np. w Antarktyce czy w Afryce, a z czasem również i kolejne, jeszcze „ambitniejsze” zamierzenia.

Dla Chińczyków baza w Dżibuti to również zaplecze dla formacji pełniących zadania w ramach misji pokojowych ONZ w Południowym Sudanie (UNMISS), Mali (MINUSMA) i Liberii (UNMIL). We wszystkich tych misjach jest zaangażowanych blisko 1650 żołnierzy, funkcjonariuszy i pracowników cywilnych.

Państwo Środką usilnie dąży także do intensyfikacji współpracy z siłami zbrojnymi m.in. Sudanu, Etiopii, Erytrei, Somalii, Kenii i Tanzanii. Te projekty mają umocnić polityczną i gospodarczą obecność Chin w Afryce.

Kolejna baza powstaje prawdopodobnie w Pakistanie, w portowym mieście Gwadar. Co charakterystyczne, miejsce to leży około 60 km od granicy z Iranem, nad Morzem Arabskim a z kolei tamtędy biegają szlaki transportu ropy naftowej z Zatoki Perskiej poprzez Zatokę Omańską. To niewątpliwie ma dać Chinom potężny atut w postaci możliwości interwencji w razie wybuchu konfliktów zbrojnych na świecie w system zaopatrywania w ropę i skroplony gaz ziemny oraz zabezpieczyć dostawy tych surowców do własnego kraju. Na dostosowanie portu w Gwadarze Chiny zamierzają przeznaczyć ponad 622 miliony USD.

Kolejne, nie potwierdzone dotychczas, doniesienia dotyczą chęci stworzeniu nowej bazy w Kambodży. Miejscem miała by być część Ream Naval Base w nadmorskim Sihanoukville położonym nad Zatoką Tajlandzką. Zasady jej wykorzystania przez Chińczyków określone miałyby być w oparciu o tajne porozumienie podpisane pomiędzy Pekinem a Phnom Penh na początku tego roku.

Te doniesienia zdementowało jednak chińskie ministerstwo spraw zagranicznych oraz zaprzeczył im rzecznik kambodżańskiego rządu i premier tego kraju. Sama baza znajduje się niedaleko dużego lotniska obecnie budowanego przez chińską firmę (o długości pasa startowego prawie 3220 metrów) a z nieoficjalnych danych wynika, że jakoby Chiny mogły korzystać z tej placówki przez 30 lat, z automatycznym odnawianiem na kolejne 10 lat po upływie pierwszego okresu.

Również, zgodnie z tajną umową do portu będą mogły wpływać chińskie okręty wojenne, a w bazie będą mogli stacjonować chińscy żołnierze. Będą tam zlokalizowane magazyny uzbrojenia, a sami Chińczycy zobowiązali się do budowy zupełnie nowych instalacji (część z przeznaczeniem do własnego użytku a część do wykorzystania dla floty Kambodży). Ponadto obywatele Kambodży będą musieli uzyskiwać zgodę na wejście do chińskiej strefy.

**Czytaj też:** [Chiński prezent dla Kambodży: wojskowe ciężarówki i umundurowanie](#)

Co interesujące, część istniejących już w tym miejscu instalacji portowych wybudowano przy finansowym wsparciu ze strony USA.

Pekin rozwija też powoli swoje wpływy także w zdominowanej do tej pory przez Rosję Azji Środkowej - założono już niewielką bazę wojskową obsługiwaną przez siły lądowe w Tadżykistanie.

Z kolei na Morzu Wschodniochińskim, Południowochińskim i Żółtym siły powietrzne i marynarka wojenna zapewniają egzekwowanie prawa oraz stanowczo reagują na zagrożenia bezpieczeństwa i prowadzenie działań prowokacyjnych (według oceny Chińczyków). Ponadto prowadzą rozpoznanie i wczesne ostrzeżenie, monitorują terytorialną i peryferyjną przestrzeń powietrzną czy przeprowadzają patrole alarmowe.

Obecną sytuację w tym zakresie w niewielkim stopniu poprawiają zbudowane lotniska na sztucznych wyspach, jak np. te o 3300 metrowym pasie na Fiery Cross Reef, czy budowane na Subi i Mischief. Powierzchnie tych lotnisk umożliwiają przebywanie na nich grupy lotniczej złożonej z 24 maszyn wielozadaniowych oraz od 3 do 6 większych samolotów wsparcia działań. Mają one też wybudowane niezbędne wyposażenie w tym wzmocnione konstrukcje hangarów. Taka infrastruktura jednak nie wystarczy, finalnie Chiny potrzebować będą większych, całkowicie nowych baz położonych w większej odległości od azjatyckiego kontynentu.

## **Podsumowanie**

Dla Pekinu uzyskanie dominującej pozycji w obrębie tzw. drugiego łańcucha wysp (od Nowej Gwinei, przez Guam, Sajpan, Wyspy Bonin po Yokosukę na wyspie Honsiu) już nie wystarczy. Dlatego istnieje nie tylko potrzeba, ale i konieczność wyjścia na tzw. szerokie wody. Związane to jest z zabezpieczeniem wszelkich interesów w obszarze bezpieczeństwa Chin i wzmocnieniem własnej pozycji strategicznej.

Obecne trzy floty MWCALW oraz KPMCALW mają za zadanie zwiększyć swoje możliwości w zakresie przejścia od zadań wykonywanych na wodach terytorialnych i ich otoczeniu do misji realizowanych na obszarach oceanicznych, w tym prowadzenia operacji manewrowych, zapewnienia kompleksowej obrony i projekcji siły. Podobne cele stawia się również przed wojskami lądowymi i siłami

powietrznymi, a nowe bazy mają wspomóc ich skuteczną realizację.

Jeżeli Chiny zdecydują się na stworzenie sieci baz zamorskich to będzie to potężne wyzwanie dla USA i ich sojuszników w różnych rejonach na świecie. Ponadto nowe instalacje wymierzone są w największego regionalnego rywala, czyli Indie, a po trochu i w Rosję.

Dla Pekinu stała obecność militarna w Afryce związana jest też z dużym zaangażowaniem na tym kontynencie państwowych lub prywatnych firm. Szacuje się, że już ponad 3 mln Chińczyków na stałe prowadzi w Afryce interesy w różnych obszarach działalności gospodarczej. Chiny inwestując potężne pieniądze w Dżibuti i sąsiedniej Etiopii powoli uzależniają te państwa od siebie, a przez to stwarzają poważne zagrożenie dla instalacji militarnych innych państw, działających w tym regionie. Podobne działania prowadzone są i wobec innych krajów afrykańskich.

Pekin nie ukrywa olbrzymich ambicji własnych, opartych o Bliski Wschód, skutecznie wykorzystuje też obecne zaangażowanie wielu państw w prowadzenie wojny z tzw. Państwem Islamskim, wojny domowej w Syrii, Libii czy działań w Afganistanie i Jemenie.

Pomysł z budową drugiej bazy wojskowej w pakistańskim Gwadarze z pewnością też jest obmyślony jako dużo większy projekt o wymiarze wychodzącym daleko poza zabezpieczenia szlaków handlowych. Podobnie jak w przypadku nieoficjalnych doniesień o kolejnej bazie w Kambodży, chodzi o stworzenie sieci baz kontrolnych na morskiej części tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku. Plany są znacznie większe i szuka się sposobności budowy nowych instalacji w jednym z krajów północnoafrykańskich, a z czasem i południowoamerykańskich.

**Czytaj też:** [Chińskie okręty zdobywają rynki zagraniczne](#)