

Malakka

Najludniejszy rejon ziemi
na krawędzi wojny i prosperity

Morze Południowochińskie: zasoby i walory geograficzne

Jeszcze w dekadzie przed wybuchem II wojny światowej morze to było jedynie łowiskiem dla rybaków z przylegających do niego państw. Jego znaczenie dla handlu światowego było bliskie zera.

Dziś przez Cieśninę Malakka i wody Morza Południowochińskiego przepływa 30 procent całkowitego handlu światowego. To 40 procent produktów wytwarzanych w Japonii i dwie trzecie chińskiego eksportu wysyłanego drogą morską. Co zaś do kluczowych surowców, węglowodorów, dziennie przewozi się tamtędy 15 mln baryłek ropy naftowej oraz jedną trzecią światowego obrotu LNG. Chiny importują około 75–80 procent zużywanej przez siebie ropy naftowej. Z tej ilości 80 procent trafia właśnie przez Malakkę.

Dodatkowo, rejon ten to miejsce pozyskania dziesięciu procent światowego połowu ryb. Praktycznie cała Azja Południowo-Wschodnia żywi się poławianymi tam owocami morza. Te morskie stworzenia stają się fundamentem bezpieczeństwa żywnościowego, a więc towarem strategicznym. Okoliczne państwa niemal nieustannie toczą spory o łowiska dla swoich flot rybackich. Wybuch jakiegokolwiek konfliktu w tym rejonie przełoży się na katastrofalne zaburzenie funkcjonowania nie tylko dla regionu, ale i całego świata.



Ryc. 1. Cieśnina Malakka i Morze Południowochińskie. Linia odzwierciedla roszczenia ChRL i RCh (Tajwanu). Mapa samej cieśniny na s. 698.

Konflikt o kontrolę nad Morzem Południowochińskim jest sprawą wybitnie złożoną. Wybitny singapurski dyplomata Tommy Koh, jeden ze współtwórców, a zarazem negocjatorów Konwencji ONZ o prawie morza, stwierdził, że przedmiotem sporu jest prawo, władza, zasoby oraz historia.

Państwa przylegające terytorialnie do basenu Morza Południowochińskiego wysuwają swoje roszczenia i kontr-rozszczenia na podstawie Konwencji ONZ o prawie morza podpisanej w 1982 roku. Chiny forsują twierdzenie, że linia dziewięciu kresk jest granicą państwową i obejmuje teren morski na mocy „historycznych roszczeń” mających uzasadnienie w „zwyczajowym prawie odkrycia i zajęcia terenu oraz prawach historycznych”.

Kontestujący roszczenia Chin odpowiadają, że prawo międzynarodowe nie uznaje tego, by taka forma „zasiedzenia” mogła być podstawą do jurysdykcji nad wodami. Twierdzą, że Chińczycy musieliby sprawować faktyczną władzę nad Morzem Południowochińskim przez długi i nieprzerwany czas, w „powszechnie znany” sposób. Taką właśnie formę

„zasiedzenia” próbują zrealizować Chiny poprzez budowę sztucznych atoli, a następnie infrastruktury wojskowej na nich. Strony sporu prowadzą go na wielu polach, w tym narracji historycznych. Jednym z atutów filipińskich jest mapa sporządzona przez jezuitę o. Faurę w 1734 roku. Ławica Scarborough nazwana jest na niej słowem języka rdzennego dla Filipin – języka tagalskiego.

WYŁĄCZNA STREFA EKONOMICZNA

Pojęcie wyłącznej strefy ekonomicznej pojawiło się we wspomnianej Konwencji o prawie morza. Strefa ta sięga poza granicę wód terytorialnych (zwykle ok. 12 mil od linii brzegu). Wyłączna strefa ekonomiczna rozciąga się w promieniu 370,4 km od granicy terytorium lądowego danego państwa.

Ciekawostka: Konwencja prawa morza umożliwia objęcie suwerennym władaniem także obszar szelfu kontynentalnego do 648 km od linii brzegowej. Portugalia zgłosiła czekający obecnie na rozpatrzenie wnioski o takie poszerzenie. Jeśli zostanie rozpatrzony pozytywnie, pod suwerenne władanie Portugalii wejdą ogromne połacie wschodniego Atlantyku – dzięki temu, że portugalską własnością jest archipelag Azorów i wyspa Madera (s. 258).

W większości przypadków korzystanie ze strefy ogranicza się do praw ekonomicznych, czyli połowu ryb oraz wydobywania surowców. Strona chińska rozszerza to ograniczenie. Twierdzą, że mają prawo kontroli nad ruchem morskim. I to właśnie jest kluczowym elementem konfrontacji ze Stanami Zjednoczonymi.

Tymczasem, liczne incydenty przepychanek siłowych między stronami sporu zdarzają się nieustannie. Jeden z nich, w 2012 roku, zdarzył się 123 mile morskie od wybrzeża

Filipin. Chiny przejęły kontrolę nad ławicą Scarborough i zamknęły ją dla żeglugi filipińskiej. Filipińczycy, z braku zdolności odpowiedzi militarnej, zakwestionowały linię dziewięciu kresek przed międzynarodowym trybunałem w Hadze. Po czterech latach trybunał orzekł na korzyść Filipin.

Innym incydentem był ten, w którym uczestniczył amerykański okręt USNS Impeccable. Incydent miał miejsce w dużej odległości poza pasem wód terytorialnych Chin (12 mil morskich), ale wciąż w sferze wyłącznej strefy ekonomicznej. W wykładni Stanów Zjednoczonych były to otwarte wody, podczas gdy w interpretacji Chin okręt znalazł się na wodach chińskich, a więc otrzymał nakaz ich opuszczenia. W apogeum incydentu okręt Stanów Zjednoczonych musiał dać całą wstecz, żeby uniknąć kolizji.

Na marginesie, US Navy prowadzi rutynowe operacje pod nazwą FONOP (Freedom of Navigation Operation), które – pozwalając sobie na żartobliwy ton – polegają na wkurwianiu strony chińskiej ile wlezie, ale w granicach formalnej zgodności z literą Konwencji Praw Morza.

W incydencie wietnamskim 2 maja 2014 roku flotylla potężnych holowników przemieściła wielką chińską platformę wiertniczą HD-981 na wody 120 mil na wschód od Wietnamu i 180 mil na południe od chińskiej wyspy Hajnan. Było to 5 mil morskich na południe poza dwunastomilowym pasem wód przybrzeżnych wyspy Tri Tôn (chiń. Zhongjian Dao 中建島). Wyspa ta jest pod jurysdykcją chińską, jednak kontestujący Wietnamczycy wskazywali, że wyspa jest jedynie wystająca ponad powierzchnię morza hałdą piachu (zdjęcia satelitarne pokazują skromną roślinność i kilka żelbetowych obiektów wojskowych), a więc w myśl Konwencji miejsce chińskich wierceń zlokalizowane jest w wietnamskiej strefie ekonomicznej. Chiny twierdziły, że obszar wierceń jest ich integralnym terytorium.

Chińska platforma była podówczas technologicznym cudem, kosztującym w 2011 roku 1 miliard USD. Zdolna była do wierceń pod dnem na głębokość do 3000 metrów. W konwoju towarzyszyło jej aż osiemdziesiąt innych jednostek nawodnych oraz kilkanaście jednostek powietrznych. Choć Wietnamczycy dali się zaskoczyć tym wydarzeniem, zdolali rozlokować w trybie alarmowym ponad trzydzieści własnych jednostek.

Innym razem, w lipcu 2019 roku, rosyjski Rosneft we współpracy z wietnamskim państwowym przedsiębiorstwem naftowym prowadził odwierty na obszarze, który Wietnam uznawał za swoją wyłączną strefę ekonomiczną. W miejscu operacji wiertniczej nagle pojawiły się chińskie okręty by realizować nieustanne, agresywne manewry wokół obszaru zajętego przez stronę wietnamską. Chińskie jednostki odpłynęły dopiero po tym, jak wietnamskie wiercenia zostały zakończone.

Chińczycy utrzymywali, że sporny obszar należy do wyłącznej strefy ekonomicznej ich kraju. W czasie dyplomatycznej „pyskówki” minister obrony ChRL głosił, że nie pozwoli, by odebrano im choćby kawałek terytorium, które zostawili nam nasi przodkowie”. Nguyễn Phú Trọng, prezydent Wietnamu, wzywał zaś do powściągliwości, oznajmiając przy tym, że w kwestii swojej suwerenności Wietnam również „nigdy nie ustąpi”. Sprawa jest oczywiście poważna, wszak chodzi w niej m.in. o narodowy prestiż. Niemniej zdradza podobieństwo do sceny ze słynnego mema wideo, na którym dwie watahy psów oszczekują się zajadle poprzez bramę automatyczną, która nagle się otwiera.

Wyspy Spratly i „dziewięć kresek”

Te „wyspy”, zajmują obszar o średnicy około trzystu kilometrów. Wyspy wypatrzył brytyjski kapitan Spratly w 1843

roku. W ich skład wchodzi około stu skał i raf, czyli „obiektów nieterytoryalnych” – to sprytnie określenie pochodzi z treści wyroku Trybunału Arbitrażowego w Hadze.

Pierwszy raz wyspy stały się przedmiotem geopolitycznych rozgrywek w roku 1933. Wtedy to kapitan marynarki francuskiej Georges Meesemaecker opłynął Morze Południowochińskie i zawitał na dziewięciu wyspach i grupach wysepek, w tym na Spratly, by oficjalną ceremonią wcielił je do imperium francuskiego. Akcję podyktowano potrzebą uprzedzenia podobnych działań obcych mocarstw – w tym okresie Francuzi troskali się głównie o Japonię.

Ruch, niespodziewanie, skontrolowali Chińczycy. W młodej Republice Chińskiej postępek francuski nazwano „incydentem dziewięciu wysepek”. Z braku zdolności militarnych, Chińczycy uruchomili działania propagandowe w postaci propagacji map, na których zaznaczano „odwieczne chińskie obszary morza”. W 1936 roku geograf-patriota Bai Meichu opublikował atlas, w którym nakreślił słynne „dziewięć kresek” – obejmowały one obszar wnętrza morza wysunięty w kierunku Malakki.

Chiński geograf stwierdził to, co do dziś stało się główną narracją ChRL: obszar ten jest miejscem życia chińskich rybaków, a więc administracyjnie należy do Chin. Narrację żywiołowo podtrzymywały zarówno władze Republiki Chińskiej jak i ChRL. W 2013 roku w chińskiej narracji mapę z lat 30. XX wieku ogłoszono jako „głęboko wrytą w serca i umysły Chińczyków” – oczywiście wraz z innym archipelagiem, Wyspami Paracelskimi.

Na poszczególnych wyspach Spratly stacjonują niewielkie obsady wojskowe sześciu państw – Chin i pięciu uczestników sporu, w tym Republiki Chińskiej na Tajwanie. Co ciekawe, przy linii dziewięciu kresek Tajpej bierze stronę Pekinu przeciw pozostałym państwom.

Chiński dylemat

Przez Morze Południowochińskie przepływa 80 procent surowców energetycznych i 40 procent handlu Chin. W przypadku wejścia permanentnej awantury na wyższy szczebel drabiny eskalacyjnej, rozgrywka stanie się fascynującym przedmiotem studiów dla tych, których pieniądze i życie nie będzie w niej stawką.

O ile flota chińska ma miażdżącą przewagę w konfrontacji z flotami krajów regionu Malakki, chodzi nie o zniszczenie przeciwnika, a o posiadanie sprawczości w zakresie blokowania i otwierania przepustu przez cieśninę. Dlatego Indonezja i Maleszja są poza zasięgiem oddziaływania militarnego Chin, a kontrolują Malakkę. Inaczej, Chiny muszą mieć ich zgodę, a by utrzymać drożność Malakki. Chiny robią co mogą, by zdjąć z siebie potencjalne lewary oddziaływania, a mówiąc wprost – szantażu egzystencjalnego. Jednym z rozwiązań jest nowy ropociąg z Kyaukpyu w Myanmarze do Chin. Omija on Malakkę i tłoczy się nim ropę prosto do Kunming w Chinach.

GEOPOLITYCZNE ROE: JAK SPARALIZOWAĆ RUCH HANDLOWY? FILOZOFIA MINIMALIZACJI WYSŁUKU

W pewnym epizodzie egzekwowania sankcji nałożonych na Iran w 2022 roku Amerykanie wypompowali ropę z irańskiego tankowca zatrzymanego na morzu egejskim. W odpowiedzi Iran zatrzymał greckie statki w cieśninie Ormuz. Zapowiadała się groźna eskalacja. Drugą migawką jest kwestia ruchu handlowego do ukraińskiego portu w Odessie w pierwszych miesiącach wojny 2022 roku. Jej parametrem była m.in. postawa ubezpieczycieli.

Pytanie, jakie zadają sobie planiści wojskowi i geopolityczni, a z drugiej strony armatorzy i ubezpieczyciele, to m.in.: Jak zablokować ruch przez cieśniny lub na danym akwenie? W kontekście Chin w grę wchodziłoby zabloko-

wanie selektywne obszaru cieśniny Malakka. W jednej ze swoich wypowiedzi dr Bartosiak wspominał o ostrzałach oraz fizycznym uszkodzeniu kontenerowców, co miało mieć wartość utrzymania armatorów poza strefą narażającą na uszkodzenie statków.

Okazuje się, że nic tak łatwego w przypisaniu odpowiedzialności nie musi zostać wprowadzone do gry. W przypadku statków przyływających po zboże do Odessy, ich rejsy zostały zawieszane bez oddania choćby jednego strzału. Mechanizm decyzyjny był bardzo prosty: ubezpieczyciele nakładają horrendalne stawki lub odmawiają ubezpieczenia jednostkom wpływającym do stref wojennych. Na marginesie, od 1 stycznia 2023 roku ukraińscy i rosyjscy armatorzy utracili zdolność ubezpieczania swoich statków w strefach wojennych, co poważnie podraża i komplikuje ich funkcjonowanie.

W przypadku konfrontacji w rejonie Malakki, sytuacja stanie się znacznie bardziej skomplikowana. Ewentualna selektywna blokada US Navy na dostawy do Chin zaburzy funkcjonowanie gospodarcze całego regionu. Blokada taka byłaby uruchomiona w sytuacji wszczęcia przez Chiny przygotowań lub samej inwazji na Tajwan. Do tego galimatiasu dochodzi jeszcze jeden czynnik: towar na płynącym statku może kilkukrotnie zmienić właściciela i port docelowy – jest to kształtowana przez spekulantów codzienność w globalnym systemie handlowym. Waszyngton stanąłby więc przed problemem technicznym, a jednocześnie dylematem: jak nie skonfliktować się z lokalnymi sojusznikami, a przy tym mieć swobodę operowania instrumentami wpływającymi na decyzje Pekinu – teraz, na etapie odstraszenia i już w czasie faktycznie rozgrywającej się konfrontacji.

SINGAPUR – TOTALITARYZM BEZ IDEOLOGII

Singapur to miasto-państwo, którego założyciele i projektanci poświęcili wolności osobiste dla prosperity. Wykorzystując centralne położenie oraz stabilność społeczną i polityczną, sztucznie zaprowadzoną w wieloetnicznym tyglu, z którego rejonu pochodzi słowo amok. Dodawszy do niej m.in. usunięcie przeszkód w prowadzeniu biznesu, stworzyli wręcz wzorowy hub handlowy. Jest on „konfucjańskim” wzorem do naśladowania dla państw całego regionu.

Strategiczne położenie w miejscu styku Oceanu Spokojnego i Indyjskiego sprawiało od zawsze, że Singapur był idealnym punktem wyjściowym dla projekcji siły. Brytyjska baza morska była nie tylko symbolem imperialnej potęgi, ale najważniejszym jej filarem w regionie. Po wojnie Singapur przechodził głębokie problemy społeczne i polityczne, w tym walki partyzanckie. Przez krótki okres był częścią Malezji, jednak został z niej wydalony i stał się niepodległym podmiotem 9 sierpnia 1965 roku.

„Ojcem Założycielem” ale też architektem sukcesu Singapuru jest Lee Kuan Yew, który w okresie 1959–1990 był też premierem kraju. Za jego rządów zainicjowano strategię rozwoju nowoczesnej technologii i innowacji, co sprawiło, że Singapur, w sąsiedztwie mniej rozwiniętych sąsiadów, szybko stał się *primacy city*¹: hubem transportowym, lotniczym i technologicznym. W tej ostatniej dziedzinie nie obyło się bez wpadek – próby uruchomienia produkcji półprzewodników nie powiodły się z uwagi na skrajnie brutalne warunki konkurencyjne w branży.

Z uwagi na naturalne przewagi położenia Singapur będzie prosperować niezależnie od tego, czy globalny system *Pax Americana* będzie trwał, czy ulegnie rozpadowi.

¹ Patrz definicja w «VI.2.G na s. 490