

**Zdzisław Śliwa**

**Baltic Defense College, Operations Department, Estonia**

## **BEZPIECZEŃSTWO REGIONU AZJI POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ A ROSZCZENIA TERYTORIALNE WOBEC WYSP MORZA POŁUDNIOWOCHIŃSKIEGO**

### **STRESZCZENIE**

Artykuł omawia problematykę sporów terytorialnych na akwenie Morza Południowochińskiego, w które uwikłane są państwa regionu, w tym kraje ASEAN (Association of South East Asian Nations — Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej) oraz Chiny. Spory te pośrednio oddziałują na Japonię, Koreę Południową i Stany Zjednoczone. Morze Południowochińskie to ważny akwen, przez który biegną liczne morskie szlaki komunikacyjne służące przepływowi surowców strategicznych i towarów w relacjach Azja Wschodnia — reszta świata. Tym samym akwen ma znaczenie globalne w kontekście bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego. Spory związane z Wyspami Spratly i Paracelskimi to istotny element obecnej sytuacji regionu, który eskalować może w konflikt regionalny, a poprzez zaangażowanie potęg światowych wpłynąć na sytuację na świecie. Artykuł wskazuje źródła sporów, zaangażowanie i stanowiska państw na akwenie Morza Południowochińskiego oraz implikacje regionalne i globalne.

#### Słowa kluczowe:

bezpieczeństwo, morskie szlaki komunikacyjne, Azja, Morze Południowochińskie, Chiny, ASEAN, spory terytorialne.

### **WSTĘP**

W północnej części Morza Południowochińskiego znajdują się Chiny i Taiwan, we wschodniej Filipiny i Malezja, w zachodniej Tajlandia, Kambodża i Wietnam. Jest to ważny akwen morski, którego znaczenie wynika z jego położenia geostrategicznego, gdyż bezpośrednio warunkuje ono ciągłość dostaw surowców energetycznych

z Bliskiego Wschodu oraz Afryki do państw regionu. Rola tego morza, jako szlaku żeglugowego, wciąż nabiera znaczenia, gdyż gospodarki Azji Wschodniej kontynuują rozwój (nawet mimo kryzysu), który w dużej mierze zależy właśnie od dopływu surowców i eksportu towarów. Związane jest to zwłaszcza z rozwojem ekonomicznym Chin, które — jak wszystko wskazuje — staną się wkrótce drugą gospodarką świata. Analiza sytuacji w tym rejonie wydaje się zatem istotna dla oceny ryzyka wybuchu konfliktu, który z pewnością może mieć wymiar regionalny z możliwością przekształcenia się w konflikt o charakterze globalnym. Zaostrzenie sytuacji w regionie będzie miało ogromny wpływ na sytuację gospodarczą i bezpieczeństwo w wymiarze globalnym, co — jak pokazał obecny kryzys ekonomiczny — wpłynie bezpośrednio lub pośrednio na rozwój ekonomiczny praktycznie każdego państwa. Celem artykułu jest wskazanie przyczyn sporów terytorialnych w akwenie, stanowisk państw oraz potencjalnych zagrożeń wynikających z obecnej sytuacji. Uwagę zwrócono na wpływ sytuacji na bezpieczeństwo regionalne oraz globalny wymiar potencjalnych konfliktów wynikających z nieuregulowanej ostatecznie przynależności Wysp Spratly i Paracelskich.

### SYTUACJA POLITYCZNA

Kluczowe znaczenie ma ciągłość transportu morskiego, a wszelkie potencjalne zagrożenia monitorowane są z uwagą przez państwa regionu oraz kraje zainteresowane sytuacją geopolityczną i ekonomiczną tej części świata. Sytuację w zakresie bezpieczeństwa, w istotny sposób, komplikują roszczenia terytorialne związane z wyspami na Morzu Południowochińskim, mimo że „Chiny rozstrzygły większość sporów granicznych, tym samym w dużej mierze powodzeniem zakończyły się ich wysiłki w pozytywnej zmianie stosunków z sąsiadami”<sup>1</sup>. Niemniej wciąż istnieją problemy związane z roszczeniami terytorialnymi. Równie istotne jest też miejsce i rola Taiwanu we współczesnym świecie. Blisko związany z tym regionem jest również problem kontroli i bezpieczeństwa cieśnin Malakka i Singapurskiej, które stanowią „wąskie gardło” morskich szlaków komunikacyjnych łączących oceany Indyjski i Spokojny (Pacyfik). Oczywiście wydaje się zatem, że „znaczenie bezpieczeństwa i dostępu do morskich szlaków komunikacyjnych (sea lines of communication — SLOCs) wzrasta, gdyż są one morskimi autostradami służącymi handlowi, który ma

---

<sup>1</sup> C. F. Bergsten, *China, The Balance Sheet, What the World Needs to Know About the Emerging Superpower*, Public Affairs, Center for Strategic and International Studies, Nowy Jork 2007, s. 121.

krytyczne znaczenie dla rosnącego dobrobytu nie tylko regionu Azji Południowo-Wschodniej, ale całego regionu Azji i Pacyfiku”<sup>2</sup>. O wadze sporów i ich złożoności, jak też zagrożeniach z tego wynikających, świadczą incydenty z udziałem marynarek wojennych państw regionu, jakie miały miejsce na tym akwenie<sup>3</sup>. Wskazują one na to, że kwestia przynależności poszczególnych grup wysp wciąż pozostaje otwarta, mimo rozmów dwu- i wielostronnych z udziałem zainteresowanych stron. Bezskuteczne okazały się próby mediacji podjęte przez instytucje międzynarodowe. Przykładem są Filipiny, które zwróciły się do Międzynarodowego Trybunału Praw Morza w Hamburgu (World Maritime Tribunal in Hamburg) o rozstrzygnięcie problemu Wysp Spratly, co zostało z kolei zablokowane przez Chiny i Wietnam.

Duże znaczenie cieśnin Malakka i Singapurskiej, jako dróg transferu surowców naturalnych, zwłaszcza ropy naftowej, oraz kontrola Wysp Nikobarskich jest bezpośrednio związane z faktem, że poprzez te cieśniny dostarczane jest około 90% surowców energetycznych do Japonii. Podobne znaczenie mają one dla Chin i Korei Południowej, warunkują też swobodę przemieszczania się sił Marynarki Wojennej USA. Funkcjonujące i bezpieczne szlaki komunikacyjne w tym regionie gwarantują zatem prawidłowy rozwój wszystkich gałęzi gospodarki, poprzez swobodny przepływ towarów i usług, a wszelkie zakłócenia mogą mieć konsekwencje o zasięgu globalnym, tym bardziej że wschodnioazjatyckie gospodarki rozwijały się w ostatnich latach bardzo dynamicznie i mimo kryzysu ekonomicznego długoterminowe perspektywy są korzystne. Ponadto, mimo iż są to spory regionalne, każde zablokowanie ciągłości dostaw lub naruszenie stanu bezpieczeństwa spowoduje natychmiastowe umiędzynarodowienie konfliktu, obejmując państwa regionu. Również Stany Zjednoczone, które w rejonie Pacyfiku posiadają siły i środki zdolne do natychmiastowego reagowania na zagrożenia, nie pozostaną bierne, zwłaszcza gdy podkreśla się, że obecność 7. Floty USA w regionie jest „ważniejsza niż kiedykolwiek (...) celem zachęcenia do dialogu, promowania wzrostu i zapewnienia wolnego przepływu towarów, dla którego to celu oceany mają coraz większe znaczenie”<sup>4</sup>. Wynika to z porozumień w zakresie bezpieczeństwa, jakie USA podpisały z Japonią, Koreą Południową, Filipinami, Australią, Nową Zelandią, Tajlandią oraz Taiwanem, czego wyrazem są wspólne ćwiczenia wojskowe. Obecnie zasadnicze znaczenie dla sytuacji na Morzu Południowochińskim mają roszczenia państw regionu w odniesieniu

<sup>2</sup> S. B. Weeks, *Sea Lines of Communication (SLOC) Security and Access*, University of California, Institute on Global Conflict and Cooperation, San Diego 1998. <https://www.ciaonet.org/wps/stm02/pp33-5.html> [dostęp 8 stycznia 2010].

<sup>3</sup> Szerzej są one opisane między innymi w: K. Kubiak, *Wojny, konflikty zbrojne i punkty zapalne na świecie*, TRIO, Warszawa 2007, s. 241.

<sup>4</sup> Szerzej na temat zadań i działań 7. Floty USA patrz: <http://www.c7f.navy.mil/>

do Wysp Spratly oraz Paracelskich, przy czym najbardziej istotny jest spór o Wyspy Spratly, ze względu na ich położenie oraz bezpośrednio zaangażowane Chin, Taiwanu i państw Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN)<sup>5</sup>.

### ROLA I ZNACZENIE WYSP SPRATLY

Wyspy Spratly to grupa ponad 600 raf koralowych, wysepek i wysp rozrzuconych na 410 000 km<sup>2</sup> powierzchni Morza Południowochińskiego, położonych pomiędzy Filipinami, Malezją a Wietnamem o powierzchni jedynie 5 km<sup>2</sup>. Wśród nich 43 wysepki zajmowane są przez Chiny, Malezję, Filipiny, Taiwan i Wietnam; również Brunei ustanowiła strefę rybołówstwa wokół południowej rafy, jednak nie zgłasza roszczeń terytorialnych<sup>6</sup>. Wyspy nie są zamieszkałe, mimo że warunki na przykład na największej wyspie Itu Aba pozwalają na osiedlenie. Wartość ekonomiczna wysp nie jest duża, jednak ich położenie geograficzne oraz związane z nimi przebieg granic międzynarodowych są bardzo istotne pod względem geograficznym i ekonomicznym, ale też politycznym, dla wielu państw regionu. Wspomniane państwa zainteresowane są wyspami również dlatego, że ich rejon obfituje w zasobne łowiska, dostarczające około 10 procent światowych połowów. Spory zaostrzyły badania geologiczne wskazujące, że rejon ten może zawierać pod dnem morskim duże złoża ropy naftowej i gazu ziemnego, co żywotnie zainteresowało potrzebujące surowców gospodarki. Są to dane nie w pełni potwierdzone, jednak dalsze badania i nowe odkrycia mogą jedynie zaostrzyć spór.

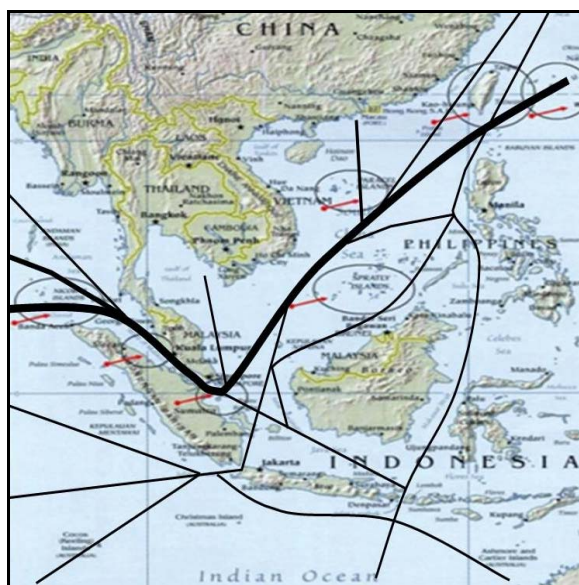
Ważnym elementem położenia geograficznego wysp jest fakt przebiegu kilku korytarzy transportu morskiego z Cieśniny Malaka poprzez Morze Południowochińskie do Chin, Korei Południowej oraz Japonii (rys. 1.), którymi transportowane są surowce strategiczne (m.in. około 25 procent dostaw ropy naftowej w skali globu). Tak więc kontrola tego obszaru może mieć konsekwencje dla żeglugi i gospodarek państw Azji Wschodniej. Ocenia się, że rocznie ponad połowa supertankowców pokonuje wody regionu; jest to trzy razy większy ruch niż w Kanale Sueskim i pięć razy większy niż w Kanale Panamskim. Stabilna sytuacja w regionie i pokojowe

---

<sup>5</sup> ASEAN (Association of South East Asian Nations) — Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej powstało w 1967 roku. Jego członkami są: Filipiny, Indonezja, Malezja, Singapur, Tajlandia (państwa założycielskie) oraz Brunei, Wietnam, Laos, Birma i Kambodża. Na podstawie: <http://pl.wikipedia.org/>

<sup>6</sup> Liczba wysp i nazewnictwo różni się w zależności od źródeł. Por.: S. Bateman, R. Emmers, *Security and International Politics in the South China Sea: Towards a co-operative management regime*, Routledge, Nowy Jork 2008, s. 9–10.

rozwiązywanie sporów jest zatem korzystne nie tylko dla państw bezpośrednio zaangażowanych w spory terytorialne. Jedną z prób uregulowania prawnego w 1982 roku podjęła ONZ, która uchwaliła Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza (United Nations Convention on the Law of the Sea — UNCLOS)<sup>7</sup> celem rozwiązania między innymi problemu międzynarodowych granic morskich. Nie rozwiązało to jednak problemu Morza Południowochińskiego, gdyż w tym rejonie obszary sporne zachodzą na siebie. W konwencji wskazano jedynie na możliwość wysuwania żądań w zakresie 200 mil morskich od granicy lądowej, co w odniesieniu do wysp akwenu komplikuje jedynie sytuację.



Rys. 1. Międzynarodowe morskie szlaki komunikacyjne Azji Południowo-Wschodniej

Źródło: S. B. Weeks, *Sea Lines of Communication (SLOC) Security and Access*, University of California, San Diego 1998, <https://www.ciaonet.org>

## UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE SPORU O WYSPY SPRATLY

Pierwsze dane na temat Wysp Spratly pochodzą z III wieku p.n.e., co wynika z zapisów chińskich o prowadzeniu połowów w tym regionie. Chiny traktowały wyspy jako własne terytorium już w XIII wieku w czasie dynastii Yuan, a następnie

<sup>7</sup> Pełny tekst konwencji dostępny jest na stronie:  
[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/closindx.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm)

dynastii Ming i Qing, gdzie występowały one na mapach państwowych<sup>8</sup>. Wietnamskie mapy obejmują obszar Wysp Spratly i Paracelskich już od XVII wieku. Rozwijano tam rybołówstwo oraz prowadzono badania geograficzne. W sporze nie przedstawiono jednak żadnych dowodów pochodzących sprzed końca XIX wieku, choć odkryto tam resztki porcelany chińskiej i monety. Kraje europejskie również prowadziły rozpoznanie tych obszarów (Anglia, Niemcy), jednak bez większego zainteresowania. Dopiero w 1933 roku Francja zaczęła dochodzić praw do wysp w imieniu Wietnamu, jako swojej kolonii, co spotkało się z oporem i roszczeniami Chin. W czasie drugiej wojny światowej Japonia okupowała część wysp, budując tam bazę okrętów podwodnych, po ich kapitulacji ponownie Chiny wystąpiły z żądaniem wobec tego terytorium. W 1951 roku Japonia oficjalnie zrzekła się wszelkich roszczeń w oparciu o traktat z San Francisco<sup>9</sup>, gdzie wymieniono między innymi Wyspy Spratly, nie precyzując jednak ich przynależności terytorialnej, co zachęciło wszystkie państwa regionu do podjęcia działań drogą faktów dokonanych. Po zakończeniu wojny indochińskiej również Wietnam aktywnie włączył się w spór, tym bardziej że w 1958 roku Pekin wydał deklarację definiującą wody terytorialne, ujmując w niej Wyspy Spratly, co spotkało się z notą dyplomatyczną premiera Wietnamu Pham Van Donga do premiera Chin Zhou Enlai'a stwierdzającą, że respektowana będzie jedynie 12-milowa granica wód terytorialnych. Przykładem polityki faktów dokonanych było proklamowanie stanu Kalayaan w 1956 roku przez filipińskiego admirała Tomasa Cloma, obejmującego 53 wysepki, w tym część Wysp Spratly. Mimo że nie zostało to oficjalnie proklamowane przez władze Filipin, państwa wysuwające roszczenia potraktowały to jako akt agresji. Chiny, Taiwan, Południowy Wietnam, Francja, Anglia i Holandia (uważały wyspy za część holenderskiej Nowej Gwinei) wystosowały oficjalne noty, a Taiwan skierował tam swoje siły morskie, opanował kilka wysp i wybudował bazę na wyspie Itu Aba. Ostatecznie w 1972 roku Kalayaan włączono do filipińskiej prowincji Palawan.

Kolejne badania geologiczne potwierdziły w 1968 roku istnienie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, które chińskie Ministerstwo Geologii i Zasobów Mineralnych (The Geology and Mineral Resources Ministry of the People's Republic of China) oceniło szacunkowo na 17,7 mld ton, lokując je w czołówce rezerw tych surowców w świecie. Spotkało się to z dużym odzewem w regionie i zainteresowaniem w przejęciu kontroli nad jak największą częścią spornego obszaru. Wymiernym przykładem

---

<sup>8</sup> Pełny tekst oświadczenia władz Chin znajduje się na stronie MSZ Chińskiej Republiki Ludowej. Zob.: *Jurisprudential Evidence To Support China's Sovereignty over the Nansha Islands*, Beijing, 17 listopada 2000, <http://www.fmprc.gov.cn/eng/topics/3754/t19234.htm>

<sup>9</sup> Zawarty pomiędzy państwami alianckimi a Japonią „Treaty of San Francisco” 8 września 1951 r. w San Francisco podpisało 49 państw. Wszedł on w życie 28 kwietnia 1952 r.

było rozpoczęcie wydobywania ropy przez Filipiny w rejonie Palawan, co pozwoliło pokryć 15 procent potrzeb krajowych. Również China National Offshore Oil Corporation podjęła współpracę z amerykańską Crestone Energy w zakresie wydobywania ropy naftowej.

Sytuacja na akwenie powoduje spory polityczne, a także sporadyczne incydenty polegające na aresztowaniu rybaków, zajęciu statków czy wymianie ognia przez siły marynarek wojennych. Przykładowo w 1977 roku Filipiny podjęły próbę lądowania na wyspie Itu Aba, jednak siły desantu zostały odparte przez rozmieszczone tam pododdziały tajwańskie. W 1988 roku w trakcie sporu o rafę Johnson chińskie okręty bojowe zatopiły wietnamski uzbrojony okręt transportowy wspierający lądowanie; na skutek działań wojennych śmierć poniosło około 70 żołnierzy<sup>10</sup>. Incydentów tego typu było wiele, zwykle dwustronnych i o małej skali, dzięki czemu nie przekształciły się one w poważny konflikt zbrojny w regionie.



Rys. 2. Sporne rejony Morza Południowochińskiego

Źródło: <http://www.southchinasea.org/maps/South%20China%20Sea-reference%20map-US%20CIA.jpg>

<sup>10</sup> *South China Sea*, U.S. Energy Information Administration, Waszyngton, marzec 2008, s. 3, <http://www.eia.doe.gov> [dostęp 22 grudnia 2009].

Korzystne w stabilizacji sytuacji było porozumienie podpisane przez Chiny oraz ASEAN wymagające wzajemnego informowania o wszelkich ruchach sił wojskowych oraz zakazie budowania obiektów stałych na wyspach. Mimo naruszeń, porozumienie to obowiązuje od 1995 roku, wpływając na poprawę sytuacji, kontynuację rozmów o utworzeniu strefy wolnego handlu i kodeksu postępowania celem zmniejszenia napięć. Pozwoliło to na podpisanie kolejnego porozumienia pomiędzy ASEAN a Chinami — 5 marca 2002 roku o potrzebie pokojowego rozwiązywania sporów, a następnie w listopadzie tego roku Deklaracji o postępowaniu stron na Morzu Południowochińskim (Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea) wpływającej na redukcję napięć, bez obietnicy prawnego aspektu zasad postępowania<sup>11</sup>. Zwrócono tam uwagę zwłaszcza na powstrzymanie się od działań mogących skomplikować sytuację, głównie podejmowanie prób zasiedlania niezajmowanych dotychczas raf i wysepek oraz rozwiązywanie sporów w sposób konstruktywny. Rozmowy kontynuowane są w dalszym ciągu, przy czym w wielu przypadkach interesy państw ASEAN nie są zbieżne, a wręcz wykluczają się, co utrudnia ich skoordynowane działanie, zwłaszcza w odniesieniu do Chin. Mimo to dochodzi do wspólnych działań, na przykład Chin i Filipin w zakresie wydobycia ropy naftowej na spornych terenach. W 2003 roku państwa podpisały, wraz z innymi uczestnikami sporu, deklarację dotyczącą promowania pokojowej eksploatacji złóż w spornym obszarze. Miało to miejsce na Filipinach w trakcie konferencji Asian Association of Parliaments for Peace (AAPP). W marcu 2005 roku firmy wydobywcze Chin, Filipin i Wietnamu podpisały umowę o prowadzeniu morskich eksperymentów sejsmicznych w rejonie wysp dla celów ekonomicznych. Z kolei w lutym 2006 roku miało miejsce spotkanie robocze Chin i ASEAN na wyspie Hainan, a w kwietniu chińskie i wietnamskie połączone siły morskie rozpoczęły patrole w Zatoce Tonkińskiej<sup>12</sup>.

## ROSZCZENIA PAŃSTW REGIONU WOBEC WYSP SPRATLY

Chiny wysuwają roszczenia do całości Wysp Spratly, utrzymując, że były one integralnym elementem ich terytorium od dwóch tysięcy lat, jednak problemy wewnętrzne i prowadzone wojny zostały wykorzystane przez państwa sąsiednie do zajęcia nienależących do nich wysp. Państwo dąży jednak do pokojowego rozwiązania

---

<sup>11</sup> S. Bateman, R. Emmers, *Security and International Politics...*, wyd. cyt., s. 2.

<sup>12</sup> S. Kondapalli, *Seeping Ascendancy: China's Policy toward South and Southeast Asia*, [w:] *China Rising*, red. B. Huldt, the Swedish National Defense College, Sztokholm 2008, s. 189.



sporów, szukając porozumienia z krajami sąsiednimi na zasadzie stosunków dwustronnych oraz na forum ASEAN. Dążenie to podkreślane jest zwłaszcza obecnie, gdy eskalacja sytuacji zdestabilizować może rozwój gospodarki. W kontekście sporów należy wszak zawsze brać pod uwagę akt „Law on the Territorial Waters and their Contiguous Areas”, przyjęty w 1992 roku, który zezwala na użycie siły w obronie interesów Chin na Morzu Południowochińskim<sup>13</sup>. Podobne do Chin roszczenia zgłasza Tajwan. Wietnam również rości prawa do całości wysp, posilując się mapami geograficznymi z XVII wieku z zaznaczonymi wyspami. Państwo neguje jednocześnie prawa Chin do Wysp Spratly, powołując się między innymi na deklarację z Kairu<sup>14</sup> z 1943 roku, gdzie wskazano obszary, jakie Japonia miała zwrócić Chinom i nie ujęto w niej tych wysp. Stanowisko Wietnamu wpłynęło też, mimo propozycji rosyjskiej, na usunięcie Wysp Spratly i Paracelskich z listy terytoriów zwracanych Chinom przez Japonię w czasie konferencji w San Francisco w 1951 roku. Obecnie kraj zajmuje kilka wysepek jako dystrykt Truong Sa.

Tabela 1. Wyspy zajęte przez poszczególne państwa w ramach Wysp Spratly

Państwo	Liczba zajętych wysp	Liczba żołnierzy, obiekty
Chiny	7	260, kilka lądowisk dla śmigłowców
Filipiny	8	480, pas startowy dł. 1300 m
Wietnam	24	600, pas startowy dł. 600 m
Malezja	3	70, pas startowy dł. 600 m
Taiwan	1	100, lądowisko dla śmigłowców

Źródło: R. A. Cossa, *Security Implications of Conflict in the South China Sea: Exploring Potential Triggers of Conflict*, A Pacific Forum CSIS Special Report, Honolulu, marzec 1998, załącznik B.

Filipiny wysuwają wiele argumentów traktujących o ich prawach, wskazując wśród nich na czynnik geograficzny i argumentując, że obszar Kalayaan jest całkowicie różny od innych grup wysp, przy czym roszczenia ograniczone są jedynie do tego rejonu. Wynika to z faktu, że w oceanografii akceptuje się zwykle nazywanie łańcuchów wysp od nazwy największej wyspy lub nazwę ogólną, w efekcie nazwa Spratly nie może istnieć, a powinna pochodzić od Wyspy Pagasa, gdzie stacjonują Filipińczycy. W ich opinii odległość pomiędzy wyspą Spratly a Thitu (Pagasa)

<sup>13</sup> R. A. Cossa, *Security Implications of Conflict in the South China Sea: Exploring Potential Triggers of Conflict*, A Pacific Forum CSIS Special Report, Honolulu, marzec 1998, s. 3.

<sup>14</sup> Pełny tekst deklaracji dostępny na stronie Japan National Diet Library, *Cairo Communiqué December 1, 1943*, [http://www.ndl.go.jp/constitution/e/shiryō/01/002\\_46/002\\_46tx.html](http://www.ndl.go.jp/constitution/e/shiryō/01/002_46/002_46tx.html)

wynosząca 210 mil morskich i wielkość wysp, odpowiednio 13 i 22 hektary, wskazują, że są to różne grupy wysp. Kolejny argument to twierdzenie, że wszystkie wyspy leżą w obszarze linii bazowej archipelagu. Filipiny wskazują też na ich strategiczne znaczenie w obronie państwa i ochronie granic. Brun e i nie zgłasza roszczeń do wysp, jednak wskazuje część Morza Południowochińskiego jako składową szelfu kontynentalnego i wyłączną strefę ekonomiczną, która obejmuje również Rafę Louisa. Malezja zajmuje trzy rafy (Ardasier, Mariveles i Swallow Reefs) w oparciu o zasadę szelfu kontynentalnego i buduje atol wraz z hotelem, sprowadzając ziemię z własnego terenu.

## ZNACZENIE WYSP W REGIONIE

Wyspy Spratly mają duże znaczenie strategiczne, gdyż w razie przejścia wyłącznej kontroli przez Chiny możliwy będzie nacisk ekonomiczny i polityczny na Japonię i Koreę Południową, sojuszników USA w regionie. Może to potencjalnie ograniczyć też rolę Stanów Zjednoczonych w basenie Morza Południowochińskiego oraz zmniejszyć swobodę działania Floty Pacyfiku. Wprawdzie w kwietniu 1995 roku MSZ Chin zadeklarowało, że „Chiny wypełnią swoje obowiązki w zakresie zagwarantowania swobody nawigacji statków zagranicznych i dróg powietrznych wzdłuż międzynarodowych korytarzy Morza Południowochińskiego zgodnie z prawem międzynarodowym”<sup>15</sup>, jednak część państw nie wyklucza takiego scenariusza. Tak duże znaczenie akwenu wynika z faktu, że jedyny sposób jego ominięcia w relacji wschód – zachód to żegluga dookoła Australii, gdyż cieśniny pomiędzy Australią a Nową Gwineą (np. cieśnina Torresa) są zbyt niebezpieczne. Kontrola obszaru zwiększa również możliwości operacyjne marynarki wojennej Chin, która podlega obecnie procesowi gwałtownej rozbudowy i modernizacji. Duża liczba wysepek, obok możliwości monitorowania żeglugi oraz wydobycia surowców, pozwala na rozbudowę infrastruktury ułatwiającej kontrolowanie i nadzór rejonu. Jest to również akwen niebezpieczny, gdyż duża intensywność żeglugi stała się obiektem zainteresowania piratów, którzy widzą w niej relatywnie łatwe i szybkie źródło dochodów. Są to obecnie bardzo dobrze zorganizowane i wyposażone gangi, które poszukują dogodnych miejsc bazowania do organizowania akcji przejęcia statków<sup>16</sup>, a brak jednoznacznego statusu wysp bardzo temu sprzyja. Jednolita lub oparta na partnerstwie

<sup>15</sup> S. B. Weeks, *Sea Lines of Communication (SLOC) Security and Access*, wyd. cyt.

<sup>16</sup> *Urowadzenie chińskiego trawlera przez piratów na Morzu Południowochińskim*, ‘The Maritime Worker’, 2007, nr 3; <http://www.maritime-security.eu> [dostęp 5 stycznia 2010].

kontrola obszaru z pewnością wpłynie na ograniczenie tego zjawiska z korzyścią dla wszystkich państw. Należy też zauważyć, że o ile złoża surowców stanowią ważny element sporu, to jednak nawet w wypadku ich ograniczonych ilości i spadku zainteresowania tym aspektem, nie zażegna to sporu, gdyż suwerenność wysp pozostanie zasadniczym problemem do rozstrzygnięcia. Naruszenie obecnego stanu bezpieczeństwa w perspektywie długoterminowej nie służy żadnemu państwu i tak jest to postrzegane obecnie, biorąc pod uwagę możliwe implikacje dla bezpieczeństwa ekonomicznego, politycznego i wojskowego wszystkich zainteresowanych państw. Tak więc potrzeba stabilizacji jednocy państwa, wymuszając konstruktywne i pokojowe podejście do rozwiązywania problemów. Samo jednak dążenie i manifestowanie potrzeby takiego dialogu nie wystarczy, potrzebne są środki budowy zaufania wskazujące na możliwe scenariusze zaostrzenia sytuacji i środki kolektywnego zapobiegania takiemu rozwojowi zdarzeń.

### **SPÓR O WYSPY PARACELSKIE**

Wyspy Paracelskie to grupa małych wysp na Morzu Południowochińskim, które administrowane są przez Chiny i stanowią część prowincji Hainan. Jednocześnie oficjalne roszczenia do nich zgłaszane są przez Wietnam oraz Republikę Chińską (Taiwan). Wyspy znajdują się w zachodniej części morza, w podobnej odległości (ok. 350 km) od wybrzeży Chin i Wietnamu. Znajdują się na nich archeologiczne pozostałości obecności ludzkiej, były też oznaczone na mapach państw, jednak do początku XX wieku nie miały stałych mieszkańców. Dopiero w 1932 roku Francja, w porozumieniu z dynastią Nguyen, zajęła je jako część Indochin Francuskich i na wyspie Pattle Island zbudowała stację meteorologiczną. Przejściowo w 1939 roku Japonia opanowała wyspy, co interesujące, wskazując, że jest to terytorium chińskie.

Po drugiej wojnie światowej rząd chiński zainteresował się akwenem Morza Południowochińskiego oraz Wyspami Paracelskimi, patrolując ich rejon i ograniczając działania do środków dyplomatycznych i politycznych. Początek lat pięćdziesiątych przyniósł starcia zbrojne w rejonie wysp i przejęcie części wschodniej przez Chiny (Woody Island i MacLesfield Bank), co jednak nie zostało uznane przez inne państwa świata. Po wycofaniu się Francji z regionu kontrolę nad częścią wysp przejął Wietnam, który zaakceptował stan rzeczy, między innymi dlatego, że Chiny wspierały Północny Wietnam w prowadzeniu wojny. W 1974 roku miał miejsce konflikt militarny zakończony bitwą o Wyspy Paracelskie, co wiązało się z decyzją rządu Południowego Wietnamu o prowadzeniu poszukiwań ropy naftowej, budowie

bazy lotniczej oraz wysłaniu fregat w ten rejon. Na wyspach rozmieszczono pluton żołnierzy. Traktując problem prestiżowo, aby nie utracić praw do wysp, Chiny zdecydowały o militarnej odpowiedzi i wysłały okręty wojenne. 20 stycznia 1974 roku doszło do bezpośredniego starcia okrętów zakończonego zwycięstwem marynarki wojennej Chin i przejęciem kontroli nad całym regionem.

Mimo protestów na forum ONZ stan ten trwa do chwili obecnej, a zjednoczony Wietnam kontynuuje roszczenia na drodze dyplomatycznej. O ile pod względem militarnym wyspy nie mają takiego znaczenia jak Wyspy Spratly, to w obliczu światowego kryzysu paliwowego w 1973 roku możliwość występowania dużych złóż surowców stała się przesłanką do zdecydowanego działania. Zakres sporu ograniczony jest do trzech państw, co redukuje możliwość szybkiego umiędzynarodowienia konfliktu, tym bardziej że państwa roszcujące pretensje nie dążą do jego eskalacji. Wydaje się zatem, że stan ten będzie trwał w dalszym ciągu, zwłaszcza że Wietnam rozwija współpracę ekonomiczną z Chinami. Niecelowe jest zatem zastrzanie sytuacji, mimo to żadne z państw nie rozważa porzucenia roszczeń do wysp akwenu. Współpraca i próby pokojowego rozwiązania sporu, choć trudne i czasochłonne, są zatem korzystne dla wszystkich stron. Ważnym faktem w kontekście omawianych wysp jest budowa „bazy okrętów podwodnych z napędem atomowym w pobliżu miejscowości Sanya na południowym wybrzeżu wyspy Hainan”, która „będzie miała wpływ na kontrolę przez Chiny akwenu Morza Południowochińskiego, jak też strategicznie ważnych cieśnin tego obszaru”<sup>17</sup>. Równolegle prowadzona jest rozbudowa infrastruktury militarnej na Wyspach Paracelskich, co w perspektywie korzystnie wpłynie na swobodę operacyjną sił morskich Chin.

## CIEŚNINY MALAKKA I SINGAPURSKA — BRAMA DO AKWENU

Bardzo duże znaczenie w dostępie do akwenu Morza Południowochińskiego i dla ciągłości transportu morskiego ma Cieśnina Malakka, która pod względem ilości transportowanej ropy ustępuje jedynie cieśninie Ormuz. Oddziela ona Półwysep Malajski od Sumatry oraz łączy Morze Południowochińskie z Andamańskim, a tym samym Oceany Spokojny i Indyjski<sup>18</sup>. Jej długość wynosi ponad 937 km i ma zróżnicowaną szerokość od 15 do 464 km oraz głębokość w granicach 12–1514 m. Jest to ważny szlak morski, gdyż przewozi się nim ponad 12 mln baryłek ropy

<sup>17</sup> *Secret Sanya — China's new nuclear naval base revealed*, Jane's Information Group, 21 kwietnia 2008, [http://www.janes.com/news/security/jir/jir080421\\_1\\_n.shtml](http://www.janes.com/news/security/jir/jir080421_1_n.shtml) [dostęp 10 stycznia 2010].

<sup>18</sup> P. Kwiatkiewicz, *Cieśniny — Naftowe wąskie gardła*, „Gigawat Energia”, 2007, nr 01; <http://www.gigawat.net.pl/article/articleview/922/1/72/>

dziennie, głównie do Chin, Japonii i Korei Południowej, ale też do państw południowego i południowo-wschodniego Pacyfiku. Szacuje się, że rocznie przez cieśninę przepływa ponad 50 000 dużych jednostek (dziennie 40–50 tankowców), które dostarczają około 80 procent ogólnej ilości ropy naftowej do wspomnianych uprzednio trzech państw<sup>19</sup>. Tak duży ruch statków to obok zagrożeń kolizją i katastrofą ekologiczną również obszar oddziaływania piratów, którzy kierowani zyskiem koncentrują się na rabunkach załóg jednostek handlowych i ich ładunku. O globalnym znaczeniu problemu piractwa przekonały zwłaszcza ataki piratów somalijskich, które spowodowały reakcję wielu państw i skierowanie okrętów wojennych w niebezpieczne rejony do zwalczania tego zagrożenia asymetrycznego.

Bezpieczeństwo cieśnin stanowi obszar wspólnego działania nie tylko państw ASEAN, ale też USA i państw Azji Wschodniej, gdyż sytuacja w cieśninach ma bezpośredni związek z sytuacją na Morzu Południowochińskim, stanowiąc bramę do tego akwenu. Wszelkie naruszenia stabilizacji rzutują na ciągłość dostaw morskimi szlakami komunikacyjnymi, dlatego też oceniając akwen, należy rozpatrywać go kompleksowo. Współpraca z państwami ASEAN w zakresie bezpieczeństwa cieśnin to istotny element budowania zaufania i świadomości wzajemnej zależności w zakresie pokojowego rozwoju gospodarczego. W ochronie żeglugi zasadniczą rolę odgrywa ASEAN, które zachęca do współpracy inne kraje. Wsparcie udzielane jest chętnie, gdyż utrudnienie w dostawach surowców, zwłaszcza o strategicznym znaczeniu dla gospodarki (ropa naftowa), może wpływać bezpośrednio na funkcjonowanie gospodarek Chin, Korei Południowej i Japonii, co bezpośrednio spowodować może kryzys gospodarczy o ogólnoświatowym zasięgu. Rejonem tym zainteresowane są też Indie oraz Stany Zjednoczone, ze względu na jego strategiczne znaczenie, zwłaszcza dla USA, gdyż część okrętów operujących w Zatoce Perskiej i na Morzu Arabskim bazuje na Pacyfiku.

## PODSUMOWANIE

Morze Południowochińskie przez długi czas było, i zapewne będzie, przedmiotem napięć w regionie Azji Południowo-Wschodniej i Wschodniej, a wygaszanie potencjalnych konfliktów związanych z dysputami terytorialnymi stanowić może zasadnicze wyzwanie w relacjach pomiędzy państwami regionu. Z pewnością duże znaczenie w obecnej stabilizacji sytuacji ma odkrycie, że złoża surowców są mniejsze niż to oceniano pierwotnie<sup>20</sup>. Ważna jest także konieczność zapewnienia niezakłóconej

---

<sup>19</sup> R. Czulda, *Nowe wyzwania i zagrożenia na obszarach morskich*, „Przegląd Morski”, 2009, nr 1, s. 41.

<sup>20</sup> Początkowe szacunki złóż ropy wskazywały na około 213 mld baryłek; badania geologiczne U.S. Geological Survey w latach 1993–1994 wskazują na poziom około 28 mld baryłek.

żeglugi, głównie dostaw surowców i przepływu towarów. Jest tym zainteresowana zwłaszcza Japonia oraz Chiny, których polityka ma zasadnicze znaczenie dla stabilizacji sytuacji w regionie, a zależy w dużej mierze od ekonomii. Również USA są żywotnie zainteresowane zapewnieniem bezpieczeństwa w regionie oraz kontynuacją dobrych relacji z sojusznikami i wymianą handlową z Chinami, których polityka ma kluczowe znaczenie dla stabilizacji regionu. Korzystny zwrot w podejściu Chin charakteryzuje się unikaniem eskalacji sytuacji i kontynuacji dialogu<sup>21</sup>. Dla Chin problem Morza Południowochińskiego to również tworzenie strefy buforowej, jak naturalnej tarczy, przed zagrożeniem od strony morza, zwłaszcza że wschodnie wybrzeża stanowią najlepiej rozwiniętą gospodarczo i najliczniej zaludnioną część kraju. W perspektywie kilku lat zwiększenie zakresu kontroli tego obszaru, poprzez rozbudowę baz i sił morskich, pozwoli też na poszerzenie przestrzeni operacyjnej marynarki wojennej Chin. Ponadto „wzrastająca zależność Chin od importu ropy naftowej i surowców mineralnych spowodowała intensywne rozważania na temat ochrony kluczowych szlaków morskich, szczególnie na południu. Obawy w tym zakresie w dużej mierze warunkują rozwój sił morskich i zdolności «projekcji siły» (power projection), w tym lotniskowców oraz nuklearnych okrętów podwodnych dalekiego zasięgu”<sup>22</sup>. Tym samym Chiny odchodzą od koncentrowania się jedynie na obronie strefy przybrzeżnej w kierunku budowy sił marynarki wojennej, „które w znacznym stopniu stabilizują sytuację polityczną i militarną współczesnego świata (między innymi jako platformy międzykontynentalnych rakiet balistycznych)”<sup>23</sup>. Jednak wobec zdecydowanej przewagi sił morskich USA, Chiny „nie mają ani zdolności militarnych, ani interesu strategicznego w rzuceniu wyzwania obecnemu *status quo* poprzez siłowe usunięcie z wysp sił pretendentów”<sup>24</sup>, choć prób w tym zakresie nie należy wykluczyć.

Utrzymanie obecnego poziomu bezpieczeństwa jest potrzebne i korzystne w perspektywie długoterminowej, gdyż wzrost ekonomiczny państw Azji związany jest między innymi ze wzrastającym zapotrzebowaniem na surowce energetyczne. Ocenia się, że w ciągu następnych dwudziestu lat zużycie ropy naftowej w krajach

---

Znacznie wyższe są oceny zasobów złóż gazu ziemnego. *South China Sea*, U.S. Energy Information Administration, marzec 2008, s. 3, [www.eia.doe.gov](http://www.eia.doe.gov) [dostęp 16 grudnia 2009].

<sup>21</sup> Li Mingjiang, *Security in the South China Sea: China's Balancing Act and New Regional Dynamics*, S. Rajaratnam School of International Studies, Working Paper nr 149, Singapur 2008, s. 1.

<sup>22</sup> Na podstawie: *Secret Sanya — China's new nuclear naval base revealed*, Jane's Information Group, 21 kwietnia 2008, [http://www.janes.com/news/security/jir/jir080421\\_1\\_n.shtml](http://www.janes.com/news/security/jir/jir080421_1_n.shtml) [dostęp 10 stycznia 2010].

<sup>23</sup> K. Rokiciński, *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia operacji przez siły morskie w rejonach litoralnych*, „Zeszyty Naukowe” AMW, 2006, nr 2, s. 113.

<sup>24</sup> R. Ross, *Chinese Security Policy. Structure, Power and Politics*, Routledge, Nowy Jork — Londyn 2009, s. 64.

azjatyckich będzie rosło średnio 4 procent rocznie, z czego połowa wzrostu będzie miała miejsce w Chinach. Jeśli trend ten utrzyma się do roku 2020, kraje te będą potrzebowały 25 mln baryłek dziennie<sup>25</sup>. Dlatego też Morze Południowochińskie również w przyszłości stanowić będzie bardzo istotny globalnie akwen, zarówno jako szlak komunikacji morskiej, jak i źródło dostaw ropy naftowej i gazu. Problem bezpieczeństwa na akwencie Morza Południowochińskiego jest zatem nie tylko wyzwaniem regionalnym, ale też obszarem zainteresowania innych państw, takich jak Stany Zjednoczone, Indie, ale też kraje Unii Europejskiej, gdyż rzutuje bezpośrednio na ich sytuację polityczną i gospodarczą.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Bateman S., Emmers R., *Security and International Politics in the South China Sea: Towards a co-operative management regime*, Routledge, Nowy Jork 2008.
- [2] Bergsten C. F., *China, The Balance Sheet, What the World Needs to Know About the Emerging, Superpower*, Public Affairs, Center for Strategic and International Studies, Nowy Jork 2007.
- [3] Cossa R. A., *Security Implications of Conflict in the South China Sea: Exploring Potential Triggers of Conflict*, A Pacific Forum CSIS Special Report, Honolulu 1998.
- [4] Czulda R., *Nowe wyzwania i zagrożenia na obszarach morskich*, „Przegląd Morski”, 2009, nr 1.
- [5] *Jurisprudential Evidence To Support China's Sovereignty over the Nansha Islands*, Beijing, 17 listopada 2000.
- [6] Kondapalli S., *Seeping Ascendancy: China's Policy toward South and Southeast Asia*, [w:] *China Rising*, red. B. Huldt, the Swedish National Defense College, Sztokholm 2008.
- [7] Kubiak K., *Wojny, konflikty zbrojne i punkty zapalne na świecie*, TRIO, Warszawa 2007.
- [8] Kwiatkiewicz P., *Cieśniny — Naftowe wąskie gardła*, „Gigawat Energia”, 2007, nr 01.
- [9] Mingjiang Li, *Security In the South China Sea: China's Balancing Act and New Regional Dynamics*, S. Rajaratnam School of International Studies, Working Paper nr 149, Singapur 2008.
- [10] Rokiciński K., *Wybrane zagadnienia z zakresu prowadzenia operacji przez siły morskie w rejonach litoralnych*, „Zeszyty Naukowe” AMW, 2006, nr 2.

---

<sup>25</sup> Na podstawie: *Spratly Islands*, Global Security, Alexandria, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly.htm> [dostęp 11 stycznia 2010].

- [11] Ross R., *Chinese Security Policy. Structure, Power and Politics*, Routledge, Nowy Jork — Londyn 2009.
- [12] *Urowadzenie chińskiego trawlera przez piratów na Morzu Południowochińskim*, 'The Maritime Worker', 2007, No 3.
- [13] *South China Sea*, U.S. Energy Information Administration, Waszyngton 2008.
- [14] Weeks S. B., *Sea Lines of Communication (SLOC) Security and Access*, University of California, Institute on Global Conflict and Cooperation, San Diego 1998.
- Źródła elektroniczne
- [1] *Cairo Communiqué December 1, 1943*, Japan National Diet Library, <http://www.ndl.go.jp>
- [2] *Secret Sanya — China's new nuclear naval base revealed*, Jane's Information Group, 21 kwietnia 2008, [http://www.janes.com/news/security/jir/jir080421\\_1\\_n.shtml](http://www.janes.com/news/security/jir/jir080421_1_n.shtml)
- [3] *Spratly Islands*, Global Security, Alexandria, <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/spratly.htm>

## SOUTHEAST ASIA SECURITY AND TERRITORIAL DISPUTES OVER THE SOUTH CHINA SEA'S ISLANDS

### ABSTRACT

The paper deals with issues related to disputes in the South China Sea region. The countries of the region, including the ASEAN countries (Association of South East Asian Nations) and China, are involved in the disputes. They affect indirectly Japan, South Korea and the USA. The South China Sea is an important water area with numerous sea communication lines used to carry strategic resources and goods in trade relations between East Asia and the rest of the world. Thus the water-area has a global significance in the context of security and economic development. Disputes over Spratly and Paracels Islands constitute an important element of the situation in the region which may escalate into a regional conflict, and through involvement of world powers may affect the situation in the world. The paper shows the sources of the disputes, commitment and approach of the countries in the South China Sea as well as some regional and global implications.

Keywords:

security, sea communication lines, Asia, the South China Sea, China, ASEAN, territorial disputes.

Recenzent kmdr dr hab. Krzysztof Rokiciński, prof. AMW