

*Wykorzystanie siły państwa w strategii międzynarodowej
na przykładzie indyjsko-chińskiej rywalizacji*

o bezpieczeństwo energetyczne

AGNIESZKA KRUSZEWSKA

Funkcjonowanie i rola państw w dynamicznie zmieniających się międzynarodowych realiach jest jednym z głównych problemów teoretycznych rozważań w obrębie nauki o stosunkach międzynarodowych. Pomimo wzrastającego znaczenia aktorów pozapaństwowych w kreowaniu międzynarodowej rzeczywistości, to posiadające pierwotną podmiotowość prawnomiędzynarodową państwa wciąż uznane są za głównych architektów międzynarodowego ładu, mających bezpośredni udział w tworzeniu podstaw współczesnego systemu bezpieczeństwa. W szczególny sposób dotyczy to państw, które od początku XXI wieku w coraz większym stopniu aspirują do wzmocnienia swojej roli w globalnym układzie sił. Jako przykład mogą tu posłużyć Chiny i Indie, dwie azjatyckie potęgi, których szybki rozwój gospodarczy dający szansę na urzeczywistnienie mocarstwowych aspiracji stanowi wyzwanie dla innych państw, pozostając nieustannie istotnym przedmiotem zarówno naukowych rozważań, zainteresowania mediów i opinii publicznej, jak i politycznych debat z udziałem światowych liderów.

Relacje chińsko-indyjskie stają się ważnym elementem globalnej polityki bezpieczeństwa, a co za tym idzie, doskonałym źródłem inspiracji i punktem odniesienia dla analiz dotyczących realnego wykorzystania potęgi państw we współczesnych stosunkach międzynarodowych. Część tych rozważań wiąże się bezpośrednio z faktem, że w XXI wieku Azja stała się czołowym graczem globalnej polityki energetycznej, w której coraz istotniejsza rola przypada Chinom i Indiom. Badania nad współczesnymi międzynarodowymi strategiami nasuwają wniosek, że „wielka gra” światowych mocarstw przybiera w XXI wieku formę wzmocnionej rywalizacji o dostęp do światowych zasobów ropy i gazu ziemnego. Bezpieczeństwo naftowe rozumiane jako „niezawodne, ciągłe i terminowe dostawy ropy naftowej i produktów naftowych”¹ stanowi główny element szeroko pojętego bezpieczeństwa energetycznego państw, stanowiąc jednocześnie fundament ich dalszego rozwoju. Jednym z największych wyzwań, stojących przed współczesnymi państwami jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego poprzez zagwarantowanie ciągłości produkcji paliw płynnych, które warunkują sprawne funkcjonowanie transportu morskiego, lotniczego czy kolejowego.

wego, co z kolei jest warunkiem rozwoju wszelkich gałęzi przemysłu. Blisko 80% światowej ropy przewozi się drogą morską, stanowiącą znacznie tańszą alternatywę wobec budowy ropociągów. Przy stale rosnących cenach ropy możliwość swobodnego korzystania z tańszej formy transportu staje się dla państw wyzwaniem strategicznym. To sprawia, że kontrola nad morskimi szlakami handlowymi w coraz większym stopniu wpisuje się w główne wyzwania polityki bezpieczeństwa energetycznego czołowych gospodarek świata. Bez wątpienia u podstaw amerykańskiego *pivotu* (zwrotu) w stronę Azji, zaprezentowanego przez administrację prezydenta Obamy, leży między innymi konieczność zwiększenia obecności floty wojennej w strategicznych rejonach tak, aby nie dopuścić do ewentualnej blokady kluczowych morskich szlaków transportowych.

Szybko rozwijające się gospodarki azjatyckich potęg – Indii i Chin – skłaniają te państwa do poszukiwań nowych źródeł pozyskiwania surowców energetycznych. Przy lawinowo rosnącym zapotrzebowaniu na energię owa dywersyfikacja oraz zapewnienie stałych i długoterminowych dostaw stały się koniecznością, a tym samym kluczowym elementem polityki bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego². Azja staje się obecnie główną siłą napędową globalnej walki o zasoby energetyczne. Szacuje się, że światowy popyt na energię wzrośnie do 120 milionów baryłek ropy dziennie w 2025 roku (dla porównania w 2004 roku wynosił on 75 milionów baryłek). Na Azję przypadnie 80% z tych dodatkowych 45 milionów baryłek – w tym największy udział będą miały Chiny i Indie, wschodzące potęgi gospodarki i polityki międzynarodowej³.

Dynamiczny rozwój gospodarczy Chin i Indii, odnotowywany zwłaszcza na przestrzeni ostatnich dwóch dekad, pociąga za sobą rosnące w porównaniu z innymi regionami zapotrzebowanie na surowce energetyczne. Ogólny wzrost zapotrzebowania na tego typu surowce wynosi na świecie około 2% rocznie⁴, zaś w przypadku rozwijających się gospodarek chińskiej i indyjskiej wskaźnik ten oscyluje wokół 3,3 % (Indie) i 4,4% (Chiny). Za sprawą skokowego wzrostu zapotrzebowania na surowce energetyczne, azjatyckie potęgi wysuwają się więc na czoło w walce o zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, które jest równoznaczne z utrzymaniem tempa dalszego rozwoju. Powyższe dane nie pozostawiają wątpliwości: w najbliższych latach swobodny dostęp do źródeł energii stanowił będzie kluczowy element polityki bezpieczeństwa obydwu azjatyckich państw, biorąc zaś pod uwagę regionalne uwarunkowania geopolityczne i specyfikę relacji chińsko-indyjskich, bezpieczeństwo energetyczne może stać się potencjalnym punktem zapalnym w bilateralnych relacjach. Już obecnie Chiny i Indie zaliczają się do grupy czołowych światowych importerów ropy.

Tabela I. *Czołowi światowi importerzy ropy* (w mln baryłek dziennie)

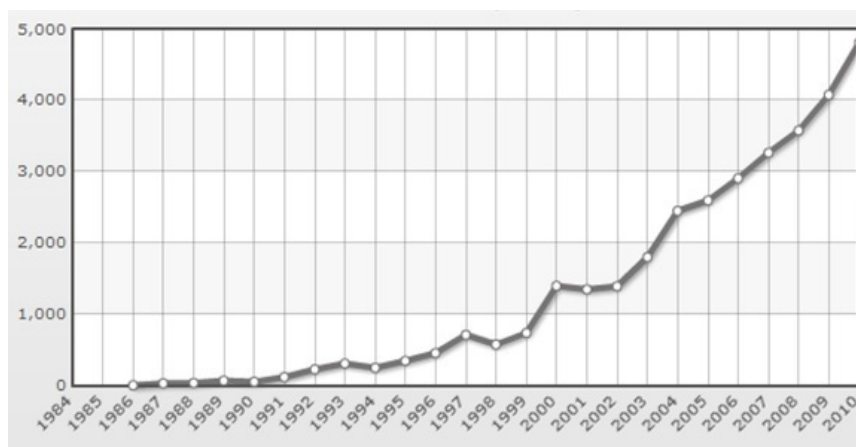
Stany Zjednoczone	10,270,000
Chiny	5,080,000
Japonia	4,394,000
Indie	3,060,000
Niemcy	2,671,000
Holandia	2,577,000
Korea Południowa	2,500,000
Francja	2,220,000
Singapur	2,052,000
Włochy	1,800,000

Wykorzystanie siły państwa w strategii międzynarodowej...

Źródło: *Index Mundi*, 2011.

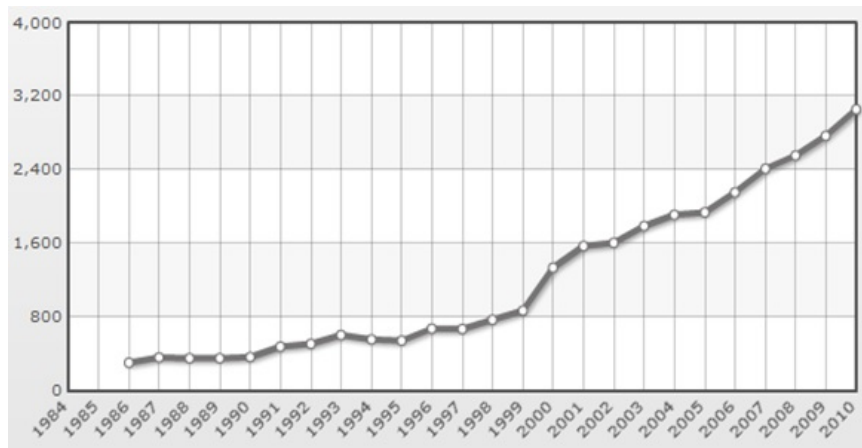
Chiny importują ponad 5 milionów baryłek ropy dziennie i wyprzedzają je tylko Stany Zjednoczone, Indie zaś plasują się na wysokiej czwartej pozycji. Głównym źródłem energii w Chinach (podobnie zresztą jak w Indiach) pozostaje węgiel, co sprawia, że kraj ten jest największym na świecie wydobywcą i konsumentem tego surowca. Jednak jak pokazuje poniższy wykres, na przestrzeni ostatnich dwóch dekad znacząco wzrosło zapotrzebowanie na ropę, zaś od 1993 roku stopniowo wzrasta zależność Chin od jej importu.

Wykres I. *Import ropy do Chin*



Źródło: *United States Energy Information Administration*

Połowę swojego zapotrzebowania (wynoszącego w całości około 9 milionów baryłek dziennie) Chiny muszą importować. 60% z tych 5 milionów importowanych baryłek pochodzi z krajów Bliskiego Wschodu⁵. Taki stan rzeczy oraz perspektywa wzrostu zapotrzebowania Chin na ropę, wedle szacunków nawet do 14 milionów baryłek dziennie w 2025 roku, sprawia, że strategicznym wyzwaniem dla bezpieczeństwa ChRL jest utrzymanie drożności szlaków wodnych, stanowiących dla Pekinu główne źródło transportu cennego surowca. W Chinach zwiększa się także zapotrzebowanie na gaz ziemny; o ile w 2010 roku udział gazu w całkowitym rocznym zużyciu energii wyniósł 3,9%, szacuje się, że w 2020 roku dane te będą oscylować w okolicach 10%⁶. W Indiach dzienne zapotrzebowanie wynosi na ropę 3,2 mln baryłek, z czego aż 3 mln pochodzą z importu. Dane dotyczące wzrostu zapotrzebowania Indii na ropę obrazuje poniższy wykres.

Wykres II. *Import ropy do Indii*

Źródło: *United States Energy Information Administration*.

Wzrost konsumpcji energii wpływa na kształtowanie wyznaczników narodowych strategii bezpieczeństwa, sprawiając tym samym, że dywersyfikacja źródeł energii staje się kluczowym wyzwaniem polityki zagranicznej obydwu państw. W przypadku Indii i Chin rywalizacja o surowce wiąże się także ze szczególną specyfiką bilateralnych relacji i uwarunkowań geopolitycznych w regionie. Koegzystencja dwóch państw-cywilizacji, przeżywających szybki rozwój i realizujących swoje mocarstwowe aspiracje poprzez odbudowę należnej im roli we współczesnych stosunkach międzynarodowych, a jednocześnie pozostających w nierozwiązanych konfliktach granicznych (reperkusje wojny granicznej z 1962 roku, w wyniku której Indie utraciły część Kaszmiru, Aksai

Chin), musi pociągać za sobą pewne elementy współpracy i rywalizacji. Z jednej strony obydwa państwa zaangażowane są w bilateralną wymianę handlową – a Chiny pozostają od 2011 roku najważniejszym partnerem handlowym Indii, poziom wymiany handlowej osiągnął rekordowy pułap 74 miliardów dolarów w 2011 roku (w 2012 nastąpił spadek do 66 miliardów za sprawą zmniejszenia eksportu z Indii⁷); szacuje się jednak, że wartość bilateralnej wymiany handlowej na poziomie 100 miliardów dolarów rocznie osiągnięta zostanie w ciągu najbliższych kilku lat. Z drugiej strony niedawna 50 rocznica wspomnianej wojny nie pozwala zapomnieć Indiom o upokorzeniu, jakiego wówczas doznała ich armia. Istotne znaczenie ma także przewlekły konflikt indyjsko-pakistański oraz alians Pakistanu z Chinami, który zwiększa nieufność Indii co do intencji i poczynań Pekinu w regionie. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego jest niewątpliwie jednym z kluczowych interesów Chin, także w odniesieniu do przyjaznych relacji z Pakistanem, co obrazuje się między innymi w chińskim zaangażowaniu w rozbudowę strategicznie położonego portu Gwadar. Wszystkie powyższe wskaźniki mają bezpośrednie przełożenie na wyznaczniki chińskiej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa, przyczyniając się do strategicznej rywalizacji z Indiami i sprawiają, że bezpieczeństwo energetyczne jest jednym z istotnych źródeł potencjalnej regionalnej destabilizacji. Aby zabezpieczyć swoje interesy, obydwa państwa kierują się paradygmatem realistycznym, inwestując w poszerzanie swoich atrybutów *hard power*. Zwiększanie możliwości uderzeniowo-obronnych sprawia, że obydwa państwa nie szczędzą wydatków na rozbudowę swojej siły militarnej, przeznaczając na ten cel coraz większe sumy. Mimo indyjskiej rozbudowy potencjału obronnego, chińska przewaga w kwestiach militarnych jest wciąż niekwestionowana, co wynika między innymi z wysokości nakładów przeznaczanych na te cele. Indie: 46,8 mld % (2,7 PKB), Chiny 143 mld (2,1 mld). Szczegółowe dane przedstawia poniższa tabela II.

Kwestią kluczową z perspektywy konieczności realizacji strategicznych celów Chin i Indii pozostaje rozbudowa potencjału morskiego, ponieważ import strategicznych surowców w przeważającej mierze odbywa się tą właśnie drogą. Co więcej, szacunki wskazują, że handel drogą morską pozostanie najważniejszym i najtańszym sposobem transportu towarów na świecie; łączna suma przewożonych tą drogą towarów z roku na rok rośnie, stając się także siłą napędową procesów globalizacyjnych. Dane opracowane przez Konferencję Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development*) wskazują, że 2011 roku przetransportowano rekordową liczbę 8,7 miliardów ton różnych towarów, w tym niemal 2,8 miliardów ton surowców energetycznych, osiągając przy tym ogólny wzrost o 4% w porównaniu z rokiem poprzednim⁸. Analiza strategii międzynarodowych podejmowanych

przez Chiny i Indie jest użytecznym narzędziem służącym odpowiedzi na pytanie, w jakim stopniu współczesne państwa wykorzystują swoją siłę do rywalizacji o zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego.

Tabela II. *Wydatki na cele obronne w Chinach i Indiach*

CHINY			INDIE		
ROK	SUMA W MLD. \$	% PKB	ROK	SUMA W MLD. \$	% PKB
1989	16,6	2,5	1989	17,8	3,5
1994	20,3	1,7	1994	17,7	2,8
1998	27,0	1,7	1998	21,5	2,8
2002	47,8	2,2	2002	26,6	2,9
2006	76,0	2,0	2006	33,9	2,5
2010	121,0	2,1	2010	46,0	2,7
2012	143,0	2,1	2012	46,8	2,7

Źródło: *SIPRI Military Expenditure Database*, 2012

Strategia Chin

Z perspektywy Pekinu korzystanie ze szlaków morskich prowadzących przez Ocean Indyjski nabiera coraz bardziej priorytetowego charakteru. Dla drugiego na świecie importera ropy jest to podstawa strategii ukierunkowanej na zabezpieczenie drożności tak zwanych „wąskich gardeł” (*choke points*) transportu morskiego, czyli cieśnin umożliwiających znaczne skrócenie morskich szlaków żeglugowych, co zapewnia szybszy i tańszy transport surowców oraz towarów. Z punktu widzenia strategicznego zainteresowania Chin na Oceanie Indyjskim istnieją dwa ważne transportowe „wąskie gardła”: Cieśnina Ormuz i Cieśnina Malakka. Pierwsza z nich zapewnia państwom sprowadzającym ropę z Bliskiego Wschodu jedyne wejście do Zatoki Perskiej; każdego dnia przepływają tamtędy tankowce transportujące około 17 milionów baryłek ropy, łącznie 40% światowych dostaw ropy drogą morską i 20% ogólnych dostaw innych towarów. Cieśnina Ormuz jest istotna dla Chin, ponieważ bliskowschodni eksporterzy ropy są ich najważniejszymi partnerami; najwięcej surowca Pekin sprowadza z Arabii Saudyjskiej (około miliona baryłek dziennie), Iranu (około pół miliona), wśród znaczących dostawców znajdują się także Oman, Irak i Kuwejt⁹. Handel z Iranem budzi sprzeciw USA i państw Unii Europejskiej, które wpro-

wadziły sankcje w odpowiedzi na rozwój irańskiego programu nuklearnego. Dla Chin pozostaje to jednak czołowy partner handlowy – około 10% importowanej przez Pekin ropy pochodzi z Iranu. Co więcej, po wejściu w życie sankcji Chiny pozostają głównym (obok innych azjatyckich państw takich jak Indie, Korea Południowa czy Japonia) importerem ropy z Iranu, przyczyniając się tym do osłabienia sankcji i ogólnego wzrostu eksportu cennego surowca z Iranu na przełomie oku 2012 i 2013; 50% irańskiej eksportowanej ropy trafia właśnie do Chin¹⁰.

Biorąc pod uwagę chęć utworzenia swego rodzaju „punktu obserwacyjnego” w pobliżu usytuowanej na Morzu Arabskim Cieśniny Ormuz, istotnym elementem strategii Pekinu jest sojusz z Pakistanem. Kluczowe znaczenie ma rozbudowa i kontrola położonego w pobliżu cieśniny pakistańskiego portu Gwadar, który stanowi jedną z „pereł” chińskiego „łańcucha pereł” (*string of pearls*). Takim mianem określa się politykę Pekinu ukierunkowaną właśnie na wzmacnianie swej pozycji i nawiązywanie strategicznej współpracy z państwami położonymi wzdłuż najważniejszych szlaków morskich od Zatoki Perskiej przez Cieśninę Ormuz, Cieśninę Malakka, aż po bogate w zasoby ropy i gazu Morze Południowochińskie, które Chiny traktują jako swoje morze wewnętrzne. Około 80% ropy do Chin transportowane jest drogą morską, przez Cieśninę Malakka, która łączy Morze Południowochińskie z Adamańskim, a więc Ocean Spokojny z Indyjskim. Dla Chin jest to najszybsza droga transportu surowców energetycznych płynących z Bliskiego Wschodu i Afryki. Tak duże uzależnienie od jednej drogi transportu sprawia, że kwestia ta ma dla Chin znaczenie strategiczne: problem piractwa, terroryzmu i obawa zablokowania cieśniny na przykład przez USA i ich sojuszników w razie ewentualnego kryzysu między Waszyngtonem a Pekinem zmusza Chiny do realizowania konkretnych działań¹¹. Będąca u steru władzy Komunistyczna Partia Chin podejmuje coraz intensywniejsze starania o zabezpieczenie swych dróg dostaw i szlaków komunikacyjnych (tzw. *sea lines of communication* – SLOCs), rozbudowując swoją morską potęgę, bazy i systemy obserwacyjne¹². Dlatego też do czołowych największym beneficjentów wzrostu wydatków na cele militarne jest chińska marynarka. Przekłada się to na konkretne decyzje strategiczne, polegające na modernizacji marynarki wojennej i zwiększaniu obecności w regionie Oceanu Indyjskiego¹³. Chińska marynarka, uznana za trzecią na świecie, za amerykańską i rosyjską, przechodzi modernizację od prawie trzech dekad, w miarę jak rozwój gospodarczy Chin wymógł reorientację priorytetów bezpieczeństwa na kontrolę szlaków morskich. Przewyższa ona indyjskie siły morskie zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym, a próba osiągnięcia dominacji na Oceanie Indyjskim budzi niepokój New Delhi, mimo przewagi, której Chiny nie są w sta-

nie pokonać: swobodnego dostępu do wód oceanu, wynikającego z geograficznego usytuowania Indii. Strategię Pekinu, w ramach której brana jest pod uwagę eskalacja napięcia z Indiami, obrazują słowa dyrektora Głównego Departamentu Logistyki Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej, który w tajnym memorandum stwierdził m.in.: „nie możemy dłużej akceptować faktu przynależności Oceanu Indyjskiego tylko do Indii ... bierzemy pod uwagę potencjalne konflikty zbrojne w regionie”¹⁴. Warto podkreślić, że Chiny są tradycyjnie potęgą lądową, zaś domena sił morskich jest stosunkowo nową tendencją budowania bezpieczeństwa narodowego i gospodarczego rozwoju. Rozbudzenie tej „morskiej świadomości”, jako elementu polityki wielkomocarstwowej, będzie miało niewątpliwie poważne skutki dla bezpieczeństwa w regionie Azji i Pacyfiku. Opublikowany w 2010 roku Raport Rozwoju Morskiego Chin stwierdzał: „budowa morskiej potęgi Chin jest historycznym wyzwaniem na XXI wiek, a dekada 2010-2020 jest kluczowym etapem realizacji tego wyzwania”¹⁵.

Rozbudowa potencjału militarnego przez Pekin ze szczególnym ukierunkowaniem na siły morskie, ma służyć zapewnieniu ciągłości dostaw surowców strategicznych, których zablokowanie stanowiłoby poważny cios dla chińskiej gospodarki, a także dla sprawującego władzę reżimu¹⁶. Nie jest to jednak strategia wymierzona jedynie w indyjską strefę bezpieczeństwa, lecz przede wszystkim w regionalne interesy Stanów Zjednoczonych. W kontekście polityki bezpieczeństwa w obrębie Oceanu Indyjskiego chińska polityka stanowi wyzwanie dla amerykańskiej obecności i strategii na obszarze SLOCs; równowagę sił ma balansować chińska nowoczesna flota, w tym nuklearne okręty podwodne, wyposażone w międzykontynentalne pociski¹⁷. Chińscy stratedzy wojskowi wyrazili też zgodę na budowę dwóch krążowników lotniczych, stawiając sobie za cel wyposażenie Chin w sumie w trzy okręty tego typu do 2017 roku. Pierwszym chińskim lotniskowcem jest dawny radziecki *Wariag*, ciężki krążownik lotniczy typu *Admirał Kuzniecowa*, który po rozpadzie ZSRR w stanie niedokończonym przekazany został Ukrainie, a następnie kupiony przez ChRL. Morska strategia Chin wynika z obaw, że w razie międzynarodowego kryzysu VII Flota Stanów Zjednoczonych, rozmieszczona między innymi w japońskiej bazie Yokosuka¹⁸ podejmie kroki w celu odcięcia morskiego transportu surowców energetycznych z Zatoki Perskiej. Należy zatem podkreślić, że głównym punktem odniesienia w zapewnieniu bezpieczeństwa i zachowania stref wpływów ropy pozostają Stany Zjednoczone. W marcu 2009 roku doszło na przykład do incydentu, który jest pokłosiem rywalizacji amerykańsko-chińskiej o kontrolę nad morskimi szlakami. Pekin wysłał 5 swych okrętów do „monitorowania” drogi amerykańskiego okrętu obserwacyjnego marynarki wojennej, USNS *Impeccable* (może on np. śledzić okręty podwodne za pomocą nasłuchu), który przepływał przez

Morze Południowochińskie. Chińczycy uznali, że naruszył on ich wody terytorialne, w odpowiedzi Amerykanie podkreślili, że są to wody międzynarodowe i ich okręt miał prawo tamtędy przepływać. W rezultacie doszło do krótkiego spięcia i demonstracji siły, ponieważ USA wysłały kontrtorpedowca raketowego, mającego ochronić okręt obserwacyjny. Ten incydent doskonale obrazuje rozwój mocarstwowych aspiracji Chin na zachodnim Pacyfiku i Oceanie Indyjskim, a także gotowość do obrony swych ponadregionalnych interesów ekonomicznych. Pokazuje także jak dużą wagę obydwa państwa przywiązują do uzyskania morskiej dominacji.

Opracowując strategię morską chińscy decydenci wydają się kierować słowami Alfreda Thayera Mahana, XIX-wiecznego amerykańskiego geostratega, kładącego szczególny nacisk na znaczenie flot morskich¹⁹. W 1890 roku stwierdził on między innymi, że „kto zdobędzie kontrolę nad Oceanem Indyjskim, będzie kontrolował całą Azję. W XXI wieku los świata rozegra się na wodach tego oceanu”²⁰. Chińczycy zdają sobie sprawę, że rozbudowa potęgi morskiej da im możliwość wywierania nacisku na poczynania innych znaczących „graczy” w regionie, co z kolei jest niezbędnym elementem rywalizacji o supermocarstwową hegemonię w kluczowych punktach morskich szlaków komunikacyjnych. Ropa sprowadzana przez Chiny przechodzi przez Cieśninę Malakka i Morze Południowochińskie, co sprawia, że możliwość żeglugi tranzytowej jest dla Chin ważnym elementem polityki bezpieczeństwa i kwestią, której Pekin nie chce pozostawiać pod niczyją kontrolą²¹. Ukierunkowanie chińskiej polityki bezpieczeństwa na siłę marynarki wojennej zaakcentowane jest także w dokumencie Akademii Dowództwa Marynarki Wojennej (*China's Naval Academy Command*), która wymienia cztery zadania strategiczne dla chińskiej marynarki:

- Ochrona narodowej terytorialnej suwerenności oraz zabezpieczenie chińskich praw morskich;
- Zapewnienie jedności ojczyzny i ochrona stabilności społecznej;
- Działania dyplomatyczne;
- Zagwarantowanie bezpieczeństwa dla rozwoju narodowego”²².

Kluczowe znaczenie zarówno dla Chin ma tu Ocean Indyjski i bezpieczny oraz niezakłócony tranzyt surowców poprzez morskie szlaki komunikacyjne. Aby skutecznie zrealizować ten cel w interesie Chin jest szeroko pojęty rozwój przyjaznych relacji z państwami leżącymi na trasie tych szlaków. Owo pogłębianie relacji dwustronnych obrazuje się licznymi chińskimi inwestycjami rozwojowymi, nawiązywaniem wojskowych sojuszy, a także rozbudową portów morskich, dających Pekinowi większą kontrolę nad transportem morskim. Za-

pewnia to możliwość poszerzenia stref wpływów i wzmacnia pozycję Chin w rywalizacji z Indiami. Poza wspomnianym głębinnym portem Gwadar, kolejnymi elementami „łańcucha pereł”, wymienianymi przez niektórych obserwatorów jest port Ćittagong w Bangladeszu i Hambantota na Sri Lance²³. Rozwój relacji gospodarczych ze Sri Lanką i podwojenie dwustronnej wymiany handlowej z tym południowoazjatyckim państwem uczyniło z Chin najważniejszego partnera gospodarczego Sri Lanki, a także największego donatora pomocy rozwojowej. Wysokość rocznej pomocy, włączając w to szerokie spektrum inwestycji infrastrukturalnych, osiągnęła pułap miliarda dolarów²⁴. Hambantota to drugi po Kolombo pod względem wielkości międzynarodowy port morski Sri Lanki; jego korzystne strategicznie usytuowanie, zapewniające Pekinowi kontrolę nad ropą transportowaną między innymi z Arabii Saudyjskiej, stało się podstawą szeroko zakrojonych chińskich inwestycji. Pierwsza faza budowy kosztowała 360 milionów dolarów, druga zaś, której zakończenie planowane jest na koniec 2014 roku, pochłonie dodatkowo 750 milionów²⁵. Inwestycje w port Hambantota to jedna z ważniejszych inicjatyw Chin na Oceanie Indyjskim; w przyszłości port może służyć jako miejsce stacjonowania i uzupełniania paliwa dla chińskiej marynarki²⁶, a także ułatwić system monitoringu morskiego transportu cywilnego i militarnego. Takie kolejne po porcie Gwadar „stanowisko nasłuchowe” Chin w obrębie Oceanu Indyjskiego, budzi szczególnie sprzeciw w Indiach. Politycy indyjscy chętnie używają argumentu chińskiego „łańcucha pereł”, wskazując na zagrożenie dla równowagi bezpieczeństwa, jakie niesie za sobą mocarstwowa polityka Chin ukierunkowana na zwiększenie strategicznej obecności w regionie Oceanu Indyjskiego.

Bliski Wschód nie jest jedynym źródłem importu surowców strategicznych do Chin. Pekin, podobnie jak New Delhi, podejmuje wysiłki na rzecz maksymalnej dywersyfikacji źródeł dostaw. Wyścig o surowce wygrywają jak dotąd Chiny, które już w listopadzie 2006 roku zorganizowały w Pekinie pierwszy szczyt przywódców ChRL i Afryki, na który przybyło 48 przywódców 53 krajów Czarnego Łądu. Poziom wymiany handlowej Chiny-Afryka wzrasta z roku na rok; pod koniec 2012 chińska Agencja Informacyjna „Xinhua” donosiła z triumfem, że pierwsze 10 miesięcy roku przyniosło wzrost wymiany o 20% w porównaniu z rokiem poprzednim, osiągając pułap prawie 164 miliardów dolarów²⁷. Nawiązanie relacji z takimi krajami jak na przykład Angola (drugi po Arabii Saudyjskiej dostarcyciel ropy) czy Kongo, a także uczestnictwo w normowaniu konfliktu między Sudanem i Południowym Sudanem (przed podziałem Sudan był 7 dostarcycielem chińskiej ropy) jest kolejnym kluczowym elementem strategii bezpieczeństwa energetycznego Chin. Kolejnym regionem, który stanowi źródło dywersyfikacji dostaw dla Chin jest Azja Centralna. Szczególne

znaczenie mają relacje z Kazachstanem, kluczowym partnerem Chin w regionie, ukierunkowane na uniezależnienie się od dostaw surowców drogą morską. W lipcu 2006 roku po raz pierwszy uruchomiono ropociąg wybudowany we współpracy chińskiej spółki naftowej, *China National Petroleum Corporation* (CNPC) i kazachskiej firmy *KazMunayGas*²⁸.

Strategia Indii

Indie, które u progu XXI wieku weszły na ścieżkę szybkiego rozwoju gospodarczego, stoją przed ogromnym wyzwaniem, jakim jest wypracowanie spójnej polityki bezpieczeństwa energetycznego. Elity rządzące zdają sobie sprawę, że efektywna i oparta na szeroko pojętej dywersyfikacji polityka energetyczna ma charakter priorytetowy jeśli chodzi o wyznaczanie międzynarodowej strategii państwa. Szacuje się, że rosnące zapotrzebowanie na ropę sprawi, że udział Indii w światowej konsumpcji tego surowca wzrośnie z 3,2% w 2004 r. do co najmniej 4,5% w roku 2030, przy jednoczesnym założeniu, że aż 88,5% pochodzić będzie z importu²⁹. Tak wysokie uzależnienie od eksportu strategicznego surowca stało się siłą napędową indyjskiej polityki zagranicznej. Podobnie jak Chiny Indie dążą do tego, aby mieć zapewniony dostęp do źródeł energetycznych – w tej chwili importują około 80% swego zapotrzebowania na ropę. Obecnie Indie sprowadzają ponad 3 miliony baryłek ropy dziennie, poza tym są w stanie wyprodukować dodatkowe 950 tysięcy. 2/3 importu pochodzi z państw Bliskiego Wschodu: Arabii Saudyjskiej, Iranu, Iraku, Zjednoczonych Emiratów Arabskich, czyli tych samych państw, które są głównymi dostawcami ropy do Chin. Głównym punktem odniesienia w konstruowaniu wyznaczników polityki bezpieczeństwa energetycznego przez rząd w New Delhi pozostają Chiny, których poczynania na arenie międzynarodowej traktowane są z dużą nieufnością. Istnieje kilka czynników, leżących u podstaw takiego postrzegania Chin, notabene charakterystycznego także dla Stanów Zjednoczonych i Japonii:

- Rozmiar i konkurencyjność chińskiej gospodarki;
- Szybkość i skala rozbudowy chińskiego potencjału militarnego;
- Specyfika chińskiej polityki zagranicznej, która wyraża się między innymi poprzez wsparcie dla reżimów, jeśli jest to strategicznie korzystne;
- Zabezpieczenie dostępu do baz morskich, rozbudowa stref wpływów, co sugeruje ponadregionalne ambicje Pekinu;
- Autorytarny, skorumpowany i nieprzewidywalny charakter chińskich władz;
- Założenie, że niestabilność jest nieodłączną cechą chińskiego rządu, co po-

woduje, że przyszła strategia państwa i sposób jej realizacji pozostają otwartym zagadnieniem³⁰.

Strategia Indii, ukierunkowana jest na tworzenie wizerunku gwaranta regionalnej stabilności, co wynika z obawy przed nadmierną dominacją Chin, także w sektorze energetycznym. W tym kontekście znaczenia nabiera ważny element indyjskiej polityki bezpieczeństwa, jakim jest rozwój potęgi morskiej³¹. Skuteczna ochrona własnych stref wpływów na Oceanie Indyjskim sprawia, że istoty nabrał na przykład rozwój podwodnej floty atomowej. W ramach realizacji tych zamierzeń Indie wydzierżawiły od Rosji na 10 lat atomowy okręt podwodny *Nerpa*, uzbrojony w wyrzutnie torpedowe, z których można wystrzelić rakiety przeciwookrętowe. Na przełomie 2011 i 2012 roku doszło do podpisania końcowego porozumienia o przekazaniu okrętu indyjskiej marynarce wojennej. Okręt pod nową nazwą INS *Cbaka* został oficjalnie włączony do sił indyjskich w kwietniu 2012 roku, zaś jego 80-osobowa załoga przeszła wcześniej roczne szkolenie w Rosji. Tym samym, po dwóch dekadach Indie ponownie weszły do elitarnego klubu państw dysponujących uderzeniowymi atomowymi okrętami podwodnymi³². Indie nie bazują jednak wyłącznie na sprzęcie rosyjskim i samodzielnie (choć na podstawie wzorców rosyjskich) rozbudowują swoją flotę podwodną; w tamtejszych stoczniach zbudowano okręt INS *Aribant* (czyli: „niszczyciel wrogów”), który został zwodowany w 2009 roku. Uzyskanie przez ten okręt zdolności operacyjnej znacznie wzmocni możliwość uderzenia odwetowego w razie ataku z zewnątrz, a jednocześnie wyjdzie naprzeciw prestiżowym ambicjom Indii. Należy podkreślić, że Indie dołączają w ten sposób do wąskiej grupy państw (pozostałe to stali członkowie Rady Bezpieczeństwa), będących w stanie zaprojektować, zbudować i użytkować własne nuklearne okręty podwodne.

Indie postrzegają Ocean Indyjski jako swoją strefę wpływów i podejmują działania na rzecz stania się czołową potęgą w regionie, co z kolei wychodzi naprzeciw mocarstwowym aspiracjom. Jako przykład werbalizacji tych dążeń posłużyć mogą słowa Kailasha Kumara Kohliego, byłego dowódcy Indyjskiej Floty Zachodniej. Stwierdził on między innymi, że „posiadanie marynarki wojennej będącej w stanie stać na straży wielowymiarowych i rozległych interesów państwa, jest kwestią istotną nie tylko z perspektywy bezpieczeństwa Indii, ale także utrzymania ich dobrobytu. Zadaniem tej marynarki powinna być pomoc w utrzymaniu pokoju na Oceanie Indyjskim, wyjście naprzeciw ewentualnym potrzebom naszych przyjaciół i sąsiadów, a także umocnienie statusu Indii jako regionalnej potęgi”³³. Głównym celem pozostaje wypracowanie zdolności operowania w regionie; silna marynarka ma uczynić Indie czołową potęgą na Oce-

anie Indyjskim; Indie uważają, że taka pozycja im się należy, jednocześnie prezentując się jako gwarant regionalnego bezpieczeństwa i stabilności.

Polityka Indii stanowi odpowiedź na chińską strategię mocarstwowej dominacji. Jako przykład posłużyć może fakt, że władze w New Delhi podejmują działania na rzecz zwiększenia swojej strategicznej obecności w irańskim porcie Czabahar, usytuowanym na szlaku tranzytowym (i zapewniającym szybki dostęp do Oceanu Indyjskiego). Jest to zarówno chęć realizacji celów polityki regionalnego bezpieczeństwa, jak i reakcja na chińską rozbudowę konkurującego z Czabaharem pakistańskiego portu Gwadar (oddalonego od Czabaharu zaledwie o 72 kilometry). Indie finalizują także plan konstrukcji 900 kilometrowej linii kolejowej, która zostanie wybudowana z pomocą indyjską i skomunikuje port z Iranem, prowadząc także do zasobnego w surowce mineralne regionu Hajigak w afgańskiej prowincji Bamijan. Za pomocą tego połączenia możliwe będzie między innymi transportowanie rud żelaza³⁴. W sierpniu prezydent Iranu Mahmud Ahamadinedżad, po wielomiesięcznych negocjacjach zgodził się podpisać porozumienie umożliwiające ulokowanie 100 milionów dolarów inwestycji indyjskich w porcie Czabahar.

W kwestii dywersyfikacji źródeł energii Indie nie chcą przegrać wyścigu z Chinami. Na wzór Chin w listopadzie 2007 roku zorganizowana została pierwsza w historii konferencja „paliwowa” Indie-Afryka. W zamian za dostęp do źródeł energii Hindusi zaferowali państwom afrykańskim inwestycje w wykorzystanie gazu ziemnego, budowę instalacji, import technologii, kształcenie inżynierów i szkolenie studentów z Afryki oraz otwarcie chłonnego, miliardowego rynku. Największe zainteresowanie budziła współpraca z takimi krajami jak Czad, Ghana, Etiopia i Nigeria. W 2008 roku Indie zorganizowały szczyt, na który zaproszeni zostali liderzy afrykańskich państw. Nie był on tak spektakularny jak szczyt chińsko-afrykański: uczestniczyło w nim 14 afrykańskich przywódców, w tym Thabo Mbeki z RPA, Yoweri Museveni z Ugandy i Meles Zenawi z Etiopii. Podczas inauguracyjnego przemówienia premier Indii, Manmohan Singh, podkreślił konieczność znaczącego wzrostu indyjskich inwestycji w projekty rozwojowe w Afryce oraz zacieśnienia gospodarczych więzów. Obecnie ponad 20% ropy importowanej do Indii pochodzi z Afryki³⁵. Obroty handlowe Indii z Afryką uległy podwojeniu w latach 2006-2011, osiągając poziom prawie 53 miliardów dolarów; indyjskie inwestycje w Afryce obejmują różne sektory przemysłowe zarówno energetyczny, jak i farmaceutyczny, tekstylny, chemiczny, czy maszynowy.

W zakresie strategicznych zainteresowań Indii leży też pogłębienie relacji z państwami Azji Centralnej, zwłaszcza jeśli chodzi o dostawy ropy z Kazachstanu i gazu z Turkmenistanu. Warto podkreślić, że właśnie w Azji Centralnej

Indie posiadają jedyną poza swoim terytorium bazę wojskową – jest to baza lotnicza w Tadżykistanie, w pobliżu portu Farchor. Wskazując na szeroko pojęte interesy bezpieczeństwa Indii (nie tylko dostęp do surowców energetycznych, ale także ryzyko destabilizacji sytuacji w Afganistanie i w Pakistanie), część analityków podkreśla, że Azja Centralna stanowi kluczową z punktu widzenia interesów państwa „głębię strategiczną”³⁶.

Morze Południowochińskie jako element chińsko-indyjskiej rywalizacji

Indyjsko-chińskie mocarstwowe zmagania w rosnącym stopniu zarysowują się także w rejonie Morza Południowochińskiego. Chiny uważają je za część swojego terytorium; na szczycie ASEAN w listopadzie 2011 roku premier Wen Jiabao otwarcie zadeklarował, że nikt z zewnątrz (miał na myśli USA, Japonię oraz Indie) nie ma prawa ingerować w tamtejsze konflikty. Chiny toczą spór z Wietnamem i Tajwanem o Wyspy Parcelskie oraz o Wyspy Spratly (w konflikt ten zaangażowane są także Filipiny, Malezja i Brunei), w pobliżu których przebiegają główne szlaki żeglugowe, a także znajdują się złoża ropy i gazu. Roszczenia tych państw są przez Pekin całkowicie odrzucane, co więcej, Chiny prezentują mapy, na których Morze Południowochińskie prezentowane jest jako część obszaru znajdującego się pod ich jurysdykcją. Na publikowanych przez Pekin mapach morze otacza tak zwana „linia 9-punktowa” (*nine-dashed line*), która neguje jakiegokolwiek roszczenia pozostałych państw regionu. W 2012 roku na wydrukowanej do nowych chińskich paszportów mapie 80% Morza Południowochińskiego zostało włączone do terytorium Chin, co przyczyniło się do wzrostu napięcia w regionie (na przykład Wietnam odmawia stemplowania takich paszportów, udzielając zgody na wjazd na osobnych zaświadczeniach).

Indie próbują wykorzystać tę konfliktową sytuację poprzez nawiązywanie relacji z państwami pozostającymi w konflikcie z Chinami, kopiując w pewnym stopniu strategię Chin wobec Azji Południowej (sojusz z wrogiem Indii-Pakistanem). Na tym tle niejednokrotnie dochodzi do eskalacji napięcia. 12 października 2011 roku indyjska *Oil and Natural Gas Commission Videsh Limited* (OVL) i *PetroVietnam* podpisały z Wietnamem w New Delhi umowę dotyczącą wydobycia i dostarczania ropy oraz szeroko zakrojonych inwestycji powiązanych z wydobyciem tego surowca na Morzu Południowochińskim (*India-Vietnam Oil Exploration Deal*). W Chinach taka polityka została potraktowana jako próba bezpośredniej ingerencji w obszar wpływów Pekinu i w doprowadziła do dyplomatycznych napięć na linii Chiny-Indie i Chiny-Wietnam. Dodatkowym elementem potęgującym rozdrażnienie był niewątpliwie fakt, że porozumienie indyjsko-wietnamskie dotyczyło współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa ener-

getycznego. W ramach „ukarania” Wietnamu pojawiły się nawet głosy, że „czas dać nauczkę tym na Morzu Południowochińskim”³⁷. W 2012 roku Chiny powtórzyły żądanie, aby Wietnam zakończył „jednostronne działania związane z eksploracją ropy i gazu na spornych terenach”³⁸. Ostatecznie Indie po dokonaniu wstępnych badań wycofały się z przedsięwzięcia, podając jako powód jego nieopłacalność³⁹.

Kolejnym przykładem chińsko-indyjskich napięć w obrębie Morza Południowochińskiego jest wydarzenie z końca lipca 2011 roku. Doszło wówczas do konfrontacji okrętu chińskiej marynarki wojennej z jednostką należącą do Indii. Chiński okręt podpłynął do indyjskiego okrętu desantowego INS *Airavat* przebywającego na wodach międzynarodowych i zażądał jego identyfikacji. Jednostka indyjska wracała wtedy z wizyty w Wietnamie, gdzie jej załoga przebywała w dniach 19-22 lipca. Incydent ten stanowił pokaz niechęci, jaką wywołała indyjska obecność w ważnym strategicznie regionie, nie przyniósł jednak dalszej eskalacji w relacjach chińsko-indyjskich. Chińskie ministerstwo obrony i MSZ odmówiły komentarza w tej sprawie; podobnie postąpiły władze Indii. Z perspektywy obydwu państw taka strategia jest zrozumiała; prezentacja siły była niezbędna, miała charakter odstrasżający, żadna ze stron nie dąży jednak do eskalacji konfliktu.

Podsumowanie

Polem narastającej rywalizacji pomiędzy Chinami i Indiami, dla których bezpieczeństwo energetyczne i zapewnienie stałego dostępu do źródeł energii drogą morską są warunkiem *sine qua non* w zapewnieniu sukcesu dalszej mocarstwowej polityki, będzie niewątpliwie obszar Oceanu Indyjskiego. Rozbudowa indyjskich sił morskich stanowi nie tylko realizację aspiracji mocarstwowych New Delhi. Czynnikiem chiński jest niewątpliwym katalizatorem rozwoju indyjskiej marynarki wojennej, której strategia koncentruje się na stawieniu czoła zagrożeniom pojawiającym się na obszarze Oceanu Indyjskiego.

Strategie bezpieczeństwa energetycznego Chin i Indii wykazują pewne wspólne cechy, wynikające z podobnych celów oraz specyfiki uwarunkowań geopolitycznych, w których funkcjonują obydwie azjatyckie potęgi. Wiążą się one ze skokowo rosnącym zapotrzebowaniem na surowce energetyczne, takie jak ropa, czy gaz, które odgrywać będą coraz większą rolę w bilansie energetycznym obydwu państw. Konieczność ich importowania sprawia, że bezpieczeństwo energetyczne nabrało wymiaru strategicznego wyzwania dla rządów Chin i Indii. Rosnące zużycie energii, napędzane przez postępującą urbanizację, industrializację oraz wzrost liczby klasy średniej w obydwu państwach stanowi poważne

wyzwanie dla polityki bezpieczeństwa energetycznego. Obydwa państwa w coraz większym stopniu koncentrują swoją strategię bezpieczeństwa w oparciu o wyzwanie, jakim jest dywersyfikacja źródeł energii. Ma znaczenie priorytetowe także ze względu na fakt niestabilności politycznej w wielu państwach zasobnych w te surowce, co stawia pod znakiem zapytania bezpieczeństwo ciągłości dostaw.

Reasumując, strategia międzynarodowa Chin opiera się na następujących najważniejszych wyznacznikach:

- Maksymalizacja kontroli nad morskimi szlakami komunikacyjnymi, rozbudowa potęgi morskiej na Oceanie Indyjskim i w strategicznych częściach szlaków morskich (Cieśnina Ormuz, Malakka);
- Pogłębianie relacji strategiczne i handlowych w obrębie Azji Południowej (Gwadar, Ćittagong, Hambantota jako elementy „łańcucha pereł”);
Dywersyfikacja źródeł energii;
- Próby uniezależnienia od dostaw morskich poprzez rozbudowę relacji z Azją Centralną (2006 r.: ropociąg z Kazachstanu);
- Rozbudowa nowoczesnej floty, wyposażonej między innymi w nuklearne okręty podwodne.

Założenia polityki indyjskiej podsumować można w następujący sposób:

- Prezentowanie państwa na arenie międzynarodowej jako demokratycznego mocarstwa, realizującego swe interesy przy poszanowaniu dla suwerenności innych państw, będącego jednocześnie gwarantem pokoju i bezpieczeństwa na Oceanie Indyjskim;
- Uznanie, że „Chiny wykorzystują atrybuty hard power, by podważyć pozycję Indii w regionie”; według indyjskich decydentów Ocean Indyjski jest oceanem Indii;
- Polityka *look west*: między innymi inwestycje w port Czabahar w Iranie, jako przeciwwaga dla zaangażowania Chin w rozbudowę pakistańskiego portu Gwadar.
- Polityka *look east* nawiązywanie relacji z państwami położonymi w obrębie Morza Południowochińskiego. Wkraczanie w sferę wpływów Chin;
- Dywersyfikacja źródeł energii poprzez współpracę z państwami Afryki (uzyskanie przez indyjski *Oil & Natural Gas Corporation* udziałów w wydobyciu ropy w Libii i Nigerii);
- Rozwój podwodnej floty atomowej: uplasowanie Indii w elitarnym klubie państw dysponujących uderzeniowymi atomowymi okrętami podwodnymi.

Przedstawione powyżej działania podejmowane przez Chiny i Indie mogą służyć jako egzemplifikacja wykorzystania siły państwa w strategii międzynarodowej ukierunkowanej na zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego. Wzrost zapotrzebowania na surowce strategiczne i konieczność ich dywersyfikacji może w najbliższych latach przyczynić się do zintensyfikowania chińsko-indyjskiej rywalizacji. Pomimo, że obydwa azjatyckie państwa nie chcą ryzykować otwartego konfliktu, nie zamierzają jednak zrezygnować z realizowania swych celów w regionie. Reakcja Pekinu na indyjską politykę *look east* nie pozostawia wątpliwości: Indie uważane są przez Pekin za intruza, bezprawnie wkraczającego w strefę chińskich wpływów. Z perspektywy Indii rozbudowa floty morskiej i roztaczanie „sznura perel” przez Chiny na obszarze Oceanu Indyjskiego, postrzegane jest jako istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa i próba ingerencji na obszarach, które postrzegane są jako tradycyjne strefy indyjskich wpływów. Kontrola szlaków morskich pozostanie kluczowym wyzwaniem polityki bezpieczeństwa energetycznego obydwu państw, miernikiem ich siły, co z kolei przełoży się na kontynuację wyścigu zbrojeń, ze szczególnym nastawieniem na rozwój nowoczesnej marynarki wojennej.

PRZYPISY

1. M. Skarżyński, *Globalne bezpieczeństwo naftowe*, [w]: „Rocznik bezpieczeństwa międzynarodowego” 2006, Wydawnictwo Naukowe Dolnośląskiej Szkoły Wyższej, Wrocław 2006, s. 104.
2. H. Ma, L. Oxley, *China's Energy Economy. Situation, Reforms, Behavior, and Energy Intensity*, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg 2012, s. 49.
3. B. Chellaney, *Asian Juggernaut. The Rise of China, India, and Japan*, HarperCollins Publishers, New York 2010, s. 92.
4. A. Sandkili, *China's Growing Need of Energy and Changing Balances*, [w]: A. Sandkili [red.], *China. A New Superpower? Dimensions of Power, Energy, and Security*, Bilgesam Publications, Istanbul 2010, s. 54.
5. W ramach dywersyfikacji i uniezależnienia się od bliskowschodnich dostaw, Chiny podjęły współpracę z państwami Azji Centralnej (budowa rurociągu z Kazachstanu) oraz Afryki i Ameryki Łacińskiej, w szybkim tempie powiększając poziom swych energetycznych inwestycji zagranicznych, a także, zwłaszcza w przypadku Ameryki Łacińskiej, wchodząc w amerykańską strefę wpływów. A. Sandkili, op. cit., s. 50-51, B. Chellaney, op. cit., s. 91.
6. Te i powyższe dane cyt. za: A. Sandkili, op. cit., s. 56.
7. A. Krishnan, *India's Trade with China Falls 12%*, „The Hindu”, 10 January 2013, <http://www.thehindu.com/business/Economy/indias-trade-with-china-falls-12/article4295117.ece> (12.03.2013).

8. *Review of Maritime Transport 2012*, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), New York and Geneva, s. 5-6.
9. Szczegółowe dane zob.: *Raport «China»*, U.S. Energy Information Administration, Last Updated 4. December 2012, <http://www.eia.gov/countries/country-data.cfm?fipsffiCH&trkffim> (15.03.2013).
10. Z. Keck, *Asia is Purchasing Nearly all of Iran's Oil*, „The Diplomat”, 5 January 2013, <http://thediplomat.com/pacific-money/2013/01/05/asia-is-purchasing-nearly-all-of-irans-oil/> (13.03.2013).
11. S. B. Cáceres, S. Ear, *The Hungry Dragon: How China's Resource Quest is Reshaping the World*, Routledge, New York 2013, s. 54.
12. A. T. Tan, *Security Strategies in Asia Pacific. The United States «Second Front» in Southeast Asia*, Palgrave Macmillan, New York 2011, s. 152.
13. A. Athwal, *China-India Relations. Contemporary Dynamics*, Routledge, New York 2008, s. 1.
14. Cyt. za: H. V. Pant, *China's Rising Global Profile: The Great Power Tradition*, Eastbourne, Portland 2012, s. 54.
15. Cyt. za: *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, Annual Report to Congress, Department of Defence, United States 2011, s. 57.
16. Więcej zob. W. Lei, S. Qinu, *Will China Go to War over Oil?*, „Far Eastern Economic Review”, Vol. 169, No. 3, April 2006, s. 38 i nast.
17. Zob. też: A. Kuszewska, *Indie i Pakistan w stosunkach międzynarodowych. Konflikty, strategię, bezpieczeństwo*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2013, s. 258-260.
18. Yokosuka jest najważniejszą i największą poza terytorium USA bazą morską amerykańskiej marynarki wojennej. D. Shavit, *The United States in Asia: A Historical Dictionary*, Greenwood Press, Westport 1990, s. 545.
19. Książka A. T. Mahana *The Influence of Sea Power Upon History* do pobrania na stronie: <http://www.gutenberg.org/ebooks/13529> (16.03.2013).
20. Cyt. za: A. Athwal, *China-India Relations. Contemporary Dynamics*, Routledge, New York 2008, s. 31.
21. Celem strategicznym USA jest z kolei niedopuszczenie do chińskiego „zmonopolizowania” tych szlaków i jednocześnie utrzymanie swobody żeglugi przez kluczowe strategicznie, ale wąskie przejścia Cieśniny Malakka czy Lombok. W. Bert, *The United States, China, and Southeast Asian Security. A Changing of the Guard?*, Palgrave Macmillan, New York 2003, s. 46-47.
22. B. D. Cole, *The Great Wall at Sea: China's Navy in the XXI Century*, Naval Institute Press, Annapolis 2010, s. 169.
23. Por. B. D. Cole, *Ibidem*, s. 190-191.
24. H. F. Pant, *China's Rising Global Profile: The Great Power Tradition*, Sussex Academic Press, Eastbourne 2012, s. 43.

25. *Chinese Built Hambantota Port Begins Operations in Lanka*, „Business Standard”, 6 June 2012, http://www.business-standard.com/article/pti-stories/chinese-built-hambantota-port-begins-operations-in-lanka-112060600330_1.html (13.02.2013).
26. J. Henderson, *East Asian Transformation. On the Political Economy of Dynamism, Governance and Crisis*, Routledge, New York 2011, s. 123.
27. *China-Africa Trade Likely to Hit Record High*, 27 December 2012, Xinhua, http://news.xinhuanet.com/english/china/2012-12/27/c_132067354.htm (16.03.2013).
28. Łącznie w Kazachstanie działają 22 spółki naftowe z udziałem chińskim. Wśród nich 10 należy do chińskich inwestorów. Wedle niektórych danych w 2013 roku udział ropy naftowej, wydobywanej przez spółki chińskie w Kazachstanie, może osiągnąć poziom 40%. Cyt, za: *Kazachstan: zmiana kluczowych graczy w sektorze wydobywania ropy naftowej*, „Otwarty Dialog”, 21 lutego 2013, http://www.odfoundation.eu/pl/publics/1167/kazachstan_zmiana_kluczowych_graczy_sektorze_wydobywania_ropy_naftowej (14.03.2013). Zob. także: *Chinese Companies to Control over 40% of Kazakhstan's Oil Shortly*, „Tengri News”, 8 January 2013, <http://en.tengrinews.kz/markets/Chinese-companies-to-control-over-40-of-Kazakhstan-oil-shortly-15796/> (13.03.2013).
29. H. Lai, op. cit., s. 4-5.
30. Zob. także: R. Ellings, *The Context and Purpose of US-India Strategic Cooperation*, [w]: A. Ayres, C. R. Mohan, [red.], *Power Realignment in Asia: China, India and the United States*, Sage Publications India, New York 2008, s. 296.
31. Szerzej na ten temat zob.: H. V. Pant [red.], *The Rise of the Indian Navy. Internal Vulnerabilities, External Challenges*, Ashgate Publishing Company, Burlington 2012.
32. W latach 1988-1991, za sprawą porozumienia z ZSRR, pod banderą Indii pływał okręt typu *Charlie*, który nazwano również *Chakra*.
33. D. Scott, *India's «Grand Strategy» for the Indian Ocean: Mahanian Visions*, „Asia-Pacific Review”, Vol. 13, No. 2, November 2006, s. 98.
34. *Indian Group Wins Rights to Mine in Afghanistan's Hajigak*, „Businessweek”, 6 December 2011, <http://www.businessweek.com/news/2011-12-06/indian-group-wins-rights-to-mine-in-afghanistan-s-hajigak.html> (16.12.2012).
35. *India. Country Analysis Briefs*, U.S. Energy Information Administration, Last Updated 21 November 2011, s. 3.
36. S. Sharan, *Central Asia: India's Real Strategic Depth?*, 27 February 2012, Centre for Strategic and International Studies, <http://csis.org/blog/central-asia-indias-real-strategic-depth> (16.03.2013).

37. *China Reacts to India/Vietnam South China Sea Oil Exploration Deal: «Time to Teach Those Around South China Sea a Lesson»*, <http://www.khalistan-affairs.com/wp/?pfffi857> (30.01.2013).
38. M. Martina, *China Tells Vietnam to Halt Oil Exploration in Disputed Waters*, „China-US Focus”, 6 December 2012, <http://www.chinausfocus.com/u-s-news/china-tells-vietnam-to-halt-oil-exploration-in-disputed-waters/> (15.03.2013).
39. S. Dikshit, *India Finds Oil Drilling off Vietnam a Losing Proposition*, „The Hindu”, 11 May 2012, <http://www.thehindu.com/news/national/india-finds-oil-drilling-off-vietnam-a-losing-proposition/article3405680.ece> (16.03.2013).