

Marcin Adamczyk

Smok w Arktyce – współczesne Chiny i ich pierwsza arktyczna biała księga

Wprowadzenie do badań

Światowe zmiany klimatyczne (powodujące m.in. zmniejszanie się pokrywy lodowej wokół bieguna północnego)¹ sprawiły, iż „w ciągu ostatnich dwóch dekad Arktyka przekształciła się z zapomnianego zakątka w miejsce skupiające coraz większą uwagę międzynarodową”². Z oczywistych względów największe zainteresowanie sprawami Dalekiej Północy jak do tej pory przejawiały tzw. państwa arktyczne³. Do kolejnej kategorii podmiotów zaangażowanych w sprawy regionu zaliczyć możemy państwa i organizacje, które prowadzą badania naukowe (często od wielu dekad) na Dalekiej Północy (np. nad przebiegiem wspomnianych zmian klimatycznych). Jeszcze inną kategorią wydają się być państwa (np. Chiny, Indie, Japonia) o rosnącym znaczeniu i ambicjach na arenie międzynarodowej, które mimo często znacznego oddalenia geograficznego, przejawiają rosnące zainteresowanie sprawami arktycznymi. Ta ostatnia kategoria siłą rzeczy budzi największe emocje i zainteresowanie światowej opinii publicznej – państwa o wydawałoby się dość rachitycznych związkach z obszarami polarnymi, w ostatnich latach przebojem wchodzą na arktyczną (i także antarktyczną) arenę. Powyższy podział jest podziałem subiektywnym, lecz zdaniem autora w miarę dobrze oddaje zróżnicowanie podmiotów zaangażowanych w sprawy Arktyki. Problemy badawcze, na które autor zamierza w niniejszej pracy odpowiedzieć, to pytania o źródła zainteresowania Arktyką ze strony współczesnych Chin oraz

¹ Zob. A. Makowski, *Północna Droga Morska i perspektywy jej wykorzystania w żegludze międzynarodowej*, „Studia Humanistyczno-Społeczne” 2011, t. 5, s. 146-147; T. Pastusiak, *Zmiany czasu trwania żeglugi w warunkach „bezlodowych” na Północnej Drodze Morskiej w latach 2008-2016*, „Problemy Klimatologii Polarnej” 2016, nr 26, s. 157-164.

² J. Grzela, *Polityka Japonii wobec Arktyki*, [w:] *Północ w stosunkach międzynarodowych*, red. M. Tomala, Kielce 2014, s. 207.

³ O tym jakie to państwa oraz, przede wszystkim, jaki jest zasięg terytorialny Arktyki mowa będzie w dalszej części pracy.

funkcje pierwszej chińskiej arktycznej białej księgi. Bezpośrednim impulsem do powstania niniejszej pracy było właśnie wydanie przez Chińską Republikę Ludową pierwszej w historii tego państwa arktycznej białej księgi. Sformułowanie chińskiej strategii odnośnie Dalekiej Północy stało się tym samym przyczynkiem do refleksji nad interesami, które Pekin posiada w tym odległym dla siebie regionie. W świetle powyższych autor formułuje hipotezę badawczą mówiącą o tym, iż chińskie zaangażowanie za kołem polarnym (jak i będąca jego emanacją biała księga) są efektem rosnących ambicji mocarstwowych Pekinu o globalnym zasięgu. Autor, w oparciu o swoje wcześniejsze badania, wyjaśni w niniejszej pracy rolę białej księgi w polityce zagranicznej i wewnętrznej państwa. Podejmie się także omówienia statusu prawnego Arktyki i jej gospodarczego potencjału, który z wielu względów budzi gorące emocje na świecie i stanowi w znacznej mierze o atrakcyjności Dalekiej Północy. W ostatnim rozdziale autor pochyli się nad potencjalnymi korzyściami na jakie Chiny prawdopodobnie mogą liczyć w związku z zaangażowaniem się w sprawy arktyczne. Przy zastosowaniu zarówno analizy, jak i syntezy zostanie opracowany wtórny materiał badawczy w postaci chińskiej arktycznej białej księgi (dostępnej w Internecie w języku angielskim), jak i polskie oraz zagraniczne opracowania naukowe poświęcone statusowi prawnemu Arktyki, jej potencjałowi gospodarczemu czy wreszcie historii chińskich związków z Daleką Północą. Do badań wykorzystana zostanie metoda historyczna oraz w mniejszym stopniu metoda analogii i ujęcie ilościowe.

Czym jest biała księga i jakie są jej funkcje?

Biała księga to specyficzny rodzaj dokumentów publikowanych przez rządy (prawdopodobnie najczęściej)⁴, organizacje międzynarodowe czy instytucje pozarządowe i adresowanych do szerokiego grona odbiorców (konkretnych grup społecznych, wszystkich obywateli danego państwa, grupy państw czy wreszcie całej społeczności międzynarodowej *sensu stricto* itd.). Są one z zasady jawne, a ich wiodącym celem jest eksplanacja polityki czy klaryfikowanie intencji publikujących je podmiotów w obszarze którego dotyczą – gdy jest nim państwo, może to być budzący szczególne zainteresowanie wycinek jego polityki wewnętrznej (*vide* polska biała księga w sprawie reformy wymiaru sprawiedliwości) lub zarządy polityki zagranicznej i bezpieczeństwa. W tym ostatnim przypadku są one często zamiennie nazywane *strategiami* lub *koncepcjami*. Jak wykazały wcześniejsze badania, wraz z końcem zimnej wojny i powszechnym dążeniem do jawności w wielu obszarach życia publicznego upowszechnił się również zwyczaj publikacji

⁴ M.in. z tego względu autor w dalszej części niniejszych rozważań będzie traktował państwo jako podstawowego autora białych ksiąg.

tego typu dokumentów⁵. Co ciekawe owe publikacje stają się istotnym elementem aktywności nie tylko państw demokratycznych (gdzie dążenie do transparentności jest nierozdzielnie związane ze specyfiką ustroju), lecz również autorytarnych czy nawet (tak jak Chiny) będących wciąż jeszcze na pograniczu autorytaryzmu i totalitaryzmu⁶. Wydaje się jednocześnie, że niezależnie od panującego w danym państwie ustroju motywacje przyświecające publikacji kolejnych białych ksiąg czy strategii dotyczących polityki zagranicznej i bezpieczeństwa są zbliżone. Jak już wcześniej wspomniano ich wiodącym celem zewnętrznym jest objaśnianie polityki państwa w danym obszarze jego aktywności, czasem także wskazanie *explicit*e konkretnych interesów, których zamierza ono bronić. Z powyższego niejako siłą rzeczy wynikają kolejne „zewnętrzne” funkcje księgi w postaci postrzegania jej jako narzędzia do budowy wzajemnego zrozumienia i zaufania na arenie międzynarodowej czy wręcz czasem uspokojenia obaw społeczności międzynarodowej *sensu stricto* lub zmniejszenia napięcia w relacjach międzynarodowych. W polityce wewnętrznej biała księga polityki zagranicznej czy bezpieczeństwa ma na celu przede wszystkim objaśnić obywatelom posunięcia rządu na arenie międzynarodowej czy długofalowe cele obranej polityki zagranicznej. Jednocześnie odpowiednio sformułowana strategia może posłużyć decydom do kształtowania preferowanych postaw w społeczeństwie w postaci chociażby dumy narodowej z osiągnięć i pozycji danego państwa, ale też w skrajnych wypadkach nacjonalizmu lub nawet nastrojów konfrontacyjnych wymierzonych w inne państwo⁷. Zdaniem autora pierwsza funkcja będzie przeważać w państwach demokracji liberalnej, druga zaś wśród tych o ustroju autorytarnym.

Arktyka – jej status i potencjał

W celu wyznaczenia zasięgu terytorialnego regionu arktycznego wykorzystuje się dwa niezależne kryteria – są to: przebieg lipcowej izotermy $+10^{\circ}\text{C}$ na lądzie i $+5^{\circ}\text{C}$ na morzu (granica klimatyczna) lub równoleżnik $66^{\circ}33'39''\text{N}$ (koło podbiegunowe północne stanowiące granicę astronomiczną). Zależnie od przyjętej metodologii wielkość obszaru przynależącego do Arktyki wynosi od ok. 21 do ponad 30 mln km^2 – generalnie na półkuli północnej granica klimatyczna

⁵ M. Adamczyk, *Wyznaczniki ewolucji chińskiej polityki zagranicznej zawarte w Białej Księdze Obrony (2014)*, „Zeszyty Naukowe Towarzystwa Doktorantów UJ. Nauki Społeczne” 2017, nr 18, s. 83.

⁶ Zob. więcej na temat wątpliwości związanych z klasyfikacją ustroju panującego w ChRL: M. Adamczyk, *Media we współczesnym państwie totalitarnym na przykładzie Chińskiej Republiki Ludowej*, [w:] *Media XXI wieku. Studia Interdyscyplinarne*, red. A. Momot, A. Drabina, Wrocław 2016, s. 12-16.

⁷ M. Adamczyk, *Wyznaczniki ewolucji...*, s. 84-85, 87-88.

przebiega na północ od koła podbiegunowego, z wyjątkiem obszaru wokół Morza Beringa (wraz z Aleutami), Morza Labradorskiego i Zatoki Hudsona, a także północno-wschodniej części Islandii, gdzie jej zasięg przesuwa się daleko na południe i w niewielkim stopniu również na granicy Morza Białego i Morza Barentsa. W świetle powyższego za państwa arktyczne uznać możemy Rosję, Stany Zjednoczone, Kanadę, Norwegię, Szwecję, Finlandię, Danię (Grenlandia) oraz Islandię⁸. Jednocześnie, jak przypomina Michał Łuszczuk, w myśl Konwencji o prawie morza z 1982 r. Arktyka podlega „w większości (...) wyłącznej jurysdykcji państw, których terytoria lądowe lub lądowe i morskie położone są na północ od północnego koła podbiegunowego”⁹.

Warto w tym miejscu podkreślić, iż jak dotąd status prawny Arktyki oparty jest w dużej mierze jedynie na Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (nazywanej też konwencją jamajską lub w skrócie UNCLOS¹⁰)¹¹. Daleka Północ wciąż jeszcze nie doczekała się w prawie międzynarodowym takich rozwiązań jakie stały się udziałem terenów położonych wokół bieguna południowego, których status polityczno-prawny został uregulowany w Układzie antarktycznym z 1959 r.¹² W regionie arktycznym jedynie archipelag Svalbard objęty został Traktatem Spitsbergeńskim/Svalbardzkim (nazywanym również traktatem paryskim) z 1920 r., w myśl którego stanowi on terytorium zamorskie Królestwa Norwegii przy jednoczesnym zagwarantowaniu sygnatariuszom prawa do eksploatacji zasobów naturalnych archipelagu czy prowadzenia na nim badań naukowych¹³.

⁸ L. Sykulski, *Geopolityczna ekspansja Rosji w Arktyce*, „Układ Sił” 2018, nr 1, s. 9-10; M. Ciechanowska, *Potencjał węglowodorowy Arktyki*, „Nafta-Gaz” 2012, rok LXVIII, nr 12, s. 1176; J. Grzela, *Rola i miejsce Arktyki w polityce zagranicznej Polski*, [w:] *Północ w stosunkach międzynarodowych*, red. M. Tomala, Kielce 2014, s. 135; M. Madej, *Problemy i wyzwania Arctic governance*, „Poliarchia” 2014, nr 2, s. 82.

⁹ M. Łuszczuk, *Państwa wschodnioazjatyckie w Arktyce: między polityką a gospodarką*, [w:] *Północ w stosunkach międzynarodowych*, red. M. Tomala, Kielce 2014, s. 193.

¹⁰ Akronim od angielskiego *United Nations Convention on the Law of the Sea*.

¹¹ L. Sykulski, *op.cit.*, s. 9; M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1176-1177; zob. szerzej: J. Symonides, *Status prawny i roszczenia do Arktyki oraz Bieguna Północnego*, „Państwo i Prawo” 2008, t. 743, nr 1, s. 31-45; idem, *Roszczenia do bieguna północnego w świetle konwencji o prawie morza (UNCLOS)*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2014, t. 32, s. 363-378; M. Środoń, *Uwarunkowania powstania i rozwoju reżimu prawnego regionu Arktyki*, „Myśl Ekonomiczna i Polityczna” 2015, nr 1 (48), s. 236-270; J. Wojas, *Koncepcje statusu prawnego Arktyki*, „Adam Mickiewicz University Law Review” 2015, nr 5, s. 39-53.

¹² L. Sykulski, *op.cit.*, s. 9; zob. aktualny tekst układu w języku polskim: Obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 27 września 2017 r. o sprostowaniu błędów, Dz.U. 2017 poz. 1915.

¹³ Oświadczenie Rządowe z dnia 3 września 1931 r. w sprawie przystąpienia Polski do traktatu dotyczącego Spitsbergu, podpisanego w Paryżu dnia 9 lutego 1920 r., Dz.U. 1931 nr 97 poz. 747; zob. więcej: D. Rozmus, *Traktat svalbardzki – wykorzystane szanse?*, „Roczniki Administracji i Prawa” 2017, nr 17, s. 269-287.

Choć na chwilę obecną wśród zainteresowanych państw brak jest woli zmiany dotychczasowego *status quo*, to jednak jeszcze w 1989 r. rząd Finlandii wyszedł z ideą zapoczątkowania zorganizowanej współpracy w zakresie ochrony arktycznego środowiska naturalnego. Dwa lata później Kanada zgłosiła propozycję rozszerzenia jej o sektor gospodarczy i społeczny. W efekcie w 1996 r. na podstawie Deklaracji z Ottawy powołano regionalne międzyrządowe forum promujące dialog i współpracę w gronie państw arktycznych – Radę Arktyczną¹⁴. Jak podkreśla Magdalena Madej, Rada została powołana na podstawie deklaracji, a nie umowy międzynarodowej i jako taka *de iure* nie jest organizacją międzynarodową¹⁵. W jej skład weszły Islandia, Szwecja, Finlandia, Norwegia, Dania, Rosja, Kanada i USA (jako stali członkowie)¹⁶, a w charakterze obserwatora do tej pory trzynastie państw (Francja, Niemcy, Włochy, Japonia, Holandia, Chiny, Polska, Indie, Korea Południowa, Singapur, Hiszpania, Szwajcaria, Wielka Brytania) oraz szereg międzynarodowych organizacji rządowych i pozarządowych¹⁷.

Wspomniany we wstępie proces topnienia lodów Arktyki w połączeniu z asertywną polityką niektórych z grona państw arktycznych doprowadził do sytuacji, w której niewątpliwie drzemiący w tym regionie potencjał rozpalil wyobraźnię światowej opinii publicznej. W arktycznym dyskursie dużo miejsca poświęca się potencjalnym korzyściom mającym płynąć z gospodarczego wykorzystania Dalekiej Północy jako źródła nieprzebranych wręcz bogactw naturalnych czy jako alternatywnej drogi morskiej z Azji do Europy. Jednocześnie nie brak wątpliwości związanych z rosnącym poziomem zagrożeń w obszarze bezpieczeństwa militarnego i ekologicznego – stąd zainteresowanie Arktyką ze strony wojskowych (jako potencjalnej areny przyszłych działań zbrojnych) i naukowców (potrzeba ochrony unikatowej fauny i flory czy badania nad zmianami klimatycznymi).

Proces poszukiwania morskiej drogi z Europy do Indii i Chin w powszechnej świadomości zakorzenił się prawdopodobnie głównie dzięki odkryciu przez Krzysztofa Kolumba Ameryki w 1492 r. czy w mniejszym stopniu opłynięciu przez Vasco da Gamę Afryki w 1497 r. Mało kto dziś pamięta, iż miał on również swój arktyczny epizod, którego początki sięgają połowy XVI w. Kolejne wyprawy angielskich, holenderskich oraz rosyjskich¹⁸ żeglarzy odkrywały co rusz nowe fragmenty morskiej drogi wzdłuż Syberii i rosyjskiego Dalekiego Wschodu.

¹⁴ Zob. więcej: J. Grzela, *Rola i miejsce...*, s. 147-152.

¹⁵ M. Madej, *op.cit.*, s. 87.

¹⁶ J. Grzela, *Rola i miejsce...*, s. 147-148; L. Sykalski, *op.cit.*, s. 10; M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1176; M. Łuszczuk, *Państwa wschodnioazjatyckie...*, s. 195; zob. treść deklaracji: *Declaration on the Establishment of the Arctic Council 1996 – Ottawa Declaration*, http://library.arcticportal.org/1270/1/ottawa_decl_1996-3.pdf (19 III 2018).

¹⁷ *Observers*, <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers> (21 III 2018).

¹⁸ Sam Vitus Bering, na cześć którego nazwano cieśninę pomiędzy Azją a Ameryką, był Duńczykiem w służbie rosyjskiego cara.

Wreszcie na przełomie XVII i XVIII w. udało się ostatecznie dowieść, że morska podróż z Europy przez Arktykę na Daleki Wschód jest możliwa. Co ciekawe, dopiero w latach 1878-1879 Szwed Adolf Erik Nordenskiöld¹⁹ dokonał tego w trakcie jednego dwunastomiesięcznego rejsu²⁰. Na powtórzenie owego wyczynu podczas jednego tylko sezonu żeglugowego trzeba było poczekać aż do 1932 r., kiedy udało się to Otto Schmidtowi na pokładzie frachtowca o wzmocnionym kadłubie (określanego czasem niepoprawnie jako lodołamacz) SS Aleksandr Sibiriakow (kapitanem statku był Władimir Woronin)²¹. Jeszcze w 1920 r. utworzono w Związku Radzieckim Komitet Północnej Drogi Morskiej (*Komseveroput*), zaś po udanym rejsie duetu Schmidta i Woronina powstał Główny Urząd Północnej Drogi Morskiej (*Glavsevmorput*)²². W miarę regularna żegluga Przejściem Północno-Wschodnim ma zatem miejsce już od kilkudziesięciu lat, zaś apogeum wykorzystania PDM (w czasach radzieckich) przypadało na drugą połowę lat 80. XX w. Z drugiej strony rozpad ZSRR przyczynił się do znacznej degradacji arktycznej infrastruktury i ograniczeniem rejsów za kołem polarnym na blisko 20 lat – dopiero zmiana rosyjskiej polityki względem Arktyki i kolejna fala ocieplenia klimatu przyczyniły się w XXI w. do swoistego renesansu Północnej Drogi Morskiej²³. Warto podkreślić, iż PDM jest częścią Przejścia Północno-Wschodniego (na odcinku od Nowej Ziemi do Cieśniny Beringa), które jest jedną z dwóch potencjalnych tras żeglugowych przez Arktykę (druga to Przejście Północno-Zachodnie)²⁴. Szlak wzdłuż północnych wybrzeży Kanady jest jednak zdecydowanie mniej popularny – choćby ze względu na panujące nań gorsze warunki żeglugowe²⁵. W efekcie choć sama trasa jest znacznie krótsza od tej wzdłuż

¹⁹ Urodzony w okupowanej przez Rosję Finlandii.

²⁰ A. Makowski, *op.cit.*, s. 138; J. Symonides, *Perspektywy wykorzystania dla żeglugi międzynarodowej Północnej Drogi Morskiej w Arktyce*, „Stosunki Międzynarodowe” 2011, t. 43, nr 1-2, s. 41-43.

²¹ A. Makowski, *op.cit.*, s. 138; J. Symonides, *Perspektywy wykorzystania...*, s. 44; J. Tymiński, *Zagłada lodołamacza Aleksandr Sibiriakow*, <http://www.magnum-x.pl/arttykul/zaglada-lodo-lamacza-aleksandr-sibiriakow> (22 III 2018).

²² J. Symonides, *Perspektywy wykorzystania...*, s. 43-44.

²³ *Ibidem*, s. 45; A. Makowski, *op.cit.*, s. 139; M. Grzybowski, *Północna Droga Morska. Alternatywny morski szlak komunikacyjny między Europą Północną i Dalekim Wschodem*, „Logistyka” 2015, nr 2, s. 9-11.

²⁴ M. Łuszczuk, *Uwarunkowania żeglugi na oceanie arktycznym na tle geopolitycznej transformacji regionu Arktyki*, „Teki Komisji Politologii i Stosunków Międzynarodowych” 2010, nr 5, s. 58.

²⁵ A. Makowski, *op.cit.*, s. 137. Warto pamiętać, iż dopiero na początku XX w. Roaldowi Amundsenowi udało się za jednym podejściem pokonać całą długość Przejścia Północno-Zachodniego w trwającym niemal trzy lata rejsie. Na powtórkę tego wyczynu w przeciagu jednego sezonu musieliśmy poczekać do 1944 r.; zob. *Larsen, Henry* [w:] W. J. Mills, *Exploring Polar Frontiers: A Historical Encyclopedia*, Tom 1, Oksford 2003, s. 375-378; *Amundsen, Roald* [w:] *idem*, s. 13-15.

wybrzeży Rosji²⁶, to jednak perspektywy jej szerszego wykorzystania są na razie odległe²⁷.

W tym miejscu należy zaznaczyć, iż żegluga arktyczna to nie tylko tranzyt z Europy na Daleki Wschód (i na odwrót), lecz przede wszystkim kabotaż (stanowiący większość przewozów na PDM), żegluga wewnątrz regionu (np. z Rosji do Kanady) oraz wpłynięcia statków rybackich, badawczych czy turystycznych²⁸. Z drugiej strony wydaje się, że to właśnie potencjał tranzytowy Arktyki jest tym, co rozpala wyobraźnię decydentów i przynajmniej części opinii publicznej. Niewątpliwie w większości wypadków droga morska na Daleki Wschód przez jedno z dwóch przejść północnych jest krótsza od tej przez kanał Sueski (dla statków płynących z portów europejskich) czy Panamski (dla tych wypływających ze wschodniego wybrzeża USA) o kilka tysięcy kilometrów, nie wspominając już o rejsie dookoła przylądka Dobrej Nadziei czy Horn (tu trasa może okazać się krótsza nawet o ponad 50%)²⁹. To siłą rzeczy przekłada się na znaczne oszczędności na paliwie, pensjach dla marynarzy³⁰ czy wreszcie mniejszym negatywnym wpływem na środowisko naturalne. Gdy dodamy do tego spore natężenie ruchu na głównych szlakach morskich i w kluczowych cieśninach (Malakka, Bad el-Manbed i innych³¹), a także wciąż wysokie ryzyko ataków pirackich czy terrorystycznych³², to powoli staje się jasne co leży u podstaw obecnego zainteresowania potencjałem tranzytowym Arktyki. Z drugiej strony potencjalne korzyści nie mogą przysłańać oczywistych faktów w postaci wciąż sporych trudności i dużej dozy niepewności związanych z żeglugą w regionie arktycznym. Musimy pamiętać, iż na Dalekiej Północy rozwój infrastruktury żeglugowej wciąż stoi na dość niskim poziomie, zaś same szlaki przebiegają z dala od większych skupisk ludności. Ponadto brakuje wykwalifikowanej kadry czy większej ilości specjalistycznych

²⁶ M. Grzybowski, *op.cit.*, s. 9.

²⁷ M. Przygodzka-Markiewicz, *Ekonomiczne znaczenie Arktyki – nowe perspektywy i aspekty prawne*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2014, t. 8, nr 1, s. 16. W związku z powyższym, autor mając na myśli potencjał transportowy Arktyki, będzie w dalszej części artykułu głównie odnosił się do możliwości wykorzystania w tym celu Przejścia Północno-Wschodniego i należącej doń PDM.

²⁸ M. Łuszczuk, *Uwarunkowania żeglugi...*, s. 57-58.

²⁹ M. Grzybowski, *op.cit.*, s. 10; J. Symonides, *Status prawny...*, s. 32; J. Wojas, *op.cit.*, s. 39; A. Makowski, *op.cit.*, s. 139; J. Grzela, *Polityka Japonii...*, s. 207; J. Symonides, *Perspektywy wykorzystania...*, s. 51; M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1176.

³⁰ W sezonie letnim oszczędności mogą wynieść od kilkunastu do nawet ponad 30%. J. Symonides, *Perspektywy wykorzystania...*, s. 51; A. Makowski, *op.cit.*, s. 142.

³¹ Zob. K. Wardin, *Cieśniny – p „wąskie gardła” transportu morskiego*, „Logistyka” 2010, nr 2, s. 435-444.

³² Wszystkie te czynniki wpływają z jednej strony na spadek bezpieczeństwa żeglugi klasyczną trasą z Europy do Azji przez Kanał Sueski czy dookoła Afryki, z drugiej zaś również na wyższe stawki ubezpieczeń, które muszą płacić armatorzy. J. Symonides, *Perspektywy wykorzystania...*, s. 58.

statków zdolnych pływać w trudnych i szybko zmieniających się warunkach Arktyki. Jednocześnie statki najwyższej nawet klasy lodowej są na PDM zmuszone do obowiązkowego opłacania asysty lodołamaczy, niezależnie od tego czy jest ona rzeczywiście potrzebna – co automatycznie podnosi koszty. Innym problemem jest problem z terminowością żeglugi w przypadku nagłego załamania pogody, co również wpływa na zmniejszenie jej opłacalności i popularności³³. W efekcie na każdy statek przepływający tranzytem przez PDM przypada kilkaset innych wybierających trasę przez Kanał Sueski³⁴. Jednocześnie przy całym sceptycyzmie, należy pamiętać, iż zmniejszanie się pokrywy lodowej w Arktyce jest faktem i jeżeli dotychczasowe tempo utrzyma się, to żegluga za kołem polarnym już niedługo może stać się zdecydowanie bardziej popularna. Na taką ewentualność szykują się w szczególności państwa wzdłuż wybrzeży których przebiegają oba Przejścia Północne (głównie Rosja i Kanada), jak i te o globalnych ambicjach/interesach (głównie Chiny czy USA).

Potencjał tranzytowy Dalekiej Północy to, jak już wspomniano, jedynie jeden z powodów, dla którego niektórzy mówią już o nadchodzącym „wieku Arktyki”³⁵. Kolejnym są rzecz jasna rzekomo niesamowicie bogate (na skalę światową) złoża surowców naturalnych – Amerykańska Służba Geologiczna (USGS) w raporcie z 2008 r. szacuje, iż w Arktyce znajduje się nawet 30% nieodkrytych jeszcze światowych zasobów gazu ziemnego i do 15% ropy naftowej³⁶ – niektóre szacunki mówią nawet o 50% wciąż nieodkrytych światowych zasobów węglowodorów³⁷. Ponadto pod dnem Oceanu Arktycznego ma znajdować się łącznie nawet blisko 60% wszystkich podmorskich złóż ropy naftowej i gazu³⁸. Daleka Północ to nie tylko znaczące zasoby surowców energetycznych, ale również liczące się złoża metali szlachetnych (srebra i złota), diamentów, uranu, miedzi, tytanu, aluminium, wolframu itd.³⁹. Nie należy wreszcie zapominać o potencjalnie obfitych łowiskach⁴⁰.

³³ *Ibidem*, s. 52; M. Łuszczuk, *Państwa wschodnioazjatyckie...*, s. 197; idem, *Uwarunkowania żeglugi...*, s. 60-62; A. Makowski, *op.cit.*, s. 140-141; 148-149; T. Pastusiak, *Planowanie trasy statku dla warunków żeglugi „bezlodowej” na Północnej Drodze Morskiej*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni” 2014, nr 29, s. 34.

³⁴ M. Grzybowski, *op.cit.*, s. 10; J. K. Bourne jr, *Arktyczna gorączka*, „National Geographic” 2016, nr 3 (198), s. 99.

³⁵ A. Ragin, *The effects of climate change in the Arctic*, „Stosunki Międzynarodowe” 2011, t. 43, nr 1-2, s. 285.

³⁶ *Ibidem*, s. 289; M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1178-1179; M. Łuszczuk, *Państwa wschodnioazjatyckie...*, s. 196; M. Madej, *op.cit.*, s. 89; J. Wojas, *op.cit.*, s. 39; J. K. Bourne jr, *op.cit.*, s. 92; L. Sykulski, *op.cit.*, s. 10; E. Ingenfeld, „Just in Case” Policy in the Arctic, „Arctic” 2010, t. 63, nr 2, s. 258; J. Symonides, *Status prawny...*, s. 32.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1179.

³⁹ *Ibidem*, s. 1177; L. Sykulski, *op.cit.*, s. 10; J. K. Bourne jr, *op.cit.*, s. 92-93; *Status prawny...*, s. 32.

⁴⁰ *Ibidem*; E. Ingenfeld, *op.cit.*, s. 258; T. Kijewski, *Rywalizacja o surowce energetyczne w Arktyce*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2009, nr 9-10, s. 284.

Jednocześnie eksploatacja zasobów naturalnych Dalekiej Północy nie jest bynajmniej zjawiskiem nowym – na Svalbardzie Rosja i Norwegia wydobywały węgiel kamienny już od początku XX w.⁴¹, zaś od kilkudziesięciu lat funkcjonują kopalnie rud metali za kołem podbiegunowym w Skandynawii i ZSRR, a także na Grenlandii czy Alasce⁴². Ponadto już teraz 1/7 światowej produkcji gazu ziemnego pochodzi właśnie z regionu Arktyki⁴³. Z drugiej strony górnictwo arktyczne boryka się z podobnymi problemami co i żegluga – ekstremalne oraz szybko zmieniające się warunki pogodowe, brak rozwiniętej infrastruktury, nieliczne i trudno dostępne siedziby ludzkie czy wreszcie konieczność użycia drogiego sprzętu i technologii przystosowanych do operowania w polarnym klimacie. Wszystko to siłą rzeczy przekłada się na wysokie koszty wydobycia tamtejszych surowców – dla przykładu ropa z arktycznych złóż należy do jednej z najdroższych na świecie⁴⁴. W efekcie, zdaniem specjalistów, istnieje raczej małe prawdopodobieństwo, aby w najbliższej przyszłości (perspektywa 20-30 lat) eksploatacja bogatych zasobów naturalnych Arktyki stała się czymś powszechnym⁴⁵. Oczywiście nie sposób również jednoznacznie wykluczyć, iż postęp technologiczny, zmiany klimatyczne czy wreszcie wzrost popytu na ropę i gaz uczynią wydobycie opłacalnym dużo szybciej⁴⁶. Z drugiej strony nie ma pewności, iż w przeciągu 30-50 lat ropa naftowa czy gaz nie stracą na znaczeniu na tyle, iż ich eksploatacja w trudnych arktycznych warunkach stanie się mało atrakcyjna. Podobnie zresztą rzecz się ma z potrzebą poszukiwania krótszych tras żeglugowych z Europy na Daleki Wschód. Warto przy tym zauważyć, iż wymienione powyżej trudności nie przeszkadzają państwom arktycznym toczyć widowiskowych sporów o kontrolę nad tamtejszymi zasobami naturalnymi i trasami żeglugowymi⁴⁷. W efekcie sytuacja w Arktyce zaczyna nabierać znamion nowego wyścigu zbrojeń, jak żywo przypominającego czasy *nomen omen* zimnej wojny⁴⁸. Karolina Chyla owo

⁴¹ Zob. P. P. Zagożdżon, *Relikty górnictwa węgla i ich stan zachowania w warunkach klimatu polarnego – Longyearbyen, Svalbard*, [w:] *Dzieje górnictwa – element europejskiego dziedzictwa kultury*, t. 5, red. P. P. Zagożdżon, M. Madziarz, Wrocław 2013, s. 397, 401-406.

⁴² M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1177.

⁴³ A. Ragin, *op.cit.*, s. 289.

⁴⁴ J. K. Bourne jr, *op.cit.*, s. 98-103; M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1181-1182.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 1182; K. Chyla, *Wpływ polityki Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy na relacje z Kanałą w odniesieniu do interesów w Arktyce*, „Wschodnioznawstwo” 2015, s. 21.

⁴⁶ Warto w tym kontekście pamiętać, iż w przypadku węglowodorów z łupków spadek kosztów wydobycia spowodowany postępem technologicznym nastąpił praktycznie w przeciągu jednej dekady od rozpoczęcia komercyjnej eksploatacji złóż w Stanach Zjednoczonych.

⁴⁷ Zob. więcej: M. Ciechanowska, *op.cit.*, s. 1178; T. Kijewski, *op.cit.*, s. 276-282; J. Symonides, *Status prawny...*, s. 31-45; idem, *Roszczenia do...*, s. 363-378; inaczej w: M. Rzeszutko-Piotrowska, *Aktywność Federacji Rosyjskiej w regionie Arktyki – wybrane problemy rywalizacji mocarstw*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2014, t. 8, nr 1, s. 54-61.

⁴⁸ Zob. Ł. Wojcieszak, *Spór o Grzbiet Łomonosowa na tle rosyjskich dążeń o wpływy na obszarze Arktyki*, „Wrocławskie Studia Politologiczne” 2014, nr 16, s. 149-150; M. Dura, *Rosja*

asertywne postępowanie kluczowych państw arktycznych określiła mianem „zabezpieczania interesów na przyszłość”. Zdaniem autora stwierdzenie to dobrze oddaje nastawienie wszystkich państw zainteresowanych udziałem w rozpoczynającej się rozgrywce o surowce i szlaki żeglugowe na Dalekiej Północy – w tym także Chińskiej Republiki Ludowej.

Chiny i ich arktyczne interesy w kontekście białej księgi

Państwo Środka w swojej jedynej jak do tej pory arktycznej białej księdze deklaruje się jako „Near-Arctic State”⁴⁹. Jak celnie zauważył Paweł Behrendt głównym ku temu argumentem jest położenie najdalej na północ wysuniętej części Chin na 53° szerokości geograficznej północnej⁵⁰ – dodajmy, że ten sam równoleżnik przebiega przez leżącą w północno-wschodniej Polsce Puszcę Knyszyńską⁵¹. Ponadto w księdze wskazuje się na naukowe zainteresowanie Arktyką, motywowane potrzebą dalszych badań nad zmianami klimatycznymi i ich implikacjami dla sytuacji i dalszego rozwoju krajowego rolnictwa, leśnictwa czy rybołówstwa⁵². Pekin dostrzegając związane ze zmianami klimatycznymi zagrożenie dla bezpieczeństwa żywnościowego⁵³ niejako wpisuje się w coraz powszechniejszy trend sekurytyzacji globalnego ocieplenia⁵⁴. Jak już wcześniej wspomniano, ChRL jest sy-

przygotowuje się do arktycznej wojny [FOTO], <http://www.defence24.pl/rosja-przygotowuje-sie-do-arktycznej-wojny-foto> [data dostępu: 24 III 2018]; A. Foxall, *Russia's Policies towards a Changing Arctic: Implications for UK Security*, „Russia Studies Centre Research Paper” 2017, nr 12, *passim*; R. Gramer, *Here's What Russia's Military Build-Up in the Arctic Looks Like*, <http://foreignpolicy.com/2017/01/25/heres-what-russias-military-build-up-in-the-arctic-looks-like-trump-oil-military-high-north-infographic-map/> (24 III 2018); J. Grzela, *Rola i miejsce...*, s. 147; T. Kijewski, *op.cit.*, s. 280-282; K. Chyla, *op.cit.*, s. 18, 20.

⁴⁹ *Full text: China's Arctic Policy*, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (25 III 2018).

⁵⁰ P. Behrendt, *Arktyczna biała księga Chin*, <http://www.polska-azja.pl/p-behrendt-arktyczna-biala-ksiega-chin/> (25 III 2018).

⁵¹ *53 równoleżnik przechodzi przez Puszcę Knyszyńską*, https://www.wrotapodlasia.pl/pl/turystyka/turystyka_rekreacja/53-rownoleznik-przechodzi-przez-puszcze-knyszynska.html (25 III 2018).

⁵² *Full text...*

⁵³ M. Łuszczuk, *Państwa wschodnioazjatyckie...*, s. 199; C. Campbell, *op.cit.*, s. 4; K. Sun, *Beyond the Dragon...*, s. 48; idem, *China and the Arctic...*, s. 4; D. C. Wright, *China's Growing Interest in the Arctic*, „Journal of Military and Strategic Studies” 2013, t. 15, nr 2, s. 51.

⁵⁴ Zob. M. Pietraś, *Globalny problem zmian klimatu. Analiza politologiczna*, „Teki Komisji Politologii i Stosunków Międzynarodowych” 2010, nr 5, s. 29-35; szerzej nt. sekurytyzacji zob. M. Musioł, *Znaczenie sekurytyzacji i sektorów bezpieczeństwa w ramach krytycznych studiów nad bezpieczeństwem*, „Historia i Polityka” 2018, nr 23 (30), s. 39-51.

gnatariuszem UNCLOS (od 1982 r.) oraz Traktatu Spitsbergeńskiego (od 1925 r.), a także od 2013 r. stałym obserwatorem Rady Arktycznej⁵⁵. Warto przypomnieć w tym miejscu, iż Chiny na dobre zainteresowały się Arktyką w połowie lat 90. ubiegłego wieku. Właśnie wtedy Pekin (w 1993 r.) zakupił na Ukrainie swój pierwszy lodołamacz o napędzie konwencjonalnym – *Xuě Lóng* („Śnieżny Smok”) – który został wprowadzony do służby rok później. W 1995 r. zorganizowano pieszą ekspedycję chińskich naukowców i dziennikarzy na biegun północny, zaś rok później ChRL została członkiem Międzynarodowego Komitetu Badań Arktycznych (*The International Arctic Science Committee*, IASC). W 1999 r. odbyła się pierwsza arktyczna wyprawa naukowa na pokładzie „Śnieżnego Smoka”. Kolejna taka ekspedycja miała miejsce w 2003 r. (do końca 2017 r. odbyło się ich łącznie osiem), a w kolejnym roku Pekin założył na Spitsbergenie swoją pierwszą polarną stację badawczą w Arktyce – *Huánghé Zhàn* (Stacja „Żółta Rzeka”). W 2005 r. natomiast Chiny były pierwszym z grona państw azjatyckich gospodarzem *Arctic Science Summit Week*. Ponadto pod koniec pierwszej dekady XXI w. okazało się, iż jeden lodołamacz jest niewystarczający dla potrzeb chińskich badań polarnych – wobec czego kolejny został zamówiony jeszcze w 2009 r.⁵⁶

Pekin postrzega zmiany klimatyczne w Arktyce również jako źródło potencjalnych szans – za Wielkim Murem dostrzeżono korzyści jakie może przynieść wykorzystanie żeglugowego i surowcowego potencjału Dalekiej Północy⁵⁷. Warto pamiętać, iż obie te kwestie są w przypadku Państwa Środka ze sobą w znacznej mierze połączone. Chiny nie mogą we własnym zakresie zaspokoić zapotrzebowania na wybrane surowce energetyczne (jak ropa naftowa czy w coraz większym stopniu również gaz ziemny) zmuszone są uzupełniać niedobory węglowodórów dostawami z rejonu Zatoki Perskiej (skąd pochodzi ponad 50% chińskiego importu ropy naftowej) czy Afryki (blisko 20% importu). Niewątpliwie sytuacja, w której ponad 80% dostaw ropy naftowej⁵⁸ oraz inne surowce i żywność

⁵⁵ Full text...

⁵⁶ *Ibidem*; M. Madej, *op.cit.*, s. 87; J. Peng, N. Wegge, *China and the Law of the Sea: Implications for Arctic Governance*, „The Polar Journal” 2014, t. 4, nr 2, s. 293, 299; L. Jakobson, *China prepares for an ice-free Arctic*, „SIPRI Insights on Peace and Security” 2010, nr 2, s. 3; K. Sun, *China and the Arctic: China's Interests and Participation in the Region*, „East Asia-Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics” 2013, nr 2, s. 2-3; idem, *Beyond the Dragon and the Panda: Understanding China's Engagement in the Arctic*, „Asia Policy” 2014, nr 18, s. 46-47; O. V. Alexeeva, F. Lasserre, *The Snow Dragon: China's Strategies in the Arctic*, „China Perspectives” 2012, nr 3, s. 61-63; C. Campbell, *China and the Arctic: Objectives and Obstacles*, U.S.-China Economic and Security Review Commission Staff Research Report, Waszyngton 2012, s. 4, 7; M. Łuszczuk, *Państwa wschodnioazjatyckie...*, s. 199.

⁵⁷ J. Grzela, *Rola i miejsce...*, s. 149; K. Sun, *Beyond the Dragon...*, s. 47; idem, *China and the Arctic...*, s. 4-5; D. C. Wright, *op.cit.*, s. 51

⁵⁸ M. Adamczyk, *Analiza uzależnienia Chińskiej Republiki Ludowej od wybranych surowców energetycznych w kontekście chińskiej drogi do hegemonii*, [w:] *Globalne i lokalne problemy polityki bezpieczeństwa. Polska i świat*, t. 1, red. M. Górka, Poznań 2017, s. 204-211.

docierają do Chin drogą morską przez cieśninę Malakka (zaś w drugą stronę od wielu lat płyną wyprodukowane za Wielkim Murem towary⁵⁹), rodzi potencjalnie istotne implikacje dla chińskiego bezpieczeństwa. Dlatego też ChRL od kilku lat realizuje z Rosją wspólne projekty w zakresie eksploatacji zasobów Dalekiej Północy czy rozwoju tamtejszych szlaków żeglugowych⁶⁰. W białej księdze zapowiedziano ponadto intensyfikację współpracy w tym zakresie z niewymienionymi państwami arktycznymi⁶¹. Pekin ma zatem podstawy aby postrzegać relatywnie bezpieczną oraz szybką trasę przez Arktykę jako szansę na chociażby częściowe zneutralizowanie w przyszłości tzw. „dylematu malakkijskiego”⁶².

W arktycznej białej księdze pojawiły się także zapowiedzi współpracy z państwami arktycznymi w celu stworzenia Polarnego Szlaku Jedwabnego (*Polar Silk Road*)⁶³. Potencjalne korzyści wynikające z wykorzystania alternatywnej trasy żeglugowej na Dalekiej Północy należy zatem analizować również pod kątem ich wpływu na przyszłość projektu Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS). W przypadku peregrynacji towarów do Europy możliwe będzie uzyskanie przez Chiny efektu synergii – przepustowość nawet znacznie rozbudowanej (z chińskich funduszy) azjatyckiej sieci kolejowej będzie w końcu ograniczona, zaś transport morski *via* PDM sprawdzić się może w sytuacji gdy niższe koszty będą ważniejsze niż czas dostawy. Z drugiej strony nie można również wykluczyć, iż rozwinięta komunikacja morską Przejściem Północno-Wschodnim może w przyszłości stanowić istotną konkurencję, a nawet pewną przeszkodę dla powodzenia chińskiego projektu (właśnie chociażby w związku z niższymi kosztami transportu) – ponadto większość korzyści z tego tytułu przypadnie Moskwie. W tym ujęciu, zdaniem autora, zaangażowanie ChRL można postrzegać również jako chęć kontrolowania rosyjskich poczynań w zakresie rozbudowy potencjału Północnej Drogi Morskiej.

⁵⁹ Na eksporcie których Państwo Środka wciąż w dużym stopniu opiera swoje powodzenie gospodarcze; M. Łuszczuk, *Państwa wschodnioazjatyckie...*, s. 198; A. Ragin, *op.cit.*, s. 298; zob. więcej: A. Brunet, J.-P. Guichard, *Chiny światowym hegemonem?*, Warszawa 2011, *passim*.

⁶⁰ J. Symonides, *Perspektywy wykorzystania...*, s. 58; L. Jakobson, *op.cit.*, s. 9; M. Madej, *op.cit.*, s. 92; O. V. Alexeeva, F. Lasserre, *op.cit.*, s. 66-68.

⁶¹ *Full text...*

⁶² *Ibidem*, s. 64; C. Campbell, *op.cit.*, s. 4.

⁶³ Zob. J. Nakano, W. Li, *China Launches the Polar Silk Road*, <https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road> (25 III 2018); I. Studin, *How China's Polar Silk Road can make Canada the next big Asian power*, <http://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2131565/how-chinas-polar-silk-road-can-make-canada-next-big-asian-power> (25 III 2018); T. Kenderdine, *Arctic link reveals the full scope of China's belt and road ambitions*, <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2116273/arctic-link-reveals-full-scope-chinas-belt-and-road> (25 III 2018).

Podsumowanie

Choć przyszłość gospodarczego wykorzystania potencjału Dalekiej Północy na szeroką skalę jest wciąż jeszcze bardzo mglista, to jednak większość liczących się na arenie międzynarodowej państw czyni przygotowania na wypadek sytuacji, w której Arktyka okaże się kluczowa dla światowej równowagi sił (zarówno militarnej, jak i gospodarczej). Jednym z tych państw są rzecz jasna Chiny, które pomimo rosnącego zainteresowania sprawami arktycznymi i wbrew oczekiwaniom społeczności międzynarodowej, do niedawna wciąż jeszcze nie posiadały sformułowanej *explicite* strategii arktycznej. W tym kontekście samą publikację pierwszej jak do tej pory chińskiej arktycznej białej księgi należy już uznać za sukces. Zgodnie z przedstawioną w pierwszym podrozdziale klasyfikacją zewnętrznych funkcji tego typu dokumentów, ma ona za zadanie, po pierwsze, klaryfikować intencje Pekinu względem Arktyki i jej zasobów. W tym temacie pierwsza strategia arktyczna nie wnosi wiele nowego – nawet wszechobecne odwołania do Karty Narodów Zjednoczonych i Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza – przewijały się już wcześniej w arktycznym dyskursie za Wielkim Murem. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na zarysowujący się konflikt tożsamości w polityce Pekinu względem regionu – z jednej strony Chiny od lat opierają swoją politykę zagraniczną (także odnośnie Arktyki) na zasadach poszanowania suwerenności i nieingerowania w sprawy wewnętrzne innych państw⁶⁴, z drugiej strony w kwestii zasobów Dalekiej Północy odwołują się do koncepcji wspólnego dziedzictwa ludzkości i wolności żeglugi⁶⁵. Zdaniem autora, Pekin w ten sposób niejako osłabia rosyjskie roszczenia na Dalekiej Północy i jednocześnie pośrednio także swoje stanowisko w kwestii wolności żeglugi w sąsiedztwie spornych wysepek na Morzu Południowochińskim. Niewątpliwie jednak lektura białej księgi wyraźnie wskazuje na to, iż Chiny nie zamierzają dać się wykluczyć z arktycznego wyścigu. Kolejną jej funkcją zewnętrzną jest dążenie do rozwiania ewentualnych obaw społeczności międzynarodowej *sensu stricto* odnośnie kwestii przestrzegania przez Chiny prawa międzynarodowego w Arktyce (stąd wspomniane odwołania do UNCLOS, Karty NZ czy nawet Traktatu Spitsbergeńskiego), jak i dbałości o tamtejsze środowisko naturalne (ten wątek również często przewija się w księdze, a co ciekawsze osobna zapowiedź w tym temacie padła z ust chińskiego wiceministra SZ Kong Xuanyo podczas

⁶⁴ Zob. M. Adamczyk, M. Debita, *Zasada nieingerencji w sprawy wewnętrzne innego kraju oraz jej miejsce w polityce zagranicznej Chińskiej Republiki Ludowej*, „Studia Orientalne” 2018, nr 1 (13).

⁶⁵ K. Sun, *China and the Arctic...*, s. 3, 5; idem, *Beyond the Dragon...*, s. 49-50; C. Campbell, *op.cit.*, s. 3-4; O. V. Alexeeva, F. Lasserre, *op.cit.*, s. 64-66; N. Wegge, *China in the Arctic: interests, actions and challenges*, „Nordlit” 2014, nr 32, s. 92.

prezentacji dokumentu)⁶⁶. Biała księga pełna jest zresztą typowych dla języka chińskiej dyplomacji „słów kluczy” w postaci zapewnień o poszanowaniu praw innych państw czy współpracy na zasadach „win-win”⁶⁷. Jeżeli chodzi o funkcje wewnętrzne białej księgi, to biorąc pod uwagę brak informacji, które wcześniej nie przewijałyby się w arktycznym dyskursie w Chinach – ciężko, zdaniem autora, mówić o realizacji wewnętrznej funkcji eksplanacyjnej w więcej niż ograniczonym stopniu. Wydaje się natomiast, iż pierwszą białą księgę arktyczną postrzegać możemy jako kolejne narzędzie w procesie rozbudzania chińskiej dumy narodowej – lapidarnie rzecz ujmując: słynne „Chinese dream” sięgnęło bieguna północnego⁶⁸. Być może zresztą jest to jej najważniejsza funkcja...

Abstract

Marcin Adamczyk

Dragon in the Arctic – modern China and their first arctic White Paper

The main incentive for creation of this work was the issue by the People's Republic of China, their first in the history arctic White Paper. The articulation of the Chinese strategy regarding the High North, has become the source of the main contribution, as it goes for the Beijing's interests in that distant region. Author, basing on his previous researches, clarifies the role of the White Paper in the foreign and internal policy. He undertakes the circumlocution of the Arctic's legal status and its economic potential, which for many reasons arouses hot emotions in the world and is to a large extent the mentioned attractiveness of the High North. Thereby, the present research has been carried out using the analysis and synthesis of secondary research material in the form of scientific studies and source texts. The research problems for which answers can be found in this work are questions about sources of Arctic interest on the part of contemporary China and the functions of the first Chinese Arctic white book. In their light, a research hypothesis was formulated that Chinese engagement behind the polar circle (as

⁶⁶ Full text...; M. Bogusz, *Polarne ambicje Pekinu*, <https://zawielkimmurem.net/2018/01/28/polarne-ambicje-pekinu/> (25 III 2018).

⁶⁷ Full text...

⁶⁸ Zob. więcej na temat „Chinese Dream”: A. Gut, M. Wilczewski, *Chinese Dream (中国梦) – kolektywistyczny konstrukt ucieleśniający ducha współczesnych Chin*, „Zeszyty Prasoznawcze” 2015, t. 58, nr 4 (224), s. 839-859; Z. Wang, *The Chinese Dream: Concept and Context*, „Journal of Chinese Political Science” 2014, t. 19, nr 1, s 1-13; M. Adamczyk, P. Rutkowska, *China and Asia-Pacific region in China's Military Strategy*, „Torun International Studies” 2017, nr 1 (10), s. 84.

well as its emanation of the white book) is a testimony to Beijing's growing global ambitions of worldwide power. The research showed that the reasons for the Chinese Arctic interest are mainly of a military and economic nature, while the Chinese Arctic white paper performs the following functions: it indicates China's interest in this area and also tries to tone down the potential reaction of the international community that may result from this involvement. Moreover the white book has an important internal function in the form of awakening the national pride of the Chinese people.

Keywords: China, the Arctic, white paper

References

- 53 równoleżnik przechodzi przez Puszcę Knyszyńską, https://www.wrotapodlasia.pl/pl/turystyka/turystyka_rekreacja/53-rownoleznik-przechodzi-przez-puszcze-knyszynska.html.
- Adamczyk, M., *Analiza uzależnienia Chińskiej Republiki Ludowej od wybranych surowców energetycznych w kontekście chińskiej drogi do hegemonii*, [in:] *Globalne i lokalne problemy polityki bezpieczeństwa. Polska i świat*, t. I, ed. M. Górka, Poznań 2017, pp. 193-216.
- Adamczyk, M., Debita, M., *Zasada nieingerencji w sprawy wewnętrzne innego kraju oraz jej miejsce w polityce zagranicznej Chińskiej Republiki Ludowej*, „*Studia Orientalne*” 2018, no. 1 (13), pp. 7-32.
- Adamczyk, M., *Media we współczesnym państwie totalitarnym na przykładzie Chińskiej Republiki Ludowej*, [in:] *Media XXI wieku. Studia Interdyscyplinarne*, ed. A. Momot, A. Drabina, Wrocław 2016, pp. 11-28.
- Adamczyk, M., Rutkowska, P., *China and Asia-Pacific region in China's Military Strategy*, „*Torun International Studies*” 2017, no. 1 (10), pp. 83-99.
- Adamczyk, M., *Wyznaczniki ewolucji chińskiej polityki zagranicznej zawarte w Białej Księdze Obrony (2014)*, „*Zeszyty Naukowe Towarzystwa Doktorantów UJ. Nauki Społeczne*” 2017, no. 18, pp. 81-101.
- Alexeeva, O. V., Lasserre, F., *The Snow Dragon: China's Strategies in the Arctic*, „*China Perspectives*” 2012, no. 3, pp. 61-68.
- Amundsen, Roald, [in:] W. J. Mills, *Exploring Polar Frontiers: A Historical Encyclopedia*, t. 1, Oxford 2003.
- Behrendt, P., *Arktyczna biała księga Chin*, <http://www.polska-azja.pl/p-behrendt-arktyczna-biala-ksiega-chin/>.
- Bogusz, M., *Polarne ambicje Pekinu*, <https://zawielkimmurem.net/2018/01/28/polarne-ambicje-pekinu/>.

- Bourne jr, J. K., *Arktyczna gorączka*, „National Geographic” 2016, no. 3 (198), pp. 86-107.
- Brunet, A., Guichard, J.-P., *Chiny światowym hegemonem?*, Warszawa 2011.
- Campbell, C., *China and the Arctic: Objectives and Obstacles*, U.S.-China Economic and Security Review Commission Staff Research Report, Washington 2012.
- Chyla, K., *Wpływ polityki Federacji Rosyjskiej wobec Ukrainy na relacje z Kanadą w odniesieniu do interesów w Arktyce*, „Wschodnioznawstwo” 2015, pp. 11-23.
- Ciechanowska, M., *Potencjał węglowodorowy Arktyki*, „Nafta-Gaz” 2012, vol. LXVIII, no. 12, pp. 1176-1182.
- Declaration on the Establishment of the Arctic Council 1996 – Ottawa Declaration*, http://library.arcticportal.org/1270/1/ottawa_decl_1996-3..pdf.
- Dura, M., *Rosja przygotowuje się do arktycznej wojny [FOTO]*, <http://www.defence24.pl/rosja-przygotowuje-sie-do-arktycznej-wojny-foto>.
- Foxall, A., *Russia's Policies towards a Changing Arctic: Implications for UK Security*, „Russia Studies Centre Research Paper” 2017, no. 12.
- Full text: China's Arctic Policy*, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.
- Gramer, R., *Here's What Russia's Military Build-Up in the Arctic Looks Like*, <http://foreignpolicy.com/2017/01/25/heres-what-russias-military-build-up-in-the-arctic-looks-like-trump-oil-military-high-north-infographic-map/>.
- Grzela, J., *Polityka Japonii wobec Arktyki*, [in:] *Północ w stosunkach międzynarodowych*, ed. M. Tomala, Kielce 2014, pp. 207-222.
- Grzela, J., *Rola i miejsce Arktyki w polityce zagranicznej Polski*, [in:] *Północ w stosunkach międzynarodowych*, ed. M. Tomala, Kielce 2014, pp. 135-170.
- Grzybowski, M., *Północna Droga Morska. Alternatywny morski szlak komunikacyjny między Europą Północną i Dalekim Wschodem*, „Logistyka” 2015, no. 2, pp. 9-11.
- Gut, A., Wilczewski, M., *Chinese Dream (中国梦) – kolektywistyczny konstrukt ucieleśniający ducha współczesnych Chin*, „Zeszyty Prasoznawcze” 2015, vol. 58, no. 4 (224), pp. 839-859.
- Ingenfeld, E., *„Just in Case” Policy in the Arctic*, „Arctic” 2010, t. 63, no. 2, pp. 257-259.
- Jakobson, L., *China prepares for an ice-free Arctic*, „SIPRI Insights on Peace and Security” 2010, no. 2.
- Kenderdine, T., *Arctic link reveals the full scope of China's belt and road ambitions*, <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2116273/arctic-link-reveals-full-scope-chinas-belt-and-road>.
- Kijewski, T., *Rywalizacja o surowce energetyczne w Arktyce*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2009, no. 9-10, pp. 272-288.
- Larsen, Henry, [in:] W. J. Mills, *Exploring Polar Frontiers: A Historical Encyclopedia*, t. 1, Oxford 2003.

- Łuszczuk, M., *Państwa wschodnioazjatyckie w Arktyce: między polityką a gospodarką*, [in:] *Północ w stosunkach międzynarodowych*, ed. M. Tomala, Kielce 2014, pp. 193-205.
- Łuszczuk, M., *Uwarunkowania żeglugi na oceanie arktycznym na tle geopolitycznej transformacji regionu Arktyki*, „TeKa Komisji Politologii i Stosunków Międzynarodowych” 2010, no. 5, pp. 55-64.
- Madej, M., *Problemy i wyzwania Arctic governance*, „Poliarchia” 2014, no. 2, pp. 81-101.
- Makowski, A., *Północna Droga Morska i perspektywy jej wykorzystania w żegludze międzynarodowej*, „Studia Humanistyczno-Społeczne” 2011, t. 5, pp. 137-150.
- Musioł, M., *Znaczenie sekurytyzacji i sektorów bezpieczeństwa w ramach krytycznych studiów nad bezpieczeństwem*, „Historia i Polityka” 2018, no. 23 (30), pp. 39-51.
- Nakano, J., Li, W., *China Launches the Polar Silk Road*, <https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road>.
- Observers, <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers>.
- Obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 27 września 2017 r. o sprostowaniu błędów, Dz.U. 2017 poz. 1915.
- Oświadczenie Rządowe z dnia 3 września 1931 r. w sprawie przystąpienia Polski do traktatu dotyczącego Spitsbergu, podpisanego w Paryżu dnia 9 lutego 1920 r., Dz.U. 1931 nr 97 poz. 747.
- Pastusiak, T., *Planowanie trasy statku dla warunków żeglugi „bezlodowej” na Północnej Drodze Morskiej*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni” 2014, no. 29, pp. 31-45.
- Pastusiak, T., *Zmiany czasu trwania żeglugi w warunkach „bezlodowych” na Północnej Drodze Morskiej w latach 2008-2016*, „Problemy Klimatologii Polarnej” 2016, no. 26, pp. 157-164.
- Peng, J., Wegge, N., *China and the Law of the Sea: Implications for Arctic Governance*, „The Polar Journal” 2014, t. 4, no. 2, pp. 287-305.
- Pietraś, M., *Globalny problem zmian klimatu. Analiza politologiczna*, „TeKa Komisji Politologii i Stosunków Międzynarodowych” 2010, no. 5, pp. 5-35.
- Przygodzka-Markiewicz, M., *Ekonomiczne znaczenie Arktyki – nowe perspektywy i aspekty prawne*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2014, t. 8, no. 1, pp. 11-25.
- Ragin, A., *The effects of climate change in the Arctic*, „Stosunki Międzynarodowe” 2011, vol. 43, no. 1-2, s. 285-301.
- Rozmus, D., *Traktat svalbardzki – wykorzystane szanse?*, „Roczniki Administracji i Prawa” 2017, no. 17, pp. 269-287.
- Rzeszutko-Piotrowska, M., *Aktywność Federacji Rosyjskiej w regionie Arktyki – wybrane problemy rywalizacji mocarstw*, „Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego” 2014, vol. 8, no. 1, pp. 54-61.

- Studin, I., *How China's Polar Silk Road can make Canada the next big Asian power*, <http://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2131565/how-chinas-polar-silk-road-can-make-canada-next-big-asian-power>.
- Sun, K., *Beyond the Dragon and the Panda: Understanding China's Engagement in the Arctic*, „Asia Policy” 2014, no. 18, pp. 46-51.
- Sun, K., *China and the Arctic: China's Interests and Participation in the Region*, „East Asia-Arctic Relations: Boundary, Security and International Politics” 2013, no. 2.
- Sykulski, L., *Geopolityczna ekspansji Rosji w Arktyce*, „Układ Sił” 2018, no. 1, pp. 8-15.
- Symonides, J., *Perspektywy wykorzystania dla żeglugi międzynarodowej Północnej Drogi Morskiej w Arktyce*, „Stosunki Międzynarodowe” 2011, vol. 43, no. 1-2, pp. 39-59.
- Symonides, J., *Roszczenia do bieguna północnego w świetle konwencji o prawie morza (UNCLOS)*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2014, vol. 32, pp. 363-378.
- Symonides, J., *Status prawny i roszczenia do Arktyki oraz Bieguna Północnego*, „Państwo i Prawo” 2008, vol. 743, no. 1, pp. 31-45.
- Środoń, M., *Uwarunkowania powstania i rozwoju reżimu prawnego regionu Arktyki*, „Myśl Ekonomiczna i Polityczna” 2015, no. 1 (48), pp. 236-270.
- Tymiński, J., *Zagłada lodolamacza Aleksandr Sibiriakow*, <http://www.magnum-x.pl/artukul/zaglada-lodolamacza-aleksandr-sibiriakow>.
- Wang, Z., *The Chinese Dream: Concept and Context*, „Journal of Chinese Political Science” 2014, vol. 19, no. 1, pp. 1-13.
- Wardin, K., *Cieśniny – „wąskie gardła” transportu morskiego*, „Logistyka” 2010, no. 2, pp. 435-444.
- Wegge, N., *China in the Arctic: interests, actions and challenges*, „Nordlit” 2014, no. 32, pp. 83-98.
- Wojas, J., *Koncepcje statusu prawnego Arktyki*, „Adam Mickiewicz University Law Review” 2015, no. 5, pp. 39-53.
- Wojcieszak, Ł., *Spór o Grzbiet Łomonosowa na tle rosyjskich dążeń o wpływy na obszarze Arktyki*, „Wrocławskie Studia Politologiczne” 2014, no. 16, pp. 142-155.
- Wright, D. C., *China's Growing Interest in the Arctic*, „Journal of Military and Strategic Studies” 2013, vol. 15, no. 2, pp. 50-70.
- Zagożdżon, P. P., *Relikty górnictwa węgla i ich stan zachowania w warunkach klimatu polarnego – Longyearbyen, Svalbard*, [in:] *Dzieje górnictwa – element europejskiego dziedzictwa kultury*, t. 5, ed. P. P. Zagożdżon, M. Madziarz, Wrocław 2013, pp. 393-418.

Marcin Adamczyk – mgr stosunków międzynarodowych, doktorant w Zakładzie Studiów nad Bezpieczeństwem w Instytucie Studiów Międzynarodowych Uniwersytetu Wrocławskiego. ORCID: 0000-0002-3432-0358