

MEDIUL INTERNAȚIONAL DE SECURITATE

INTERPRETÂND DATE OSINT: CE NE ÎNVAȚĂ ISTORIA DESPRE EVOLUȚIILE ÎN CURS DIN MAREA CHINEI DE SUD

Florin DIACONU*

Abstract

The text focuses the attention on some major aspects of the ongoing strategically significant events and trends in the East China Sea and South China Sea (trends and events extensively covered by a lot of OSINT data), and evaluates the increasing tensions in these regions of the Pacific Ocean in a way which is deliberately taking into account what history is massively and freely teaching us. As far as the author is concerned, the more and more obvious and ambitious Chinese plans and actions in both seas are a direct and almost unavoidable consequence of a quick and massive evolution (or change) of the power status of China. At this very moment, Beijing is deliberately attempting to reach a more globally influential power status – that of world power, and in such a situation the attention paid by China to the World Ocean and to the strategically significant routes leading to the open seas is larger than ever before in Modern Times. In a way or another, Chinese actions are nothing else but a renewed version of some well-known episodes in world history – those which have previously led other actors of the international arena to a more globally influential power status, by means of developing naval power and of gaining more free access to the World Ocean. In such a context, the United States is also deliberately trying to protect, according to a strategically legitimate, strong and long national tradition, the complete freedom of navigation, and the stability of the regional balance of power in both seas. Quite clearly, the strategic interests of both China and the U.S. are, in both seas we are speaking about, vastly different ones, and on a well defined collision course.

Keywords: power status, world power, sea power, World Ocean, strategic confrontation, China, the United States, the Pacific Ocean, regional balance of power, strategically significant routes, freedom of navigation, OSINT.

Chiar în acest moment, China și Statele Unite ale Americii (împreună cu aliații regionali ai SUA din Orientul Îndepărtat și Asia de Sud-Est) sunt,

* Conferențiar universitar doctor, Facultatea de Științe Politice, Universitatea din București (FSPUB) și Senior Researcher (CR II) la Institutul Diplomatic Român (IDR) – florin.diaconu@fspub.unibuc.ro

destul de clar, pe ceea ce am putea numi în mod legitim „traietorie de coliziune”, atât în Marea Chinei de Est cât și în Marea Chinei de Sud. În ultima vreme, o mulțime de *surse deschise* relatează, din plin, despre evenimente și tendințe din regiune care sunt semnificative pentru discuția noastră: China extinde în mod deliberat unele insule și recife mici, în scopul de a „construi” insule mai mari, pe care să poată fi construite aerodromuri militare mari și alte obiective militare avansate din punct de vedere tehnologic, inclusiv radare foarte puternice (Watkins, 2016, 29 februarie); Beijingul desfășoară, de asemenea, în regiunea despre care vorbim contingente militare semnificative, inclusiv unități navale și aeronave (Cohen, 2016, 15); și China încearcă, de asemenea, să folosească organismele internaționale de tot felul pentru a forța recunoașterea în mod oficial a drepturilor sale „legitime” de suveranitate asupra întregii regiuni (Blanchard și Petty, 2016, 14 iulie); de asemenea, China încearcă să interzică navelor de război americane și avioanelor militare ale SUA posibilitatea de a patrula liber în apele *internaționale* și în spațiul aerian de deasupra lor (Martina, Torode și Blanchard, 2016, 11 mai). Știm de asemenea că Marea Chinei de Sud are o valoare strategică intrinsecă mare: cam 33% din comerțul internațional al Asiei și aproximativ 50 % din țițeiul consumat de Asia tranzitează în mod regulat *această* mare, care – spun unii autori – mai devreme sau mai târziu *va trebui* să fie dominată de China, *dacă* vreodată „Marea Chină” va lua într-adevăr ființă; și mai știm că Beijingul încearcă să domine complet mările din jurul Chinei, pentru a reînvia astfel sistemul de granițe (și de regiuni aflate sub control direct) din epoca maximei dezvoltări a Chinei Imperiale (Kaplan, 2012, pp. 298-299). Mai mult decât atât, știm și că tendințele în curs din Marea Chinei de Sud nu sunt nici accidentale și nici lipsite de rădăcini istorice mai mult sau mai puțin recente: cu aproape 10 ani în urmă, în 2007, de exemplu, Beijingul „a înființat noua municipalitate Sansha în provincial Hainan, unitate administrativă în a cărei jurisdicție intră și insulele din arhipelagul Paracel și din arhipelagul Spratly pe care le revendică Vietnamul” (Jacques, 2012, p. 377).

Ce ne învață istoria despre puterile tot mai ambițioase de pe scena internațională

De-a lungul mai multor secole, orice încercare serioasă cu scopul de a obține un statut de putere din ce în ce mai influent pe arena internațională a dus – aproape automat – la un efort sporit al statului despre care vorbim de a-și extinde influența în regiuni tot mai largi ale Oceanului Mondial. În acest context, trebuie să precizăm că orice stat „care... are acces ușor la însăși marea deschisă” are în mod evident „o valoare strategică a poziției sale” care este „foarte mare” (Mahan, 1890, 1918, pp. 31-32). Știm de asemenea că „puterea

navală a fost unul din factorii ce au permis unor state individuale să avanseze în rândurile marilor puteri” și că, „mai mult decât atât, istoria a arătat că statele ce nu au la dispoziție forțe navale nu au reușit să mențină pentru prea multă vreme statutul de mare putere” (Gorshkov, 1974, pp. 3-5).

De fapt, la o evaluare atentă, vorbim despre o regulă de bază pe care oricine o poate înțelege cu ușurință: un statut de putere semnificativ la nivel global înseamnă în mod direct capabilități sporite de atingere a intereselor (unele dintre ele cele vitale), dar nu numai imediat dincolo de granițe sau în regiunea continentală în care se află statul despre care vorbim, dar și pe alte continente. Practic, statutul de putere *mondială* (un statut excepțional, de care foarte puține puteri s-au bucurat vreodată – Wight, 1998, p. 62) înseamnă în mod necesar capacitatea de a planifica și de a atinge obiective strategice semnificative *oriunde* – sau aproape oriunde – în lume. Dar mările deschise și oceanele reprezintă aproximativ 70% din suprafața totală a lumii, în timp ce continentele și insulele mai mari sau mai mici, chiar însumate, reprezintă *doar* restul, ceea ce înseamnă numai 30% din suprafața totală a planetei noastre (Gorshkov, 1974, p. 5). Într-o astfel de situație, atunci când un stat este mai mult sau mai puțin în mod deliberat pe punctul de a „sări” de la un statut de putere semnificativ în plan *regional* la un statut de putere semnificativ în plan *global*, el *trebuie*: a. *să își dezvolte puternic și rapid capacitățile sale navale*; b. *să își sporească puternic prezența în regiuni tot mai întinse ale Oceanului Mondial*; și c. *să identifice și să implementeze soluții menite să ducă la controlul – sau, în caz de necesitate, la deschiderea – unor rute strategice semnificative care duc în mod direct înspre mările deschise și oceane*.

Pentru a realiza astfel de obiective geostrategice semnificative, mai multe metode au fost utilizate, cu succes, de-a lungul unor etape mai mult sau mai puțin recente ale istoriei mondiale. Una dintre acestea este *consolidarea, în mod deliberat, a capabilităților navale de tot felul*. Din această perspectivă, *orice* actor cu adevărat interesat în obținerea statutului de putere mondială trebuie să aibă la dispoziție o Marină Militară mai puternică decât înainte (și, în termeni mai generali, o putere navală¹ mai mare decât înainte). *Iar o Marină Militară puternică înseamnă cel puțin două evoluții complementare: mai multe nave de luptă, pe de parte și, de asemenea, din ce în ce mai multe nave avansate tehnologic (tot mai capabile de luptă)*. Acest tip de logică este prezent în mai multe rânduri în istorie. Să luăm, de exemplu, în calcul cazul notoriu și foarte important constituit de Marea Britanie. De-a lungul unui interval ceva mai scurt de un secol și jumătate (de la sfârșitul anilor 1680 și până la 1815, momentul prăbușirii Primului Imperiu francez), numărul total

¹ În acest context, *putere navală* înseamnă cel puțin două componente distincte: *Marina Militară* și *marina comercială* (utilă în chip vital pentru a întreprinde comerț internațional de amploare).

de nave de linie ale Londrei a crescut masiv, de la 100 la mai mult de 200 (a se vedea *Tabelul 1*), în timp ce în cazul tuturor competitorilor cu care Londra s-a confruntat mai mult sau mai puțin în mod direct, numărul total al navelor de linie s-a micșorat vizibil. Pentru a putea înțelege mai bine semnificația acestui set de cifre, să luăm în considerare faptul că numărul total de nave de luptă mari utilizate pentru a controla Oceanul Mondial rămâne aproape constant de-a lungul unui interval de aproape 150 de ani (355 de nave în 1689, și 359 în 1815), dar ponderea navelor de linie ale Marinei Regale britanice în acest total a crescut rapid, de la aproximativ 28% până la aproape 60%). Toate aceste cifre, puse la un loc, ne permit să înțelegem că, în ciuda unor pierderi notabile de-a lungul războaielor intense, *Royal Navy a devenit de două ori mai puternică, de-a lungul unui interval ceva mai scurt de un secol și jumătate* (dacă ne referim la navele sale mari de luptă), ceea ce este un ritm într-adevăr impresionant de dezvoltare a capacităților de luptă vitale.

Tabelul 1: Numărul total de nave de luptă mari (nave de linie) ale puterilor navale importante pe arena mondială, 1689-1815
(Kennedy, 2011, p. 110)

	1689	1739	1756	1779	1790	1815
Anglia (Marea Britanie)	100	124	105	90	195	214
Danemarca	29	-	-	-	38	-
Fransa	120	50	70	63	81	80
Rusia	-	30	-	40	67	40
Spania	-	34	-	48	72	25
Suedia	40	-	-	-	27	-
Țările de Jos (Olanda)	66	49	-	20	44	-

Până la un anumit punct, *Germania* a fost și ea, într-un trecut destul de recent, un exemplu foarte puternic de *același* tip. Până la sfârșitul secolului al XIX-lea, flota sa militară a fost destul de mică, vizând în principal apărarea în mod corespunzător a lungimii limitate a zonelor sale de coastă în Marea Baltică, împotriva unor amenințări regionale. Mai târziu, atunci când Germania a început în mod deliberat planificarea și punerea în aplicare a politicilor care vizau un statut tot mai vizibil de putere *globală*, situația s-a schimbat în mod dramatic. *De-a lungul unui interval de doar câțiva ani (cam o generație, de fapt), al Doilea Reich a proiectat și construit o flotă de luptă mare și foarte modernă.* Pentru a putea înțelege mai bine această situație, să luăm în considerare cifrele de bază oferite de o istorie foarte serioasă și, în linii mari, foarte cuprinzătoare a războiului naval (a se vedea *Tabelul 2*). Deci, de-a lungul unui interval de timp relativ scurt (doar puțin mai mult de două decenii și jumătate, între 1882 și 1908), numărul total al navelor de luptă principale

(*capital ships*) ale Marinei germane a crescut de două ori, numărul total de crucișătoare a crescut de peste două ori, iar totalul numărul de nave de luptă mai mici (torpiloare și distrugătoare, cel puțin unele dintre ele nave oceanice) a crescut de peste 11 de ori.

Tabelul 2: Marina Militară germană – numărul de nave de luptă și auxiliare, 1882-1908 (Pemsel, 1975, p. 316)

Anul	Nave mari, de rangul I: nave cuirasate, ulterior nave de linie	Monitoare cuirasate, pentru paza coastelor	Crucișătoare de toate tipurile (inclusiv crucișătoare blindate)	Torpiloare și distrugătoare	Nave auxiliare
1882	12	1	18	11	14
1908	24	8	38 (8 dintre ele blindate)	128	20

Mai recent, *Uniunea Sovietică* a oferit, de asemenea, un al treilea exemplu foarte puternic de același tip, în care un statut de putere puternic amplificat al țării este însoțit (și, până la un anumit punct, făcut posibil de) o creștere semnificativă și continuă a Marinei Militare (forțelor navale). În cazul URSS, vorbim despre numărul total de nave, dar, de asemenea, și despre planuri operaționale și strategice mai active/agresive, precum și despre tehnologii navale din ce în ce mai evolute, mutații însoțite de alocarea unei cantități mari de resurse în transformarea unei „marine costiere” – *brown-water navy* într-o foarte puternică „marină oceanică” – *blue-water navy* (a se vedea Tabelul 3). În acest caz vorbim, de asemenea, despre tendințe în mod clar complementare: dezvoltarea semnificativă a statutului de putere al Uniunii Sovietice (de la statutul de *mare putere regională/continentală* la statutul de *superputere/putere mondială*, în contextul Războiului Rece și al eforturilor Moscovei care vizau contestarea foarte activă a statutului excepțional de putere al Statelor Unite) a fost însoțită în mod clar de (și, până la un anumit punct, a devenit posibilă prin) dezvoltarea masivă a forțelor navale sovietice. De-a lungul unui interval puțin mai lung de 20 de ani, din 1952 până în 1974, numărul crucișătoarelor sovietice (toate nave mari, oceanice) a crescut de peste două ori, de la 15 la 33 de unități. Numărul de distrugătoare (aproape toate de asemenea bastimente suficient de mari, cu capacitatea de a naviga pe ocean), de asemenea a crescut în mod semnificativ, de la 90 la 150 de unități. Numărul total de submarine nu a crescut în cifre absolute, dar în 1974 aproape o treime dintre submarinele flotei sovietice

erau deja cu propulsie nucleară, cu o rază de acțiune practic nelimitată, în mod clar în măsură să atingă *orice* regiune a Oceanului Mondial. Și, până la un anumit punct, chiar evoluția marinei sovietice – de la un rol în principal defensiv la acela de instrument politic și strategic cu relevanță la nivel global – este puternic ilustrat de creșterea rapidă a numărului total de nave auxiliare, capabile să susțină acțiunile navelor de luptă sovietice în zone din Oceanul Mondial aflate *departe* de țărmurile URSS. De-a lungul acestor două decenii, deplasamentul total al navelor de luptă ale marinei sovietice a crescut rapid, de la 1,0 milioane de tone la 2,1 milioane de tone, în timp ce deplasamentul total al navelor auxiliare din marina sovietică, a crescut, și acesta, de aproape cinci ori, de la 0,3 milioane tone la 1,48 milioane de tone (Pemsel, 1975, pp. 318-319).

Tabelul 3: Marina sovietică – numărul de nave de luptă de diferite tipuri și de nave auxiliare, 1952-1974 (Pemsel, 1975, pp. 316, 318-319)

Anul	Nave de linie	Crucișătoare	Distrugătoare	Submarine (cu propulsie convențională și atomică)	Nave mari de transport și debarcare	Nave auxiliare
1952	3	15	90	400	120	60
1974	-	33	150	390 (120 dintre ele cu propulsie nucleară)	160	330

Și, în cele din urmă, însăși evoluția *Marinei Militare a SUA (U.S. Navy)* – care continuă să fie și la momentul actual cea mai puternică din întreaga lume – este un alt exemplu foarte clar și convingător, ce ilustrează în ce măsură o forță navală realmente puternică este *o necesitate*, ori de câte ori vorbim despre *puterile mondiale reale*, acei actori ai arenei internaționale cu interese aproape peste tot în lume, precum și cu capacități militare care să le permită să protejeze aceste interese, chiar și în zone *foarte* îndepărtate ale Oceanului Mondial (vezi *Tabelul 4*). În acest caz, de-a lungul unui interval ceva mai scurt de 15 ani (din 1938, anul imediat anterior izbucnirii celui de-al Doilea Război Mondial și până în 1952, la doar câțiva ani după momentul în care a apărut NATO), numărul de portavioane din cadrul Marinei SUA a crescut de peste 20 de ori; numărul total de crucișătoare ale Marinei SUA, ca și de submarine a crescut de aproximativ două ori, în timp ce numărul total al distrugătoarelor americane (și ele nave oceanice cu rază notabilă de acțiune) a crescut de aproape două ori. Dar rolul *global*, în rapidă și consistentă creștere al Marinei americane, vital în menținerea și creșterea rolului politic, strategic și

economic *global* al SUA pe arena internațională este puternic ilustrat și prin creșterea foarte serioasă a numărului total de nave auxiliare de tot felul - de la 100 de bastimente la 850. Iar mai multe nave auxiliare înseamnă, între altele, și un sistem mai puternic de sprijin logistic, care să permită ca diferite escadre, grupări de luptă și nave individuale ale Marinei SUA să fie pe deplin capabile de operațiuni, fără nici o întrerupere sau problemă majoră, chiar și foarte departe de țărmurile proprii. Foarte consistenta creștere a Marinei SUA, privită aici ca sprijin (sau amplificator) al statutului de *putere globală* (și mai târziu de *superputere*) al SUA este ilustrată și de evoluția deplasamentului total al navelor la care ne referim: în 1938, toate navele de luptă ale Marinei SUA aveau, împreună, un deplasament total de 1,4 milioane de tone; 14 ani mai târziu, deplasamentul total al navelor de luptă americane era de aproape 3,5 ori mai mare, ajungând deja la 4,69 milioane de tone (Pemsel, 1975, p. 318).

Tabel 4: U.S. Navy - Evoluția numărului de nave de luptă și nave auxiliare, 1938-1952 (Pemsel, 1975, pp. 316, 318)

Anul	Portavioane	Nave Mari (de linie)	Crucișătoare de toate tipurile	Distrugătoare	Submarine	Nave auxiliare de toate tipurile
1938	5	15	34	221	90	100
1952	102	15	72	385	207	850

Scurtă prezentare a stadiului actual al evoluției puterii navale a Chinei

Într-un fel sau altul, evoluțiile recente și în curs de desfășurare ale capacităților navale ale Chinei sunt foarte asemănătoare cu logica de bază a episoadelor prezentate pe scurt de-a lungul paginilor anterioare: în mod clar vorbim despre o creștere serioasă a numărului total de nave de luptă și auxiliare pe care China este în capabilă să le defășoare, și, de asemenea, vorbim despre o cantitate semnificativă de modernizare tehnologică a navelor maritime militare. În acest fel, *apare o flotă militară chineză mai mare și mai modernă*, ea fiind, în chip destul de clar, un instrument îmbunătățit, capabil să sprijine ambițiile globale, mai multe și mai vizibile, ale liderilor politici de la Beijing.

În urmă cu câteva decenii, la sfârșitul anilor 1980, un autor foarte serios afirma, deschis: China continentală a început deja să își extindă rapid și în mod semnificativ forțele sale navale. O astfel de politică a fost *unul* dintre instrumentele strategice menite să elimine ceea ce unii au numit „încercuirea strategică” (Kennedy, 2011, p. 397) a țării. Pentru a deveni mai puternică din punct de vedere strict naval, China a trecut deja la proiectarea și construirea de

noi tipuri de nave de război oceanice, inclusiv distrugătoare moderne, nave de escortă, precum și de nave rapide de atac. Flota sa de submarine cu propulsie convențională a crescut, de asemenea, tot mai mult (107 unități în 1985, a treia astfel de forță din lume). Primele misiuni într-adevăr de mare amploare, departe de țărmurile proprii a avut loc în 1980, când nu mai puțin de 18 nave de luptă au navigat de-a lungul unui traseu cu o lungime totală de 8.000 de mile marine, în Pacificul de Sud. Același autor precizează, de asemenea, că, începând din 1982, China a început să testeze o nouă generație de submarine înarmate cu rachete nucleare (Kennedy, 2011, p. 399) și de asemenea că, în ciuda eforturilor cu adevărat semnificative făcute, Marina chineză nu devenise – cel puțin la *acel* moment – o adevărată „blue-water navy”, respectiv o forță capabilă să opereze cu succes, în caz de necesitate, departe de porturile de bază, *oriunde* pe Oceanul Mondial (Kennedy, 2011, p. 400).

Cu aproape trei decenii mai târziu, în 2015, puterea navală chineză era deja mai semnificativ mai mare – în termeni strict cantitativi – decât cea a *oricăruia* dintre vecinii săi de pe malurile Mării Chinei de Est și ale Mării Chinei de Sud. Într-un mod ceva mai detaliat, amintim aici că anul trecut China avea 303 nave de luptă maritime de toate tipurile – 79 de nave mari de luptă de suprafață², plus 107 de nave de luptă mai mici, plus 53 „amphibs” (nave de transport și de debarcare mari), plus 64 de submarine de tot felul (inclusiv aproape două duzini cu propulsie și arme nucleare), în timp ce cea de-a doua mare putere navală din regiune, Japonia, avea în total doar 67 de nave de luptă – „46 de nave de luptă mari”, plus „zero nave de luptă mici”, plus „3 nave mari de transport și debarcare”, ca și „18 submarine” (US DoD, 27 iulie 2015, p. 12). În același text se precizează în mod deschis: „China modernizează fiecare aspect al capacităților sale maritime, militare și de aplicare a legii, inclusiv flota navală de suprafață, submarinele, avioanele, rachetele, capabilități radar, precum și pază de coastă. De asemenea dezvoltă tehnologii *high-end* destinate să descurajeze intervenția externă într-un conflict și care sunt concepute pentru a contracara tehnologia militară SUA. Cu toate că pregătirea pentru un conflict potențial legat de Taiwan rămâne principalul motor al investițiilor [militare – n.n.] chineze, China pune de asemenea accent pe pregătirea pentru situații neprevăzute în Marea Chinei de Est și în Marea Chinei de Sud. China consideră că este nevoie ca Marina Armatei de Eliberare Populare (PLAN) să fie în măsură să susțină „noi misiuni istorice” ale Chinei, ca și sarcinile operaționale în afara primului lanț de insule prin folosirea platforme navale multi-rol, cu rază lungă de acțiune, durabile, echipate cu capabilități robuste de auto-apărare”; textul mai afirmă și că, „deși aspectele privind cantitatea sunt doar o componentă a capacității generale, între 2013 și 2014, China a lansat mai multe nave militare decât orice altă țară [din regiune – n.n.]. Marina

² Respectiv fregate și distrugătoare.

militară chineză dispune acum de cel mai mare număr de nave din Asia, cu mai mult de 300 de nave de suprafață, submarine, nave mari de desant și debarcare și ambarcațiuni de patrulare” (US DoD, 27 iulie 2015, p. 10).

Și mai recent, în iunie 2016, precizează un raport redactat de Serviciul de Cercetare al Congresului (CRS) și pregătit pentru membrii și comitetele Congresului SUA, „China construiește o flotă regională modernă și puternică, având o capacitate limitată, dar în creștere, pentru desfășurarea unor operațiunilor dincolo de regiunea mărilor din apropierea Chinei”, adăugând, de asemenea, că „acea care studiază atent forțele militare din China și forțele militare americane văd îmbunătățirea capacităților navale ale Chinei ca putând constitui o amenințare, în Pacificul de Vest, a capacității Marinei SUA de a realiza și menține controlul asupra unor zone ale oceanului, în timp de război – prima astfel de provocare cu care Marina SUA s-a confruntat de la sfârșitul Războiului Rece” (O’Rourke, 2016, p. I). Același text enumeră și analizează, cu detalii într-adevăr semnificative, unele rezultate deja operaționale ale eforturilor chineze care vizează dezvoltarea Marinei și care, luate la un loc, conturează marele proiect al unei Marine oceanice (blue-water navy) din ce în ce mai capabilă să acționeze la nivel global, sprijinind în mod activ încercarea Chinei de a obține, menține și consolida statutul de putere *mondială*. Raportul afirmă în mod deschis că „modernizarea militară a Chinei (inclusiv cea navală) a fost în curs de desfășurare de aproximativ 25 de ani”, precum și „observatorii plasează începutul efortului în diverse momente, în anii 1990”, în timp ce „lucrări de proiectare pentru primele clase noi de nave din China par să fi început în ultima parte a anilor 1980” (O’Rourke, 2016, p. 5). Raportul mai afirmă și că „în general, efortul Chinei de modernizare navală, până în prezent, a apărut ca fiind axat mai puțin pe creșterea numărului total de platforme (adică de nave și aeronave) decât pe creșterea modernității și capacității platformelor în cauză. Modificările în ceea ce privește capacitatea platformelor, ca și procentajul reprezentat de platformele moderne au fost, în general, mai importante decât modificările numărului total de platforme”, adăugând apoi și că „în anumite cazuri (cum ar fi submarinele și ambarcațiuni de patrulare costieră), numărul total de platforme de fapt a scăzut în ultimii aproximativ 20 de ani, dar capacitatea totală a crescut, cu toate acestea, deoarece un număr ceva mai mare de platforme mai vechi a fost înlocuit cu un număr mai mic de platforme mult mai moderne și mult mai eficiente” (O’Rourke, 2016). Apoi raportul la care facem trimitere enunță, foarte clar, câteva misiuni pentru care Marina chineză se pregătește continuu. Cel puțin trei dintre aceste misiuni sunt cu adevărat importante pentru dezbaterea noastră de aici: „apărarea liniilor comerciale maritime de comunicații (SLOCs) ale Chinei, cum ar fi cele care leagă China de Golful Persic”; ca și „înlăturarea influenței SUA în Pacificul de Vest”; precum și „afirmarea statutului de putere regională cu rol conducător și al celui de putere

mondială majoră al Chinei” (O’Rourke, 2016, p. 7). Textul despre care vorbim listează, de asemenea, nave noi (sau tipuri noi de nave) pe care Marina chineză le construiește și le utilizează, în scopul de a consolida tot mai multe și mai extinsele sale capacități și responsabilități strategice: a. *submarine noi, non-nucleare*, inclusiv „cel puțin patru noi clase de submarine de construcție proprie” (O’Rourke, 2016, p. 12).; b. *submarine noi cu propulsie nucleară, înarmate cu rachete balistice* - cele care aparțin clasei JIN, plus planuri de „de a dezvolta și livra următoarea generație de SSBN, cea numită Tip 096, în următorul deceniu” (O’Rourke, 2016, p. 18); c. *portavioane*: „pe 25 septembrie 2012, China a introdus în serviciul activ primul său portavion – Liaoning, un portavion ex-ucrainean modernizat, numit anterior Varyag, pe care China l-a cumpărat din Ucraina ca neterminat, în 1998”; de asemenea, raportul adăugă că „Liaoning are propulsie convențională, un deplasament total estimat de aproape 60.000 de tone, și ar putea avea la bord un regiment de aviație cu 30 sau mai multe aeronave” (O’Rourke, 2016, p. 19); textul vorbește și despre „primul portavion chinezesc proiectat și construit cu resurse interne”, precum și despre intenția de a construi „mai multe portavioane în următorii 15 ani” (O’Rourke, 2016, p. 21); d. *noi distrugătoare și fregate oceanice*, inclusiv „10 noi clase de distrugătoare și fregate indigene”, între care și nave înarmate cu „rachete ghidate” (O’Rourke, 2016, p. 26); e. *crucișătoare*: planuri de „a construi un nou crucișător (sau distrugător), numit Tip 055, cu un deplasament aproximativ 10.000 de tone. China este singura țară despre care știm că ar intenționa să construiască o navă descrisă (de cel puțin unele surse) ca fiind un crucișător. (Planul actual de construcții navale pentru următorii 30 de ani al Marinei SUA include distrugătoare, dar nu și crucișătoare)” (O’Rourke, 2016, p. 27); și f. *o nouă clasă de nave mari de transport, desant și debarcare*: „China a pus în funcțiune o nouă clasă de nave mari de desant și debarcare numită Yuzhao sau clasa Tip 071. Navele din această clasă au un deplasament estimat de peste 18.500 de tone, comparativ cu circa 15.900 de tone sau 16.700 de tone pentru navele Whidbey Island / Harper’s Ferry ale U.S. Navy”; astfel de nave, precizează raportul, citând în mod deschis un text realizat de ONI, Biroul pentru Intelligence Naval al SUA, va oferi „capacitate considerabil mai mare și mai flexibilă pentru operațiunile din „mările îndepărtate” decât navele de transport și debarcare mai vechi” (O’Rourke, 2016, p. 38).

Dar toate aceste evoluții semnificative au un sens într-adevăr limitat, în cazul în care Marina chineză în continuă creștere nu se bucură și de un grad mult mai mare de acces liber la Oceanul Mondial. Atunci când vorbim despre această problemă, este foarte ușor – pur și simplu privind cu atenție harta – să înțelegem că toate cele trei mări la granița de est a Chinei sunt, într-un fel sau altul, entități geografice oarecum izolate într-o anumită măsură „rupte” de mările deschise: Peninsula Coreeană, Japonia, Filipinele și Malaezia sunt, până

la un anumit punct, bariere naturale mari care blochează orice șansă reală a Chinei de a ajunge *cu ușurință* în Pacific, în multe circumstanțe pe care ni le putem lesne imagina. Cel mai probabil, Beijingul este chiar mai îngrijorat de însuși faptul că *toate* cele patru țări enumerate mai sus (Coreea de Sud, Japonia, Filipinele și Malaezia) au legături strategice *extinse* cu SUA, cel puțin trei dintre ele fiind principalii parteneri regionali ai SUA în Orientul Îndepărtat. *În scopul de a obține garanția unui acces într-adevăr liber la Oceanul Mondial, China este, cel mai probabil, implicată constant în încercarea de a transforma cel puțin o parte din mările înconjurătoare în „lacuri chinezești”; sau, mai bine zis, în mări dominate în totalitate de forțele chineze.* Din punct de vedere strict geostrategic, un astfel de comportament este puternic asemănător cu ceea ce a făcut Germania în Primul Război Mondial, atunci când Berlinul a încercat din răzputeri să deschidă cu forța rutele care duc spre Atlantic, sau să ajungă la limitele Mării Nordului, de asemenea, parțial izolată de Oceanul Mondial de către Scoția, Norvegia și Islanda. Pentru Germania, lipsa accesului complet liber la Oceanul Mondial a generat o mulțime de consecințe negative (Renouvin, 2001), iar cea mai mare bătălie navală a Primului Război Mondial, cea a Jutlandei / de la Skagerrak a fost în mod clar o încercare deliberată de a elimina controlul britanic al rutelor care duc spre mările cu adevărat deschise, de a zdrobi Royal Navy și „poate de a controla Marea Nordului” (Potter, 1981, p. 207), pentru a obține astfel, *dacă* e posibil, acces complet liber la Oceanul Mondial.

Câteva foarte scurte concluzii

În opinia noastră, evoluțiile semnificative din perspectivă strategică în curs de derulare în Marea Chinei de Sud și, până la un anumit punct, în Marea Chinei de Est pot fi evaluate mai ușor și mai profund prin folosirea mai multor „straturi” de concepte – *instrumente intelectuale foarte solide* care să ne permită să înțelegem mai bine o mulțime de fapte prezente în diverse tipuri de OSINT. În opinia noastră, una dintre cele mai utile (și în mod clar una dintre cele mai puternice) interpretări ale evenimentelor în curs de desfășurare în ambele mări enumerate mai sus este una plasând conceptul de *interes strategic* în chiar centrul dezbaterii noastre. În conformitate cu o astfel de viziune, evenimentele în curs de desfășurare în Marea Chinei de Sud au de-a face, în chip major, cu un *interes strategic evident al decidenților din China: acela de a obține, prin orice mijloace, acces pe scară largă și complet liber la Oceanul Mondial, prin controlul complet al zonei despre care vorbim.* În cazul în care accesul liber la Oceanul Mondial lipsește sau este limitat, în diferite circumstanțe posibile (și mai mult sau mai puțin probabile), sensul real al dezvoltării vizibile și masive a Marinei chineze ca instrument cu adevărat relevant la nivel *mondial* ar putea fi serios

limitat sau chiar pus complet în pericol, iar *Beijingul pur și simplu nu vrea, în niciun chip, să accepte un astfel de rezultat.*

Bibliografie:

1. Blanchard, Ben, and Petty, Martin (2016, July 14), *China vows to protect South China Sea sovereignty, Manila upbeat*. Reuters, la adresa de internet <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-ruling-stakes-idUSKCN0ZS02U>.
2. Cohen, Zachary (2016, May 15), *Photos reveal growth of Chinese military bases in South China Sea*, CNN, la <http://edition.cnn.com/2016/05/13/politics/china-military-south-china-sea-report/>.
3. Gorshkov, Sergei G., Admiral of the Fleet of the Soviet Union (1974), *Red Star rising at sea*, Annapolis: U.S. Naval Institute Press.
4. Jacques, Martin (2012), *When China rules the world: the end of the Western World and the birth of a new global order*, London, New York: Penguin Books.
5. Kaplan Robert D. (2012). *Răzbunarea geografiei: ce ne spune harta despre conflictele viitoare și lupta împotriva destinului*, București: Ed. Litera.
6. Kennedy, Paul (2011). *Ascensiunea și decăderea marilor puteri: transformări economice și conflicte militare din 1500 până în 2000*, Iași: Polirom.
7. Mahan, A. T. (1890, 1918). *The influence of sea power upon history 1660-1783*, Boston: Little, Brown and Company.
8. Martina, Michael, Torode, Greg and Blanchard, Ben (2016, May 11), *China scrambles fighters as U.S. sails warship near Chinese-claimed reef*, Reuters, la adresa de internet <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-china-idUSKCN0Y10DM>.
9. Pemsel, Helmut (1975). *Von Salamis bis Okinawa: Eine Chronik zur Seekriegsgeschichte*, Munchen: J.F. Lehmanns Verlag.
10. Potter, E.B. (editor) (1981), *Sea Power: A Naval History*, second edition, Annapolis: U.S. Naval Institute Press.
11. O'Rourke, Ronald, Specialist in Naval Affairs (2016). *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, U.S. Congressional Research Service report, June 17, 2016, la adresa de internet <https://www.fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf>.
12. Renouvin, Pierre (2001). *Primul Război Mondial*, București: Editura Corint.
13. U.S. DoD (Department of Defense), July 27, 2015. *The Asia Pacific Maritime Security Strategy: Achieving U.S. National Security Objectives in a Changing Environment*, la http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF.
14. Watkins, Derek (2016, February 29). *What China Has Been Building in the South China Sea*. *New York Times*, la adresa de internet http://www.nytimes.com/interactive/2015/07/30/world/asia/what-china-has-been-building-in-the-south-china-sea-2016.html?_r=0.
15. Wight, Martin (1998). *Politica de putere*, Chișinău: Editura Arc.