

Północna Droga Morska w polityce Rosji

Iwona Wiśniewska

Topnienie lodów Arktyki na skutek ocieplenia klimatu znacznie ułatwiło dostęp do tego regionu. W konsekwencji w ostatnich latach obserwujemy rosnące zainteresowanie nim Rosji, obejmujące w pierwszej kolejności zagospodarowanie zasobów energetycznych i udroźnienie Północnej Drogi Morskiej (PDM), tj. szlaku łączącego Azję z Europą wzdłuż północnych wybrzeży FR. W minionej dekadzie doszło do dziesięciokrotnego zwiększenia wykorzystania go do celów transportowych (w 2020 r. przewieziono nim ponad 30 mln t towarów), co było głównie wynikiem realizacji projektów energetycznych w rosyjskiej Arktyce, przede wszystkim dotyczących eksportu LNG. PDM w zdecydowanej większości służy do wywozu rosyjskich surowców oraz zaopatrzenia arktycznych regionów Rosji, podczas gdy tranzyt stanowi zaledwie 4% całości przesyłu tą drogą. Sprawia to, że nadal ma ona marginalne znaczenie dla przewozów międzynarodowych i w przewidywalnej przyszłości nie należy się spodziewać zmiany tej sytuacji.

Planowany dalszy wzrost transportu PDM ma być wynikiem przede wszystkim zagospodarowania nowych rosyjskich złóż energetycznych i eksportu surowców. Ma ona natomiast ograniczone możliwości konkurowania z głównymi szlakami transportowymi między Europą i Azją, zwłaszcza przez Kanał Sueski. Wynika to w dużej mierze z trudnych warunków pogodowych, a także słabości infrastruktury portowej oraz morskiej floty transportowej i lodołamaczy. Poważnym ograniczeniem dla rozwoju tego szlaku jest również rosyjska polityka centralizacji, Kreml wyraźnie bowiem dąży do pełnej kontroli przepływu Północną Drogą Morską.

Północna Droga Morska: granice

Arktyczny system transportowy wykorzystywany był już w czasach sowieckich w celu zaopatrzenia północnych regionów kraju i wywozu surowców. Po rozpadzie ZSRR mocno ograniczono eksploatację tego szlaku. Dopiero wraz ze zmianami klimatycznymi, prowadzącymi do ułatwienia nawigacji w tym regionie i znacznego skrócenia drogi między północnymi częściami globu¹, Rosja ponownie zwiększyła swoje zainteresowanie Arktyką. Z badań wynika, że temperatura w latach 1971–2019 wzrosła na tym obszarze o 3,1°C, co oznacza trzy razy szybsze tempo ocieplenia klimatu niż w pozostałych regionach planety. Co więcej, w ciągu ostatnich 40 lat zasięg tamtejszej pokrywy lodowej

¹ Odległość z Jokohamy do Rotterdamu drogą północną wzdłuż wybrzeża rosyjskiego wynosi 5,8 tys. mil morskich, podczas gdy przez Kanał Sueski – 12,8 tys. mil morskich.



w okresie rocznego minimum (wrzesień) zmniejszył się o połowę (do ok. 3,7 mln km² w 2020 r. wobec 7,4 mln km² w 1980 r.), a w konsekwencji Ocean Arktyczny najprawdopodobniej będzie wolny od lodu już w sezonie letnim 2040 r.²

Północna Droga Morska (Northern Sea Route) w literaturze międzynarodowej rozumiana jest jako szlak morski łączący Azję z Europą wzdłuż północnych wybrzeży Ro-

sji – od Morza Beringa do Morza Barentsa czy wręcz Morza Północnego. W rosyjskich dokumentach oficjalnych nazwa ta została zarezerwowana jedynie dla części tej drogi pokrywającej się lodem. Zawężenie granic PDM pozwoliło bowiem Kremlowi na odwoływanie się do art. 234 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, mówiący o możliwości regulowania przybrzeżnego ruchu morskiego w obszarach pokrytych lodem w wyłącznej strefie ekonomicznej (200 mil)³. Dodatkowo swoje prawo do kontrolowania tego szlaku Kreml uzasadnia tym, że jest to od lat wykorzystywana jedyna droga transportowa dla wielu arktycznych regionów kraju. Północną Drogą Morską w Rosji określa się akwen przylegający do północnego wybrzeża FR obejmujący jej wewnętrzne wody morskie, morze terytorialne oraz wyłączną strefę ekonomiczną; szlak przezeń prowadzi od cieśniny Karskie Wrota między wyspą Wajgacz a archipelagiem Nowej Ziemi (na zachodzie) do Przylądka Dieżniowa w Cieśninie Beringa (na wschodzie)⁴ – zob. mapa. W Rosji istnieje świadomość sztuczności wprowadzonego podziału, w rzeczywistości bowiem rozwój PDM planowany jest w ścisłej koordynacji z rozwojem wszystkich części akwenu północnego (od granicy z Norwegią do granicy z USA) formalnie znajdujących się poza szlakiem. Zwłaszcza realizowane, jak również zaplanowane projekty energetyczne w rosyjskiej Arktyce wychodzą poza tak wąsko rozumiany obszar⁵.

» Rosja dąży do przejścia pełnej kontroli nad przepływem Północną Drogą Morską, czemu służy prowadzona przez Kreml polityka centralizacji i wsparcia rodzimego biznesu.

Scentralizowany system zarządzania PDM

Już w 2001 r. w *Doktrynie morskiej Federacji Rosyjskiej na okres do 2020 roku* zapisano, że w celu zagwarantowania interesów rosyjskich w akwencie arktycznym niezbędne jest stworzenie scentralizowanego systemu zarządzania transportem i flotą lodołamaczy w tym regionie. De facto oznaczało to powrót do modelu obowiązującego w czasach sowieckich, który po rozpadzie ZSRR uległ erozji. W konsekwencji przyjmowane w ostatnich latach kolejne regulacje prawne dotyczące tego akwenu prowadziły do zwiększenia kontroli państwa nad systemem transportowym oraz ograniczania konkurencji. Tym celom służyło m.in. odtworzenie w 2013 r. istniejącej w czasach sowieckich Administracji Północnej Drogi Morskiej, do której zadań należy organizowanie żeglugi w akwencie, przede wszystkim wydawanie pozwoleń na przejście PDM. Rosja uzasadnia konieczność reglamentowania żeglugi w Arktyce trudnymi warunkami lodowymi, a także potrzebą ochrony środowiska naturalnego. Rosyjskie prawo nakłada na przewoźników obowiązek wcześniejszego zgłoszenia Administracji PDM zamiaru przejścia tym szlakiem wraz z pełną informacją o jednostce i planowanym kursie przejścia. Na tej podstawie wydaje pozwolenie i decyduje o asyście lodołamacza oraz przyjęciu na pokład lodowego pilota morskiego⁶.

² Szerzej zob. *Arctic climate change update 2021: Key trends and impacts*, Arctic Monitoring and Assessment Programme, maj 2021, amap.no.

³ Szerzej zob. *Полярная трасса разогрелась в кабинетах. Почему Севморпуть бесполезен для транзита?*, Ассоциация морских торговых портов, 22.01.2020, morport.com.

⁴ Ustawa nr 132-FZ z 28 lipca 2012 r., Администрация Северного морского пути, nsra.ru.

⁵ Wydobywane w regionie arktycznym surowce naturalne wywożone są zgodnie ze schematem wahadłowym. Bezpośrednio ze złóż są one ładowane na jednostki (gazowce, tankowce) klasy arktycznej, a następnie poza granicą lodu (w okolicy Murmańska, Kamczatki) przeładowywane na zwykłe, tańsze w obsłudze jednostki.

⁶ Правила плавания в акватории Северного морского пути з 18 września 2020 r., Администрация Северного морского пути, nsra.ru.

Dodatkowo w 2018 r. ustanowiono jedyne operatora infrastrukturalnego Północnej Drogi Morskiej. Funkcję tę powierzono korporacji państwowej Rosatom – monopolistce na rynku floty atomowych lodołamaczy wykorzystywanych w tym regionie. Do kompetencji operatora należy m.in. opracowanie planów rozwoju szlaku, nadzór nad ich realizacją oraz zapewnienie funkcjonowania PDM. Poza zarządzaniem flotą lodołamaczy koncern zajmuje się również organizacją bezpieczeństwa przepływu statków (w tym w obszarach nawigacyjno-hydrograficznym, ratunkowym i monitoringu satelitarnego).

Ponadto od 2019 r. dzięki poprawkom wprowadzonym do *Kodeksu żeglugi handlowej Federacji Rosyjskiej* jedynie jednostki pod rosyjską banderą mogą świadczyć usługi lodołamania w Arktyce, a także

realizować przewozy kabotażowe oraz wywozić surowce wydobywane w akwenie PDM do pierwszego punktu wyładunku lub przeładunku⁷. Kreml planuje rozszerzenie obowiązującej reguły i wymuszenie na koncernach energetycznych, by te korzystały w regionie jedynie z jednostek wybudowanych w Rosji. Projekt rozporządzenia w tej sprawie został już przygotowany⁸.

» Dzięki zagospodarowaniu arktycznych złóż surowców energetycznych w ostatnich kilku latach rośnie transport Północną Drogą Morską, nadal jednak szlak ten odgrywa marginalną rolę dla przewozów międzynarodowych.

Aktualne znaczenie transportowe szlaku

Wraz z realizacją projektów wydobywczych w rosyjskiej Arktyce w drugiej dekadzie XXI wieku⁹ odnotowuje się wzrost wykorzystania Północnej Drogi Morskiej. W ciągu minionej dekady przewozy towarowe tym szlakiem zwiększyły się z ok. 3 mln t w 2010 r. do ponad 33 mln t w 2020 r. (zob. wykres 1). Nadal jednak ma on marginalne znaczenie nie tylko dla przewozów międzynarodowych (dla przykładu w 2020 r. przez Kanał Sueski dokonano tranzytu ponad 1 mld t towarów), lecz także wewnątrzrosyjskich (w 2020 r. tylko systemem ropociągowym Transniefti przetransportowano ponad 440 mln t ropy naftowej).

Aktualnie PDM wykorzystywana jest niemalże jedynie (96% całości przewozów tym szlakiem) do obsługi arktycznych regionów Rosji (głównie wywozu surowców). Tranzytem przetransportowano w 2020 r. jedynie 1,3 mln ton¹⁰ (tj. 4%), przede wszystkim rud żelaza (z Europy i Kanady do Azji) oraz owoców morza (z Władywostoku do Murmańska i Petersburga). W ubiegłym roku gaz skroplony (LNG) miał prawie 60% udziału wśród towarów przewożonych Północną Drogą Morską, a kolejne 25% stanowiły ropa i produkty naftowe (zob. wykres 2). Największe obroty generują obecnie dwa nowe porty na wschodnim brzegu półwyspu Jamał: port Sabetta oraz terminal naftowy Wrota Arktyki w okolicy cypla Kamiennyj. Ten pierwszy wybudowany został w ramach projektu koncernu Novatek Jamał LNG w latach 2012–2018 za ok. 1,5 mld dolarów, z czego ponad 65% pochodziło z budżetu Rosji. Składa się on z czterech terminali: dwóch do załadunku LNG (o łącznej projektowej przepustowości 16,5 mln t), jednego do odbioru paliw na potrzeby miejscowości i lotniska oraz jednego do obsługi innych towarów. Natomiast terminal naftowy Gazpromniefti Wrota Arktyki, wybudowany w latach 2012–2016 za ponad 2,5 mld dolarów w celu wywozu ropy ze złoża Nowoportowskiego (przepustowość projektowa 8,5 mln t), oddalony jest od lądu o kilka kilometrów, a surowiec dostarczany jest do tankowców podwodnym rurociągiem.

⁷ Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. N 460-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», за: *Российская Газета*, rg.ru.

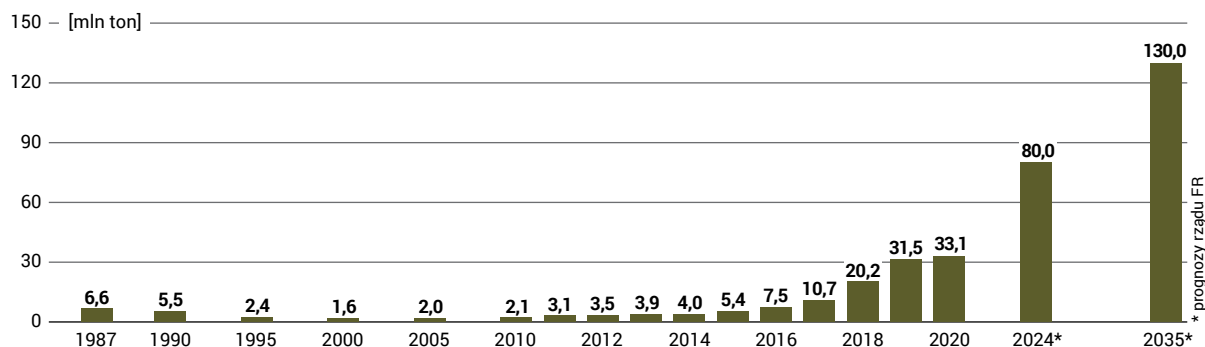
⁸ *Арктические углеводороды перевезут российскими судами*, *Нефть и Капитал*, 28.05.2021, oilcapital.ru.

⁹ Szerzej zob. S. Kardaś, *Sny o potędze. Arktyka w polityce energetycznej Federacji Rosyjskiej*, „Komentarze OSW”, nr 399, 29.06.2020, osw.waw.pl.

¹⁰ Zgodnie z rosyjską nomenklaturą przewozy tranzytowe PDM to nie tylko przewozy towarowe i pasażerskie realizowane przez państwa trzecie, lecz także wewnątrzrosyjskie dostawy pomiędzy regionami niezajdującymi się bezpośrednio na tym szlaku, np. między Władywostokiem a Petersburgiem.

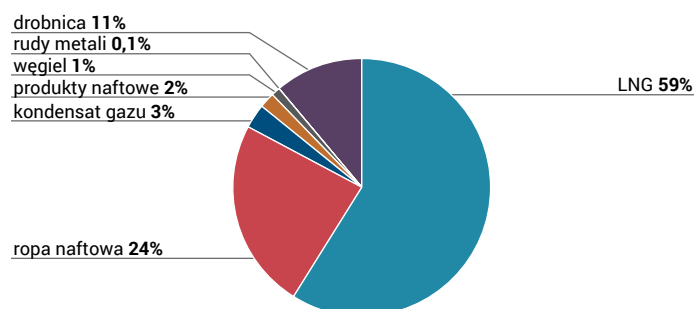
Obecnie zdecydowaną większość przewozów surowców realizuje się w kierunku Europy. Na zachodnim odcinku PDM (od ujścia Jeniseju) z pomocą lodołamaczy nawigacja jest bowiem zapewniona przez cały rok, podczas gdy na wschodnim zazwyczaj rozpoczyna się w połowie maja i kończy w grudniu. Okres ten systematycznie się jednak wydłuża, co w styczniu 2021 r. zademonstrowały gazowce transportujące LNG z Jamału do Azji. Dwie jednostki o wysokiej klasie arktycznej (Arc7)¹¹ dostarczyły surowiec do Chin bez asysty lodołamacza.

Wykres 1. Przesył towarów Północną Drogą Morską



Źródło: *Северный морской путь итоги 2020 года*, Rosatom, 19.01.2021, za: arctic.gov.ru.

Wykres 2. Struktura towarowa przesyłu Północną Drogą Morską



Źródło: *Северный морской путь итоги 2020 года*, Rosatom, 19.01.2021, za: arctic.gov.ru.

Plany zwiększenia przesyłu i wyzwania dla ich realizacji

Prezydent Putin już w dekreście z 2018 r. wyznaczył cel zwiększenia wolumenu transportu Północną Drogą Morską do 80 mln t w 2024 r. W strategii rozwoju Arktyki z 2020 r. zapisany zaś został dalszy jego wzrost do 130 mln t w 2035 r.¹² – ma temu sprzyjać dalsze zagospodarowywanie arktycznych złóż energetycznych. Zgodnie z rządowymi planami działań na rzecz rozwoju PDM¹³ inwestycje w latach 2019–2024 mają sięgnąć łącznie ok. 735 mld rubli (ok. 10 mld dolarów), z czego większość (ponad 60%) ma pochodzić od biznesu, głównie koncernów energetycznych. Zaplanowano m.in. rozwój infrastruktury portowej i nawigacyjno-hydrograficznej, rozbudowę floty lodołamaczy oraz innych jednostek niezbędnych do przewozu towarów i zapewnienia bezpieczeństwa przepływu, zaopatrzenie regionu

¹¹ Gazowce o klasie Arc7 są w stanie samodzielnie przebić jednoroczny lód o grubości 1,4 m. Zgodnie z klasyfikacją Rosyjskiego Morskiego Rejestru Statków ze względu na przeciwlodowe wzmocnienia (w tym kadłuba, silnika, śruby) statki dzielą się na jednostki niearktyczne (Ice1 do Ice3), arktyczne (Arc4 do Arc9) i lodołamacze (Icebreaker6 do Icebreaker9).

¹² *Strategia rozwoju arktycznej strefy Federacji Rosyjskiej i zapewnienia bezpieczeństwa narodowego do 2035 r.* z 26 października 2020 r., Администрация Президента России, kremlin.ru.

¹³ Паспорт федерального проекта «Северный морской путь», ФКУ «Ространсmodernизация», rpp-transport.ru; *План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года* z 21 grudnia 2019 r., Правительство России, government.ru.

w energię, również poprzez wzrost wykorzystania LNG (w tym budowę gazowców napędzanych LNG), a także wsparcie rozwoju rodzimego przemysłu stoczniowego przy okazji inwestycji w PDM.

Osiągnięcie tych ambitnych celów Kremla wymaga jednak przewyżnienia wielu ograniczeń. Do najważniejszych z nich należą:

- 1. Realizacja projektów energetycznych w regionie.** Zapowiadany dalszy dynamiczny wzrost przewozów towarowych Północną Drogą Morską jest ściśle związany ze zwiększeniem wydobycia surowców w tym regionie. Mimo licznych ulg oferowanych koncernom przez państwo przy zagospodarowaniu nowych złóż w Arktyce dekonjunktura cenowa surowców na światowych rynkach, poważnie zmniejszająca rentowność projektów, jest istotnym czynnikiem zniechęcającym biznes do angażowania się tam w drogie przedsięwzięcia. Skutkuje to opóźnieniami w zagospodarowaniu nowych złóż. Dla przykładu plany wydobycia węgla przez koncern Wostok Ugol zostały zredukowane z 19 mln t w 2024 r. do 1 mln t¹⁴, w wyniku czego zagrożone jest osiągnięcie celu wyznaczonego na ów rok. Rosatom już w 2020 r. proponował obniżenie pułapu wzrostu przesyłu Północną Drogą Morską o 25% – do 60 mln t¹⁵.
- 2. Zapewnienie całorocznej nawigacji na PDM.** Rosatom zapowiada, że do 2030 r. zdoła zagwarantować całoroczną dostępność szlaku. Do tego niezbędna jest jednak rozbudowa floty lodołamaczy. Obecnie Rosja na Północnej Drodze Morskiej dysponuje siedmioma takimi jednostkami: pięcioma atomowymi i dwoma z napędem dieslowym. Ponadto kilka lodołamaczy dieslowych o mniejszej mocy (do obsługi terminali eksportowych i portów) eksploatują także koncerny wydobywcze (Novatek, Norylski Nikiel, Gazpromneft). Co prawda do 2029 r. planuje się zbudowanie pięciu nowych jednostek atomowych, jednak do tego czasu z użytku wycofane zostaną cztery lodołamacze (po dwa z każdego typu). Zdaniem rosyjskich ekspertów flota ta może okazać się niewystarczająca. Rosatom bowiem, koncentrując się na zapewnieniu całorocznej przepustowości wschodniej części PDM, przerzucać będzie jednostki na ten obszar kosztem obsługi projektów wydobywczych w Zatoce Jenisejskiej czy Zatoce Obkiej. W wyniku tego ucierpieć może drożność zachodniego odcinka szlaku¹⁶.
- 3. Polityka protekcyjizmu i centralizacji.** Ustanowienie jedyne operatora Północnego Morskiego Szlaku i przekazanie tej funkcji Rosatomowi umocniło monopolistyczną pozycję tego koncernu na rynku lodołamaczy i w konsekwencji prowadzi do zawyżania opłat za usługi (a nawet obligowania do korzystania z nich)¹⁷. Dodatkowo polityka wspierania rosyjskiego przemysłu stoczniowego poprzez wymuszanie obsługi arktycznych projektów energetycznych przez jednostki pod rosyjską banderą (a docelowo budowane w Rosji) stwarza zagrożenie dla realizacji nowych przedsięwzięć. Jamał LNG obsługiwany przez gazowce pod obcymi banderami uzyskał wyłączenie spod tej regulacji do 2044 r. dla 26 jednostek, podczas gdy Gazprom ubiegający się o podobną ulgę na razie jej nie otrzymał. Rosyjskie stocznie już obecnie nie radzą sobie z zaspokojeniem potrzeb krajowych koncernów¹⁸. W wyniku opóźnień budowy gazowców dla Novateku w stoczni Zwiezda na Dalekim Wschodzie firma ta zmuszona była zwrócić się do zagranicznych producentów.

¹⁴ Szerzej zob. S. Kardaś, *Sny o potędze. Arktyka w polityce energetycznej Federacji Rosyjskiej*, *op. cit.*

¹⁵ Росатом предложил снизить на 25% прогноз по росту грузопотока через Северный морской путь, Neftegaz.RU, 11.09.2020, neftegaz.ru.

¹⁶ М.Н. Григорьев, *Проблемы освоения минеральных ресурсов с круглогодичным вывозом продукции из акватории Северного морского пути*, „Безопасность Труда в Промышленности” 2020, № 1, s. 42–51.

¹⁷ Wpływ na Północny Szlak Morski, choć ograniczony, utrzymało także Ministerstwo Transportu FR. Szerzej zob. A. Moe, *A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times*, „The Polar Journal” 2020, Vol. 10, Issue 2, za: tandofline.com.

¹⁸ Szerzej zob. Ю. Банько, *Севморпуть и шельфовые проекты набирают обороты*, „Нефтегазовая Вертикаль” 2021, № 3–4.

4. Mała atrakcyjność PDM dla kontenerowców, która wynika m.in. z poniższych uwarunkowań:

- brak gwarancji terminowości dotarcia do celu (co w przypadku logistyki kontenerów ma kluczowe znaczenie) z uwagi na mało przewidywalne warunki pogodowe;
- szlak nie daje możliwości zaoszczędzenia na ubezpieczeniu ładunku (trudne warunki pogodowe, ograniczony dostęp do infrastruktury portowej i ratowniczej);
- kwoty zaoszczędzone na opłatach za przejście przez Kanał Sueski należy w przypadku wyboru PDM przeznaczyć na usługę lodołamania;
- kontenerowce muszą mieć wzmocnienia lodowe, co podraża koszt ich budowy;
- ograniczenia dotyczące parametrów jednostek: szerokość ok. 30 m (ze względu na możliwości lodołamaczy); zanurzenie¹⁹ – ze szlaku mogłyby korzystać kontenerowce o pojemności do 4,5 tys. TEU (obecnie przez Kanał Sueski przechodzą głównie kontenerowce o poj. 18–24 tys. TEU i zanurzeniu ok. 16 m);
- korzystanie z PDM oznacza obsługę w zasadzie jedynie Azji i Europy, podczas gdy jednostki płynące Kanałem Sueskim zarabiają również na dostawach na rynki położone po drodze (do Indii, Zatoki Perskiej, Afryki)²⁰.

5. Bezpieczeństwo przepływu – trudności z jego zapewnieniem wynikają przede wszystkim z:

- słabości rosyjskiej północnej infrastruktury portowej. W ostatnich latach w regionie wybudowano dwa nowe porty – Sabetta i Wrota Arktyki. Poza nimi na szlaku jest tylko kilka starych, wymagających modernizacji portów, położonych głównie w zachodniej części PDM – Dikson, Dudinka, Igarka – podczas gdy na znacznie dłuższym wschodnim odcinku szlaku są jedynie dwa porty – Tiksi i Pewek²¹ (zob. mapa);
- niedostatku służb ratowniczych w regionie. Jednostki ratownictwa są obecnie słabo rozwinięte, przez co dotarcie do potrzebujących pomocy wymaga czasu;
- problemów z łącznością ze statkami na PDM. Obecnie wykorzystywana jest niestabilna łączność satelitarna. Rosatom wraz z Roskosmosem noszą się z zamiarem wystrzelenia kilku nowych satelitów, nie ma jednak pewności, kiedy to się stanie²². Szansą na rozbudowę koniecznej infrastruktury w przybrzeżnych regionach akwenu może być natomiast planowane położenie światłowodu łączącego Tokio z Helsinkami, którego znaczna część ma przechodzić po dnie Oceanu Arktycznego. Ponadto nad zapewnieniem łączności strukturalnym siłowemu pracuje niezależnie Ministerstwo Obrony, które zakłada przeciągnięcie do 2025 r. po dnie oceanu światłowodu łączącego Siewieromorsk (obwód murmański) z Władywostokiem.

Perspektywy dalszego rozwoju PDM

Obserwowany wzrost wykorzystania Północnej Drogi Morskiej zapewne utrzyma się w kolejnych latach, co będzie efektem dalszego zagospodarowywania złóż surowców energetycznych w rosyjskiej Arktyce, głównie za sprawą projektów LNG. Dekoniunktura na światowych rynkach surowcowych czy ograniczanie przez Kreml konkurencji w regionie prowadzą jednak do opóźnień w realizacji projektów energetycznych i do zwiększenia kosztów przepływu, co przyczynia się z kolei do redukcji tempa tego wzrostu. Osiągnięcie poziomu 80 mln t wyznaczonego na 2024 r. już obecnie wydaje się zatem mało realne.

¹⁹ Minimalne głębokości cieśnin łączących Morze Łaptiewa z Morzem Wschodniosyberyjskim wynoszą 12,7 m w Cieśninie Sannikowa i 12 m w Cieśninie Łaptiewa. Alternatywą dla trasy przez nie jest opłynięcie Wysp Nowosybirskich od północy.

²⁰ W 2018 r. jeden z największych na świecie operatorów przewozów kontenerowych – duński Maersk – stwierdził, że nie traktuje PDM jako realnej alternatywy dla komercyjnych przewozów między Azją a Europą. W 2019 r. podobna deklaracja padła od francuskiego operatora CMA CGM Group.

²¹ Szerzej zob. В. Лобов, *Арктический вектор*, Транспорт России, 28.01.2016, transportrussia.ru.

²² Ze względu na sankcje i ograniczony dostęp do zachodnich technologii Roskosmos w ostatnich latach ma problemy z budowaniem nowych satelitów.

Ponadto jeszcze przez długie lata PDM będzie wykorzystywana głównie przez rosyjskie podmioty do wywozu surowców i zaopatrzenia arktycznych regionów. Nawet zgodnie ze strategią rozwoju Arktyki na tranzyt w 2035 r. ma przypadać jedynie ok. 8% całości transportu towarów tym szlakiem, tj. 10 mln t. PDM ma potencjał do przejścia jedynie części przesyłu między Japonią, Koreą Południową, wschodnimi Chinami czy rosyjskim Dalekim Wschodem a Europą – dotyczy to jednak głównie surowców. Japonia i Chiny już obecnie są zainteresowane współpracą na rzecz rozwoju rosyjskiej Arktyki i północnej drogi transportowej. Koncerny obu państw zaangażowane są w rosyjskie projekty LNG w tym regionie. W styczniu 2021 r. Pekin oficjalnie zadeklarował, że zamierza stworzyć Polarny Jedwabny Szlak, będący północną odnogą chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku. ChRL chce w ten sposób zwiększyć swój dostęp do surowców energetycznych rosyjskiej Arktyki oraz skrócić drogę do Europy²³.

W przewidywalnej przyszłości PDM nie stanie się, zwłaszcza w przypadku kontenerowców, alternatywą dla tradycyjnych szlaków przesyłowych między Azją i Europą, przede wszystkim dla prowadzącego przez Kanał Sueski. Żegluga Północną Drogą Morską napotyka bowiem wiele ograniczeń (w tym odnośnie do wielkości jednostek czy związanych z terminowością dostaw). Ponadto w przypadku przewozów morskich to ekonomia kosztów, a nie czas ma kluczowe znaczenie²⁴.

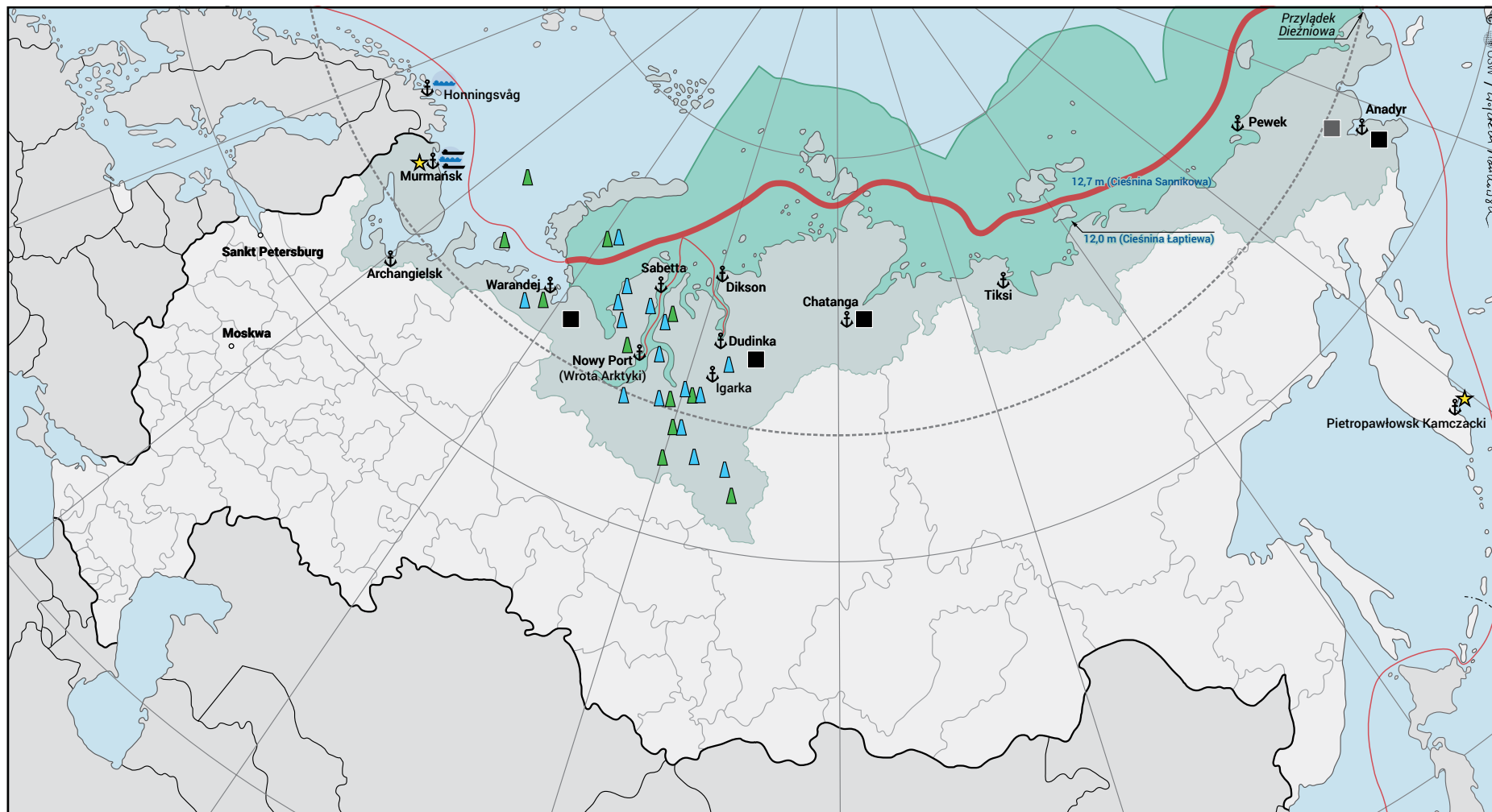
Planowany wzrost wykorzystania PDM stwarza także poważne zagrożenie dla ekosystemu Arktyki, od lat doświadczanego przez globalne ocieplenie. W czasach kiedy ochrona klimatu staje się głównym priorytetem, można spodziewać się wprowadzania dalszych regulacji dotyczących przepływu przez akwen, co zapewne podrażać będzie koszty transportu. Dodatkowo, mimo deklaracji państw zgromadzonych w Radzie Arktycznej o pokojowej współpracy w regionie, w ostatnich latach obserwujemy w nim rosnącą obecność wojskową, głównie Rosji, ale także NATO. Nasilają się też spory dotyczące tego obszaru, w tym o swobodę przepływu²⁵ czy dostęp do złóż surowcowych, co również może negatywnie wpływać na rozwój potencjału transportowego Północnej Drogi Morskiej.

²³ Chiny już od kilku lat rozwijają swoją flotę lodołamaczy. Posiadają dwie jednostki, a trzecia niebawem ma zostać oddana do użytku.

²⁴ N. Melia, K. Haines, E. Hawkins, *Future of the Sea: Implications from Opening Arctic Sea Routes*, UK Government Office for Science, lipiec 2017, gov.uk.

²⁵ Zdaniem państw NATO Rosja podważa zasadę nieszkodliwego przejścia jednostek przez wody wewnętrzne (prawo morza art. 8 ust. 2) w Arktyce. Spór ten nasilił się po tym, jak w 2019 r. rosyjskie media poinformowały o przyjęciu przez rząd FR regulacji dotyczących przejścia okrętów wojskowych obcych państw przez Północną Drogę Morską. Dokumentu tego jednak nie opublikowano. Jak wynika z doniesień prasowych, jednostki wojskowe planujące przejście przez PDM miały zostać zobowiązane do: informowania kanałami dyplomatycznymi o swoim zamiarze z 45-dniowym wyprzedzeniem; przekazania pełnej informacji o jednostce i kapitanie oraz kursie i celu przejścia; przyjęcia na pokład rosyjskiego lodowego pilota morskiego; skorzystania z asysty lodołamacza, jeśli strona rosyjska uzna to za konieczne. Miało to być podyktowane m.in. względami ekologicznymi.

Mapa. Północna Droga Morska



LEGENDA:

- | | | | | |
|---|------------------------------|--|---------------------|------------------------|
| rosyjska strefa arktyczna | porty | obszary przeładunku LNG | złoża gazu ziemnego | złoża węgla kamiennego |
| optymalny szlak Północnej Drogi Morskiej | tankowce do przeładunku ropy | terminale do przeładunku LNG (w budowie) | złoża ropy | złoża węgla brunatnego |
| akwatoria PDM (oficjalne granice PDM sięgające wg rosyjskiego prawa 200 mil od linii brzegowej) | | | | |

Źródła: А. Никишин, *Арктика: территория лидерства*, Парламентская газета, 4.12.2017, pnp.ru; *Акватория Северного морского пути*, Администрация Северного морского пути, nsra.ru.