

ANDRZEJ MAKOWSKI

PERSPEKTYWY I PROBLEMY WYKORZYSTANIA PÓŁNOCNEJ DROGI MORSKIEJ W ŻEGLUDZE MIĘDZYNARODOWEJ

Północna Droga Morska jest najkrótszym szlakiem żeglugowym łączącym europejską część Rosji z Dalekim Wschodem i Syberią. Poszukiwanie przejścia północnego jako drogi do Chin i Indii trwało od połowy XVI do końca XIX w., a w poszukiwaniach uczestniczyli głównie Anglicy, Holendrzy i Rosjanie. Szlak jest niezwykle ważny, bo tylko w 2007 r. statki żeglujące po Morzu Arktycznym przewiozły około 10 mln ton różnych towarów.

Północna Droga Morska to troska Rosji, a „północny korytarz” wszedł do „Strategii transportowej Rosji do 2030 r.”. Opracowano również „Koncepcję rozwoju PDM do 2015 r.” i projekt ustawy o Północnej Drodze Morskiej.

Istotnym czynnikiem wpływającym na wykorzystanie Północnej Drogi Morskiej będą wzajemne relacje między członkami Rady Arktycznej (Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Kanada, Rosja, Norwegia, Finlandia, Szwecja i Dania), państwami posiadającymi status obserwatora w Radzie (Niemcy, Francja, Holandia, Wielka Brytania, Hiszpania i Polska) oraz państwami starającymi się o status obserwatora (Chiny, Japonia, Korea Południowa).

1. POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE PÓŁNOCNEJ DROGI MORSKIEJ

Północna Droga Morska (ros. *Севе́рный морско́й пу́ть*, ang. *Northern Sea Route*) to szlak żeglugowy w rosyjskiej Arktyce o długości 5600 km od Karских Wrót do portu Prowidienija (odległość z Murmańska do Władywostoku tym szlakiem wynosi 10,7 tys. km). Prowadzi przez morza: Barentsa, Karskie, Łaptiewów, Wschodniosyberyjskie, Czukockie i Beringa. Przez 8–9 miesięcy w roku cała trasa jest pokryta lodem, a żegluga po niej jest możliwa tylko z pomocą lodolamaczy. Północna Droga Morska (PDM) jest najkrótszym szlakiem żeglugowym łączącym europejską część Rosji z Dalekim Wschodem i Syberią¹. Główny szlak PDM prowadzi w pobliżu brzegów euroazjatyckich, jednak na

¹ Zob. *Encyklopedia powszechna PWN*, t. 3, Warszawa 1975, s. 676–677; B.S. Załogin, *Okiean czelowieku*, Moskwa 1983, s. 138–142; A. Majewski, *Oceany i morza*, Warszawa 1992, s. 47–68 i 221–222; *Północna Droga Morska*, <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3961495> [21.03.2011].

odcinku przebiegającym przez morza: Barentsa i Karskie istnieje drugi wariant trasy przez otwarte wody tych mórz, wiodący przez cieśninę Matoczkin Szar, rozdzielającą wyspy Nowej Ziemi, ale tylko w okresie letnim (2,5–3 miesiące). Duże trudności żeglugowe ze względu na zalodzenie występują w cieśninach łączących poszczególne morza arktyczne, a szczególnie w Cieśninie Wilkického przy przylądku Czeluskin. Główne porty PDM to: Igarka, Dudinka, Dikson, Tiksi i Pewek. Warunki klimatyczne i żeglugowe na Przejściu Północno-Wschodnim są znacznie lepsze niż na Przejściu Północno-Zachodnim i możliwe jest utrzymywanie regularnej żeglugi przy zastosowaniu współczesnych środków technicznych, niemniej należy podkreślić, że pod względem nawigacyjnym (dryfujący lub stały lód, płycizny i wąskie przejścia, noc polarna, trudne warunki meteorologiczne) jest to ciągle stawiająca duże wyzwania trasa dla transportu morskiego.

Kluczowe znaczenie dla korzystania z PDM ma pokrywa lodowa. Lód jednoroczny, który powstaje w ciągu jednego sezonu zimowego i następnie roztopia się w lecie, może mieć grubość do 2 m i nie stanowi wielkiej przeszkody dla lodołamaczy, a nawet dla statków posiadających odpowiednie wzmocnienia lodowe. Zasadniczą przeszkodą jest lód wieloletni, którego grubość może osiągać nawet kilkanaście metrów. Z systematycznych obserwacji wynika, że coraz mniej jest grubego lodu wieloletniego, a ten odtwarzany w czasie miesięcy zimowych jest cieńszy i łatwiej się topi. To powoduje, że żegluga PDM staje się łatwiejsza, problem jednak polega na odpowiedzi na pytanie, czy jest to tendencja trwała, czy też kolejny cykl ocieplenia w całym regionie Arktyki. Jak na razie postępujące cofanie się lodu w Arktyce pozwoliło na wytyczenie nowej trasy we wschodniej części PDM, omijającej od północy Wyspy Nowosyberyjskie, co powoduje, że statki nie muszą już pokonywać trudnej Cieśniny Sannikowa (łączy Morze Łaptiewów z Morzem Wschodniosyberyjskim), w której obowiązują ograniczenia zanurzenia i prędkości. Nową trasą mogą pływać jednostki o zanurzeniu do 12 m, to jest o standardowym zanurzeniu dla zbiornikowców transportujących skroplony gaz ziemny, oczywiście w okresie sezonu nawigacyjnego².

2. HISTORIA POSZUKIWAŃ PRZEJŚCIA PÓŁNOCNEGO

Poszukiwania przejścia północnego jako drogi do Chin i Indii trwały od połowy XVI do końca XIX w., a uczestniczyli w nich głównie Anglicy, Holendrzy i Rosjanie. Pierwsza ekspedycja angielska wyruszyła pod dowództwem Wiloughby'ego w 1553 r., zaginęła jednak już na wybrzeżu murmańskim. Śladem

² Zob. 34 *sudna proszlo tranzitom po Sevmorputi*, <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4991500&cat=16149&printable=1> [9.12.2011].

jej ruszyły dalsze wyprawy – Burrougha w 1556 r., Peta i Jakmanna w 1580 r., nieudane wyprawy holenderskie w latach 1594–1597, Hudsona w 1608 r. Poszukiwania kontynuowali Rosjanie: Dzieźniew w latach 1647–1654, Małygin i Skuratow w 1737 r., Bering w 1741 r. W roku 1871 Mackowi z Tromsø udało się dotrzeć poza ujście Jeniseju, w 1877 r. szwedzki frachtowiec „Traser” odbył podróż handlową na trasie Brema–Jenisej–Brema w ciągu jednego sezonu, wreszcie parowiec „Lena” osiągnął w 1878 r. Lenę. Sforsował przejście w latach 1878–1879 Szwed Nordenskiöld na statku wielorybniczym „Vega”. Od 1911 r. rozpoczęła się regularna żegluga pomiędzy Władywostokiem a ujściem Kołymy i Leny. W roku 1932 lodołamacz „Sibiriakow” przebył trasę w ciągu jednego sezonu, wówczas też powstała administracja PDM.

W połowie lat 30. XX w., w związku z ociepleniem Arktyki i polepszeniem się warunków lodowych, stała się możliwa nieregularna żegluga wzdłuż całej PDM. Zbiorowe rejsy statków stają się coraz liczniejsze, lecz zdarzają się też niepowodzenia w latach o niepomyślnych warunkach lodowych. Wielka katastrofa wydarzyła się w 1937 r. – w lodach „ugrzęzła” prawie cała arktyczna flotylla rosyjska (42 jednostki). Podobne wypadki powtórzyły się w 1940 i 1941 r.³ W latach 30. i 40. XX w. PDM w obu kierunkach pokonało kilkadziesiąt statków radzieckich oraz niemiecki krążownik pomocniczy „Komet” (13.08–15.09.1940 r.). Stan taki trwał do połowy lat 50. XX w., kiedy ponowne ochłodzenie klimatu i szybkie pogarszanie się warunków lodowych na trasie PDM uniemożliwiło jej pokonanie w jednym sezonie nawigacyjnym (okres arktycznego lata). W celu wsparcia żeglugi na PDM Związek Radziecki rozpoczął budowę lodołamaczy o napędzie atomowym. W 1960 r. lodołamacz „Lenin” rozpoczął konwojowanie statków w letnim sezonie nawigacyjnym. W latach następnych intensywnie rozbudowywano flotę lodołamaczy, zarówno z napędem atomowym, jak i klasycznym oraz specjalnych statków, tzw. frachtowców arktycznych, przystosowanych do samodzielnej żeglugi w paku lodowym, a nawet do kruszenia cienkiego lodu⁴. Ponowna poprawa warunków lodowych na PDM nastąpiła w połowie lat 90. wraz z postępującym ociepleniem Arktyki, co spowodowało intensyfikację żeglugi na tym szlaku.

Żegluga PDM jako szlakiem łączącym północne porty europejskiej i dalekowschodniej części Rosji w ciągu prawie 80-letniej historii przeżywała swoje wzloty i upadki. W najlepszym roku, 1987, poziom przewozów tą trasą osiągnął 7 mln t. Potem nastąpiły „chude” lata po rozpadzie ZSRR, gdy przewozy spadły do poziomu poniżej 1 mln t, zmniejszyło się finansowanie ze strony państwa, a infrastruktura i statki ulegały postępującej degradacji, natomiast istniejące przepisy nie pozwalały na wprowadzenie mechanizmów rynkowych.

³ A. Majewski, *op. cit.*, s. 221; *Odkrycia i badania arktycznych rejonów Azji*, www.zgapa.pl/zgapedia/Odkrycia_i_badiana_arktycznych_re... [31.01.2011]; *Odkrycia i badania arktycznych rejonów Azji*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Odkrycia_i_badiana_arktycznych_rej... [31.01.2011].

⁴ Szerzej ten problem omawia K. Kubiak, *Interesy i spory państw w Arktyce*, Wrocław 2009, s. 125–129.

Przełom wieku stanowił okres odbudowy gospodarczej Syberii, który był bezpośrednio związany ze wzrostem światowego popytu na ropę naftową i gaz ziemny. Rosja, będąc beneficjentem tego procesu, ponownie zaczęła inwestować w żeglugę polarną, a dodatkowym stymulatorem było rozpoczęcie eksploatacji nowych złóż węglowodorów na dalekiej północy. Tylko w 2007 r. statki żeglujące po Morzu Arktycznym przewiozły około 10 mln t różnych towarów. Biorąc pod uwagę globalne ocieplenie i związane z nim zjawisko deglacjacji oraz zainteresowanie innych państw wykorzystaniem PDM, Rosja liczy, że będzie możliwe wykorzystanie tego szlaku przez standardowe, a nie tylko przez przystosowane do żeglugi arktycznej, statki⁵. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to bardzo kusząca perspektywa, gdyż szlak wzdłuż północnych wybrzeży Eurazji skraca drogę np. z Jokohamy do Hamburga o 40%⁶. Dla przykładu, płynący w sierpniu 2011 r. PDM produktowiec „Marilee” (operator – Marinvest) zaoszczędził, w stosunku do drogi przez Kanał Sueski, 18 dni i 580 t paliwa. Byłoby to korzystne rozwiązanie zarówno dla właścicieli statków (operatorów), jak i dla samych Rosjan pobierających opłaty za przejście PDM. Problem jednak polega na tym, czy będzie to realne w kontekście dalszych zmian klimatycznych w rejonie Arktyki (dalsze zmniejszanie się pokrywy lodowej), a co za tym idzie i ekonomicznym (statki o standardowej konstrukcji, samodzielna żegluga z pilotem lub tylko w asyście lodolamaczy).

3. OBECNE ZNACZENIE PDM, STAN PRAWNY ORAZ PERSPEKTYWY ROZWOJU I WYKORZYSTANIA PRZEZ ŻEGLUGĘ MIĘDZYNARODOWĄ

Bez wątpienia PDM pozostaje dzisiaj główną „magistralą” żeglugową w Arktyce i ogniwnem łączącym w całość infrastrukturę transportową Dalekiej Północy. Dla Czukotki, wysp mórzk arktycznych i osiedli na wybrzeżu rejonu tajmyrskiego transport morski stanowi jedyny środek przewozu ładunków i zaopatrzenia ludności. Jego wykorzystanie ma dla Rosji zasadnicze znaczenie ekonomiczne ze względu na dostęp do zasobów surowcowych Rosyjskiej Północy, Syberii i Dalekiego Wschodu, to także alternatywna i najkrótsza droga

⁵ Świadczą o tym rejsy statków niemieckich i rosyjskich w latach 2009–2010, zob. M. Potocki, *Nowy szlak morski wzdłuż północnych brzegów Rosji*, http://www.maritime.com.pl/newsletter/drukuj.php?id_term=52205, [21.03.2011]; *Północna droga morska w działaniu*, http://polish.ruvr.ru/_print/17795671.html [21.03.2011]; M. Wojciechowski, *Nowa droga do Chin*, http://wyborcza.pl/2029020,75477,8276496.html?sms_code=, [21.03.2011]; *Północna Droga Morska: alternatywa lodowa*, http://polish.ruvr.ru/_print/35309228.html [31.01.2010] i dotyczą przejścia transportowców: „Beluga Fraternity” i „Beluga Foresight” oraz tankowca „Bałtika” i kontenerowca „Monczegorsk”. Z wymienionych statków jedynie tankowiec „Bałtika” można uznać za standardową konstrukcję.

⁶ Szerzej tę problematykę omawia M. Łuszczuk, *Perspektywy żeglugi arktycznej*, Przegląd Morski 2010, nr 2 (032), s. 11.

wodna do portów Europy oraz Azji i Pacyfiku. System PDM obejmuje: statki handlowe, specjalistyczne (lodołamacze, ratownicze, ochrony przyrody, hydrograficzne, holowniki), porty morskie i obiekty brzegowe, systemy nawigacyjno-hydrograficzne, hydrometeorologiczne, łączność radiową, służby ratownictwa morskiego, bazy zaopatrzenia floty, organy kierujące operacjami morskimi, operatorów przewozowych.

W procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej dokonała się transformacja podmiotów i ogniw gospodarczych PDM na różne formy własności. Przedsiębiorstwa żeglugowe, z wyjątkiem Arktycznego, przekształcono w spółki, a flota transportowa stała się ich własnością, natomiast flota specjalnego przeznaczenia pozostała własnością państwa. Trudna jest sytuacja w odniesieniu do infrastruktury, którą zarządzają różne podmioty. Zlikwidowano część produkcji, co spowodowało czterokrotne zmniejszenie przewozów towarowych korytarzem arktycznym do poziomu 1,7 mln t rocznie. Duża część statków towarowych jest wycofywana ze względu na zużycie, a pozostałe 50–60 statków nie będzie w stanie obsłużyć w przyszłości potoków towarowych, natomiast stan floty lodołamaczy zabezpiecza przewozy towarów na dawnym poziomie – za cenę przedłużenia ich resursów (odnosi się to zarówno do lodołamaczy z napędem atomowym, jak i konwencjonalnym). Najslabszymi ogniwami PDM są porty arktyczne (z wyjątkiem Dudinki) – urządzenia portowe wymagają kapitalnego remontu, a nabrzeża pogłębienia w celu obsługi nowoczesnych statków⁷. Brakuje również lub znajdują się w złym stanie urządzenia do utylizacji ścieków ze statków i do likwidacji awaryjnych rozlewów ropy naftowej.

Również służba nawigacyjno-hydrograficzna z powodu ograniczeń finansowych (do 15–20%) prowadzi tylko niezbędne prace w zakresie utrzymania urządzeń nawigacyjnych, wstrzymane są systematyczne prace pomiarowe. Wiek 11 z 14 statków hydrograficznych przekracza 25 lat, co generuje większe wydatki na ich utrzymanie i remonty. Dwukrotnemu zmniejszeniu uległa liczba stacji polarnych, nie realizuje się programu automatyzacji arktycznej sieci obserwacyjnej. Współczesnym realiom nie odpowiada też system zarządzania korytarzem arktycznym oraz przyjęta polityka kadrowa (zarobki w państwowych firmach oraz kształcenie w zakresie arktycznej hydrografii i hydrometeorologii).

Trzeba jednak stwierdzić, że od 2005 r. sytuacja powoli zaczyna się poprawiać. Działalność nowych, prywatnych podmiotów gospodarczych w Arktyce ocenia się jako początek wzrostu ekonomicznego i transportowego zabezpieczenia PDM⁸. Główną pozycję zajmują Murmańskie Towarzystwo Żeglugowe i Łukoil-Arktic-Tanker. Szczególne nadzieje na rozwój PDM związane są z zagospodarowaniem nowych złóż naftowych i gazowych Rosji (Rosneft).

⁷ Jedynym portem spełniającym wszystkie wymogi transportowo-eksploatacyjne jest port w Murmańsku, który jako węzeł transportowy będzie zdolny przeładowywać w latach 2015–2020 do 100 mln t, planuje się również utworzenie wolnej strefy ekonomicznej rejonu portu w Murmańsku.

⁸ Powyższą problematykę omawia szczegółowo w swoim artykule M. Nałęcz, *Północna Droga Morska*, Bellona 2009, nr 2 (657), s. 48–52.

Ocenia się wydobycie tych surowców na poziomie 20% produkcji krajowej, co przełoży się ma na 10 mln t przewozów morskich rocznie. W zapewnieniu nowoczesnej floty dla PDM pierwszoplanową rolę odgrywa Gazprom, który planuje zakup ponad 60 statków i urządzeń pływających dla eksploatacji szelfu na półwyspie Jamal, a także 23 tankowców. Ponadto buduje port – terminal Charasabey (planowane ukończenie III kwartał 2012 r.), który będzie dostarczał odbiorcom 32 mld m³ gazu rocznie, wykorzystując flotę gazowców⁹.

Wykorzystanie PDM jako korytarza transportowego zaopatrującego całą Rosyjską Północ jest możliwe pod warunkiem rozwiązania takich problemów, jak: zapewnienie całorocznej żeglugi na PDM, stworzenie warunków dla serwisowej obsługi terminali przeładunkowych i logistycznych, centrów komunikacyjnych. Centrum logistycznym ma szansę w przyszłości (po 2016 r.) stać się port Pewek.

Istotnym przedsięwzięciem dla „ożywienia” PDM byłoby przywrócenie wstrzymanych w 2001 r. przewozów tranzytowych. Według szacunków zagranicznych ekspertów ich potencjalna wielkość w kierunku wschodnim może wynosić 5–6 mln t, a w kierunku zachodnim 2–3 mln t. Oceniają oni, że poziom przewozów towarowych północnym korytarzem morskim do 2015–2020 r. może wynieść 35–40 mln t towarów rocznie¹⁰. W ostatnich latach rośnie międzynarodowe zainteresowanie PDM. Po pierwsze wynika to z perspektywy zagospodarowania dużych złóż węgla i rud rejonu arktycznego, po drugie, dzięki zjawisku deglacjacji rośnie rentowność euroazjatyckich przewozów między USA i Kanadą a Europą północnym szlakiem morskim, po trzecie – Rosja jest zainteresowana „przyciągnięciem” na swoje północne akweny nowych ładunków tranzytowych. Potencjał tranzytowy w zakresie zagranicznych ładunków ocenia się na 7–9 mln t rocznie i można by go zwiększyć o 1/3 po zrealizowaniu projektów połączeń kolejowych z rejonami sąsiadującymi z PDM.

Zagraniczny operator, korzystając z korytarza arktycznego, może przyspieszyć dostawę ładunku średnio o 15 dni i zaoszczędzić na każdym rejsie do 500 tys. USD. Dochód rosyjskich lodołamaczy jest szacowany na poziomie ponad 100 tys. USD¹¹ za przeprowadzenie jednego statku. Oczywiście koszt transportu 1 kontenera w okresie zimowej nawigacji i przy niezbyt trudnych warunkach lodowych jest dziś wyższy średnio o 25–27% niż przy wykorzystaniu Kanału Sueskiego, jednak w sezonie letnim jest już niższy o 33–35% w porównaniu z tradycyjną trasą.

Aby zrealizować powyższe zamierzenia, „północny korytarz” umieszczono *Strategii transportowej Rosji do 2030 r.*, opracowano również *Koncepcję*

⁹ Zob. I. Poljakova, *Svmorput': vektor razvitiia*, Transport Rossii 2010, nr 15, s. 3, <http://gbk.net.pl/articles.php?lng=pl&pg=938&prt=2> [21.03.2011].

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Dla porównania koszt przejścia przez Kanał Sueski pojedynczego „standardowego” statku wynosi 250 tys. USD.

rozwoju PDM do 2015 r. i projekt ustawy o Północnej Drodze Morskiej¹². Można zauważyć, że z praktycznego punktu widzenia strategia transportowa stanowi dokument, który wymaga uzupełnienia federalnymi programami celowymi, z zagwarantowanymi źródłami finansowania, a takich rozwiązań, jak na razie, nie widać. Podstawę prawną koncepcji stanowią: Konstytucja FR¹³, ustawy federalne¹⁴, polityka żeglugowa, doktryna morska FR¹⁵. Tutaj można stwierdzić, że rozwój PDM „teoretycznie” znajduje umiejscowienie w podstawowych aktach prawnych, ale nie ma jak na razie mechanizmu, który pozwoliłby realizować przyjęte założenia w praktyce. Stwierdzić należy, że najważniejszym dokumentem dla przyszłego funkcjonowania PDM jest projekt ustawy o Północnej Drodze Morskiej, który zakłada scentralizowane, państwowe zarządzanie tym szlakiem komunikacyjnym, w tym: reglamentację dostępu przewoźników, udostępnianie szlaku statkom cywilnym, okrętom rosyjskim i obcych bander, zachowanie i ochronę środowiska morskiego. W projekcie określono mechanizm opłacalnej eksploatacji PDM, opłaty za oferowane usługi, które powinny rekompensować wydatki na utrzymanie i eksploatację floty lodolamaczy oraz potencjalne koszty likwidacji skutków nadzwyczajnych zdarzeń. Niestety, wspomniana ustawa jest wciąż tylko projektem, natomiast rzeczywiste ramy prawne funkcjonowania PDM wyznaczają dokumenty z 1990 r., a przede wszystkim *Przepisy pływania po trasach Północnej Drogi Morskiej*¹⁶.

4. OBECNY STATUS PRAWNOMIĘDZYNARODOWY OBSZARÓW MORSKICH FR ORAZ OBOWIĄZUJĄCY DOKUMENT REGULUJĄCY PRZEJŚCIE PDM

Status prawny obszarów morskich Federacji Rosyjskiej regulują przepisy konwencji o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS)¹⁷, którą Rosja ratyfikowała

¹² Zob. *Rosja wprowadza regulację żeglugi na Północnej Drodze Morskiej*, <http://www.murman.news.ru/allnews/1263395> [22.03.2011]; *Regulating Sailing on Northern Sea Route*, <http://www.barentsobserver.com/regulating-sailing-on-northern-sea-route> [22.03.2011]. Zastanawia jednak fakt, że Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej przygotowało projekt wspomnianej ustawy 17.03.2010 r. i jak do tej pory nie ma żadnych sygnałów o jej dalszym procedowaniu. Projekt przewiduje powołanie federalnej Administracji PDM, która będzie odpowiedzialna za organizację ruchu statków, służbę pilotową i usługi lodolamaczy, regulując także ceny tych usług.

¹³ Zob. Konstytucja Federacji Rosyjskiej przyjęta w ogólnonarodowym referendum w dniu 12.12.1993 r., <http://libr.sejm.gov.pl/tek01/txt/konst/rosja.html> [22.03.2011]. Wyróżnić można art. 15, pkt 4; art. 67 ust. 1–3; art. 71 lit. h, i, l, o; art. 72 lit. e.

¹⁴ Zob. *Osnovy gosudarstviennoj politiki Rossijskoj Fiedieracii w Arktike na period do 2020 goda i dalniejszuju pierspektivu*, (*Pr* – 1969), <http://www.rg.ru/printable/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html> [6.04.2009]. Istotne dla PDM są zapisy: części II pkt 4, lit. g; części III pkt 7, lit. g; części IV pkt 8, lit. a; części VI pkt 11.

¹⁵ Zob. *Morskaja Doktrina Rossijskoj Fiedieracii*, <http://www.iss.niit.ru/doktrins/doktr03.htm> [6.04.2009].

¹⁶ Zob. *Pravila plavanija po trassam Sieviernogo Morskogo Puti*, http://www.morflot.ru/html/sevmorput/Document/Rules_MMf_1990_Russ.pdf [6.04.2009].

¹⁷ Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543.

26.02.1997 r. (z zastrzeżeniem treści artykułów 15, 74 i 83). Zastrzeżone artykuły dotyczą problematyki delimitacji obszarów morskich, kolejno: morza terytorialnego, wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ), szelfu kontynentalnego, i jak można sądzić, stanowią „otwartą furtkę” do dalszego postępowania w sprawie delimitacji szelfu kontynentalnego w Arktyce¹⁸. Zgodnie z obowiązującą Konstytucją FR (art. 15, pkt 4) zapisy UNCLOS stanowią obecnie część składową systemu prawnego Rosji. Na podstawie powyższej zasady zostały przyjęte przez Dumę Państwową odpowiednie ustawy, które kolejno weszły w życie: 31.07.1998 r. Federalna ustawa o wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym i strefie przyległej Federacji Rosyjskiej i 17.12.1998 r. Federalna ustawa o wyłącznej strefie ekonomicznej Federacji Rosyjskiej, natomiast jeszcze przed ratyfikacją UNCLOS weszła w życie 30.11.1995 r. Federalna ustawa o szelfie kontynentalnym Federacji Rosyjskiej¹⁹.

Biorąc pod uwagę geograficzno-fizyczny przebieg PDM, można zauważyć, że jej szlak prowadzi przez różne obszary morskie FR, które obejmują: wody wewnętrzne, morze terytorialne i strefę przyległą oraz EEZ. Jak można sądzić, z tego też powodu ustawodawca odnośny zapis dotyczący PDM umieścił w Federalnej ustawie o wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym i strefie przyległej Federacji Rosyjskiej w art. 14 zatytułowanym „Żegluga po trasach Północnej Drogi Morskiej”²⁰. Jego treść stanowi: „Żegluga po trasach PDM – ukształtowanej historycznie jedynej narodowej linii transportowo-komunikacyjnej Federacji Rosyjskiej w Arktyce, w tej liczbie w cieśninach Wilkického, Szokalskiego, Dmitrija Łaptiewa, Sannikowa, jest realizowana w zgodzie z niniejszą Federalną ustawą, innymi prawami federalnymi, międzynarodowymi umowami Federacji Rosyjskiej i przepisami pływania po trasach PDM, zatwierdzonymi przez Rząd Federacji Rosyjskiej i opublikowanymi w »Wiadomościach Żeglarskich«”²¹. Ponieważ w wymienionych wcześniej dwóch ustawach nie ma żadnych odnośnych zapisów regulujących żeglugę na szlakach PDM, to można domniemywać, że tak jak w przypadku Kanadyjczyków, Rosjanie traktują PDM jako wewnętrzny szlak morski i umieścili cytowany art. 14 w ustawie o obszarach morskich podlegających całkowitej jurysdykcji państwa nadbrzeżnego (z wyłączeniem strefy przyległej, która nie podlega takiemu reżimowi). Stąd też zasadniczym kryterium oceny możliwości uprawiania żeglugi szlakiem północnym przez statki innych bander będzie zatem praktyka.

Podstawowym dokumentem, który reguluje wykorzystanie PDM są dzisiaj Przepisy pływania po trasach Północnej Drogi Morskiej, zatwierdzone jeszcze

¹⁸ Omówienie szczegółowe problemu, zob. A. Makowski, *Arktyka – wspólne dziedzictwo czy wspólny problem?*, Prawo Morskie 2008, t. XXIV, s. 145–159.

¹⁹ Teksty przywoływanych ustaw, zob. I.M. Awramienko, *Miedzunarodnoje morskoe pravo*, Moskwa 2003, s. 268–409.

²⁰ *Ibidem*, s. 385.

²¹ Tłumaczenie autora.

przez Ministerstwo Transportu Morskiego ZSRR 14.09.1990 r. Jak już wcześniej wspomniano, od roku czeka na przyjęcie ustawa o Północnej Drodze Morskiej, która w sposób kompleksowy miała uregulować wszystkie kwestie dotyczące wykorzystania PDM, w szczególności kwestie prawnołasnościowe, jakie miały miejsce po 1991 r., i dziś trudno powiedzieć, kiedy wejdzie w życie. Zatem obowiązujący stan prawny wynika z przywołanych wcześniej przepisów pływania po PDM.

Zagadnienia te regulują zapisy podrozdziału 1. 2 oraz pierwszy akapit, a w zasadzie początek rozdziału 2. Podrozdział 1. 2 zawiera określenie (definicję) PDM, która brzmi: „Północna Droga Morska – przechodzący przez wody wewnętrzne, morze terytorialne (wody terytorialne) lub wyłączną strefę ekonomiczną ZSRR, przylegający do północnego wybrzeża ZSRR jego narodowy szlak transportowo-komunikacyjny, który obejmuje dogodny do przejścia szlak w asyście lodolamacza trasy, których punkty są ograniczone na zachodzie wejściami zachodnimi w cieśninie Nowej Ziemi i południkiem przechodzącym na północ od Przylądka Żelania (Przylądek Upragniony), a na wschodzie w Cieśninie Beringa równoleżnikiem 66° N i południkiem 168°58'37'' W”. Natomiast rozdział drugi rozpoczyna się od słów: „Przepisy oparte na zasadzie niedyskryminacji statków wszystkich państw regulują żeglugę po Północnej Drodze Morskiej w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi...”²².

Zatem w przedmiotowej kwestii można stwierdzić, że nie ma prawnych podstaw, które by zabraniały korzystania z PDM przez statki innych bander. Studiując jednak treść Przepisów..., można zauważyć, że zgodnie z rosyjską tradycją jurystyczną jest to regulacja typu „tak, ale”. Otóż podrozdział 1.5 zawiera wyjaśnienie terminu „specjalne wymogi” w odniesieniu do statków korzystających z tego szlaku, rozdział 3 mówi o złożeniu zamówienia na asystę (przeprowadzenie) lodolamacza na 4 miesiące przed planowanym przejściem wraz z całą wyszczególnioną w Przepisach... dokumentacją, rozdział 4 przedstawia wymagania w stosunku do wyposażenia i konstrukcji statku oraz kwalifikacji jego załogi, rozdział 5 zgłasza wymóg posiadania dokumentu o zabezpieczeniu finansowym od odpowiedzialności cywilnej właściciela statku z tytułu szkód wynikających z zanieczyszczenia środowiska morskiego i północnego wybrzeża ZSRR. Rozdział 6 dotyczy kontroli przez administrację PDM statku korzystającego z tej trasy żeglugowej. Ponieważ dalsza część dokumentu zawiera szczegółowe regulacje dotyczące żeglugi statków przez PDM, nie są one istotne dla rozważanego zagadnienia. Podsumowując, można tylko stwierdzić, że pomimo ogólnej równości korzystania ze szlaków PDM jej administracja, opierając się na obowiązujących przepisach, może nie zezwolić na przejście statku, a cytowane Przepisy... dają jej w tym względzie szerokie możliwości.

Na uwagę zasługują jednak starania Rosji, by dostosować swoje przepisy korzystania z PDM do standardów międzynarodowych, o czym świadczy zgłosze-

²² Tłumaczenie autora.

nie jesienią 2009 r. uczestnictwa w programie International Maritime Organisation (IMO) pod nazwą „dobrowolny plan audytu” (*voluntary audit scheme*), odnoszącego się do żegluga komercyjnej²³.

Biorąc pod uwagę dotychczasową praktykę w odniesieniu do PDM, można stwierdzić, że rząd FR otworzył oficjalnie ten szlak żeglugowy dla statków obcych bander w 1991 r., a w latach 1993–1999 brał udział w programie International Northern Sea Route Programme (INSROP), którego zadaniem było tworzenie naukowej bazy danych dotyczącej wolnych od lodu szlaków żeglugowych wzdłuż północnego wybrzeża Rosji. Sporządzono na ten temat 167 raportów oraz zwołano międzynarodową konferencję w 1999 r. Ustalenia naukowców były jednoznaczne – obecnie PDM nie jest gotowa do „uprawiania” normalnej żegluga morskiej. W grę wchodziły: niebezpieczeństwa nawigacyjne (takie jak zagrożenie lodowe, zbyt płytkie rejony na niektórych odcinkach trasy), wysokie ceny za usługi lodołamaczy i pilotów, wysokie stawki ubezpieczeniowe, wysokie koszty specjalnej konstrukcji statków ze wzmocnieniem lodowym²⁴. Uwzględniając fakt, że tylko w 2007 r. sytuacja lodowa wzdłuż PDM pozwalała na swobodną żeglugę w okresie letnim, można stwierdzić, że restrykcyjne przepisy rosyjskie są rozsądne i mają sens, biorąc pod uwagę niebezpieczeństwa nawigacyjne i hydrologiczno-meteorologiczne tego szlaku. Nie licząc w zasadzie incydentalnych przejść statków obcych bander PDM, można zauważyć, że najintensywniej jest „eksploatowana” jej zachodnia część przez pasażerskie statki wycieczkowe. Zwrócić także należy uwagę na bardzo silnie akcentowaną, nie tylko przez Rosję, problematykę ekologiczną związaną z żeglugą w regionach arktycznych, szczególnie wykorzystanie art. 234 UNCLOS (Obszary pokryte lodem), co z kolei pociąga za sobą określone reperkusje finansowe i organizacyjne.

Należy zatem stwierdzić, że obecne rosyjskie przepisy dotyczące korzystania z PDM są zdecydowanie bardziej liberalne niż przepisy dotyczące kanadyjskiego Przejścia Północno-Zachodniego, jednak decydującym czynnikiem, który pozwala na praktyczne korzystanie z tego przejścia, jest każdorazowo sytuacja lodowa.

5. ZJAWISKO DEGLACJACJI W ARKTYCE I PRZYSZŁOŚĆ PDM

Problem zmian powierzchni lodów morskich w Arktyce jest, mówiąc kolokwialnie, skomplikowany. Zagadnienie to, pomijając dość złożony mechanizm

²³ Zob. *Russia is Ready to Participate in Voluntary IMO Member State Audit Transport Ministry*, <http://www.rzdpartner.com/news/2009/07/13/342858.html> [4.12.2009].

²⁴ Zob. L.A. de La Fayette, *Ocean Governance in the Arctic*, *The International Journal of Marine and Coastal Law* 2009, nr 23, s. 545; M.A. Becker, *Russia and the Arctic: Opportunities for Engagement Within the Existing Legal Framework*, <http://heinonline.org> [25.08.2010].

fizyczny tych zmian, jest dodatkowo obciążone „szumem informacyjnym”, szczególnie po roku 2007, stąd też odbiorca tych informacji ma obraz zmian daleko odbiegający od rzeczywistości. Trudność w ocenie zachodzących obecnie zmian powierzchni lodów morskich stanowią krótkie szeregi obserwacyjne. Dla obszaru Arktyki można wyróżnić okres przedsatelitarny, natomiast pełne i ciągle w czasie informacje o zmianach pokrywy lodów rozpoczynają się od listopada 1978 r., gdy na orbity wprowadzono satelity z odpowiednimi czujnikami. Od tego momentu dysponuje się materiałem pozwalającym na szczegółowe i wiarygodne analizy zmian powierzchni i zasięgu lodów. Proces nazywany potocznie globalnym ociepleniem w Arktyce wywołuje zjawisko „wzmocnienia arktycznego” (*Arctic Amplification*), które przejawia się tym, że powierzchnia lodów powinna zmniejszać się coraz szybciej, a temperatura wzrastać szybciej niż na innych obszarach Ziemi²⁵. Dotychczasowe obserwacje wskazują, że lody i temperatura w Arktyce zachowują się „zgrubnie” zgodnie z tą teorią, natomiast przywoływana teoria całkowicie nie pokrywa się z obserwacjami prowadzonymi w Antarktyce. W praktyce oznacza to, że teoria „wzmocnienia arktycznego” nie jest uniwersalna oraz że zmiany powierzchni lodów morskich zachodzą pod wpływem innych procesów niż wzrost temperatury powietrza i wzrost dopływu promieniowania długofalowego do ich powierzchni²⁶.

W Arktyce powierzchnia lodów morskich zmniejsza się od początku XX w. nieregularnie i z różną prędkością. Maksymalną wielkość pokrywy lodowej odnotowano w latach 1912–1913 i 1917–1918, po niej nastąpił gwałtowny spadek jej powierzchni, z przerwami na chwilowe wzrosty (mniejsze od spadków), który trwał do 1955 r. i w sierpniu tego roku osiągnął minimum. Po krótkim okresie wahań na niskim poziomie w latach 1955–1961, powierzchnia lodów zaczęła gwałtownie wzrastać i ponownie osiągnęła maksimum w roku 1969. W latach następnych, w kilku kolejnych fazach, nastąpił ponowny spadek ich powierzchni, który trwa do chwili obecnej. Dane satelitarne wskazują, że w latach 1979–2009 zanik lodów morskich w Arktyce zaczął gwałtownie przyspieszać (10-krotnie w porównaniu z okresem przedsatelitarnym). Wyniki prowadzonych wówczas obliczeń modelowych przewidywały zanik pokrywy lodowej w Arktyce między rokiem 2009 a 2045, jednak cały czas, od końca lat 90. XX w., tempo zmniejszania się pokrywy lodowej było większe od wartości przewidywanych przez modele. Po wystąpieniu minimalnej powierzchni lodów we wrześniu 2007 r. pojawiły się stwierdzenia, że pokrywa lodowa w Arktyce przekroczyła tzw. punkt bez powrotu i jej resztki ostatecznie znikną latem 2013 r. (podawano również daty późniejsze – lata 2015–2018). Pojawiły się

²⁵ Zob. M.C. Serreze, J.A. Francis, *The Arctic Amplification Debate*, Climatic Change 2006, vol. 76, no. 3–4, s. 241–264.

²⁶ Zob. A.A. Marsz, A. Styczyńska, *Współczesne zmiany pokrywy lodów morskich w strefach polarnych i ich konsekwencje dla żeglugi na akwenach arktycznych*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2010, nr 24, s. 66–67.

również głosy, że między rokiem 2013 a 2030 morza Arktyki będą całkowicie wolne od lodów morskich w okresie zimowym, co umożliwiłoby żeglugę bez lodołamaczy na trasach PDM²⁷.

Wyniki pomiarów satelitarnych z 2008 r. świadczą jednak o tym, że minimalna powierzchnia lodu nieznacznie wzrosła (o 390 tys. km²), zamiast maleć. Jeszcze większy przyrost odnotowano w 2009 r. (o 820 tys. km² w stosunku do roku 2007). Stąd też zdaniem wielu specjalistów (do tej pory sceptycznie nastawionych do teorii „wzmocnienia arktycznego”) należy spodziewać się powolnego rozwoju pokrywy lodów morskich i stopniowego spadku temperatury powietrza w Arktyce, przy czym trudno przewidywać, do jakiego poziomu nastąpi rozrost pokrywy lodowej i w jakim stopniu zmieni się struktura wiekowa lodów²⁸.

6. PRZYSZŁOŚĆ ŻEGLUGI PDM

W świetle dotychczasowych rozważań nie ulega wątpliwości, że najkrótsza droga morska z Europy na Daleki Wschód prowadzi przez Arktykę. Oczywiście, najkorzystniejsza z nawigacyjnego i ekonomicznego punktu widzenia byłaby droga, która prowadziłaby przez biegun, jednak realizacja takiej podróży wymagałaby wolnych od lodu mórz arktycznych w ciągu całego roku lub co najmniej w okresie polarnego lata, a taka sytuacja jest w najbliższych latach mało prawdopodobna. Zakładając utrzymanie się pokrywy lodowej z lat 2002–2009, można by zrealizować taką podróż (w postaci konwoju) przy użyciu najcięższego lodołamacza typu „Jamał” i 5–6 statków handlowych posiadających najwyższą klasę lodową, przy czym ekonomiczny sens takiego przedsięwzięcia byłby wątpliwy.

Ta sytuacja zmusza do korzystania z PDM (Przejścia Północno-Wschodniego) – dłuższej od drogi przez biegun, w zależności od wariantu, o około 750–1250 Mm i trzeba to kolejny raz podkreślić: niezależnie od warunków lodowych, trasa jest miejscami trudna pod względem nawigacyjnym. Według danych z lat 2003–2008 początek sezonu nawigacyjnego może być szacowany na trzecią dekadę lipca, koniec – na trzecią dekadę października, jednak ze względu na dynamiczne zmiany sytuacji lodowej, polegającej na okresowym blokowaniu odcinków szlaku przez dryfujące z północy „masywy lodowe”, niezbędne są na tych odcinkach asysty lodołamaczy i wykorzystanie zwiadu lotniczego.

²⁷ *Ibidem*, s. 69–72.

²⁸ Zob. wypowiedź z 11.07.2010r. W. Sokołowa z Arktycznego i Antarktycznego Instytutu Naukowo-Badawczego Rosji, *Lodowce Arktyki przestały topnieć*, <http://ekogrup.info/lodowce-arktyki-przestaly-topniec/> [21.03.2011]; S. Kowalski, *Zmiany i zmienność*, <http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,5256> [21.03.2011].

Uwzględniając dotychczasowe rozważania, można przyjąć, że wykorzystanie PDM w żegludze międzynarodowej obecnie (rok 2012) i w latach następnych mogłoby być brane pod uwagę jedynie dla letniego sezonu nawigacyjnego. Pokonanie tej trasy, niezależnie od innych czynników, obarczone jest dużym ryzykiem, na które składają się: nieregularność początku i końca sezonu nawigacyjnego w kolejnych latach, możliwość wydłużenia czasu rejsu przez szybkie zmiany sytuacji lodowej, ponoszenie dodatkowych kosztów usług lodołamaczy, lotniczego zwiadu lodowego i pilotażu. Za mało prawdopodobną należy uznać „realizację” scenariusza postępującego globalnego ocieplenia w nadchodzących latach (2012–2040).

W tej sytuacji wykorzystanie PDM w żegludze statków innych niż rosyjskie lub statków kompanii żeglugowych powiązanych z Rosją (na podstawie umów bilateralnych) wydaje się w najbliższym czasie mało realne. Jeszcze mniej prawdopodobne wydaje się przekształcenie PDM w ciągu najbliższych 20 lat w globalną magistralę transportową, która by łączyła porty Europy i Azji. W wypadku żeglugi komercyjnej ryzyko i efektywność łączą się z terminowością, tej zaś na obszarze PDM jeszcze długo nie da się zagwarantować, a ten fakt – w powiązaniu z rozwojem usług logistycznych w skali globalnej – nie jest bez znaczenia dla wyboru szlaków transportu morskiego. Dodatkowym elementem świadczącym przeciw takiemu rozwiązaniu jest również polityka, a konkretnie problem kontroli tego szlaku żeglugowego. Można sądzić, że byłby on pod pełną kontrolą Federacji Rosyjskiej (choć nie można wykluczyć pewnych koncesji w odniesieniu do innych państw, wynikających ze współfinansowania utrzymania tego szlaku), ale taka sytuacja może być nie do przyjęcia przez inne państwa, szczególnie zaś przez USA. Trudno dziś powiedzieć, czy Rosja uzna prawo przejścia tranzytowego przez cieśniny używane w żegludze międzynarodowej (część III UNCLOS), skoro nie chce się zgodzić na to Kanada w odniesieniu do swojego Przejścia Północno-Zachodniego. Ponadto byłyby obecnie kłopoty z uzasadnieniem, że PDM stanowi międzynarodowy szlak morski, gdy większość cieśnin znajduje się na wodach wewnętrznych Rosji, a żegluga międzynarodowa występuje w postaci śladowej. Jednak już dziś można prognozować, że o przyszłej użyteczności PDM zdecyduje przyroda, a przede wszystkim zjawisko deglacjacji w Arktyce, jednak, zdaniem autora, wyłączając ekstremalne przypadki, wykorzystanie tego szlaku do żeglugi międzynarodowej, poza dwu-, trzymiesięcznym sezonem nawigacyjnym, nie wchodzi w rachubę. Świadczy o tym chociażby budowa przez Rosję nowej serii ciężkich lodołamaczy i statków przystosowanych do żeglugi arktycznej. Nie buduje się lodołamaczy i bardzo kosztownych statków o takich parametrach wytrzymałościowych, będąc przekonanym, że lody morskie w Arktyce w latach 2013–2030 całkowicie znikną²⁹.

²⁹ Zob. *V planach liedokol – gigant*, <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=5021506&cat=16149&printable=1> [07.03.2012].

Stąd też „alarmistyczno-sensacyjne” opracowania odnoszące się do obszaru Arktyki i wykorzystania PDM należy uznać za przedwczesne, chociaż stanowią one dobre ćwiczenie intelektualne, a poza tym wskazują wiele interesujących alternatyw w odniesieniu do tego regionu, szczególnie przydatnych w ocenie ryzyka w prognozowanych (planowanych) przedsięwzięciach. Wykorzystanie PDM nie spowoduje w najbliższych latach rewolucji w żegludze światowej (w tym europejskiej) ani nie wywoła „zacieklej walki”³⁰. Prawdopodobieństwo zamienienia się PDM w ruchliwy i uciążliwy dla ekosystemu korytarz transportowy należy jednak widzieć w odpowiednich proporcjach, przynajmniej z kilku powodów. Po pierwsze, żegluga po jej morzach będzie obciążona dużym ryzykiem (nawet przyjmując, że zjawisko deglacji będzie postępowało)³¹, po drugie, nie ma pewności, czy wzrost zapotrzebowania na surowce i – co za tym idzie – wzrost ich cen będą na tyle stałe i wysokie, że spowodują zainteresowanie transportem PDM (innym problemem jest transport surowców energetycznych w tym rejonie przez statki obsługujące górnictwo morskie czy też nadbrzeżne instalacje wydobywcze)³² i wreszcie, po trzecie, nie zawsze PDM będzie rzeczywiście krótsza od tradycyjnych szlaków morskich³³. Przy okazji warto zauważyć, że zachodnią część PDM coraz częściej „odwiedzają” statki wycieczkowe i powyższa tendencja jest wyraźnie rosnąca.

Oprócz wymienionych elementów istotnym czynnikiem wpływającym na wykorzystanie w przyszłości PDM będą wzajemne relacje pomiędzy członkami Rady Arktycznej (USA, Kanada, Rosja, Norwegia, Finlandia, Szwecja i Dania)³⁴, państwami posiadającymi status obserwatora w Radzie (Niemcy, Francja, Holandia, Wielka Brytania, Hiszpania i Polska) oraz państwami starającymi się o status obserwatora (Chiny, Japonia, Korea Południowa, Włochy, o przyznanie takiego statusu wystąpiła również Komisja Europejska). Arktyka to również rejon obecności NATO i Rosji³⁵. Wszystko więc zależy od tego, czy stosowana będzie „filozofia” współpracy, czy też braku zaufania i konfrontacji. Zawarte w bieżącym roku porozumienie o współpracy pomiędzy koncernami Exxon

³⁰ Zob. W. Kazanecki, *Arktyka – transportowy szlak przyszłości. Nowa runda w geoeconomicznej rywalizacji*, <http://www.mwsl.eu/images/mwslit/x-materialy/badania/Arktyka.jpg> [21.03.2011].

³¹ Powyższą problematykę przedstawiono w opracowaniu J.A. Roach, *International Law and the Arctic: A Guide to Understanding the Issues*, *Southwestern Journal of International Law* 2009, vol. 15, no. 2, s. 301–326.; HeinOnline (<http://heinonline.org>) [5.08.2010].

³² Na przykład norweski armator Knutsen OAS Shipping uzyskał w tym roku stosowne zezwolenie od władz rosyjskich na przewóz skroplonego gazu ziemnego z norweskiego pola Snøhvit PDM do Japonii. Zob. *Sievionorwieszkij gaz pojdiot po Sievmorputi*, <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=5004585&cat=16149&printable=1> [17.01.2012].

³³ Zob. S.A. Christensen, *Are the Northern Sea Routes really the shortest?*, DIIS Brief 2009, March, http://www.ciaonet.org/pbei/diis/0015955/f_0015955_13834.pdf [04.12.2009].

³⁴ Kluczowym elementem współpracy państw Rady Arktycznej w przyszłości będzie zapewne sposób rozwiązania problemu rozszerzenia granic szelfu kontynentalnego w Arktyce, a także, jak należy sądzić, stosunki USA–Rosja.

³⁵ Powyższe kwestie szczegółowo przedstawiono w opracowaniu *Russia in the Arctic*, red. S.J. Blank, Strategic Studies Institute (SSI) 2011, July, <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/> [7.05.2012].

Mobil i Rosneft (także wcześniejsze porozumienia: Statoil–Gazprom, Total–Gazprom) oraz zamówienia stoczniove na budowę wieży wiertniczych przystosowanych do pracy w Arktyce³⁶ wskazują raczej jednoznacznie na zacieśnianie współpracy państw arktycznych w dziedzinie wydobywania węgłowodorów. Z kolei budowa statków do przewozu ładunków płynnych oraz masowców (przewóz rudy żelaza i węgla) przez Rosję, USA, Niemcy, Danię, przystosowanych do żeglugi w warunkach arktycznych³⁷, pozwala sądzić, że państwa te będą „uczestniczyły” w przyszłości w obsłudze transportu na tej trasie, w tym także ładunków tranzytowych. Można zakładać, że przełomowy może być tutaj rok 2015, w którym rozpocznie się zagospodarowywanie złóż ropy naftowej i gazu na Półwyspie Jamał, a w Zatoce Obskiej zostanie zbudowany port Sabetta, zdolny do przyjmowania dużych gazowców. Stąd też należy stwierdzić, że PDM ma przed sobą szerokie perspektywy, ale jednocześnie wszystko wskazuje na to, że na międzynarodowy szlak morski (porównywalny z Kanałem Sueskim czy Panamskim) trzeba będzie trochę poczekać, a ze względu na wielość i różnorodność czynników, które mają na to wpływ, trudno powiedzieć jak długo.

ANDRZEJ MAKOWSKI

NORTHERN SEA ROUTE – OPPORTUNITIES AND PROBLEMS IN INTERNATIONAL SHIPPING (Summary)

The Northern Sea Route is the shortest shipping lane connecting European part of Russia with the Far East and Syberia. The search for a route to China and India, undertaken by the English, Dutch and Russians, went on from mid 16th century until the end of 19th century. Its importance in the present day is exemplified by the traffic: 2007 alone saw 10 million tons of goods shipped along the Route.

³⁶ Zob. Keppel's KOMtech and ConocoPhillips to design ice – worthy jack-up for Arctic, http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1893:2012feb00070&... [7.03.2012]; Gazprom's new Arctic jack-up rig to Murmansk, <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4973862&cat=116320&printable=1> [4.11.2011]; Rosneft zastolbila uczastki v Barencevom morie, <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=5010239&cat=16149&printable=1> [7.03.2012]; Kvaernen looks to Murmansk, <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4975049&cat=116321&printable=1> [4.11.2011].

³⁷ Zob. Na tankiery dla Sztokmanovskogo projektu potrzebuje 4 mld. doll., <http://barentsobserver.com/index.php?id=4966735&cat=16149&printable=1> [4.11.2011]; Niemiecki klon statku arktycznego ze Stoczni Remontowa SA, Dziennik Bałtycki 20.02.2012; ZAO „Polarnet Project” Invites Tenders, <http://www.marinelink.com/news/polarnet-project-invites342160.aspx> [7.03.2012].

The Northern Sea Route is the apple of Russia's eye. It plays a major part in the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030, Russia also produced Concept of the Northern Sea Route Development until 2015 and a draft new law specifically addressing shipping along it.

A crucial factor in economic feasibility of the route is the state of relations between members of the Arctic Council (the United States, Canada, Russia, Norway, Finland, Sweden, Iceland and Denmark), the observer states (Germany, France, the Netherlands, the United Kingdom, Spain and Poland) and the states that requested observer status (China, Japan, South Korea).