



PISM | POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

BIULETYN

Nr 139 (1712), 11 października 2018 © PISM

Redakcja: Sławomir Dębski • Bartosz Wiśniewski • Rafał Tarnogórski
Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)
Anna Maria Dyner • Aleksandra Gawlikowska-Fyk • Sebastian Płóciennik
Patrycja Sasnal • Justyna Szczudlik • Jolanta Szymańska • Marcin Terlikowski • Tomasz Żornaczuk

Północna Droga Morska: znaczenie gospodarcze i polityczne dla Rosji

Bartosz Bieliszczuk

Rosnące znaczenie Arktyki dla Rosji wiąże się nie tylko z wydobyciem surowców, ale także celem strategicznym: czerpaniem korzyści z obsługi handlu morskiego Azja–Europa przez Północną Drogę Morską. By to osiągnąć, Rosja rozwija flotę nuklearnych lodolamaczy i infrastrukturę portową w Arktyce oraz pozyskuje chińskie inwestycje w tym regionie. Najkorzystniejsza dla Rosjan wydaje się kooperacja w Arktyce, możliwe jest jednak wykorzystanie rosnącej zależności Europy od żeglugi przez ww. szlak dla osiągnięcia celów politycznych.

Rosja w Arktyce: ambitne cele, liczne trudności. Arktyka stanowi dla Rosji bazę surowcową, której znaczenie będzie rosnąć. W 2017 r. arktyczne złoża lądowe odpowiadały za produkcję 17% ropy i 90% gazu w Rosji. W prace na półwyspach Jamalskim i Gydańskim oraz na rosyjskim szelfie arktycznym zaangażowane są największe koncerny energetyczne FR, a znaczenie Arktyki dla rosyjskiej branży wydobywczej podkreślane jest m.in. w strategii arktycznej z 2008 r. Według szacunków Służby Geologicznej USA w Arktyce znajduje się 30% nieodkrytych światowych zasobów gazu, a 13% – ropy. W przyszłości wzrośnie znaczenie rosyjskiego wydobycia z szelfu, którego złoża mają stopniowo zastępować obecnie eksploatowane.

Perspektywiczne zasoby podmorskie sprawiają, że FR wysuwa roszczenia, m.in. uznając Grzbiet Łomonosowa za przedłużenie jej szelfu kontynentalnego, co da dostęp do złóż, których potencjał ocenia się na 5 mld ton ropy i gazu (obecne zasoby ropy FR to ok. 14,5 mld ton). Biegnie on przez Biegun Północny i położony jest między archipelagiem rosyjskich Wysp Nowosyberyjskich, Grenlandią i kanadyjską Wyspą Ellesmere’a. FR od lat podejmuje starania w tej sprawie w ONZ; rozstrzygnięcie na rzecz Rosji nie jest jednak pewne, a do Grzbietu roszczenia mają też Kanada i Dania.

Pomimo tak dużego potencjału złóż szelfu samo ich wydobycie sprawia Rosji liczne problemy. Jednym z utrudnień są nałożone przez UE i USA sankcje, obejmujące m.in. technologie wydobywcze. Rosjanie muszą zastąpić zachodnie technologie krajowymi lub pozyskać je z innych państw. Ponadto rosyjskie koncerny nie mają doświadczenia w pracy na podmorskich złożach w tak trudnych warunkach i muszą pozyskać partnerów z odpowiednim know-how. Rosyjskie prawo zezwala na prace na podmorskich licencjach w Arktyce jedynie państwowym spółkom z min. 5-letnim doświadczeniem na szelfie, a więc tylko Gazpromowi i Rosnieftowi, a na innych wymusza współpracę z tymi dwoma koncernami. W ostatnich latach na problemy te nakładały się też niskie ceny ropy, czyniąc produkcję z najtrudniejszych złóż nieopłacalną: na szelfie węglowodory produkuje obecnie tylko spółka Gazpromu, Gazprom Neft na złożu Prirazłomnaja (2,6 mln ton ropy i 0,6 mld m³ gazu w 2017 r.), a wydobycie mogło ruszyć dzięki ułatwieniom podatkowym.

Rosnąca obecność militarna Rosji w Arktyce. Rosyjskie podejście do Arktyki jest dwutorowe: pomimo otwarcia na współpracę z zagranicznymi koncernami Rosja podkreśla (np. w doktrynie marynarki wojennej z 2017 r.), że Arktyka jest polem rosnącej rywalizacji międzynarodowej. Obecność wojskowa w regionie uzasadniana jest potrzebą

zabezpieczenia infrastruktury i zasobów. FR rozbudowuje bazy m.in. na wyspie Kotielnyj i Wyspie Wrangla oraz rozwija potencjał ofensywny¹.

Militaryzacja wiąże się też z rosnącym znaczeniem żeglugi przez Północną Drogę Morską (NSR), ponieważ rosyjskie siły zbrojne uczestniczą w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych. Rosja może uzasadniać większą obecność wojskową w Arktyce porozumieniem państw członków Rady Arktycznej o współpracy w tych akcjach. Umowa ta powierza FR odpowiedzialność za największy sektor Arktyki.

Znaczenie Północnej Drogi Morskiej. Przez lata NSR była trudno dostępna dla żeglugi, jednak ze względu na ocieplenie klimatu staje się atrakcyjniejszym szlakiem handlowym. Trasa z Europy do Azji Wschodniej przez NSR (biegnącej u arktycznych wybrzeży Rosji) jest o ok. 1/3 krótsza od tej przez Kanał Sueski. Zyski z tej żeglugi, obok eksploatacji surowców, będą miały dla FR kluczowe znaczenie gospodarcze. By je zapewnić, Rosja rozwija m.in. flotę nuklearnych lodołamaczy (jako jedyna posiada takie jednostki) i infrastrukturę do tankowania statków oraz inwestuje w pierwsze na świecie gazowce przystosowane do warunków arktycznych (mogą pokonać lód o grubości ok. 2 m). Transportują one nie tylko gaz rosyjski; w ub.r. jeden z nich dostarczył LNG z Norwegii do Azji. Według planów rosyjskich władz fracht przez NSR ma wzrosnąć z 10,7 mln ton w 2017 r. do 80 mln ton w 2024 r. W osiągnięciu tego celu pomoże m.in. eksport gazu skroplonego: w 2013 r. Rosja zniósła monopol Gazpromu na eksport LNG, co pozwoliło Novatekowi na wybudowanie w Arktyce terminala Jamał LNG.

Dzięki znacjonalizowaniu transportu surowców przez NSR Rosja rozwija krajowy przemysł. Federalny kodeks żeglugi od ub.r. wymaga, by m.in. gaz i ropa wydobywane wzdłuż NSR transportowały statki pod rosyjską banderą. Od 2019 r. statki przewożące surowce mają być konstruowane w Rosji (budowę arktycznych tankowców planuje np. Rosneft). Od przepisów tych przewidziano wyjątki, gdyż obecnie gazowce dla Jamału LNG budowane są w Korei Płd. i pływają pod obcą banderą.

Sprawną nawigacją przez NSR wymaga skoordynowanych działań, m.in. dla zapewnienia komunikacji lodołamaczy, konwojowanych statków i służb meteorologicznych. W tym celu przekazano większość kompetencji państwowemu Rosatomowi odpowiedzialnemu za rosyjski przemysł nuklearny². Jego spółka, Rosatomflot, już ma kluczowe znaczenie dla NSR, obsługuje bowiem cztery jądrowe lodołamacze. Do końca br. Duma ma przyjąć ustawę dającą Rosatomowi szerokie kompetencje w Arktyce. Obejmą one m.in. zarządzanie infrastrukturą portową wzdłuż NSR oraz środkami z budżetu federalnego przeznaczonymi na NSR.

Chiny – kluczowy partner Rosji w NSR. Na najważniejszego partnera Rosji w Arktyce wyrastają Chiny. Ich państwowy koncern CNPC posiada 20% udziałów w terminalu Jamał LNG, a 9,9% należy do chińskiego funduszu inwestycyjnego Silk Road Fund. Chińczycy importują LNG z terminala i są zainteresowani dalszymi inwestycjami w rosyjskiej Arktyce. Świadczą o tym m.in. wielomiliardowe kredyty Chińskiego Banku Rozwoju czy chińska inicjatywa Polarnego Jedwabnego Szlaku.

Do Chin trafia także LNG z Norwegii, jednak chińskie zainteresowanie NSR wynika nie tylko z potrzeb surowcowych. Chiny będą jednym z największych beneficjentów zwiększenia dostępności NSR dla żeglugi. Ich obroty handlowe z UE w 2017 r. wyniosły ok. 573 mld euro, z czego za ponad 60% handlu odpowiada transport morski. Według prognoz w 2025 r. wzajemna wymiana towarów przekroczy 650 mld euro, należy się więc spodziewać, że znaczenie NSR będzie rosnąć.

Wnioski i perspektywy. Inwestycje, współpraca z zagranicą czy zmiany w prawie krajowym mają zapewnić Rosji korzyści związane z wydobyciem ropy i gazu, ich transportem oraz handlem Europy z Chinami przez NSR. Szlak ten pozwoli Rosji dostarczać surowce na rynki zarówno Europy, jak i Azji. W przypadku konkurentów powoduje to konieczność współpracy z Rosjanami przy obsłudze żeglugi lub np. przeładunku LNG na inne jednostki (by obniżyć koszty rejsu arktycznych gazowców). Interesom Rosji najlepiej będzie służyć jej wizerunek jako konstruktywnego partnera. W związku z tym najbardziej prawdopodobne wydaje się wspieranie przez rosyjską dyplomację współpracy w Arktyce. Będzie to kolejny krok do zbliżenia gospodarczego Europy z Rosją, który może przełożyć się na bardziej ugodową politykę europejskich państw wobec FR. W przypadku utrzymania sankcji przeciw Rosji może ona, dzięki współpracy z Chinami, zasygnalizować chęć strategicznego zbliżenia z Azją. Ważną płaszczyzną współpracy będą wówczas NSR i energetyka.

Otwarte pozostaje pytanie o długoterminową politykę Rosji i możliwość wykorzystania NSR jako narzędzia politycznego nacisku, np. poprzez selektywną odmowę obsługi statków wybranych państw. Niewykluczona jest także bardziej konfrontacyjna postawa Rosji w przypadku niepomyślnego rozstrzygnięcia rosyjskich roszczeń terytorialnych. Rosja będzie mogła pozwolić sobie też na bardziej asertywną politykę dzięki rozbudowie potencjału militarnego, który uzasadnia m.in. potrzebą zabezpieczenia NSR.

¹ A. Gawlikowska-Fyk, M. Terlikowski (red.), *Energia i obronność w regionie nordycko-bałtyckim*, Raport PISM, marzec 2018, s. 21–22, www.pism.pl.

² B. Bielszczuk, *Rosatom gra w zielone: nowe obszary rosyjskiej współpracy z zagranicą*, „Biuletyn PISM”, nr 49 (1622), 28 marca 2018 r., www.pism.pl.