

Andrzej Makowski

Gdynia

PÓŁNOCNA DROGA MORSKA I PERSPEKTYWY JEJ WYKORZYSTANIA W ŻEGLUDZE MIĘDZYNARODOWEJ

Północna Droga Morska (PDM; *Siewiernyj morskoy put'*; *Northern Sea Route*) to szlak żeglugowy w rosyjskiej Arktyce o długości 5600 km od Karaskich 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 lodołamaczy. Północna Droga Morska jest najkrótszym szlakiem żeglugowym łączącym europejską część Rosji z Dalekim Wschodem i Syberią¹. Główny szlak PDM prowadzi w pobliżu brzegów euroazjatyckich, jednak na 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 Wilkickiego 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, pływiczny i wąskie przejścia, noc polarna, trudne warunki meteorologiczne) jest to ciągłe stawiająca duże wyzwania trasa dla transportu morskiego.

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, 221–222; *Północna Droga Morska*, <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo.php?id=3961495> (dostęp: 21.03.2011).

Kluczowe znaczenie dla korzystania z PDM ma pokrywa lodowa. Lód jednoroczny, który powstaje w ciągu jednego sezonu zimowego i następnie roztapia się w lecie, może mieć grubość do 2 m i nie stanowi wielkiej przeszkody dla lodołamaczy, a nawet dla statków posiadających odpowiednie wzmocnienia lodoowe. 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. Powoduje to, 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?

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 Willoghby'ego w 1553 r., zaginęła jednak już na wybrzeżu murmańskim. Jej śladem ruszyły dalsze wyprawy: Stevena Burrougha w 1556 r., Arthura Peta i Charlesa Jakmanna w 1580 r., nieudane wyprawy holenderskie w latach 1594–1597, Henry'ego Hudsona w 1608 r. Poszukiwania kontynuowali Rosjanie: Siemion Dzieźniew w latach 1647–1654, Stiepan Gawryłowicz Małygin i Aleksandr Skuratow – 1737 r., Vitus Bering – 1741 r. W 1871 r. 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. Przejście sforsował w latach 1878–1879 Szwed Nordenskiöld na statku wielorybniczym *Vega*. Od 1911 r. rozpoczęła się regularna żegluga między Władywostokiem a ujściem Kołymy i Leny. W 1932 r. lodołamacz *Sibiriakow* przebył trasę w ciągu jednego sezonu, wówczas też powstała administracja PDM. W połowie lat trzydziestych XX w., w związku z ociepleniem Arktyki i polepszeniem się warunków lodowych, możliwa stała się nieregularna żegluga wzdłuż całej PDM, a zbiorowe rejsy statków coraz liczniejsze, lecz zdarzały się też niepowodzenia w latach o niepomyślnych warunkach lodowych. Do wielkiej katastrofy doszło w 1937 r., w lodach „ugrzęzła” prawie cała arktyczna flota rosyjska (42 jednostki). Podobne wypadki powtórzyły się w 1940 i 1941 r.² W latach trzydziestych i czterdziestych XX w. PDM w obu kierunkach pokonało kilkadziesiąt statków radzieckich oraz niemiecki krążownik pomocniczy *Komet* (13 sierpnia–15 września 1940 r.). Taki stan trwał do połowy lat pięćdziesiątych XX w., kiedy to 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 kon-

² A. Majewski, *Oceany i morza*, s. 221; *Odkrycia i badania arktycznych rejonów Azji*, http://www.zgapa.pl/zgapedia/Odkrycia_i_badania_arktycznych_re... (dostęp: 31.01.2011).

wojowanie statków w letnim sezonie nawigacyjnym. W następnych latach intensywnie rozbudowywano flotę lodolamaczy, 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 lodu³. Ponowna poprawa warunków lodowych na PDM nastąpiła w połowie lat dziewięćdziesiątych wraz z postępującym ociepleniem Arktyki, co spowodowało intensyfikację żeglugi na tym szlaku.

Żegluga PDM, jako szlak łączący północne porty europejskiej i daleko-wschodniej części Rosji, w ciągu prawie osiemdziesięcioletniej historii przeżywała swoje wzloty i upadki. W najlepszym 1987 r. poziom przewozów tą trasą osiągnął poziom 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.

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, statki⁴. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to bardzo kusząca perspektywa, gdyż szlak wzdłuż północnych wybrzeży Eurazji skraca drogę na przykład z Jokohamy do Hamburga o 40%⁵. 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 rejo-

³ Szerzej ten problem omawia K. Kubiak, *Interesy i spory państw w Arktyce*, Wrocław 2009, s. 125–129.

⁴ Świadczyć 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/news-letter/drukuj.php?id_term=52205 (dostęp: 2011.03.21); *Północna droga morska w działaniu*, http://polish.ruvr.ru/_print/17795671.html (dostęp: 21.03.2011); M. Wojciechowski, *Nowa droga do Chin*, http://wyborcza.pl/2029020,75477,8276496.html?sms_code= (dostęp: 21.03.2011); *Północna Droga Morska: alternatywa lodowa*, http://polish.ruvr.ru/_print/35309228.html (dostęp: 31.01.2010) i dotyczą przejścia transportowców: *Beluga Fraternity* i *Beluga Foresight* oraz tankowca *Baltika* i kontenerowca *Monczegorsk*. Z wymienionych statków jedynie tankowiec *Baltika* można uznać za standardową konstrukcję.

⁵ Szerzej tę problematykę omawia: M. Łuszczuk, *Perspektywy żeglugi arktycznej*, „Przegląd Morski” 2010, nr 2 (32), s. 11.

nie 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 lodołamaczy).

Istotne dla dalszych rozważań jest ustalenie, czym obecnie jest PDM, jaki jest jej stan prawny oraz perspektywy rozwoju i wykorzystania przez żeglugę międzynarodową.

Bez wątpienia PDM pozostaje dzisiaj główną „magistralą” żeglugową w Arktyce i ogniwem łączącym w całość infrastrukturę transportową Dalekiej Północy. Dla Czukotki, wysp mór 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 z uwagi na dostęp do zasobów surowcowych rosyjskiej Północy, Syberii i Dalekiego Wschodu, to także alternatywna i najkrótsza droga 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 liczba statków towarowych jest wycofywana ze względu na zużycie, 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). Najsłabszymi ogniwami PDM są porty arktyczne (z wyjątkiem Dudinki), urządzenia portowe wymagają kapitalnego remontu, a nabrzeża pogłębienia w celu obsługi nowoczesnych statków⁶. 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

⁶ 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 (A.M.).

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 PDM⁷. Główną pozycję zajmują Murmańskie Towarzystwo Żeglugowe i Łukoil Arctic Tanker. Szczególne nadzieje na rozwój PDM związane są z zagospodarowaniem nowych złóż naftowych i gazowych Rosji. Ocenia się wydobywanie tych surowców na poziomie 20% produkcji krajowej, co ma się przełożyć 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 Charasabej (ukończenie III kwartał 2012 r.), który będzie dostarczał odbiorcom 32 mld m³ gazu rocznie, wykorzystując flotę gazowców⁸.

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 rocznie⁹. 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

⁷ Tę problematykę omawia szczegółowo w artykule M. Nałęcz, *Północna Droga Morska*, „Kwartalnik Bellona” 2009, nr 2, (657), s. 48–52.

⁸ Zob.: I. Poljakova, *Sevmorput’: vektor razvitiia*, „Transport Rossii” 2010, nr 15, s. 3, <http://gbk.net.pl/articles.php?lng=pl&pg=938&pri=2> (dostęp: 21.03.2011).

⁹ *Ibidem*.

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. dolarów. Dochód rosyjskich lodolamaczy jest szacowany na poziomie ponad 100 tys. dolarów¹⁰ 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 zamierzenia, „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*¹¹. 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 Federacji Rosyjskiej (FR)¹², ustawy federalne¹³, polityka żegluga, doktryna morska FR¹⁴. 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 i okrętom rosyjskim oraz obcych bander, zachowanie

¹⁰ Dla porównania koszt przejścia przez Kanał Sueski dla pojedynczego „standardowego” statku wynosi 250 tys. dolarów.

¹¹ Zob.: *Rosja wprowadza regulację żeglugi na Północnej Drodze Morskiej*, <http://www.murmannews.ru/allnews/1263395> (dostęp: 22.03.2011); *Regulating Sailing on Northern Sea Route*, <http://www.barentsobserver.com/regulating-sailing-on-northern-sea-route> (dostęp: 22.03.2011). Zastanawia jednak fakt, że Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej przygotowało projekt wspomnianej ustawy 17 marca 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.

¹² Zob.: *Konstytucja Federacji Rosyjskiej przyjęta w ogólnonarodowym referendum w dniu 12 grudnia 1993 r.*, <http://libr.sejm.gov.pl/tek01/txt/konst/rosja.html> (dostęp: 22.03.2011). Wyróżnić można art. 15, punkt 4; art. 67 ust. 1–3; art. 71, lit. h, i, l, o; art. 72, lit. e.

¹³ Zob.: *Osnovy gosudarstwennoj politiki Rossijskoj Fiedieracii w Arktike na period do 2020 goda i dalniejsziju perspektiwu, (Pr–1969)*, <http://www.rg.ru/printable/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html> (dostęp: 06.04.2009). 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.

¹⁴ Zob.: *Morskaja Doktrina Rossijskoj Fiedieracii*, <http://www.iss.niit.ru/doktrins/doktr03.htm> (dostęp: 06.04.2009).

i ochronę środowiska morskiego. W projekcie określono mechanizm opłacalnej eksploatacji PDM, opłaty za oferowane usługi, które powinny rekompensować wydatki na utrzymanie i eksploatację floty lodołamaczy 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*¹⁵.

Dla dalszych naszych rozważań kwestią o zasadniczym znaczeniu jest przedstawienie obecnego statusu prawnomiędzynarodowego obszarów morskich FR, przez które przebiega PDM, a także obowiązującego dokumentu regulującego przejście tym szlakiem morskim.

Status prawny obszarów morskich Federacji Rosyjskiej regulują przepisy Konwencji o prawie morza z 1982 r. (KoPM)¹⁶, którą Rosja ratyfikowała 26 lutego 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 Arktyce¹⁷. Zgodnie z obowiązującą Konstytucją FR (art. 15, punkt 4) zapisy KoPM stanowią obecnie część składową systemu prawnego Rosji. Na podstawie tej zasady zostały przyjęte przez Dumę Państwową odpowiednie ustawy, które kolejno weszły w życie: 31 lipca 1998 r. *Federalna ustawa o wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym i strefie przyległej Federacji Rosyjskiej* i 17 grudnia 1998 r. *Federalna ustawa o wyłącznej strefie ekonomicznej Federacji Rosyjskiej*, natomiast jeszcze przed ratyfikacją KoPM, weszła w życie 30 listopada 1995 r. *Federalna ustawa o szelfie kontynentalnym Federacji Rosyjskiej*¹⁸.

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, z tego też powodu można sądzić, że 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*¹⁹. Jego treść stanowi:

¹⁵ Zob.: *Prawila plawaniia po trassam Siewiernogo Morskogo Puti*, http://www.morflot.ru/html/sevmorput/Document/Rules_MMF_1990_Russ.pdf (dostęp: 06.04.2009).

¹⁶ Tekst konwencji zob.: Dz. U. Nr 59, poz. 543 z 20 maja 2002 r. (załącznik).

¹⁷ Omówienie szczegółowe problemu zob.: A. Makowski, *Arktyka – wspólne dziedzictwo czy wspólny problem?*, „Prawo Morskie” 2008, t. 24, s. 145–159.

¹⁸ Teksty przywoływanych ustaw zob.: I. M. Awramienko, *Mieždunarodnoje morskoe pravo*, Moskwa 2003, s. 268–409.

¹⁹ *Ibidem*, s. 385.

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”²⁰.

Ponieważ w wymienionych wcześniej dwóch ustawach nie znajdują się żadne odnośne zapisy regulujące 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 dla statków innych bander będzie praktyka.

Podstawowym dokumentem, który reguluje wykorzystanie PDM są dzisiaj *Przepisy pływania po trasach Północnej Drogi Morskiej* zatwierdzone jeszcze przez Ministerstwo Transportu Morskiego ZSRR 14 września 1990 r.; jak już wcześniej wspomniano, od roku czeka na przyjęcie ustawa *O Północnej Drodze Morskiej*, która w sposób kompleksowy ma regulować wszystkie kwestie dotyczące wykorzystania PDM, w szczególności kwestie prawno-własnościowe, jakie miały miejsce po 1991 r. i trudno dziś powiedzieć, kiedy wejdzie w życie. Zatem obowiązujący stan prawny wynika z przywołanych wcześniej *Przepisów*.

Interesujące nas zagadnienia regulują zapisy podrozdziału 1.2 Przepisów oraz pierwszy akapit, a w zasadzie początek rozdziału 2. Podrozdział 1.2 zawiera określenie (definicję), czym jest 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 statków w asyście lodołamacza trasy, których punkty są ograniczone na zachodzie Wejściami Zachodnimi w cieśniny Nowej Ziemi i południkiem przechodzącym na północ od Przylądka Żelanija (Przylądek Upagniony), a na wschodzie w Cieśninie Beringa równoleżnikiem 66° N i południkiem 168°58'37" W.

Natomiast rozdział drugi rozpoczyna się od słów: „Przepisy oparte o zasadę niedyskryminacji statków wszystkich państw regulują żeglugę po Północnej Drodze Morskiej w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi [...]”²¹. Zatem w interesującej nas kwestii można stwierdzić, że nie ma prawnych podstaw, które zabraniałyby korzystania z PDM przez statki innych bander, studiując jednak treść *Przepisów* można zauważyć, że zgodnie z rosyjską tradycją jurydyczną jest

²⁰ Tłumaczenie autora.

²¹ Tłumaczenie autora.

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) lodołamacza 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, więc nie są one istotne dla omawianego zagadnienia. Reasumując, można tylko stwierdzić, że mimo 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 zgłoszenie jesienią 2009 r. uczestnictwa w programie International Maritime Organisation (IMO) pod nazwą „dobrowolny plan audytu” („voluntary audit scheme”) odnoszącego się do żeglugi komercyjnej²².

Biorąc pod uwagę dotychczasową praktykę stosowaną wobec PDM, można stwierdzić, że rząd FR oficjalnie otworzył 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 żeglugi morskiej. W grę wchodziły takie niebezpieczeństwa nawigacyjne, jak zagrożenie lodowe, zbyt płytkie rejony na niektórych odcinkach trasy oraz wysokie ceny za usługi lodołamaczy i pilotów, wysokie stawki ubezpieczeniowe, wysokie koszty specjalnej konstrukcji statków ze wzmocnieniem lodowym²³. Biorąc pod uwagę 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, uwzględniając niebezpieczeństwa nawigacyjne

²² Zob.: *Russia is Ready to Participate in Voluntary IMO Member State Audit Transport Ministry*, <http://www.rzdpartner.com/news/2009/07/13/342858.html> (dostęp: 04.12.2009).

²³ 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> (dostęp: 25.08.2010).

i hydrologiczno-meteorologiczne tego szlaku. Nie licząc w zasadzie incydentalnych przejść statków obcych bander PDM, można zauważyć, że najintensywniej „eksploatowana” jest jej zachodnia część przez pasażerskie statki wycieczkowe. Należy także zwrócić uwagę na bardzo silnie akcentowaną, nie tylko przez Rosję, problematykę ekologiczną związaną z żeglugą w regionach arktycznych, szczególnie wykorzystanie art. 234 KoPM (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. Dlatego dla dalszych rozważań dotyczących korzystania z PDM jako przyszłego globalnego szlaku żeglugowego istotna jest odpowiedź na dwa pytania: czy zjawisko deglacjacji w Arktyce jest trwałe i jaka może być przyszłość tego szlaku żeglugowego?

Problem zmian powierzchni lodów morskich w Arktyce jest, mówiąc kolokwialnie, skomplikowany. Zagadnienie to, pomijając dość złożony mechanizm fizyczny tych zmian, jest dodatkowo obciążone „szumem informacyjnym”, szczególnie po 2007 r., stąd też odbiorca tych informacji otrzymuje obraz daleko odbiegający od rzeczywistości. Trudność w ocenie zachodzących obecnie zmian powierzchni lodów morskich stanowią krótkie szeregi obserwacyjne. Dla obszaru Arktyki można wyróżnić tutaj okres przedsatelitarny, natomiast pełne i ciągle w czasie informacje o zmianach pokrywy lodów rozpoczęły się w listopadzie 1978 r., gdy na orbity wprowadzono satelity z odpowiednimi czujnikami i od tego momentu dostępny stał się materiał pozwalający na szczegółowe i wiarygodne analizy zmian powierzchni i zasięgu lodów. Proces, który nazywa się potocznie globalnym ociepleniem, w Arktyce wywołuje zjawisko nazywane „wzmocnieniem arktycznym” (*Arctic Amplification*), które przejawia się tym, że powierzchnia lodów powinna zmniejszać się coraz szybciej, a temperatura wzrastać szybciej niż na innych obszarach Ziemi²⁴. Dotychczasowe obserwacje wskazują, że lody i temperatura w Arktyce zachowują się „zgrubnie”, natomiast przywoływana teoria całkowicie nie pokrywa się z obserwacjami prowadzonymi w Antarktyce, co w praktyce oznacza, 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 powierzchni²⁵.

²⁴ Zob.: M. C. Serreze, J. A. Francis, *The Arctic Amplification Debate*, „Climatic Change” 2006, t. 76, nr 3–4, s. 241–264.

²⁵ 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.

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 czym 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 1969 r. W następnych latach, w kilku kolejnych fazach nastąpił ponowny spadek pokrywy lodowej, który trwa do chwili obecnej. Dane satelitarne wskazują, że w latach 1979–2009 nastąpiło gwałtowne przyspieszenie zaniku lodów morskich w Arktyce (10-krotne w porównaniu z okresem przedsatelitarnym). Wyniki prowadzonych wówczas obliczeń modelowych przewidywały zanik pokrywy lodowej w Arktyce między 2009 a 2045 r., jednak cały czas, od końca lat dziewięćdziesiątych 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 tak zwany „punkt bez powrotu” i jej resztki ostatecznie znikną latem 2013 r. (podawano również daty późniejsze, lata 2015–2018). Pojawiły się głosy, że między 2013 a 2030 r. morza Arktyki będą całkowicie wolne od lodów morskich w okresie zimowym, co umożliwiłoby żeglugę bez lodołamaczy na trasach PDM²⁶.

Wyniki pomiarów satelitarnych z 2008 r. świadczą jednak, 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 2007 r.), 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 lodów²⁷.

Pora zatem odpowiedzieć na pytanie, jakie implikacje dla żeglugi PDM ma przedstawiona sytuacja? 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 prowadzi 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

²⁶ *Ibidem*, s. 69–72.

²⁷ Zob.: wypowiedź z 11 lipca 2010 r. W. Sokołowa z Arktycznego i Antarktycznego Instytutu Naukowo-Badawczego Rosji, *Lodowce Arktyki przestały topnieć*, <http://ekogrup.info/lodowce-arktyki-przestaly-topniec/> (dostęp: 21.03.2011); S. Kowalski, *Zmiany i zmienność*, <http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,5256> (dostęp: 21.03.2011).

2002–2009, można by zrealizować taką podróż (w postaci konwoju) przy użyciu najcięższego lodołamacza typu *Jamal* i 5–6 statków handlowych posiadających najwyższą klasę lodową, przy czym ekonomiczny sens takiego przedsięwzięcia byłby żaden.

W tej sytuacji jesteśmy zmuszeni korzystać z PDM (Przejścia Północno-Wschodniego), która jest dłuższa od drogi przez biegun, w zależności od wariantu, o około 750–1250 mil morskich (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.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe rozważania można przyjąć, że wykorzystanie PDM w żegludze międzynarodowej, obecnie (2011 r.) 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 łączyłaby porty Europy i Azji. W przypadku żeglugi komercyjnej ryzyko i efektywność łączą się z terminowością, tej zaś na obszarze PDM jeszcze długo nie da się zagwarantować, co 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 dla innych państw, szczególnie dla USA. Trudno dziś powiedzieć, czy Rosja uzna prawo przejścia tranzytowego przez cieśniny używane w żegludze międzynarodowej (część III KoPM), skoro nie chce się zgodzić na to Kanada w stosunku do swojego Przejścia Północno-Zachodniego. Ponadto kłopotliwe byłoby obecnie uzasadnienie, 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, poza ekstremalnymi przypadkami, 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 przekonany, że lody morskie w Arktyce w latach 2013–2030 całkowicie znikną.

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 możliwości w odniesieniu do tego regionu, szczególnie przydatnych w ocenie ryzyka w prognozowanych (planowanych) przedsięwzięciach. Wykorzystanie PDM nie spowoduje w najbliższych latach rewolucji w żegludze ani nie wywoła „zacieklej walki”²⁸. 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 deglacjacji będzie postępowało), po drugie nie mam pewności, czy wzrost zapotrzebowania na surowce i co za tym idzie wzrost ich cen będą na tyle stałe i wysokie, że spowodują zainteresowanie transportem przez PDM (innym problemem jest transport surowców energetycznych w tym rejonie przez statki obsługujące górnictwo morskie czy też nadbrzeżne instalacje wydobywcze) i wreszcie po trzecie nie zawsze PDM będzie rzeczywiście krótsza od tradycyjnych szlaków morskich²⁹. Przy okazji warto zauważyć, że zachodnia część PDM jest coraz częściej „odwiedzana” przez statki wycieczkowe i trend ten wykazuje wyraźnie tendencję rosnącą.

Oprócz wymienionych elementów istotnym czynnikiem wpływającym na wykorzystanie w przyszłości PDM będą wzajemne relacje między członkami Rady Arktycznej (USA, Kanada, Rosja, Norwegia, Finlandia, Szwecja i Dania)³⁰, państwami posiadającymi status obserwatora w Radzie (Niemcy, Francja, Holandia, Wielka Brytania, Hiszpania i Polska) oraz państwami starającymi się

²⁸ Zob.: W. Kazanecki, *Arktyka – transportowy szlak przyszłości. Nowa runda w geoekonomicznej rywalizacji*, <http://www.mwsl.eu/images/mwslit/x-materialy/badania/Arktyka.jpg> (dostęp: 21.03.2011).

²⁹ Zob.: S. A. Christensen, *Are the Northern Sea Routes really the shortest?*, „DIIS Brief”, March 2009, http://www.ciaonet.org/pbei/diis/0015955/f_0015955_13834.pdf (dostęp: 04.12.2009).

³⁰ Kluczowym elementem współpracy państw Rady Arktycznej w przyszłości będzie zapewne sposób rozwiązywania problemu rozszerzenia granic szelfu kontynentalnego w Arktyce.

o status obserwatora: Chiny, Japonia, Korea Południowa, Włochy; o przyznanie takiego statusu wystąpiła również Komisja Europejska. Arktyka to również rejon obecności NATO i Rosji. Wszystko więc zależy od tego, czy stosowana będzie „filozofia” współpracy czy też braku zaufania i konfrontacji.

Summary

NORTHERN SEA ROUTE AND THE PERSPECTIVES OF ITS OPERATIONAL USE IN THE INTERNATIONAL SHIPPING

The article discusses the problem of the use of the Northern Sea Route (NSR) for the commercial merchant shipping in the context of the deglaciation process, which is observed for many years in the Arctic. The author presents the geography of NSR, its short history, the development and maintenance of projects by the Russian Federation, as well as NSR's legal status. The author of the article analyses in its second part the phenomenon of ice melting in the Arctic, and also presents views of experts on the further course of this phenomenon. The conclusions which result from the analysis of this material shows that NSR may in the future constitute an international sea route with a limited use during summer navigation season. The phenomenon of reduction of Arctic icecap slowed down and there is no indication that it could become a full year route or that the icecap would disappear in the NSR region. The final comment suggests that commercial shipping of this route, will not have the characteristics of a transport route of global importance in the foreseeable future (2030), it will be used by marine vessels to prevent mining and mining divisions of natural resources for energy production, located on the coast. In addition, its western part may be used by cruise ships which owners show increasing interest in the region.