



Polityka Rosji wobec Arktyki

Agnieszka Legucka

Arktyka stanowi dla Federacji Rosyjskiej miejsce rosnącej rywalizacji z USA i konkurencji z Chinami. Za najważniejsze wyzwanie w regionie arktycznym Rosja uważa utratę dominującej pozycji. Aby temu przeciwdziałać, rozbudowuje infrastrukturę energetyczną oraz wojskowo-logistyczną. Choć rola szlaku komunikacyjnego w Arktyce – tzw. Północnej Drogi Morskiej – jest jak dotąd ograniczona, zwiększona rosyjska obecność militarna w regionie już teraz stanowi wyzwanie dla bezpieczeństwa państw NATO.

Rosja utrzymuje dominującą pozycję w Arktyce względem pozostałych państw nadbrzeżnych – USA, Kanady, Norwegii oraz Danii. Zajmuje ponad połowę wybrzeża Oceanu Arktycznego, dysponuje też największą liczbą lodolamaczy (40), niezbędnych do nawigacji w regionie, w tym jednostek o napędzie atomowym. W wyniku ocieplenia klimatu topnieje arktyczny lód, co zwiększa możliwości żeglugi wzdłuż rosyjskiego wybrzeża, rodzi jednak w Rosji obawy m.in. o bezpieczeństwo morskiej granicy państwa.

Cele i założenia. W przyjętym w marcu br. dokumencie dot. polityki wobec Arktyki do 2035 r. Rosja za priorytet uznała potrzebę zachowania suwerenności i integralności terytorialnej państwa. Inaczej niż we wcześniejszych tego typu dokumentach z 2008 i 2015 r., obecnie postrzega Arktykę jako miejsce rywalizacji międzynarodowej, będącej rezultatem m.in. [polityki arktycznej USA](#).

FR dąży do ustanowienia korzystnych dla siebie regulacji prawnomiędzynarodowych dotyczących Arktyki. Uważa, że jej ostateczny status (nieuregulowany do tej pory umową międzynarodową) powinien być rozstrzygnięty tylko między państwami nadbrzeżnymi. W tym celu działa aktywnie m.in. w Radzie Arktycznej (RA), w skład której oprócz tych państw wchodzi Finlandia, Szwecja i Islandia. Obecny kompromis między państwami nadbrzeżnymi dotyczy wykorzystywania Oceanu Arktycznego w oparciu o Konwencję ONZ o prawie morza. W jej ramach państwa te mają prawo do 200 mil morskich wyłącznej strefy ekonomicznej. Rosja dąży do jej zwiększenia i dwukrotnie (2001 i 2015 r.) składała wniosek w tej sprawie do Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego, zgłaszając pretensje do nowych obszarów.

Rosji zależy też na rozwoju gospodarczym jej części Arktyki. W dokumencie wyróżnia się znaczenie Północnej Drogi Morskiej (NSR), czyli szlaku żeglugowego od Morza Barentsa do Morza Beringa. Wykorzystanie tego szlaku ma się przyczynić do wzrostu inwestycji w rosyjskiej Arktyce. Korzystać z NSR miałyby m.in. państwa azjatyckie (głównie Chiny), dla których skraca ona drogę do Europy o 40% w porównaniu z drogą przez Kanał Sueski.

Znaczenie ekonomiczne. Obszar Arktyki stanowi zaplecze surowcowe Rosji i generuje ok. 14–20% rosyjskiego PKB. Wydobywa się tam 80% rosyjskiego gazu, a także nikiel, diamenty i metale ziem rzadkich. Zasoby arktyczne odpowiadają za 1/4 wartości rosyjskiego eksportu. Gdyby Rosji udało się powiększyć obszar wyłącznej strefy ekonomicznej, zyskałaby dostęp do nowych złóż ocenianych na [5 mld ton ropy i gazu \(obecne zasoby ropy FR to ok. 14,5 mld ton\)](#).

Z uwagi na potencjał surowcowy Arktyki władze rosyjskie rozbudowują w tym regionie infrastrukturę – np. rosyjska spółka Novatek wybudowała terminal Jamał LNG i planuje budowę kolejnych dwóch m.in. z udziałem firm chińskich, francuskich i japońskich. Jednak wskutek kryzysu gospodarczego wywołanego pandemią COVID-19 część projektów infrastrukturalnych została odsunięta w czasie. Towarzyszący pandemii spadek cen ropy naftowej wpłynął też na rezygnację brytyjsko-holenderskiego Shell Company z kontraktu arktycznego. Kryzys w branży energetycznej może oznaczać również trudności w realizacji planu inwestycyjnego – Vostok Oil – ze strony państwowej spółki Rosneft, choć może ona liczyć na dodatkowe wsparcie z budżetu państwa). Projekt ma połączyć m.in. pola naftowe

na Północy i zapewnić infrastrukturę potrzebną do transportu ropy naftowej Północną Drogą Morską. Rosyjski sektor wydobywczy boryka się ponadto z zachodnimi sankcjami i ograniczeniami, wynikającymi z dostępu do zaawansowanej technologii, niezbędnej do eksploatacji złóż w trudnych pod względem geologicznym i klimatycznym terenach arktycznych (z prac na szelfie wycofał się np. ExxonMobil). Mimo że Rosja korzysta ze wsparcia finansowego [Chin w Arktyce, np. w ramach Silk Road Fund](#), stara się równoważyć chiński kapitał inwestycjami z Indii, Japonii i Korei Południowej. Z jej punktu widzenia chińska koncepcja rozwoju [Polarnego Jedwabnego Szlaku](#), w tym promowanie wolności żeglugi w Arktyce, może bowiem stanowić długofalowe wyzwanie dla interesów Rosji w tym regionie.

Władze rosyjskie liczą, że większe wykorzystanie żeglugi NRS poprawi sytuację gospodarczo-społeczną na północy państwa. Z roku na rok rośnie transport towarów NRS (z 2,8 mln ton w 2013 r. do 31,5 mln ton w 2019 r., docelowo ma wynieść 80 mln ton w 2024 r.). Dotychczas jednak trasa była wykorzystywana głównie przez firmy rosyjskie – tylko 1,3% rejsów w 2017 r. było międzynarodowych. Wynika to z dążenia władz FR do ograniczenia swobodnej żeglugi Północną Drogą Morską – ich zdaniem powinno się to odbywać przy obowiązkowej asyście rosyjskich lodołamaczy. Zgodnie z rosyjskimi regulacjami gaz i ropa naftowa mogą być transportowane tą drogą tylko przez tankowce pod rosyjską banderą.

Znaczenie wojskowe. Poprzez [postępującą militaryzację Arktyki Rosja chce wzmocnić ochronę swojej przestrzeni powietrznej oraz potencjał odstraszania jądrowego](#), ale także zwiększyć zdolność prowadzenia operacji ofensywnych. Od 2014 r., w ramach programu tzw. arktycznej tarczy, Rosja otworzyła w regionie sześć nowych baz wojskowych i reaktywowała czternaście baz lotniczych, nieużywanych od czasów ZSRR. Są one wyposażone m.in. w systemy przeciwrakietowe S-300 i S-400, których zadaniem jest obrona przed atakami z powietrza. Dysponują też pociskami krótkiego, średniego i dalekiego zasięgu oraz stacjami radarowymi, które swoim zasięgiem pokrywają terytoria państw NATO północnej flanki (USA, Kanadę, Norwegię, Danię). Rosja zainwestowała dodatkowo w drony, wykorzystywane do pomocy w nawigacji i nadzoru wybrzeża. Rosyjskie bombowce Su-24 i Su-34 naruszają przestrzeń powietrzną państw arktycznych, w ten sposób testując reakcje państw NATO.

Arktyka zyskuje na znaczeniu w rosyjskim planowaniu obronnym. Na bazie Floty Północnej władze rosyjskie wydzieliły w pobliżu Finlandii Połączone Dowództwo Strategiczne Północ i w styczniu 2021 r. przekształca je w niezależną wojskową jednostkę o statusie okręgu wojskowego. Flota Północna dysponuje 40 bojowymi okrętami (w tym jednym lotniskowcem) i ponad 40 okrętami podwodnymi. Część z nich to okręty przenoszące pociski balistyczne z głowicami jądrowymi, stanowiące znaczną część rosyjskiego potencjału odstraszania jądrowego. Jednak ze względów oszczędnościowych wszystkie rosyjskie projekty arktyczne, w tym nowe bazy, pełnią podwójną funkcję wojskowo-cywilną. Mieszany jest też ich personel, w tym brygady wojskowe i jednostki straży przybrzeżnej, posiadające zaawansowany sprzęt, dostosowany do ekstremalnych warunków polarnych.

Wnioski i perspektywy. Rosja obawia się utraty swojej szczególnej pozycji w Arktyce na rzecz USA, Kanady, a także Chin. Będzie wzmacniać swoją obecność wojskową w regionie ze względu na jego potencjał surowcowy i obronny. Dalsza militaryzacja Arktyki stanowi wyzwanie dla państw NATO, a także Szwecji i Finlandii, które nadal będą doświadczały naruszeń swojej przestrzeni powietrznej. Ewentualne większe zainteresowanie Sojuszu nie powinno odbywać się kosztem flanki wschodniej, ze względu na komplementarność wyzwań generowanych przez FR.

W 2021 r. Rosja obejmie dwuletnie przewodnictwo w Radzie Arktycznej. Będzie chciała blokować inicjatywy na rzecz większego otwarcia Arktyki dla państw spoza regionu (m.in. dla Chin). W tym zakresie może liczyć na przychyłność Kanady, która ma zbliżone stanowisko w sprawie kontroli nad Przejściem Północno-Zachodnim, a także Stanów Zjednoczonych, nieprzychylnie postrzegających chińską ekspansję w Arktyce.

Rosyjskie dążenie do kontroli żeglugi w Arktyce oraz ograniczanie zaangażowania zagranicznych inwestorów w sektor wydobywczy w regionie (np. limity udziałów) stoją w sprzeczności z próbami uatrakcyjnienia NRS dla partnerów zagranicznych. W długiej perspektywie, pod warunkiem zmiany obecnej polityki władz rosyjskich i rozbudowy infrastruktury, NRS może stać się ważnym szlakiem żeglugi międzynarodowej. Na przeszkodzie nowym inwestycjom mogą jednak stanąć problemy wynikające z pandemii COVID-19 i spadku cen ropy, które opóźnią realizację projektów infrastrukturalnych.