

**Kacper KOCIUMBAS**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

## **BASEN OCEANU ARKTYCZNEGO I ZMIANY KLIMATU A RYWALIZACJA WIELKICH MOCARSTW**

### **Abstrakt:**

*Praca rozważa znaczenie Arktyki w obecnej rywalizacji Stanów Zjednoczonych Ameryki i Chin, a także rolę Rosji w tym konflikcie. Sytuacja geopolityczna Arktyki uwzględnia jej status prawny, istniejące tam zasoby, możliwość wykorzystania szlaków morskich w obliczu redukcji pokrywy lodowej, zwłaszcza Północnej Drogi Morskiej, a także znaczenie strategiczne wynikające z położenia między Ameryką Północną, Azją Wschodnią i Europą. Rola Federacji Rosyjskiej w obecnej rywalizacji między Stanami Zjednoczonymi a Chinami przedstawiona została w kontekście analizy porównawczej faktów i koncepcji geopolitycznych. Autor wskazał ponadto na analogie między obecnym konfliktem a wojnami napoleońskimi, z naciskiem na rolę Rosji na początku XIX stulecia. Mocarstwo to rozstrzygnęło wówczas rywalizację francusko-brytyjską na korzyść mocarstwa morskiego. Obecnie może ono również wpłynąć na losy konfliktu, udostępniając Chinom Północną Drogę Morską w przypadku ewentualnej blokad Morza Południowochińskiego przez marynarkę Stanów Zjednoczonych.*

**Słowa kluczowe:** Arktyka, zmiany klimatu, geopolityka, Rosja, Chiny.

### **Arktyka**

Arktyka obejmuje Ocean Arktyczny wraz z otaczającymi lądami należącymi do ośmiu państw. Za jej południową granicę uważa się koło podbiegunowe północne, lub częściej, lipcową izotermę +10°C.

Podążając za ojcem geopolityki Halfordem J. Mackinderem, należałoby stwierdzić, iż z tytułu połączeń z Pacyfikiem i z Atlantykiem, Ocean Arktyczny jest częścią Oceanu Światowego<sup>1</sup>. Jak podaje United States Geological Survey,

---

<sup>1</sup> Według koncepcji H. J. Mackindera Światowa Wyspa, tj. połączone kontynenty Europy, Azji i Afryki, otoczona jest sumą wszystkich wód, które składają się na jeden Ocean Światowy.

arktyczne dno skrywa ok. 90 miliardów barylek ropy naftowej i ok. 1,67 bilionów metrów sześciennych gazu ziemnego. Korzystając z danych USGS (United States Geological Survey), instytut badawczy Kongresu Stanów Zjednoczonych w swoim najnowszym raporcie podaje, iż powyższe liczby mogą przekładać się na nawet 13% nieodkrytych światowych zasobów ropy naftowej i 30% zasobów gazu (*Changes in the Arctic...*, 2020).

**Ryc. 1. Obszar Arktyki**

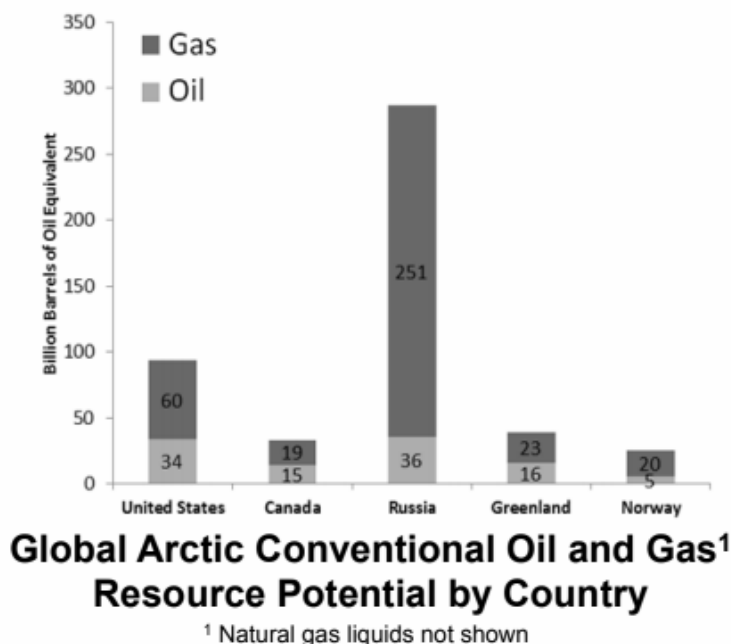


Źródło: Źródło: Opracowanie własne na podstawie:  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Arctic\\_circle.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Arctic_circle.svg).

Arktyka to nie tylko surowce energetyczne, to także ok. 10% zasobu światowej wody pitnej, znajdujących się na Grenlandii, rosnący potencjał rybołówstwa, oraz różnorodne minerały. Raport agencji USGS wskazuje prawdopodobne miejsca występowania złóż węglowodorów, z których blisko 60% ma się znajdować w sześciu miejscach, są to: platforma alaskańska, basen Canning-Mackenzie, północna część basenu Morza Barentsa, ryftowa krawędź

północno-zachodniej Grenlandii, oraz południowy i północny basen solny Danmarkshavn na wschodnim wybrzeżu Grenlandii. Najbardziej obiecującym spośród tych miejsc jest platforma alaskańska, która kryje, według szacunków, około 31 proc. nieodkrytych zasobów arktycznej ropy naftowej. Do kogo należy to bogate w zasoby terytorium i jaką rolę odegra w przyszłości?

Ryc. 2. Przynależność państwowa surowców energetycznych Arktyki



Źródło: Skinner, 2016.

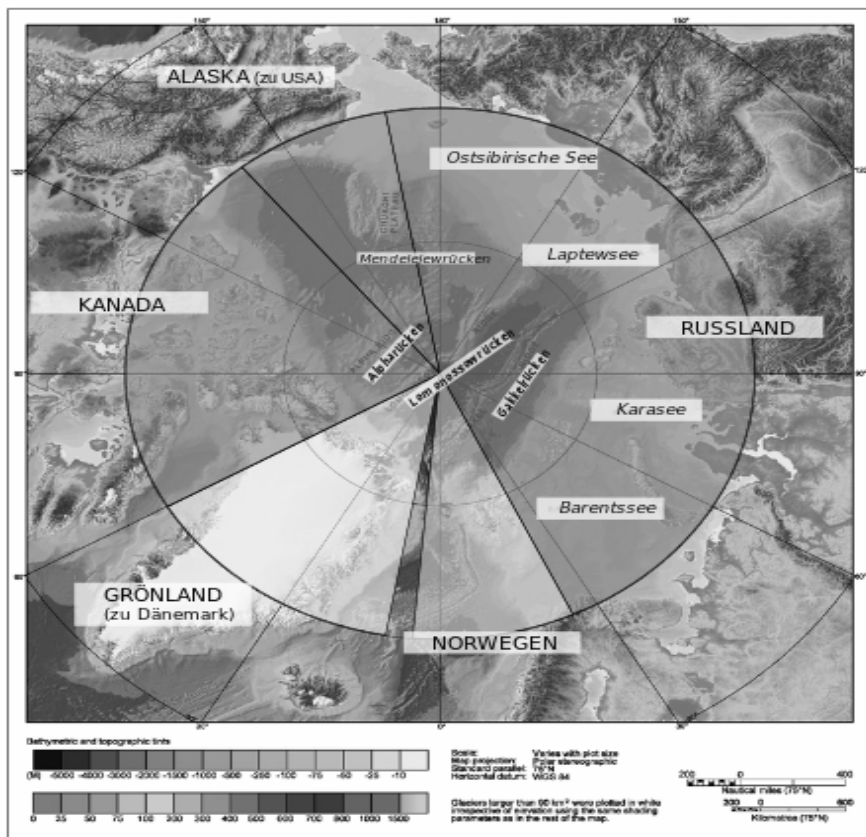
### Koncepcje podziału Arktyki

Status prawny tego obszaru próbowano uregulować przy pomocy koncepcji Sektorów, której korzenie sięgają średniowiecza, kiedy to w 1493 roku papież Aleksander VI, w bulli *Pater Cetera*, podzielił morza na „sektory” Hiszpanii i Portugalii (Wojas, 2015). Pierwsza próba jej zastosowania w kwestii Arktyki miała miejsce w 1907 roku, kiedy w izbie wyższej kanadyjskiego parlamentu, senator Pascal Poirer zaproponował rozszerzenie kanadyjskiej suwerenności na terytorium położonym na północ od Kanady. W swojej koncepcji dodawał, iż aby zapobiec konfliktom należałoby podzielić Arktykę między Norwegię, Rosję, Stany Zjednoczone, Kanadę oraz Danię. Rząd kanadyjski nie podzielał myśli senatora, ale zmienił zdanie już w 1925, kiedy ówczesny minister spraw wewnętrznych stwierdził, że Kanada rozciąga swoją suwerenność, aż do bieguna północnego. Kolejnym z państw basenu oceanu arktycznego które zechciało uregulować swój stosunek do Arktyki był Związek

Radziecki. W 1926 roku Rada Komisarzy Ludowych wydając dekret wskazała swoje roszczenia, które rozciągały się, podobnie jak senatora Poirera, aż po biegun północny (Timchenko, 1997).

Wśród zachodnich myślicieli opinia co do koncepcji sektorów nie była jednolita. Amerykański prawnik D.H. Miller był zdania, że terytorium Arktyki należy podzielić między trzy największe kraje basenu arktycznego; Stany Zjednoczone, Rosję i Kanadę, powołując się na rosyjsko-brytyjski traktat o Morzu Beringa z roku 1825 i traktat o sprzedaży Alaski z roku 1867. Brytyjski prawnik M.F. Lindley w 1926 roku był zdania, że międzynarodowa konferencja może podzielić Arktykę na sektory. Najbardziej zainteresowany takim rozwiązaniem był ZSRS, posiadający najdłuższą arktyczną linię brzegową. Obecnie państwa basenu arktycznego odwołują się do Art. 234 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza i Porozumienia w sprawie implementacji jej części IX formułując swoje roszczenia w obrębie przynależnego im sektora.

**Ryc. 3. Podział Arktyki według koncepcji sektorowej**



Źródło: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nordpolarmeer\\_Sektorenaufteilung.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nordpolarmeer_Sektorenaufteilung.svg)

Początki koncepcji „wspólnego dziedzictwa ludzkości” sięgają XIX wieku. Zakłada ona wspólny zarząd nad strefą, kooperację w przedmiocie eksploatacji zasobów i wykorzystanie strefy arktycznej wyłącznie do celów pokojowych i badawczych. Ta idea leżała u podstaw powstawania organizacji takich jak Rada Arktyczna, w której Polska ma status obserwatora, czy Międzynarodowy Komitet Badań Arktyki, a także dokumentów prawnych jak Traktat Antarktyczny. Koncepcja wspólnego dziedzictwa ludzkości ma swoich zwolenników głównie w środowiskach organizacji pozarządowych i naukowych. Państwa basenu Oceanu Arktycznego i wielkie korporacje nie forsują tej koncepcji, gdyż ograniczyłaby ich wpływy i uniemożliwiłaby dalsze zdobycze terytorialne.

Kolejną koncepcją podziału Arktyki jest koncepcja prawa międzynarodowego oparta na wspomnianej już Konwencji, na mocy której powstał m.in. Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza, który jest instytucją właściwą w kwestii rozstrzygania konfliktów wynikających z umów właściwych powyższemu dokumentowi. Wiele z zapisów Konwencji dotyczy basenu Oceanu Arktycznego, m.in. zapisy o wyłącznych strefach ekonomicznych sięgających do 200 mil morskich (1 mila morska=1852m) od linii podstawowych wód terytorialnych. W tej strefie państwo ma taką samą suwerenność jak na własnym lądzie, z zastrzeżeniem, że obce statki mają prawo do „nieszkodliwego przepływu”. W wyłącznej strefie ekonomicznej państwo nadbrzeżne może dokonywać również badań naukowych, wznoszenia i użytkowania sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji. W konwencji pojawia się zapis o szelfie kontynentalnym, na podstawie którego toczy się spór o Grzbiet Łomonosowa między Danią, Rosją i Kanadą. Spośród tych państw Rosja najbardziej medialnie pokazała siłę swoich dążeń. Zrobiła to akcją „Arktyka 2007”, kiedy to uczestnicy dokonali rytualnego umieszczenia flagi rosyjskiej w okolicy Grzbietu. Wyniki badań Rosjan miały wykazać, że Grzbiet jest przedłużeniem szelfu kontynentalnego Rosji. Działania medialne nie były jedynymi jakie przedsięwzięto. Prawne kroki działania podjęto w 2001 roku, kiedy Kreml zwrócił się z wnioskiem do Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego. Z podobnym wnioskiem zwróciła się Kanada i Dania. Komisja nie ustosunkowała się do roszczeń. Brak konkretnych kroków w tej sprawie, podobnie jak w kwestii regulacji prawnej wysp lodowych, stoi na przeszkodzie do stabilizacji sytuacji w Arktyce.

Wiele lat sporów nie przyniosło jednoznacznych rozwiązań prawnych co do przynależności politycznej Arktyki. Areną tych sporów często jest Rada Arktyczna, ciało powołane w 1996. Obecnie jej członkami są Kanada, Dania, Finlandia, Islandia Norwegia, Rosja, Szwecja i Stany Zjednoczone. Obecnie funkcję przewodniczącego w Radzie Arktycznej sprawuje Islandia, która jako cele swojego przewodnictwa przedstawiła:

- wzmocnienie pozycji samej Rady;

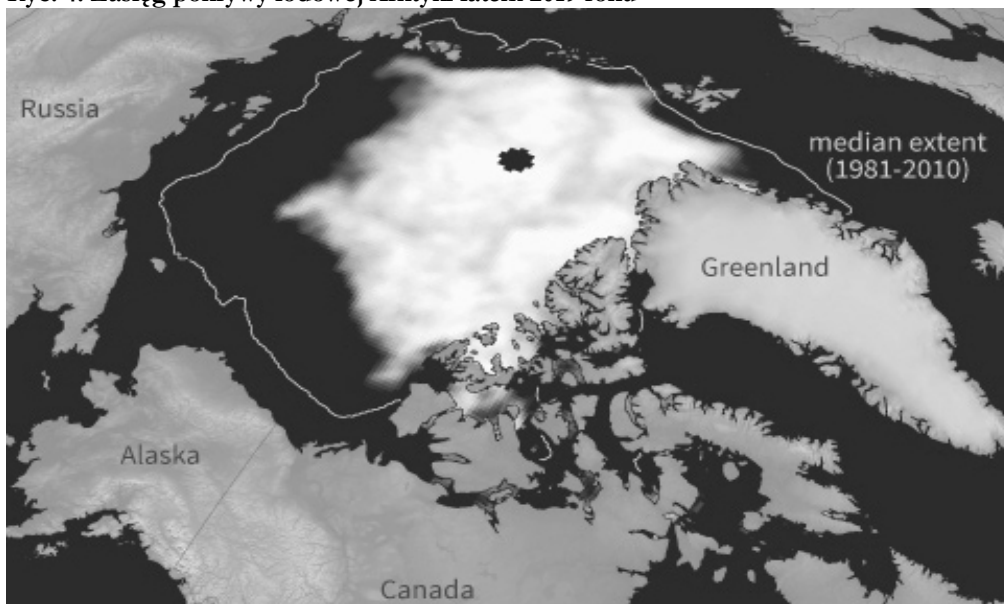


- zwrócenie uwagi na kwestie zanieczyszczenia i zmiany klimatyczne;
- praca na rzecz ludności miejscowej.

### **Zmiany klimatyczne**

Precyzyjne obserwacje pokrywy lodowej Arktyki zaczęto prowadzić w latach 70 ubiegłego wieku i wyniki obserwacji jasno wskazują, że od 2005 roku ma miejsce redukcja arktycznej pokrywy lodowej. Jej średnia wielkość w sezonie letnim w latach 1979-2000 wynosiła 6,72 milionów km<sup>2</sup>. W sierpniu 2007 roku było to już 4,27 mln km<sup>2</sup>, a w 2012 roku rekordowo niskie 3,57 mln km<sup>2</sup>. Dane z lat późniejszych wskazują na wzrost powierzchni objętej lodem, ale pokrywa ta ulega trwałej zmianie. W roku 2018 odnotowano jej wielkość na 4,79 mln km<sup>2</sup>, a w 2019 na 4,32km<sup>2</sup>. Pokrywa lodowa nie stanowi przeszkody dla żeglugi wzdłuż północnych brzegów Eurazji i Ameryki Północnej w ciągu lata. Wyróżnia się kilka rodzajów lodu z których obecnie dominujący, jednoroczny, może być łatwo kruszony przez lodolamacze i ulegać szybkiemu topnieniu, wraz ze wzrostem temperatury. Grubość lodu jednorocznego waha się w granicach od 0,3 m do 2 m. Wielkość pokrywy ponad czteroletniej, najgrubszej i stanowiącej wyzwanie dla żeglugi, uległa znacznej redukcji (Ryc. 4, Tab. 1).

**Ryc. 4. Zasięg pokrywy lodowej Arktyki latem 2019 roku**



Źródło: <https://www.climate.gov/news-features/featured-images/2019-arctic-sea-ice-extent-ties-second-lowest-summer-minimum-record>

**Tab. 1. Minimalny zasięg pokrywy lodowej w Arktyce**

rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Minimum letnie*	5,98	5,5	5,86	4,27	4,69	5,26	4,87	4,56	3,57	5,21	5,22	4,62	4,53	4,82	4,79	4,32
* W milionach km <sup>2</sup>																

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych National Snow & Ice Data Center

<https://nsidc.org/arcticseaicenews/sea-ice-tools/>

Temperatura jest kluczowym czynnikiem wpływającym na topnienie lodów Arktyki. Istotną rolę odgrywają tutaj także zmiany prądów oceanicznych Atlantyku. Dane z pływających boi oceanicznych wskazują na słabnięcie procesu mieszania się wód powierzchniowych i głębinowych północnego Atlantyku. Skutkuje to wyższą temperaturą wody wpływającej do Arktyki.

### **Północne Drogi Morskie**

Redukcja pokrywy lodowej otwiera wcześniej nieatrakcyjne obszary dla eksploatacji i badań. Otwierają się również, wcześniej tylko uchylane, drzwi Północnej Drogi Morskiej (Northeast Passage, Northern Sea Route, PDM). Ten morski szlak handlowy łączy Daleki Wschód z Europą. Biegnie wzdłuż coraz rzadziej skutych lodem północnych rubieży Federacji Rosyjskiej. Tradycyjny szlak, przekraczający Kanał Sueski, jaki musi pokonać jednostka morska między portem w Jokohamie a Rotterdamem, wynosi 11 133 mile morskie. Płynąc Północną Drogą Morską droga ta skraca się do 7010 mil morskich, więc o blisko 40% (Grzybowski, 2015). Stwarza to obiecującą perspektywę ekonomiczną dla przyszłych przedsięwzięć transportowych. Północna Droga Morska to szlak niezależny od marynarki Stanów Zjednoczonych, który mógłby zostać wykorzystany do transportu towarów z Chin do Europy, co zwiększyłoby znaczenie Federacji Rosyjskiej. Od dłuższego czasu ma tam miejsce żegluga, głównie w okresie letnim, choć Federacji Rosyjskiej udaje się skutecznie przedłużać sezon żeglugi poprzez obecność floty lodolamaczy, w tym jednostek z napędem atomowym. Najważniejsze dla Federacji Rosyjskiej części basenu, czyli te obejmujące port w Murmańsku, Archangielsku, Karskie Wrota i wielki terminal gazu skroplonego Sabetta nad zach. brzegiem estuarium Obu (płw. Jamal), oraz ujście rzeki Jenisej (port Dudinka) są od początku lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku żeglowne przez 365 dni w roku (tab. 2). Według danych z roku 2012 PDM przemieściło się 38 jednostek, przewożących 1,03 mln ton ładunku. Dane rysowały optymistyczną perspektywę w roku 2013, kiedy to Cieśninę Beringa przekroczyło 54% jednostek więcej niż w roku ubiegłym. Całą Północną Drogę Morską od Murmańska do Cieśniny Beringa można przepłynąć w ciągu tygodnia.

**Tab. 2. Żegluga na Północnej Drodze Morskiej w sezonie zimowym**

Rok(okres)	liczba jednostek ogółem	liczba kursów ogółem	Średnia liczba kursów jednostki
01.01-01.04.2017	53	218	4,11
01.01-01.04.2018	38	278	7,32
01.01-01.04.2019	49	426	8,69

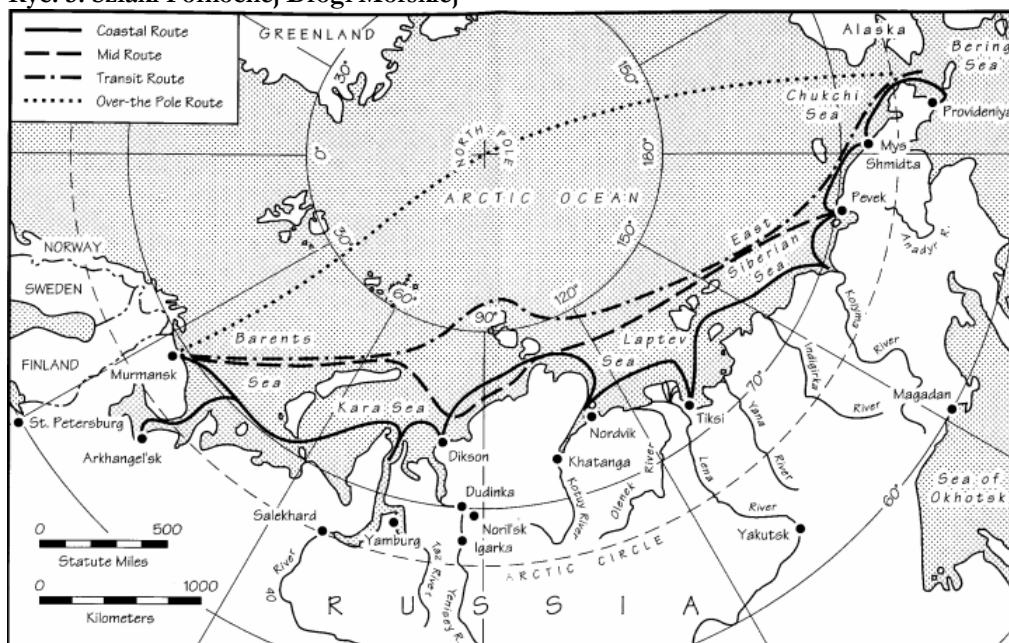
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centre for High North Logistics; <https://arctic-lho.com/wp-content/uploads/2019/06/Sergey-Balmasov-11-05-2019-Arctic-Circle-China-Forum-2019.pdf>

Północna Droga Morska posiada jednak kilka istotnych ograniczeń, które podważają jej potencjalną rolę jako alternatywę dla tradycyjnych szlaków. Jedną z przeszkód jest głębokość Cieśniny Sannikowa (między wyspą Anjou i wyspami Lachowskimi) oraz w Cieśninie Dymitra Łaptiewa (oddzielającej te ostatnie od lądu stałego). Obie cieśniny znajdują się w strefie objętej mniejszym potencjałem zamarzania, co zachęca do ich uczęszczania. Głębokość nawigacyjna tych cieśnin to odpowiednio 13 i 8 metrów, przez co drogą tą mogą płynąć jednostki do 50 000 nośności DWT (ang. *dead weight tonnage*) lub jednostki specjalnie zaprojektowane do żeglugi po płytkich wodach. Jest to ważna przeszkoda, ale możliwa do pokonania drogą, którą Amerykański Korpus Inżynierów w swoim raporcie z 1994 roku nazywa „Drogą Tranzytową” (ang. *Transit Route*), która omija Cieśniny Sannikowa i Łaptiewa, poprzez opłynięcie wysp Anjou od północy. Rejon ten znajduje się w strefie bardziej narażonej na zamarzanie, ale nie stanowi to przeszkody dla lodolamaczy wspomagających tranzyt. Następne istotne ograniczenie to, z perspektywy Chin i Rosji, bliskość Stanów Zjednoczonych w obszarze Cieśniny Beringa, a także ich sojuszników, Japonii i Korei Południowej, na Morzu Japońskim. Następne przeszkody są natury ekonomicznej. Dla przedsiębiorców podstawą działania jest bezpieczeństwo i rachunek ekonomiczny. Jednostki morskie chcące pokonać PDM muszą posiadać wyższą od podstawowej klasę lodową, by realnie i samodzielnie stawiać czoła lodom Arktyki, natomiast jednostki klasy podstawowej muszą korzystać z pomocy lodolamaczy. Konieczność posiadania statku odpowiedniej klasy i konstrukcji umożliwiającej żeglugę po wodach Arktyki niesie z sobą duże koszty, co przeważa w rachunku ekonomicznym. W marcu 2019 roku strona rosyjska ogłosiła nowe wymagania, jakie muszą spełnić jednostki morskie, które chcą korzystać z PDM. Wśród wymagań pojawiła się konieczność przesłania przez obce państwa powiadomienia na minimum 45 dni przed wplynięciem jednostki na wody Federacji, z informacjami o załodze i statku. Ponadto na pokładzie jednostki musi znaleźć się rosyjski pilot. Niewielu



armatorów chce podjąć się takich wymagań i równie niewiele dysponuje jednostkami o klasie lodowej umożliwiającej żeglugę po wodach Arktyki. Dla większości z nich, którzy mogą dysponować jednostkami o podstawowej klasie lodowej żegluga możliwa jest tylko w sezonie letnim, przy asyście lodołamacza.

Ryc. 5. Szlaki Północnej Drogi Morskiej



Źródło: North Sea Route and Ice Breaking Technology, US Army Corps of Engineers, Hanover, New Hampshire 1994.

Prosty rachunek ekonomiczny pokazuje, że ta sama jednostka może przepłynąć z azjatyckiego portu do Europy tradycyjnymi szlakami, w dłuższym okresie czasu, ale nie narażając się na niebezpieczeństwo i nie będąc w obowiązku spełniania dodatkowych wymogów prawnych, niosących z sobą koszty dostosowania jednostki. Na postrzeganie Północnej Drogi Morskiej, jako niepewnej alternatywy dla tradycyjnych szlaków, mają również wpływ czynniki takie jak:

- pomijanie ważnych portów na szlaku, takich jak Singapur, Dubaj czy Pireus;
- aktualny spadkowy trend cenowy z segmentu surowców energetycznych;
- ograniczony czas żeglugi w trakcie roku.

Podstawowym dokumentem do którego należy się odwoływać w sprawie żeglugi polarnej jest tzw. Kodeks Polarny. Na jego stronach zapisano wytyczne dla jednostek morskich żeglujących po terenach polarnych. Nakłada on obowiązek posiadania tzw. certyfikatu żeglugi polarnej (*Polar Ship Certificate*), potwierdzającego zdolność do żeglugi po wodach polarnych. Kolejnym

obligatoryjnym dokumentem jest tzw. podręcznik operacyjny wód polarnych statku (*Polar Water Operational Manual*, PWOM). Celem podręcznika jest wyposażenie załogi, właściciela i armatora statku w wiedzę o ograniczeniach i możliwościach żeglugi wynikających z konstrukcji jednostki pływającej. Istnienie dokumentu uniemożliwia żeglugę statkom nie spełniającym powyższych wytycznych.

Drugim szlakiem umożliwiającym tranzyt przez Arktykę jest Przejście Północno-Zachodnie omijające Amerykę Północną od północy, od Cieśniny Beringa do Cieśniny Dawa. Szlak ten znajduje się w obszarze mocno narażonym na oblodzenie i dostęp do żeglugi po nim jest zwykle krótszy w czasie, niż dla PDM. W 2019 roku 27 jednostek przeplłynęło cały szlak, z czego 5 jednostek cargo. Szlak jest zdecydowanie mniej popularnym kierunkiem dla jednostek handlowych z powodu trudnych warunków meteorologicznych i obecności lodu.<sup>2</sup>

### **Obecny stan rzeczy**

Zbigniew Brzeziński we wstępie do „Wielkiej Szachownicy” postawił tezę, iż najważniejszym zadaniem Stanów Zjednoczonych, jako światowego hegemonu, jest nie dopuszczenie do pojawienia się państwa, które będzie w stanie zdominować Eurazję i rzucić wyzwanie Ameryce. Stany Zjednoczone stały się hegemonem światowym po upadku Związku Sowieckiego i utrzymywały swoją pozycję dzięki istotnym przewagom, których brakowało ówczesnej Rosji. Wtedy Stany Zjednoczone były największą potęgą militarną świata, lokomotywą światowego wzrostu gospodarczego i rozwoju technologii, a ich kultura cieszyła się największą atrakcyjnością. Dziś kondycja gospodarki amerykańskiej jest szeroko dyskutowana, tak jak potencjał militarny i technologiczny, a największą gospodarką świata stały się Chiny (Góralczyk, 2018).

W 2013 roku, chiński przywódca, Xi Jinping przedstawił koncepcję Pasa i Szlaku (*Belt and Road Initiative*, BRI). Projekt zakłada stworzenie infrastruktury i kooperację państw Eurazji w celu poszerzenia komunikacji, drogą lądową i morską, ChRL z Bliskim Wschodem i Europą. Realizacja projektu trwa. Jednym z pierwszych przedsięwzięć w ramach BRI, był projekt szybkiej kolei przechodzącej przez Tajlandię, zmierzający do Singapuru, czy decyzja chińskiej firmy COSCO o wykupie 51% udziałów portu w Pireusie. W 2011 roku, rozpoczęły się prace nad Wszechstronnym Regionalnym Partnerstwem Gospodarczym (*Regional Comprehensive Economic Partnership*, RCEP). RCEP to ekonomiczny związek większości państw Dalekiego Wschodu, które łącznie

---

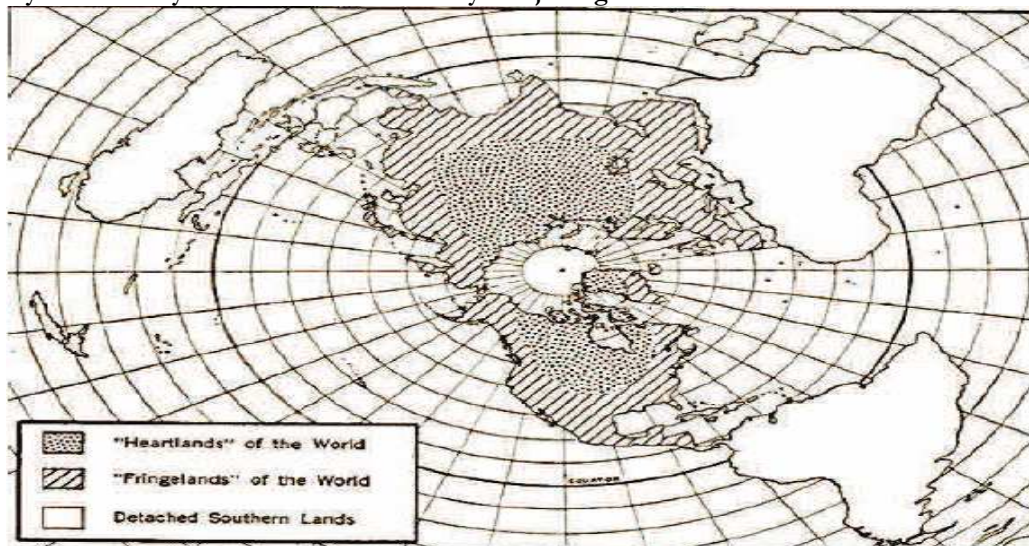
<sup>2</sup> Powyższe dane dotyczące warunków żeglugowych wzdłuż Północnej Drogi Morskiej i Przejścia Północno-Zachodniego wydają się sprzeczne z informacjami o redukcji pokrywy lodowej, zawartymi we wcześniejszej części opracowania (przyp. red.)

odpowiadają za blisko 1/3 światowej populacji i ponad 30% światowego PKB. Wiele wskazuje, że amerykańskiej administracji nie uda się zrealizować zadania które postawił Zbigniew Brzeziński w „Wielkiej Szachownicy”. Nie oznacza to jednak, że Stany Zjednoczone oddadzą Chinom status hegemonu.

### **Rola Rosji**

Rozważając kwestię Arktyki, nie można nie wspomnieć o myśli George'a Renner'a (ryc. 6), profesora geografii z Uniwersytetu w Colorado, który w swoich pracach kreślił koniec izolacjonizmu państw i wskazywał na skutki jakie niesie z sobą relatywna bliskość Rosji i Stanów Zjednoczonych, właśnie za sprawą Arktyki. Korzystając z mapy, której centrum stanowił biegun północny, rozwijał swoje przemyślenia i skryształizował podział świata na obszar dwóch ła mackinderowskich Heartlandów<sup>3</sup>, znajdujących się w Ameryce Północnej i północnej Eurazji. Obie strefy sworzniowe otacza peryferyjny obszar „Fringelandu”, obejmujący resztę Eurazji i pozostałą część Ameryki Północnej. Wskazywał na wysoki potencjał działań lotnictwa, które zagraża tak Stanom Zjednoczonym, jak i Rosji. Renner wskazywał również, że przyszły handel między Ameryką a Eurazją, odbywać się będzie poprzez Arktykę.

**Ryc. 6. Obszary centralne świata i obszary skrajne wg G. Rennera**



Źródło: Renner, 1942.

<sup>3</sup> Według koncepcji H.J. Mackindera „Heartland” to obszar obejmujący centralną i północną część Światowej Wyspy, tj. połączonych kontynentów Europy, Azji i Afryki. Jest obszarem sworzniowym zajmującym zlewisko Morza Arktycznego, Morze Kaspijskie i Aralskie, a także największy na świecie pas stepu i największą równinę.

Federacja Rosyjska zwiększa swoją militarną obecność w Arktyce, poprzez tworzenie „arktycznych koniczynek”, czyli baz wojskowych na wyspach, w tym dwóch nowych na Wyspie Rudolfa i Wyspie Wrangla, czy poprzez tegoroczne ćwiczenia desantowe w rejonie Ziemi Franciszka Józefa. Tworząc bazy wojskowe tak daleko wysunięte na północ, Federacja Rosyjska silnie zaznacza swoją obecność na łańcuchu wysp otaczającym ich strefy wpływu. Na łańcuch składa się Islandia, norweski Archipelag Svalbard, Ziemia Franciszka Józefa, Archipelag Ziemi Północnej, Wyspy Nowosyberyjskie i Wyspa Wrangla. Łańcuch stanowi istotny obszar z punktu widzenia rosyjskich systemów antydostępowych (Anti-Access/Area-Denial, A2AD). Systemy te zakładają uniemożliwienie oponentowi wejście w strefę teatru działań, poprzez środki rażenia dalekiego zasięgu (Anti-Access), oraz pozbawienie przeciwnika swobody działania środkami krótszego zasięgu (Area-Denial). Istotny dla A2AD system S-400 jest na wyposażeniu wojsk obecnych na rosyjskiej części łańcucha wysp. Widząc działania Federacji, w 2019 roku Kongres wezwał Departament Obrony do podjęcia działań mających na celu zwiększenie obecności Stanów Zjednoczonych w obszarze Arktyki. W debacie publicznej coraz częściej słychać o planach budowy nowego portu w obszarze Arktyki, gdyż najbliższa strategiczna baza znajduje się w Anchorage, prawie 1000 km od Cieśniny Beringa. W marcu bieżącego roku, w północnej części Norwegii, miały odbyć się ćwiczenia NATO Cold Response 2020, ale z powodów tzw. pandemii wirusa Covid-19 zostały odwołane. W tym roku Stany Zjednoczone zamierzają wydać kwotę 12,1 mln \$ pomocy dla Grenlandii, na której chcą ustanowić konsulat.

Nie tylko Rosja i Stany Zjednoczone interesują się kwestią Arktyki. Chiny, od 2013 obserwator w Radzie Arktycznej, w 2018 roku wypracowały dokument o nazwie „Chińska polityka arktyczna”, gdzie nazwały się „krajem przyarktycznym” (ang. *Near-Arctic State*) i wskazały na szanse utworzenia Polarnego Jedwabnego Szlaku. Podczas Chińskiego Arktycznego Forum (*Arctic Circle China Forum*) w kwietniu 2019 roku, przedstawiciel ds. Arktyki przy chińskim MSZ, Gao Feng, wskazywał na kooperację między ChRL i państwami Skandynawii w obszarze Polarnego Jedwabnego Szlaku i konieczność wsparcia obszarów Arktyki w osiągnięciu zrównoważonego rozwoju, także w kwestii infrastruktury. W 2018 roku Chiński Bank Rozwoju (*China Development Bank*), podpisał z rosyjskim *Vnesheconombank* umowę wartą 9,5 miliarda dolarów. Porozumienie umożliwia finansowanie infrastruktury Północnej Drogi Morskiej. Chińczycy rozwijają również własną infrastrukturę. Obecnie dysponują dwoma lodolamaczami (Xue Long, Xue Long 2) i planują rozbudowę o kolejną jednostkę. W maju 2019 roku sekretarz stanu Stanów Zjednoczonych Mike Pompeo w swoim przemówieniu powiedział, że biegun północny przyciąga do siebie ludzkość, ale nigdy wcześniej z taką siłą, jak obecnie. Sekretarz stanu zaprzeczył istnieniu krajów „przy arktycznych”, odwołując się do Chin i poddał pod dyskusję ich możliwość partycypacji w obszarze Arktyki. „*Czy chcemy, by*



*Arktyka zmieniła się w nowe Morze Południowochińskie? Z marynarką chińską i roszczeniami terytorialnymi?’, pytał retorycznie Pompeo, który w podobnym tonie wyrażał się o działaniach Federacji Rosyjskiej.*

Świat wchodzi w nową erę rywalizacji wielkich mocarstw i Arktyka odegra ważną rolę w tej rywalizacji. Jaka będzie rola Federacji Rosyjskiej? Dla Chin, Rosja jest źródłem surowców naturalnych, ale także ważnym partnerem w rozgrywce międzynarodowej. Pod koniec 2019 roku miała miejsce inauguracja rozpoczęcia pracy przez gazociąg Siła Syberii, budowa kolejnego połączenia jest w trakcie realizacji. Przez Rosję przechodzi szlak kolejowy łączący Chiny i Europę Zachodnią (Yiwu – Madrid Railway Line). Rosja jest również kluczowym partnerem Chin w projekcie Polarnej Jedwabnej Szlaku, jak i sojusznikiem w rywalizacji ze wspólnym wrogiem, jakim są Stany Zjednoczone.

**Ryc.7. Infrastruktura komunikacyjna w Eurazji**



Źródło: *China and the New Silk Road*, Harald Pechlaner, Szwajcaria, 2020.

### **Korelacje historyczne**

Jeśli historia lubi się powtarzać, to warto odszukiwać w niej korelacji z wydarzeniami najnowszymi, by lepiej je pojąć. Dziś oczy całego świata zajęte są rywalizacją między Chinami, a Stanami Zjednoczonymi. Podobnie było w XIX



wieku, kiedy świat doświadczył rywalizacji między mocarstwem lądowym, Francją napoleońską, a mocarstwem morskim, Imperium Brytyjskim. W pierwszych latach XIX wieku napoleońska Francja, podbojami Cesarza torowała sobie drogę do pozycji hegemonicznego mocarstwa lądowego. Wielka Brytania, wzorząc się na postępowaniu mocarstw morskich, próbowała balansować rosnącą w siłę Francję, tworząc kolejne koalicje antyfrancuskie. W 1805 roku, po bitwie pod Trafalgarem, prymat Albionu na morzach został przypieczętowany, a Napoleon wiedział, że desant na wyspy brytyjskie nie jest możliwy. W listopadzie 1806 roku Cesarz Francuzów wydał dekret berliński, dokument ustanawiający blokadę kontynentalną. Blokada miała ekonomicznie osłabić Albion i rzucić wyspę do stóp Napoleona. Eskalacja konfliktu w miarę rozwoju przynosiła kolejne zmiany w sytuacji międzynarodowej. Dalsze działania Albionu to kolejne koalicje i wojny zastępcze (ang. *proxy wars*) na np. Półwyspie Iberyjskim. Blokada zmieniła ówczesne łańcuchy dostaw i życie gospodarcze, co zawsze niesie z sobą zmiany polityczne. Embargo uderzało nie tylko w Anglię, ale również w sojuszników Francji. Anglia była dla Rosji ważnym rynkiem zbytu towarów rolnych, co skłoniło Rosję do przyjęcia brytyjskich obietnic i funduszy, by dołączyć do nowej koalicji. Podobnie dziś. Na przełomie kwietnia i maja 2020 roku, sekretarz Mike Pompeo mówił o konieczności reorganizacji łańcuchów dostaw tworząc „Economic Prosperity Network”, nową sieć powiązań ekonomicznych bez udziału Chin<sup>4</sup>.

## **Konkluzje**

Arktyka jest obiektem coraz żywszego zainteresowania państw nie tylko regionu Oceanu Arktycznego. Północne szlaki obecnie nie stanowią alternatywy dla szlaków tradycyjnych, co jednak przy utrzymaniu się obecnych trendów, może ulec zmianie. Fundamentalne znaczenie będzie miała dalsza redukcja pokrywy lodowej na wodach, a także podjęcie rozwiązań prawnych umożliwiających żeglugę na warunkach bardziej sprzyjających armatorom. Wraz ze wzrostem zainteresowania regionem, rośnie w nim zaangażowanie militarne i ekonomiczne. Kolejne państwa podejmują kroki, by zwiększać tam swoją obecność.

W obecnym konflikcie mocarstw, Rosja i Arktyka mogą odegrać przełomową rolę. Jeśli Federacja Rosyjska pozostanie chińskim partnerem, a konflikt pomiędzy USA a Chinami ulegnie dużej eskalacji, marynarka Stanów Zjednoczonych chcąc zapewnić respektowanie sieci nowych połączeń ekonomicznych, które wykluczą Państwo Środka, może wstrzymać lub mocno ograniczyć ruch handlowy na Morzu Południowochińskim. Podobnym

---

<sup>4</sup>*Trump administration pushing to rip global supply chains from China, says officials, 2020, The Economic Times, <https://www.firstpost.com/business/trump-administration-pushing-to-rip-global-supply-chains-from-china-officials-8331621.html>*

naciskiem ekonomicznym na oponenta była blokada kontynentalna w czasach napoleońskich. Oslonięty łańcuchem wysp szlak Północnej Drogi Morskiej lub jego odcinek pomijający Cieśninę Beringa może stać się drogą, którą Chiny będą eksportować i importować towary. Zajęta w 1807 roku przez Brytyjczyków duńska wyspa Helgoland, stała się bazą przemytu towarów na kontynent. Obecnie taką „bazą” mogłaby okazać się któraś z arktycznych wysp Rosji lub nawet Sankt Petersburg, po odpowiednim przygotowaniu Kanału Białomorsko-Baltyckiego. Geografia wskazuje na Federację Rosyjską jako na kluczowego partnera Chin.

Drugi możliwy scenariusz zakłada pozyskanie sobie przez USA Rosji jako przeciwwagi dla dominacji Chin na kontynencie. Podobne wydarzenie miało miejsce w drugiej połowie XX wieku, kiedy to Rosja była dominującą siłą na kontynencie i Stany Zjednoczone Ameryki pozyskały Państwo Środka, jako przeciwwagę. Był to element polityki „powiązania” (ang. *linkage*), prowadzonej przez administrację prezydenta Nixona. Polegała na uzależnieniu działań w strefie „A”, co niesie skutki dla polityki w strefie „B”. Osłabienie sojuszu Chiny-Rosja i pozyskanie sobie tej drugiej, może być jedyną szansą dla osiągnięcia przewagi przez Stany Zjednoczone w obecnym konflikcie.

Rywalizacja mocarstw zdecydowanie się zaostrza. Arktyka przez zmiany klimatu, staje się kolejnym teatrem działań, na którym aktorzy polityki międzynarodowej mogą zyskiwać przewagi strategiczne w postaci alternatywnych połączeń handlowych, dostępu do zasobów naturalnych czy strategicznych obszarów, z których będzie można dokonywać projekcji siły. Rosja około 1811 roku przestała respektować nową sieć powiązań i ponownie włączyła się w koalicję antyfrancuską. W ten sposób hegemonia lądowa Francji spotkała się z wyzwaniem. Francja nie mogąc pokonać Albionu na morzach, musiała stawić czoła sojusznikom Anglii na lądzie. Kampania Rosyjska w 1812 roku była punktem zwrotnym w epoce Cesarstwa i przyniosła jego kres. Rosja, jako przeciwwaga, może odegrać podobną rolę w aktualnym konflikcie Stanów Zjednoczonych i Chin.

## **Literatura**

- Balsamov, S., 2019. *Ship Traffic Analysis on the Northern Sea Route*, Centre for High Nord Logistics, Murmańsk.
- Budzisz, M., 2020. *Widziane z zachodniego Limitofu. Sprawy wojskowe na Wschodzie. Przegląd za okres 20-26.04.2020*, Strategy&Future.
- Brzeziński, Z., 1998. *Wielka Szachownica*, Bertelsmann Media, Warszawa.
- Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, 2020. Congressional Research Service, Washington.

- China's Arctic Policy*, 2018. The State Council Information Office of the People's Republic of China, Beijing, [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm).
- Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, 2014. IPCC, Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.), Geneva, Switzerland.
- Dhaka, A., 2020. *Revisiting the Ontology of Russia's Heartland Geopolitics in its Contemporaneity*, European Journal of Geopolitics, 8, pp. 5-37.
- Dobrzycki, W., 2010. *Historia stosunków międzynarodowych 1915-1945*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Góralczyk, B., 2018. *Wielki Renesans. Chińska transformacja i jej konsekwencje*, Wydawnictwo Akademickie DIALOG, Warszawa.
- Graczyk, P., 2010. *Arktyka i geopolityka. Obszar Arktyki w perspektywie wybranych koncepcji geopolitycznych i geostrategicznych*, Przegląd Geopolityczny, 2, s. 121-142.
- Grzybowski, M., 2015. *Północna Droga Morska. Alternatywny morski szlak komunikacyjny między Europą Północną i Dalekim Wschodem*, Logistyka, 2, Poznań.
- Ištók, R., Plavčanová, D., 2013. *Russian geopolitics and geopolitics of Russia: phenomenon of space*, European Journal of Geopolitics, 1, pp. 61-94.
- Kissinger, H., 1996. *Dyplomacja*, Warszawa.
- Kissinger, H., 2017. *O Chinach*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec.
- Klaczynski, R., 2016. *Rosyjska polityka energetyczna: strategia, potencjał, perspektywy*, Przegląd Geopolityczny, 18, s. 99-112.
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza i Porozumienie w sprawie implementacji jej części IX* (Dz. U. L 179 z 23.6.1998, s. 3-134).
- Mackinder, H.J., 2019. *Demokratyczne ideały, a rzeczywistość*, Wydawnictwo Zona Zero, Warszawa.
- McKenzie, F., 2010. *Rozbiór Arktyki: gra toczy się o najważniejsze surowce*, National Geographic, <https://www.national-geographic.pl/national-geographic/odkrycia/rozbiór-arktyki>.
- Mickiewicz, P., 2019. *Marynarka Wojenna jako środek realizacji interesu narodowego*, Przegląd Geopolityczny, 28, s. 122-140.
- Międzynarodowy kodeks dla statków żeglujących na wodach polarnych* (Kodeks polarny), 2018. Warszawa.
- Moczulski, L., 2000. *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa.
- Nielsen, T., 2020. *Norway cancels a major Arctic military exercise due to coronavirus outbreak*, Arctic Today, <https://www.arctictoday.com/norway-cancels-a-major-arctic-military-exercise-due-to-coronavirus-outbreak/>.

- Northern Sea Route and Icebreaking Technology*, 1994. US Army Corps of Engineers, Cold Regions Research & Engineering Laboratory, Hanover, New Hampshire 03755-1290.
- Pechlaner, H., 2020. *China and the New Silk Road. Challenges and Impacts on the Regional and Local Level*, Springer, Szwajcaria, Cham.
- Renner, G., 1942. *Human Geography in the Air Age*, Nowy Jork.
- Skinner, J.A., 2016. *Russian capacity to develop its offshore hydrocarbon resources in the Kara Sea: Arctic and global implications*, University of Alaska, Fairbanks.
- Skrzyp, J., 2012. *Wielki marsz Państwa Środka ku pozycji globalnego ośrodka siły*, Przegląd Geopolityczny, 5, s. 41-70.
- Staalesen, A., 2017. *Tanker breaks its own way through the ice, sets speed record on Northern Sea Route*, The Barents Observer, <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2017/08/tanker-breaks-its-own-way-through-ice-sets-speed-record-northern-sea-route>.
- Sykulski, L., 2014. *Geopolityka. Skrypt dla początkujących*, Wydawnictwo Naukowe Grzegorz.
- Szczerbowicz, W., 2018. *Status quo w stosunkach międzynarodowych w Arktyce*, Przegląd Geopolityczny, 24, s. 74 – 86.
- Tarle, E., 1991. *Napoleon*, Małopolska Oficyna Wydawnicza, Kraków.
- Timchenko, L., 1997. *The Russian Arctic Sectoral Concept: Past and Present*, The Arctic, 50, 1, s. 29-35.
- Walasek, K., 2013. *Rosyjska Ameryka, rosyjska Arktyka. Między historią a współczesnością*, Przegląd Geopolityczny, 6, s. 61-68.
- Wilczyński, P. L., 2015. *Wydobycie bogactw mineralnych w krajach NATO i w obszarze postsowieckim*, Przegląd Geopolityczny, 12, s. 109-132.
- Wojas, J., 2015. *Koncepcja statusu prawnego Arktyki*, Przegląd Prawniczy Uniwersytetu Adama Mickiewicza, 5, Poznań.

### Arctic Ocean, climate change and great powers rivalry

*The paper examines the importance of the Arctic in the current US-China rivalry, as well as Russia's role in this conflict. The geopolitical situation of the Arctic takes into account its legal status, existing resources, the possibility of using sea routes in the circumstances of reducing the ice cover, especially the Northern Sea Route, as well as the strategic importance resulting from the location between North America, East Asia and Europe. The role of the Russian Federation in the current rivalry between the United States and China has been presented in the context of a comparative analysis of current events and geopolitical concepts. The author also pointed to the analogies between the present conflict and the Napoleonic wars, with an emphasis on the role of Russia in the early nineteenth century. This power then resolved the Franco-British rivalry in favor of the maritime power. At present, Russia can contribute to the resolution of the conflict by offering China the possibility of using the Northern Sea in the event of a possible blockade of the South China Sea by the US Navy.*

**Key words:** Arctic, climate change, geopolitics, Russia, China, Arctic Ocean, climate changes, great powers rivalry.