



Fundacja
Aleksandra Kwaśniewskiego
AMICUS EUROPÆ

Arktyka jako nowy obszar geopolitycznej rywalizacji państw i mocarstw

Raport Fundacji Amicus Europae

Warszawa, luty 2013



Fundacja
Aleksandra Kwaśniewskiego
AMICUS EUROPAE

Szanowni Państwo,

Fundacja Aleksandra Kwaśniewskiego *Amicus Europae* w ramach swoich statutowych celów realizuje program eksperckich dyskusji i wymiany poglądów na najważniejsze, aktualne tematy międzynarodowe. W tym celu organizuje konferencje i debaty, starając się pozyskać do dyskusji ekspertów o uznanej renomie w kraju i za granicą. Rezultatem każdej z takich inicjatyw są raporty pokonferencyjne, które publikujemy i udostępniamy wszystkim zainteresowanym.

Obecnie oddaję w Państwa ręce Raport, który powstał w wyniku seminarium eksperckiego, przeprowadzonego w Fundacji *Amicus Europae* w dniu 21 listopada 2012 roku. Spotkanie poświęcone było rosnącej roli Arktyki w stosunkach międzynarodowych.

Mam nadzieję, że Raport „Arktyka jako nowy obszar geopolitycznej rywalizacji państw i mocarstw” posłuży Państwu do dalszej dyskusji, a także okaże się pomocny w realizacji celów polskiej polityki zagranicznej.

Ireneusz Bil

Dyrektor Fundacji Amicus Europae

Opracowanie merytoryczne:

Michał JAROCKI

Ekspert Zespołu Analiz
Fundacji *Amicus Europae*

Współautorzy:

dr Michał ŁUSZCZUK

Zakład Stosunków Międzynarodowych,
Wydział Politologii,
Uniwersytet im. Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

dr hab. Krzysztof KUBIAK

Instytut Bezpieczeństwa i Spraw Międzynarodowych,
Wydział Nauk Społecznych i Dziennikarstwa,
Dolnośląska Szkoła Wyższa we Wrocławiu

Paweł GODLEWSKI

Ekspert Zespołu Analiz
Fundacji *Amicus Europae*

Opracowanie redakcyjne, skład i korekta:

Zespół Analiz Fundacji *Amicus Europae*

Spis treści

Wstęp	4
I. Uwarunkowania geopolitycznej rywalizacji państw w Arktyce	5
1. Czynniki surowcowe i energetyczne.....	7
2. Przejścia Północne	10
3. Prawo międzynarodowe	11
4. Rada Arktyczna	13
II. Czynniki militarny na Dalekiej Północy	14
1. Aktualna sytuacja wojskowa w Arktyce	14
2. Próba oceny	24
III. Arktyczne wyzwania	26
1. Wyzwania dla rozwoju żeglugi arktycznej	26
2. Nowe możliwości ?	27
3. Wyzwania naturalne	28
4. Wyzwania infrastrukturalne	29
5. Wyzwania ekonomiczne	30
6. Wyzwania polityczne.....	31
7. Podsumowanie	32
Wnioski	33

Wstęp

Historia Arktyki to niekończąca się mieszanina pełnych pasji podróży i odkryć, przeplatających się z twardą grą interesów poszczególnych państw, mierzoną na osiągnięcie ostatecznego rezultatu. Przez dziesięciolecia drugiej połowy XX w. obszar ten niemalże decydował o losach świata, by w następnych latach ulec zapomnieniu. Odkryty na nowo po raz kolejny, zaczyna wzbudzać zainteresowanie człowieka oraz żądzę poznania i wykorzystania jego bogactw.

Przyszłość Arktyki to jednak wciąż wielka niewiadoma. Region ten w wyraźnym stopniu uzależniony jest od zmian klimatycznych, których człowiek nigdy nie był w stanie do końca pojąć. W dodatku nieustannie mroźna i tajemnicza, ale jednocześnie pełna cennych surowców oraz wszelakich możliwości eksploatacji. To wszystko powoduje, że Arktyka stała się w ostatnich latach jednym z nowych centrów strategicznej rywalizacji mocarstw. Rywalizacji prowadzonej na wielu frontach i płaszczyznach. Takiej, która może przynieść niezmiernie bogactwa lub też doprowadzić do ostatecznej degradacji środowiska naturalnego i unikalnych ekosystemów.

Wszystko to jest jednak przyszłością, którą trudno dziś przewidzieć czy potencjalnie ocenić. Nie jest to zupełnie niemożliwe, aby jednak to osiągnąć, niezbędna jest najpierw ocena tego, co nam znane – teraźniejszości i obecnej geopolitycznej natury Arktyki oraz zachodzących w niej wydarzeń i procesów.

I. Uwarunkowania geopolitycznej rywalizacji państw w Arktyce

Okresem, w którym zainteresowanie człowieka regionem Arktyki osiągnęło największe nasilenie, były czasy Zimnej Wojny (druga połowa XX w.). Wówczas to obszar Dalekiej Północy stał się areną intensywnej i prowadzonej z wielkim rozmachem militarnej rywalizacji strategicznej pomiędzy dwoma największymi ówczesnymi mocarstwami: Stanami Zjednoczonymi oraz Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich¹.

Powyższy fakt determinowany był przez szereg czynników, spośród których najważniejszym było geograficzne położenie regionu. Ze wszystkich obszarów rywalizacji pomiędzy wspomnianymi podmiotami, Arktyka stanowiła ten kluczowy, głównie ze względu na fakt najmniejszej odległości pomiędzy północnymi wybrzeżami terytoriów obu stron.

Naturalnie okres Zimnej Wojny w kontekście Arktyki to nie tylko rywalizacja militarna *sensu stricto*. To także czas rozwoju środków monitorowania obszaru, przy wykorzystaniu szerokiego wachlarza narzędzi. W zdecydowanie mniejszym stopniu niż do działań zaliczanych do kategorii militarnych, obszar Dalekiej Północy wykorzystywany był do celów bardziej cywilnych, których podłożem był potencjalny zysk ekonomiczny. Zalicza się do nich przede wszystkim eksploatację ogromnych pokładów surowców żywych, głównie w postaci ławic ryb², a także systematycznie rozwijane działania zmierzające do wykorzystania znajdujących się w regionie zapasów surowców energetycznych.

Koniec Zimnej Wojny oznaczał zamknięcie pewnego etapu w historii ludzkiej eksploatacji regionów arktycznych. Gwałtowna zmiana uwarunkowań geopolitycznych w skali globalnej, a także następujące wskutek rozpadu ZSRR przemiany ustrojowe (oraz towarzyszące im zmiany społeczne oraz ekonomiczne) w jednym z dwóch głównych podmiotów kształtujących w przeszłości realia regionu, tj. Federacji Rosyjskiej, będącej prawną spadkobierczynią państwa sowieckiego, doprowadziły do zmniejszenia roli Dalekiej Północy w międzynarodowych relacjach politycznych³.

Spadek zainteresowania Arktyką ze strony państw, które jeszcze do niedawna nadawały ton wydarzeniom na Dalekiej Północy, najlepiej widoczny był poprzez ograniczenie ich zaangażowania militarnego w regionie. Z jednej strony Stany Zjednoczone doprowadziły do przebazowania wielu jednostek praktycznie wszystkich komponentów obecnych w regionie (z

¹ J.M. Godzimirski, *High Stakes in the High North. Russian-Norwegian Relations and their Implications for the UE*, IFRI Russian/NIS Center, grudzień 2007, s. 10

² *Effects of climate change on Arctic fish*, "Factsheet", WWF International Arctic Programme, dostęp przez: http://awsassets.panda.org/downloads/arctic_fish_factsheet.pdf, (z 13 czerwca 2012 r.).

³ R. O'Rourke, *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, CRS Report for Congress, Congressional Research Service, kwiecień 2012 r., Waszyngton, s. 45.

naturalnych względów chodziło przede wszystkim o marynarkę wojenną), które zostały zaangażowane w innych częściach świata, uznanych od tej pory za kluczowe dla przyszłego bezpieczeństwa państwa, a także ochrony jego interesów narodowych⁴. Z drugiej strony Rosja, która zdecydowała się na odesłanie przynajmniej części okrętów wchodzących w skład Floty Północnej⁵.

1. Czynniki surowcowe i energetyczne

Ta wyraźna marginalizacja znaczenia Arktyki w kontekście międzynarodowej polityki dostrzegalna była przez praktycznie cały okres lat dziewięćdziesiątych zeszłego stulecia. Również w pierwszych latach nowego milenium praktycznie żadne z państw regionu nie przejawiało zainteresowania aktywizacją swej polityki w Arktyce. Jako wyjątek w tym kontekście można uznać Norwegię, która od lat prowadziła już szeroko zakrojone prace eksploatacyjne w rejonach stycznych z Arktyką, tj. Morzu Północnym oraz Morzu Norweskim.

Obecnie to właśnie możliwości wydobycia gazu ziemnego i ropy naftowej są, obok poszukiwania nowych szlaków morskich, najważniejszym powodem, dla którego rejon arktyczny cieszy się coraz większym zainteresowaniem na arenie międzynarodowej. To zainteresowanie w ciągu najbliższych dekad może przełożyć się na bezpośrednie inwestycje w wydobycie surowców, co będzie możliwe dzięki coraz szybciej topniejącej pokrywie lodowej w Arktyce. Jednak to nie tylko zależności natury klimatycznej, ale przede wszystkim polityczno-ekonomicznej określać będą tempo eksploracji surowców w Arktyce.

Potencjał surowcowy Arktyki był rozpoznany już na początku XX wieku. Stany Zjednoczone i Kanada rozpoczęły wydobycie ropy naftowej w rejonie arktycznym w latach 20. ub. wieku. USA w 1923 roku utworzyły na Alasce rezerwy ropy naftowej, które miały być zapleczem paliwowym dla odchodzącej od węgla amerykańskiej floty⁶. Komercyjne wydobycie na wielką skalę rozpoczęło się w latach 60., po odkryciu potężnych złóż ropy naftowej w zatoce Prudhoe, ale dopiero po kryzysie naftowym w 1973 roku rząd USA wsparł rodzime wydobycie na Alasce w celu możliwego zmniejszenia importu surowca z krajów OPEC. Znaczne podniesienie poziomu wydobycia doprowadziło do budowy rurociągu Trans-Alaska (The Trans-Alaska Pipeline System – TAPS), który od 1977 roku rozpoczął transport ropy z rejonów wydobycia do

⁴ Co jest naturalne, mając na uwadze fakt, iż jednostki, zwłaszcza te morskie, nie były już potrzebne w tak dużej liczbie na wodach Oceanu Arktycznego. Mogły z kolei przydać się w stawianiu czoła wyzwaniom lat dziewięćdziesiątych zeszłego stulecia, jak wspomniane konflikty na Bliskim Wschodzie czy w Balkanach.

⁵ W czasach zimnej wojny to właśnie Flota Północna stanowiła trzon sowieckiej marynarki wojennej i to na niej spoczywał główny ciężar rywalizacji militarnej z USA (i NATO) na Dalekiej Północy.

⁶ Na bazie tych rezerw po kryzysie naftowym w 1973 roku utworzono Strategiczne Rezerwy Naftowe (Strategic Petroleum Reserve).

terminalu naftowego w porcie w Valdez na południu Alaski.

Zainteresowanie surowcami w europejskiej części Arktyki objawiło się stosunkowo późno, bo kluczowe złoża (leżące głównie pod dnem Morza Barentsa) odkryto dopiero w latach 80. XX w. w rejonach należących do Norwegii (złoża Snohvit) i Związku Radzieckiego (m.in. złoża Sztokmana i Prirazlomnoye)⁷. Do dzisiaj Norwegia i Federacja Rosyjska albo wydobywają śladowe ilości surowca, albo w ogóle nie rozpoczęły wydobywania w rejonach arktycznych.

W 2008 roku amerykańska rządowa agencja naukowo-badawcza US Geological Survey opublikowała informacje, że nieodkryte i niepotwierdzone złoża w rejonie Arktyki mogą zawierać nawet 46 trylionów m³ gazu (prawie 30 proc. nieodkrytego gazu na świecie) oraz 90 mld baryłek ropy (ok. 13 proc. nieodkrytych złóż na świecie i trzy razy więcej od potwierdzonych rezerw należących do koncernu Exxon-Mobil)⁸. Podobne dane zostały podane przez rosyjskie ministerstwo ds. zasobów naturalnych. Jakkolwiek optymistyczne są te liczby, trzeba zauważyć, że są to dane o **niepotwierdzonych** złożach surowców.

Obawa o zasobność złóż nie jest jednak jedyną przeszkodą, jaka stoi przed rozpoczęciem inwestycji w wydobywanie arktycznych surowców. Wspomniane wyżej różne tempo eksploracji surowców na terenach należących do państw, których granice obejmują Arktykę (Dania, Kanada, Norwegia, Rosja i Stany Zjednoczone) wynika z tego, że inwestycje w wydobywanie determinowane są przez szereg uwarunkowań politycznych i przede wszystkim ekonomicznych. Po pierwsze złoża w Arktyce nie zawierają jednakowych surowców na całym swoim obszarze. Badania geologiczne wskazują, że rosyjska i norweska część Arktyki jest bardziej zasobna w gaz ziemny, a rejony należące do Danii, Kanady i USA bogate są w ropę naftową⁹. Wykorzystywanie w przemyśle gazu ziemnego rozpoczęło się na świecie dopiero w latach 70. ub. wieku, więc siłą rzeczy jakiegokolwiek wydobywanie tego surowca z dna Morza Barentsa mogło nastąpić kilka dekad po rozpoczęciu wydobywania ropy na Alasce.

Po drugie, inwestycje w wydobywanie, już po doprecyzowaniu zasobności złóż, podlegają podstawowemu wyznacznikowi ekonomicznemu, czyli opłacalności. To, czy wydobywane baryłki ropy i metry sześciennie gazu będą mogły być sprzedane z zyskiem importerom surowców, zależy od popytu oraz wiążącej się z tym aktualnej ceny na międzynarodowych rynkach¹⁰. Prace

⁷ C. Emmerson, G. Lahn, *Arctic Opening: Opportunity and Risk in the High North*, Chatam House, Londyn 2011, s.19.

⁸ *90 Billion of Oil and 1,670 Trillion Cubic feet of Natural Gas Assessed in the Arctic*, United States Geological Survey, 23 lipca 2008 r., http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=1980&from=rss_home#.UOWkt2_8Lps, [dostęp 12 grudnia 2012 r.].

⁹ P. Budzik, *Arctic Oil and Natural Gas Potential*, U.S. Energy Information Administration Office of Integrated Analysis and Forecasting Oil and Gas Divisions, październik 2009 r., s. 7.

¹⁰ Przede wszystkim z powodu specyfiki transportu, ceny gazu ziemnego były i nadal są ustalane na podstawie cen ropy naftowej. Rozwój technologii skroplonego gazu LNG pozwoli na to, że w niedługim czasie ceny gazu będą ustalane samodzielnie na podstawie cen surowca w centrach dystrybucyjnych.

wydobywcze na złożach arktycznych wymagają zaawansowanego technologicznego *know-how* oraz wielkich nakładów kapitału, ponieważ budowa platform wiertniczych czy infrastruktury przesyłowej musi być dostosowana do skrajnych warunków klimatycznych¹¹.

W latach 90. XX w. ceny baryłki ropy notowanej na nowojorskiej giełdzie towarowej NYMEX (dzisiaj *benchmarkiem* jest ropa notowana w Londynie) spadały nawet do 8,64 dolara, a rzadko kiedy dobijały do poziomu 20 dolarów za baryłkę. Skutkowało to tym, że w rejonie Arktyki eksploatowane były jedynie złoża na Alasce, i to przede wszystkim z powodu istniejącego już rurociągu TAPS. Trend w cenach ropy naftowej odwrócił się w pierwszej dekadzie XXI w. i osiągnął apogeum w 2008 roku, kiedy średnia cena za baryłkę wyniosła 91,84 dolara¹².

Zainteresowanie złożami arktycznymi znowu znalazło się w centrum uwagi, szczególnie ze strony Rosji, której ekspedycja w 2007 roku umieściła flagę na dnie morza pod biegunem północnym jako jasny sygnał, że Arktyka jest obszarem, który Rosjanie uważają za strategiczny. W 2007 roku Rosjanie rozpoczęli też budowę infrastruktury wydobywczej na Płw. Jamalskim (złoże Bowanienkowo) oraz podpisali szereg porozumień z zagranicznymi koncernami na rozpoczęcie pierwszej fazy eksploracji złoża Sztokmana, uznawanego za jedno z najzasobniejszych w gaz na świecie. W tym samym roku rozpoczęła się eksploracja gazu z norweskiego złoża Snohvit.

Pomimo tego, że ceny ropy naftowej nadal utrzymują poziom 80 dolarów za baryłkę, to wydobywanie gazu w europejskiej części Arktyki w dalszym ciągu jest w bardzo wczesnej fazie. W październiku 2012 roku rosyjski Gazprom ogłosił rozpoczęcie wydobywania gazu ze złoża Bowanienkowo, ale w sierpniu tego samego roku Rosneft podjął decyzję o opóźnieniu wydobywania gazu z pola Sztokmana. Zakres eksploracji na norweskim polu Snohvit został również ograniczony przez rozczarowujące jak dotąd wyniki poszukiwań pokładów gazu. Wydobywanie ropy naftowej na Alasce od kilku lat miarowo spada, a w kanadyjskiej części Arktyki jest zablokowane przez brak właściwej infrastruktury przesyłowej.

Zahamowanie kluczowych inwestycji – szczególnie z perspektywy Rosjan, zmagających się z coraz mniejszym wydobywaniem z zachodniosyberyjskich złóż – spowodowane było głównie brakiem odpowiedniego popytu (a więc kolejnego istotnego warunku rozpoczęcia wydobywania gazu). Prognozy zapotrzebowania na gaz w Unii Europejskiej oraz opłat za surowiec w EU są dalekie od optymizmu z przed kryzysu finansowego i rewolucji gazowej w Stanach

¹¹ Specjaliści oceniają, że koszt jednego odwiertu podmorskiego w rejonie arktycznym jest o 10-20 razy wyższy od kosztu odwiertu na lądzie.

¹² U.S. Energy Information Administration, www.eia.gov[dostęp 12 grudnia 2012 r.]

Zjednoczonych¹³. Z tego powodu wydobycie ze złóż Sztokamana, a możliwe że również z pola Bowanienkowo, jest jak na razie nieopłacalne. Drastycznie zwiększający się popyt na gaz w krajach azjatyckich nie stanowi przeciwwagi z powodu chwilowego braku perspektyw na podpisanie umów z tamtejszymi importerami oraz archaicznego podejścia Rosjan do kwestii handlu gazem (m.in. brak infrastruktury LNG i niechęć do „odczepienia” cen gazu od cen ropy).

Wydobycie ropy naftowej na terenach arktycznych należących do USA nie jest na razie priorytetem dla Waszyngtonu ponieważ rozwój technologii na obecnie eksplorowanych polach prawdopodobnie pozwoli Stanom Zjednoczonym niedługo prześcignąć Arabię Saudyjską w wydobyciu surowca. Kanada również poświęca mniej uwagi swoim północnym terytoriom z powodu stale rosnącego wydobycia ropy z obecnych złóż.

Długoterminowe analizy świadczą o tym, że światowy transport jeszcze przez kilka dekad będzie opierał się na ropie naftowej, a zużycie gazu ziemnego nadal będzie drastycznie wzrastało¹⁴. Złóża arktyczne prawdopodobnie zawierają potężne ilości tych dwóch surowców, więc biorąc pod uwagę prognozy popytu można uznać, że nic nie stoi na przeszkodzie przed rozpoczęciem ich eksploracji. Jest to jednak pozorny obraz, ponieważ dotychczasowe tempo inwestycji w Arktyce jasno wskazuje, że decydującym uwarunkowaniem będą dynamiczne krótkoterminowe trendy, a nie długoterminowe prognozy. Sytuacja na międzynarodowych rynkach ropy naftowej i gazu ziemnego kreowana jest przez różne tendencje w światowej gospodarce, więc determinowana jest wielowymiarowymi czynnikami, które trudno przewidzieć. Jeżeli popyt na surowce zostanie utrzymany, a ceny będą satysfakcjonujące z punktu widzenia koncernów i eksporterów, doprowadzi to miarowo do rozwoju i większej dostępności technologii, która z kolei pozwoli na zmniejszenie nakładów kapitału i przez to większej opłacalności.

Kraje, które mają nadzieję na swój udział w wydobyciu surowców w Arktyce, dzielą się na dwie grupy. Pierwszą tworzą państwa, których granice obejmują część terenów Arktyki, a drugą kraje deficytowe w gaz ziemny i ropę naftową, w których interesie jest, żeby złoża arktyczne uznać za dobro wspólne ludzkości. Jest mało prawdopodobne, aby kiedykolwiek złoża w Arktyce zostały uznane za wspólne dobro, ale jest jak najbardziej możliwa kooperacja pomiędzy

¹³ E. Gosden, *Gazprom puts Shtokman Russian Arctic Gas Project on ice over costs*, The Telegraph 29 sierpnia 2012 r., <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/energy/oilandgas/9284403/Gazprom-puts-giant-Shtokman-Russian-Arctic-gas-project-on-ice-over-costs.html>[dostęp 12 grudnia 2012 r.].

¹⁴ *Renewable Energy Decades Away from Replacing Fossil Fuels*, According to New Report, EIU 6 lutego 2012 r., <http://www.eiumed.com/index.php/latest-press-releases/item/357-renewable-energy-decades-away-from-replacing-fossil-fuels-according-to-new-report>[dostęp 12 grudnia 2012 r.]

zainteresowanymi państwami na zasadzie przepływu kapitału i technologii.¹⁵

Patrząc z perspektywy Unii Europejskiej trzeba zauważyć, że wydobycie surowców naturalnych w Arktyce będzie zależało od UE jedynie w sposób pośredni, czyli głównie poprzez kreowanie popytu. Unia Europejska nie posiada żadnych narzędzi prawnych i ekonomicznych, żeby w jakikolwiek sposób aktywnie uczestniczyć w eksploracji tych surowców. W Rosji dostęp do złóż arktycznych zarezerwowany jest dla koncernów z większościowym udziałem państwa, i to z co najmniej pięcioletnim doświadczeniem w tego typu wydobyciu¹⁶. Oznacza to *de facto*, że w Arktyce mogą operować jedynie dwa koncerny – Gazprom i Rosneft. Podobną metodę zastosowano w Norwegii, gdzie jedynie państwowy Statoil jest dopuszczony do wydobycia surowców w Arktyce. Model wdrażany w Danii, Kanadzie i USA jest bardziej liberalny, bo licencje na eksplorację danych terenów arktycznych są sprzedawane w ogólnodostępnych rundach licencyjnych¹⁷. Unia Europejska nie będzie jednak operowała w żadnych z tych modeli z prostej przyczyny – braku unijnego koncernu energetycznego. To jedynie firmy z poszczególnych krajów członkowskich mogą starać się o udział w wydobyciu surowców arktycznych, ale nie należy tego postrzegać przez pryzmat interesu unijnego, bo poszczególne koncerny kierują się interesami swoich krajów oraz wytycznymi czysto biznesowymi. Rola UE może być jednak niezwykle ważna w kwestii lobbowania na rzecz ostrych regulacji dotyczących bezpieczeństwa odwiertów, w celu minimalizacji ryzyka ewentualnych katastrof ekologicznych, które wpłynęłyby negatywnie nie tylko na kraje z bezpośrednim dostępem do Arktyki.

2. Przejścia Północne

Drugim, choć już w nieco ograniczonym państwowo składzie, czynnikiem kształtującym relacje na obszarze Arktyki jest możliwość wyznaczenia nowych szlaków handlowych pomiędzy strefą euro-atlantycką a obszarem Pacyfiku. Wspomniane wcześniej zmiany klimatyczne w regionie arktycznym umożliwiają bowiem żeglugę wzdłuż tras zlokalizowanych na terenach północnych. Jedną z nich jest rozciągająca się wzdłuż północnego wybrzeża Rosji (od Półwyspu Kola, przez rejony syberyjskie, aż po Cieśniny Beringa) Przejście Północno-Wschodnie (PPW). Drugą z kolei ciągnące się przez wody Archipelagu Arktycznego, przez północne wybrzeża

¹⁵ Tego typu dwutorową politykę prowadzi Rosja, która weszła w alians z międzynarodowymi koncernami energetycznymi dysponującymi odpowiednią technologią, jednocześnie mając nadzieję na dopływ znacznego kapitału, zwłaszcza ze strony Chin.

¹⁶ A. Staalesen, *Russian Arctic shelf monopoly prevailing*, Brents Observer 17 grudnia 2012 r., <http://barentsobserver.com/en/energy/2012/12/russian-arctic-shelf-monopoly-prevailing-17-12>[dostęp 17 grudnia 2012 r.].

¹⁷ Y. Rosen, *Alaska oil lease sales draw risk bidding*, Reuters, 7 listopada 2012 r., <http://www.reuters.com/article/2012/11/08/alaska-leasesales-idUSL1E8M81JC20121108>, [dostęp z 12 grudnia 2012 r.].

Kanady oraz Alaski i również znajdujące wyjście na Pacyfik Przejście Północno-Zachodnie (PPZ)¹⁸.

Bez względu na stan obecnego wykorzystania Przejść, większość ekspertów jest przekonana, iż postępujące ocieplanie się klimatu umożliwi w przyszłości żeglugę wzdłuż obydwu szlaków. Jest to więc bardzo ważny czynnik, kształtujący wymiar wydarzeń zachodzących na Dalekiej Północy. Dzieje się tak, ze względu na to, iż część państw - zwłaszcza te które znajdują się „nad” Przejściami, a więc przede wszystkim Rosja oraz Kanada - dostrzega potencjalne korzyści, wynikające z pełnienia przez nie roli państw-tranzytowych. Zalicza się do nich przede wszystkim zyski ekonomiczne, ale także i polityczne, wynikające z funkcji organizatora żeglugi omawianymi wodami, a także podmiotu mogącego wpływać - przynajmniej do pewnego stopnia - na jego przebieg lub też przepustowość samych tras¹⁹.

Same Przejścia zaś będą stanowiły ogromną szansę dla międzynarodowego handlu morskiego. Zwłaszcza tego odbywającego się pomiędzy strefą euro-atlantycką, a Pacyfikiem. Szacuje się, że w porównaniu do obecnie wykorzystywanych szlaków takich jak Kanał Sueski, Przejścia Północne pozwolą skrócić czas przesyłu towarów o połowę. Co więcej, maleje praktycznie do zera ryzyko napaści na statki handlowe ze strony grasujących band piratów lub organizacji terrorystycznych, które są utrapieniem armatorów wysyłających swe jednostki, m.in. przez wody Zatoki Adeńskiej lub Cieśniny Malakka.

Ze względu na powyższe uwarunkowania perspektywa wykorzystania w niedalekiej przyszłości jest niezwykle istotna z punktu widzenia większości państw zaangażowanych politycznie w Arktyce²⁰. Jedne - jak wspomniana Rosja czy Kanada - starają się przygotowywać do roli podmiotów tranzytowych, odmładzając flotę lodolamaczy, modernizując rozciągnięte wzdłuż północnych wybrzeży porty morskie, a także rozbudowując sieć stacji nasłuchowych oraz centrów ratunkowych²¹. Inne, wśród których najaktywniejszymi są Stany Zjednoczone oraz Unia Europejska, starają się odpowiednio zabezpieczyć swoje interesy w stosunku do mających nastąpić wydarzeń.

¹⁸ K. Magnus, *Marine Traffic in the Arctic. A Report Commissioned by the Norwegian Mapping Authority*, Analyse&Strategi, 2011r., Oslo, s. 4-11

¹⁹ D. Hawco, *Canadian Northern Strategy: Stopping the ebb and flow*, Canadian Forces College, Toronto, s. 20-22

²⁰ Szacunki mówią o perspektywie jednej – dwóchdekad.

²¹ T. Balasevicius, *Towards a Canadian Forces Arctic Operation Concept*, “Arctic Strategy”, National Defence and the Canadian Forces, <http://www.journal.forces.gc.ca/vo11/no2/05-balasevicius-eng.asp>, (dostęp z dn. 13 czerwca 2012r.)

3. Prawo międzynarodowe

Jednym z istotniejszych narzędzi rozwiązywania wspomnianych sporów terytorialnych, a jednocześnie realizacji interesów arktycznych wybranych państw jest prawo międzynarodowe. Dokumentem prawnym mającym największe zastosowanie w tym przypadku jest Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza. Dokument powstał ostatecznie w czasie 10 grudnia 1982 r. III konferencji NZ dotyczącej kwestii prawa morskiego w Montego Bay na Jamajce.

Konwencja jest więc podstawowym wyznacznikiem sposobu, w jaki poszczególne państwa arktyczne mogą kształtować swą politykę względem regionu. Dzieje się tak przede wszystkim ze względu na specyficzny charakter Arktyki rozumiany pod kątem prawa międzynarodowego. W odróżnieniu od innych części świata – a nawet tak bliźniaczo (w pewnym stopniu) do niej podobnej Antarktydy – Daleka Północ nie jest objęta regulacją żadnego oficjalnego dokumentu (traktatu) międzynarodowego.

Podstawową metodą umożliwiającą – w teorii – uzyskanie przez państwo arktyczne praw do kontrolowania i eksploatacji nowych terenów na obszarze Oceanu Arktycznego jest rozszerzenie własnych dwustumilowych wyłącznych stref ekonomicznych, ustanowionych przez Konwencję. Dysponując szczegółowymi i dobrze udokumentowanymi wynikami badań dna morskiego, dane państwo może oficjalnie zgłosić swoje roszczenia terytorialne. Odpowiedni dokument-zgłoszenie w tej sprawie podmiot przedkłada wówczas w Organizacji Narodów Zjednoczonych. Dzieje się tak w oparciu o art. 4 aneksu II do Konwencji, który mówi, że w sytuacji kiedy dane państwo chce ustanowić granice szelfu kontynentalnego (poza 200 milami morskimi), musi przedłożyć Komisji informacje dotyczące uwarunkowań geograficznych obranego obszaru.

Złożony wniosek jest następnie przez Komisję rozpatrywany. Specjalnie w tym celu powoływana jest podkomisja, której członkowie zbierają się tylko i wyłącznie w celu rozpatrzenia danego zgłoszenia. W stosunku do rozpatrywanego wniosku podkomisja ma trzy możliwości działania. Pierwszą jest uznanie roszczeń danego podmiotu za słuszne. Drugą opcją jest uznanie przedłożonego wniosku za niekompletny. W takim przypadku podkomisja z reguły decyduje się na poinformowanie państwa-wnioskodawcy o odesłaniu wniosku w celu dokonania niezbędnych poprawek. Trzecim rozwiązaniem jest odrzucenie przedłożonego wniosku. W takiej sytuacji państwo-wnioskodawca musi zaakceptować decyzję Komisji i się do niej należycie ustosunkować.²²

Państwo-wnioskodawca może zareagować na decyzję Komisji na dwa sposoby: przyjąć do

²² Jej orzeczenia są prawomocne.

wiadomości werdykt członków ONZ i zrezygnować z dalszych starań dotyczących wystosowywanych wcześniej roszczeń terytorialnych lub też przygotować poprawiony (albo wręcz nowy) wniosek dotyczący w całości lub częściowo tego samego fragmentu dna morskiego.

4. Rada Arktyczna

Innym narzędziem walki państw regionalnych o realizację swych interesów w Arktyce jest największa organizacja polityczna w regionie – Rada Arktyczna. Ciało zostało powołane do życia w roku 1996 w kanadyjskiej Ottawie. W jej skład wchodzi, poza pięcioma państwami arktycznymi (Dania, Kanada, Norwegia, Rosją i Stanami Zjednoczonymi), także pozostałe podmioty regionu, a więc Finlandia, Islandia oraz Szwecja. Oprócz stałych członków Rady, którzy biorą bezpośredni udział w jej pracach oraz procesach decyzyjnych, pracę organizacji obserwują przedstawiciele szeregu państw europejskich, geograficznie nie związanych z Arktyką. Do ich grona zalicza się: Francję, Hiszpanię, Holandię, Niemcy, Polskę²³ oraz Wielką Brytanię.

Rada Arktyczna została powołana w wyniku wieloletnich starań kanadyjskich władz. Ottawa od dawna dostrzegala bowiem zmieniające się realia polityczno-ekonomiczne w regionie, a także wzrost zainteresowania oraz aktywności pozostałych państw arktycznych. Przejawiających się zarówno w wymiarze politycznym, jak i wojskowym. Dlatego też Kanadyjczycy podjęli starania przekonania regionalnych partnerów do stworzenia wielonarodowego ciała politycznego, które stanie się areną dyskusji dla interesów narodowych poszczególnych państw, a także wynikających z nich strategii politycznych.

Rada u swojego zarania przyjęła charakter organizacji międzynarodowej, jednak z mocnym ograniczeniem regionalnym. Zarówno skład państw członkowskich, a także zakres tematyczny toczonych dyskusji i realizowanych działań odpowiadał potrzebom oraz wymaganiom zmieniającego się oblicza Arktyki.

Aby jednak uczynić z Rady skuteczne pole kształtowania i realizacji narodowych polityk wszystkich państw członkowskich, ciało to musiało zapewnić każdemu z nich równorzędną możliwość prezentowania swoich stanowisk w wybranych kwestiach, a także szansę na realizację własnych interesów w oparciu o dysponowane narzędzia oraz potencjał koalicyjny. Innymi słowy Rada Arktyczna miała stać się miejscem, w którym każde z państw regionu było traktowane równorzędnie i każde z nich miało takie samo prawo do zabiegania o swoje prawa i interesy. Ta przewodnia zasada egalitarności znalazła nawet miejsce w deklaracji założycielskiej Rady z Ottawy. Istnieje w niej zapis mówiący o tym, iż decyzje polityczne w łonie członków Rady podejmowane są w oparciu o zasadę konsensusu. Tym samym każde państwo członkowskie musi

²³ Obecnie przedstawicielem polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych przy Radzie jest ambasador Jakub Wolski.

wyrazić zgodę na wdrożenie w życie danego pomysłu lub też projektu. Minimalizuje to ryzyko zaistnienia sytuacji, w której interesy jednego z podmiotów członkowskich są marginalizowane celem realizacji zamiarów pozostałych.

II. Czynniki militarne na Dalekiej Północy

1. Aktualna sytuacja wojskowa w Arktyce

W okresie zimnej wojny Arktyka była obszarem intensywnej rywalizacji militarnej. Początkowo jej ciężar dźwigało na sobie głównie lotnictwo, ale wraz z wprowadzeniem do służby atomowych okrętów podwodnych to właśnie one stały się zasadniczym elementem prowadzonej rozgrywki. Znaczenie Arktyki wynikało przy tym głównie z faktu, że pokryte lodem obszary morskie umożliwiały skryte rozwinięcie do rejonów działań bojowych własnych nosicieli rakiet balistycznych i wykonanie uderzeń ze stosunkowo niewielkiej odległości. To zaś skracało czas reakcji drugiej strony i dawało szansę na osiągnięcie zaskoczenia szczebla strategicznego.

Obecną sytuację wojskową w Arktyce określić można jako głęboko asymetryczną. Wynika to z jednej strony z zasadniczego zróżnicowania potencjałów państw tworzących „arktyczną piątkę”, co przekłada się jednak na wysiłki ukierunkowane na manifestowanie swoich możliwości militarnych na obszarach północnych. Ogląd sytuacji i budowanie prognoz dodatkowo utrudnia fakt, iż cztery państwa (Stany Zjednoczone, Kanada, Norwegia i Dania) są członkami Sojuszu Północnoatlantyckiego, a więc prócz podejścia „narodowego” w analizach należy również stosować spojrzenie „koalicyjne”.

Stany Zjednoczone

Jak już zauważono, Stany Zjednoczone przejawiają relatywnie najmniejsze zainteresowania militarnym znaczeniem Arktyki. Zapisy Dyrektywy Prezydenta w sprawie bezpieczeństwa narodowego i Dyrektywy Prezydenta w sprawie bezpieczeństwa wewnętrznego (*National Security Presidential Directives* oraz *Homeland Security Presidential Directives*)²⁴, które zostały podpisane przez prezydenta George’a W. Busha 9 stycznia 2009 r. w sposób ogólny stwierdzają, że Stany Zjednoczone posiadają rozległe i różnorodne interesy w Arktyce oraz są przygotowane do ich ochrony, zarówno w ramach działań multilateralnych, jak i jednostronnych. W najnowszej

²⁴ *National Security Presidential Directive/NSPD – 66*, <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html> (dostęp: 15 stycznia 2009 r.); *Homeland Security Presidential Directive/HSPD – 25*, <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html> (dostęp: 15 stycznia 2009 r.).

Strategii Morskiej Stanów Zjednoczonych (*A Cooperative Strategy for 21st Seapower*)²⁵ brak bezpośrednich odniesień do Arktyki, choć w dokumencie tym zapisano, że otwieranie się nowych dróg dla pozyskiwania surowców oraz możliwość diametralnego przekształcenia globalnej mapy transportu morskiego spowoduje, iż mogą pojawić się nowe zagrożenia i wyzwania, do stawienia czoła których amerykańska marynarka powinna być gotowa. Podobnie Strategia bezpieczeństwa narodowego Stanów Zjednoczonych (*US National Security Strategy*)²⁶ z 2010 r., Strategia wojskowa Stanów Zjednoczonych (*US National Military Strategy*)²⁷ z 2011 r. jedynie wspominają o obszarach północnych. W dokumencie ze stycznia 2012 r. specyfikującym amerykańskie priorytety bezpieczeństwa o Arktyce nie wspomniano²⁸.

Owe niewielkie zainteresowanie Arktyką potwierdza również fakt, iż obszary północne znajdują się w strefie odpowiedzialności aż trzech amerykańskich dowództw regionalnych: Europejskiego (USEUCOM), Północnego (USNORTHCOM) oraz Strefy Pacyfiku (USPACOM, któremu podlega Dowództwo Alaski – ALCOM), choć od roku 2011 Dowództwo Północne odpowiedzialne jest za koordynację podejmowanych tam przedsięwzięć.

Większość pododdziałów i instalacji wojskowych rozmieszczonych na Alasce jest dyslokowana poza obszarami arktycznymi. Jednakże ze względu na ich wpływ na sytuację w regionie, wyrażającą się między innymi możliwością projekcji siły w dowolnym kierunku, zostaną one omówione w niniejszym opracowaniu.

Amerykańska projekcja siły na daleką północ może się odbywać z obszaru Alaski, choć większość instalacji oraz zasobów rozmieszczona jest poza jej arktyczną częścią. Komponent operacyjny sił lądowych Alaski składa się obecnie z: 1. Brygady ze składu 25. Dywizji w Fort Wainwright oraz 4. Brygady Powietrznodesantowej 25. Dywizji w Fort Richardson, okręgu Alaskiego Korpusu Inżynierów Armii Stanów Zjednoczonych, ośrodka Przygotowawczo-Szkoleniowego do Walki na Obszarach Arktycznych w Fort Wainwright. Większość związków taktycznych i oddziałów nie jest specjalnie szkolona i wyposażana do działań w regionie polarnym. W tym wymiarze najbardziej wartościowym komponentem wojsk lądowych wydaje się być licząca około 1800 żołnierzy Gwardia Narodowa Alaski. Składa się ona obecnie z grupy lotnictwa Gwardii Narodowej (śmigłowce), 297. Brygady Rozpoznawczej (*297th Battlefield*

²⁵ *A Cooperative Strategy for 21st Seapower*, <http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf> (dostęp: 22 grudnia 2009 r.).

²⁶ *US National Security Strategy*. http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/rss_viewer/national_security_strategy.pdf (dostęp: 15 listopada 2012 r.).

²⁷ *US National Military Strategy* www.dtic.mil/ndia/2011PSA_AnnualReview/Day1Roberti.pdf (dostęp: 16 listopada 2012 r.).

²⁸ *Sustaining US Global Leadership: Priorities for 21 Century Defense*, http://www.defense.gov/news/Defense_Strategic_Guidance.pdf (dostęp: 16 listopada 2012 r.).

Surveillance Brigade) oraz 49. batalionu obrony przeciwrakietowej (*49th Missile Defense Battalion*)²⁹. 49. batalion obrony przeciwrakietowej jest jednym z kluczowych elementów systemu ukierunkowanego amerykańskiej obrony przed rakietami balistycznymi.

Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych nie utrzymuje stałych obiektów na Alasce, pozostawiając ten obszar w gestii drugiego komponentu sił morskich, czyli Straży Wybrzeża (*U.S. Coast Guard*). W Juneau znajduje się dowództwo odpowiedzialnego za Alaskę 17. Dystryktu, podległego dowódcy Obszaru Pacyfik. Dowódcy dystryktu podlegają: dwa zespoły pomocy nawigacyjnej (Sitka i Kodiak), dwie bazy lotnicze (Kodiak i Sitka) oraz lotnicza baza techniczna (Cordova), dwanaście dużych jednostek patrolowych, sześć stacji nadawczych systemu nawigacyjnego LORAN³⁰ (Attu, Kodiak, Port Clarence, Shoal Cove, St. Paul, Tok), dwa zespoły bezpieczeństwa morskiego, trzy stacje ratownicze (Juneau, Ketchikan, Valdez) oraz jednostki wsparcia³¹. Dowódca dystryktu Straży Wybrzeża jest ponadto odpowiedzialny za organizację współdziałania z jednostkami marynarki wojennej operującymi w jego strefie. Trzeba zaznaczyć, że stacjonujące na Alasce jednostki Straży Wybrzeża są przede wszystkim przeznaczone do służby na Morzu Beringa i w rejonach przybrzeżnych Morza Czukockiego. Do realizacji zadań na trudnych nawigacyjnie akwenach Amerykanie mogą jednak wykorzystać należące do Straży Wybrzeża lodolamacze. Obecnie dysponuje ona trzema morskimi jednostkami tej klasy.

Sily powietrzne utrzymują na Alasce 11. Armię Lotniczą. Jej dowódca stoi na czele *Alaskan Command*, a ponadto jest szefem Alaskiego Regionu Północnoamerykańskiej Obrony Przestrzeni Powietrznej (*Alaskan North American Aerospace Defense Command Region*, ARNORAD). Podlega on dowódcy Obszaru Pacyfiku. Podstawowe związki i oddziały 11. Armii Lotniczej to: 3. Skrzydło Lotnicze (baza lotnicza Elmendorf, w składzie: 354. Skrzydło Myśliwskie - baza lotnicza Eielson, jako bazujący najdalej na północ związek sił powietrznych prowadzi Arktyczną Szkołę Przetwarzania oraz 611. Grupa Operacji Powietrznych - baza lotnicza Elmendorf), 168. Skrzydło Tankowania Powietrznego Gwardii Narodowej (baza lotnicza Eielson), 176. Skrzydło (zadania obsługowe na rzecz NORAD, kontrola przestrzeni powietrznej). Oprócz tego na Alasce, w bazie lotniczej Clear, stacjonuje 13. dywizjon wczesnego ostrzegania, podległy 21. Skrzydłu Wczesnego Ostrzegania.

Kluczową amerykańską instalacją arktyczną położoną poza Alaską jest baza lotnicza Thule na północy Grenlandii. Obecnie nie utrzymuje się tam jednak samolotów bojowych poprzedzając

²⁹ *Alaska Army Guard*, <http://akguard.army.mil/portal/Home/tabid/36/Default.aspx> (dostęp: 22 marca 2011 r.).

³⁰ LORAN (*Long Range Aid to Navigation*) – hiperboliczny system radionawigacyjny dalekiego zasięgu działający w zakresie fal długich. Do określania pozycji jest wykorzystywany sygnał emitowany przez dwie lub więcej radiolaterni.

³¹ *District Units. Units located in the 17th District*, <http://www.uscg.mil/d17/units.asp> (dostęp: 2 grudnia 2012 r.).

na obsadzeniu stacji radiolokacyjnej wchodzącej w skład systemu ostrzegania przed rakietami balistycznymi (ang. *Ballistic Missile Early Warning System*).

Rosja

Kwestia rozszerzenia władztwa Rosji nad Arktyką jest postrzegana w Moskwie jako zagadnienie kluczowe dla państwa, jego rozwoju i bezpieczeństwa. Istotnym dokumentem, będącym podwaliną rosyjskiej strategii wobec Arktyki, jest Doktryna morska Federacji Rosyjskiej do 2020 r. (ros. *Морская Доктрина Российской Федерации на период до 2020 года*)³². Morze Arktyczne zostało w niej uznane za jeden z głównych obszarów operacyjnych rosyjskiej Marynarki Wojennej, stanowiący dla niej zasadnicze „wrota” na otwarte wody Oceanu Światowego. Prócz deklaracji woli utrzymania dobrosąsiedzkich relacji z innymi państwami arktycznymi, w dokumencie przewidziano między innymi wzmocnienie stacjonujących na Dalekiej Północy sił wojskowych³³ (i podległych innym resortom „siłowym”).

Do roku 2010 północ Rosji była obszarem odpowiedzialności czterech z sześciu występujących w strukturze sił zbrojnych okręgów wojskowych: Leningradzkiego Nadwołżańsko-Uraleskiego, Syberyjskiego i Dalekowschodniego, ale dominującą rolę w Arktyce odgrywała jednak marynarka wojenna – czyli rosyjska Flota Północna. 1 grudnia 2010 r. istniejące okręgi wojskowe zostały rozformowane, a na ich miejsce powołano cztery dowództwa strategiczno-operacyjne, którym podporządkowano wszystkie siły (z wyjątkiem strategicznych sił nuklearnych) stacjonujące na ich obszarze odpowiedzialności (lądowe, powietrzne, morskie). Za zachodnią część rosyjskiej Dalekiej Północy odpowiedzialność ponosi obecnie Zachodnie Dowództwo Strategiczno-Operacyjne (DSO) z siedzibą w St. Petersburgu, za środkową Centralne DSO z siedzibą w Jekaterynburgu, za wschodnią zaś Wschodnie DSO z siedzibą w Chabarowsku.

Przez dekady północ Rosji była niemal wyłączną domeną marynarki wojennej. Dopiero w marcu 2009 roku ogłoszono zamiar stworzenia dwóch związków taktycznych wojsk lądowych, które miały być tam rozmieszczone. Według źródeł oficjalnych pierwsza „arktyczna” brygada osiągnęła gotowość bojową w maju 2011 roku. Ma ona stacjonować w Pieczyndze. Sytuacja nie jest jednak jasna, gdyż wydaje się, że był to zabieg propagandowy, a miano „arktyczna” nadano stacjonującej już w Pieczyndze 200. Samodzielnej Brygadzie Strzelców Zmotoryzowanych. Potwierdza to oświadczenie rosyjskiego ministerstwa obrony, które w lutym

³² *Морская Доктрина Российской Федерации на период до 2020 года*, <http://2004.kremlin.ru/text/docs/2001/07/58035.shtml> (dostęp 5 grudnia 2012 r.).

³³ Jest nawet mowa o „specjalnej arktycznej grupie wojsk”.

2012 roku oświadczyło, że ukończenie formowania pierwszego wyspecjalizowanego do działań na dalekiej północy związku taktycznego planowane jest na rok 2015.

Federacja Rosyjska jest jedynym państwem, które zdecydowało się na rozmieszczenie za kręgiem polarnym związku sił morskich szczebla strategicznego. Obecnie Flota Północna Federacji Rosyjskiej liczy 47 000 oficerów i marynarzy. Flota posiada dwieście czterdzieści sześć jednostek pływających (osiemdziesiąt cztery bojowe i sto sześćdziesiąt dwie pomocnicze), w tym: lotniskowiec, trzy krążowniki atomowe (dwa w rezerwie), jeden krążownik (w remoncie), sześć niszczycieli rakietowych (dwa w rezerwie), dziewięć atomowych okrętów podwodnych uzbrojonych w rakiety balistyczne (dwa w rezerwie), trzy atomowe okręty podwodne z pociskami manewrującymi (jeden w rezerwie), osiem atomowych wielozadaniowych okrętów podwodnych (cztery w rezerwie), siedem klasycznych okrętów podwodnych (trzy w rezerwie). Okręty stacjonują w niezamierzających zatokach w rejonach baz morskich: Siewieromorsk, Polarnyj, Nerpicha, Gadziejewo, Widajewo, Murmańsk i Siewierodwińsk.

Lotnictwo morskie Floty Północnej to dwieście pięćdziesiąt osiem samolotów śmigłowców w tym pułk lotnictwa pokładowego, pułk samolotów – nosicieli rakiet i pułk zwalczania okrętów podwodnych. Największym potencjałem ofensywnym dysponują bombowce Tu-22M3, przeznaczone do wykonywania ataków uzbrojeniem rakietowym na cele morskie i lądowe. Ważną rolę odgrywają też samoloty Tu-142MR, dedykowane retranslacji łączności z zanurzonymi atomowymi okrętami podwodnymi. Z kolei samoloty Il-38 i Tu-142MK to morskie maszyny patrolowe dalekiego zasięgu dostosowane do zwalczania okrętów podwodnych. W 2007 r. wznowiono loty długodystansowe samolotów wojskowych nad Arktyką.

Flota Północna dysponuje ponadto rozbudowanym komponentem brzegowym. Jego zasadnicze elementy to: 61. Samodzielna Kirkeneska Brygada Piechoty Morskiej (miejsce dyslokacji – Sputnik), 536. Samodzielna Brygada Artylerii Nadbrzeżnej (Snieżnogorsk), 420. morski pułk rozpoznawczy specjalnego przeznaczenia (Polarnyj).

Federacja Rosyjska dysponuje ponadto w regionie północnym elementami systemu wczesnego ostrzegania – radarami „Darial”³⁴ w rejonie Oleniegorska na półwyspie Kola, pod Peczorą (Republika Komi) oraz w rejonie Irkucka, a także położoną w pobliżu Peczory bazą samolotów wczesnego ostrzegania A-50. W planach jest modernizacja systemu wczesnego ostrzegania, w ramach której zamierza się wznieść nowe stacje radiolokacyjne typu „Woroneż DM” pod Barnaulem (Kraj Altajski), w Usole Syberyjskim (obwód irkucki) i w Peczorze.

³⁴ Darial (ros. *Дарьял*) – sowiecki pozahoryzontalny radar wczesnego ostrzegania ze skanowaniem fazowym. Składa się z odbiornika *Wolga* i nadajnika, umieszczonych w oddzielnych budynkach w odległości ok. 1,5 km od siebie. Odbiornik ma wymiary 80x80 m, nadajnik 30x40 m.

Plany modernizacyjne Floty Północnej były wielokrotnie modyfikowane. Obecnie prócz priorytetowego utrzymania potencjału w zakresie odstraszania nuklearnego oraz atomowych wielozadaniowych okrętów podwodnych realnym wydaje się zasilenie floty przez jeden z zamówionych we Francji uniwersalnych okrętów desantowych typu Mistral.

Flota Północna dysponuje w swoich działaniach wsparciem flotylli cywilnych lodolamaczy atomowych (bazujących w Murmańsku), która liczy obecnie sześć jednostek (kolejna znajduje się w rezerwie, ale jego reaktywacja jest mało prawdopodobna). Zapewnia to siłom morskim możliwość operowania nawet w trudnych warunkach lodowych.

W Rosji ochroną granicy morskiej zajmują się siły morskie Federalnej Straży Granicznej (dysponujące ponad tysiącem okrętów, kutrów i łodzi). Formacja ta podlega z kolei Federalnej Służbie Bezpieczeństwa. Siły morskie Straży Granicznej są zorganizowane w dziesięć regionów, z których za wody arktyczne odpowiadają: 1. murmański, 2. archangielski i 10. kamczacki. Dysponują one między innymi sześcioma okrętami patrolowymi o cechach lodolamacza oraz około trzydziestoma dużymi i pięciuset małymi jednostkami pływającymi.

Kanada

Podstawowym kanadyjskim dokumentem konstytuującym politykę obronną w stosunku do Arktyki jest Pierwsza kanadyjska strategia obronna (*Canadian First Strategy*)³⁵. Dokument ten podlega sukcesywnej krytycznej ocenie i wynikającym z tego modyfikacjom³⁶, co świadczy o głębokiej politycznej woli jego pełnej realizacji. Istotną rolę odgrywa również ogłoszona w 2009 roku Kanadyjska strategia północna, nasza północ, nasze dziedzictwo, nasza przyszłość (*Canada's Northern Strategy, Our North, Our Heritage, Our Future*)³⁷.

Były kanadyjski Północny Obszar Wojskowy (*Canadian Forces Northern Area, CFNA*) obejmuje regiony dwóch okręgów administracyjnych: Terytorium Yukon i Terytoriów Północno-Zachodnich (czyli łącznie około 4 mln km kw.) został przeformowany w Połączone Siły Zadaniowe Północ (Joint Task Force North, JTFN) z dowództwem w Yellowknife. Dowódcy JTFN podlegają jednostki *Canadian Rangers* oraz 440. Dywizjon Transportowy, wyposażony w cztery samoloty CC-138 Twin Otter (łącznie stu dwudziestu żołnierzy służby czynnej,

³⁵ *Canada First Defence Strategy*, <http://www.casr.ca/doc-canada-first-defence-strategy-1.htm> (dostęp: 12 marca 2010 r.); *Canada's Northern Strategy*, <http://www.canadainternational.gc.ca/eu-ue/policies-politiques/arctic-arctique.aspx?lang=eng> (dostęp: 19 marca 2011 r.); *An integrated approach to Canada's Arctic*, <http://www.thefreelibrary.com/An+integrated+approach+to+Canada's+Arctic.-a0185210946> (dostęp: 17 marca 2012 r.).

³⁶ *Canada First Defence Strategy – One Year Later*, <http://www.cdfai.org/PDF/Theproc.20Canadaproc.20Firstproc.20Defenceproc.20Strategyproc.20-proc.20Oneproc.20Year proc.20Later.pdf> (dostęp: 14 marca 2012 r.).

³⁷ *Canada's Northern Strategy, Our North, Our Heritage, Our Future*, <http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns.pdf> (dostęp: 1 grudnia 2012 r.).

rezerwistów i pracowników cywilnych).

Na szczególną uwagę w systemie wojskowym funkcjonującym na północy zasługują *Canadian Rangers*. Jest to ochotnicza formacja zorganizowanej rezerwy sił zbrojnych, zapewniająca stałą obecność militarną w rejonach arktycznych. *Canadian Rangers*, w znacznej części wywodzący się z rdzennych mieszkańców północy, zarówno Indian, jak i Inuitów, patrolują rozległe obszary północne, dokonując przy tym okresowych inspekcji bezobsługowych stacji radiolokacyjnych systemu NORAD.

Formacja licząca około 4 200 ochotników w roku 2008 (zorganizowanych w pięć grup patrolowych i sto sześćdziesiąt pięć placówek) rozbudowana została do 5000 żołnierzy w 2012 r.³⁸. Wzrost zainteresowania służbą w *Canadian Rangers* osiągnięto między innymi poprzez powołanie organizacji młodzieżowej – *Junior Canadian Rangers*, która liczy około 1,3 tys. członków w wieku od 12 do 18 lat, zorganizowanych w sto cztery zastępy³⁹.

Ponadto planuje się, że po wycofaniu oddziałów kanadyjskich z Afganistanu, od roku 2012 rozpocznie się formowanie liczącego około 600 żołnierzy batalionu arktycznego.

Symboliczną rolę odgrywa fakt utrzymywania przez Kanadę najdalej na północ położonego stałego posterunku wojskowego, mieszczącego się w Alert na północno-wschodnim krańcu Wyspy Ellesmere'a, zaledwie 817 km od bieguna północnego. Ponadto w Resolute Bay w Nunavut (gdzie od 1947 r. działała wojskowa stacja meteorologiczna) utworzono arktyczny ośrodek szkoleniowo – treningowy.

Kanadyjska Królewska Marynarka Wojenna posiada łącznie 33 okręty, w tym trzy niszczyciele, 12 fregat, cztery okręty podwodna oraz zaopatrzeniowiec i 12 jednostek patrolowych. Żaden z okrętów nie był optymalizowany pod kątem służby w Arktyce. Spośród liczącej 37 dużych jednostek flotyli Straży Wybrzeża do działania na północy dostosowane jest pięć lodolamaczy. Problem polega jednak na tym, że są to jednostki stosunkowo słabe i stare, a ponadto muszą one realizować zadania również na Atlantyku. W celu poprawy sytuacji Kanada zamierza zbudować dla marynarki od sześciu do ośmiu okrętów patrolowych zdolnych do żeglugi w lodach i trzech lodolamaczy oraz jednego ciężkiego lodolamacza dla Straży Wybrzeża. Prócz tego planowana jest utworzenie manewrowego punktu bazowania Nanisivik (wykorzystując infrastrukturę pozostałą po zamkniętej kopalni cynku).

³⁸ Być może z punktu widzenia logiki armii masowych doby Zimnej Wojny czterystu żołnierzy to liczba niezbyt poważna, ale należy pamiętać, że całe kanadyjskie wojska liczy 19 500 żołnierzy w służbie czynnej i 16 000 rezerwistów.

³⁹ *Canadian Rangers*, http://www.rangers.forces.gc.ca/pubs/rangers/intro_e.asp(dostęp: 1 grudnia 2012 r.); *Canadian Rangers and Junior Canadian Rangers*, http://www.rangers.forces.gc.ca/intro_e.asp(dostęp: 1 grudnia 2012 r.).

Kanada posiada 18 samolotów patrolowych CP-140 Aurora, które od 2020 roku mają być zastępowane przez nowe maszyny. Ze względu na postępujące zużycie samolotów patrolowych zrealizowano dla zapewnienia nadzoru nad daleką północą Polarny Projekt Epsilon (*Project Polar Epsilon*), wykorzystujący dane z dwóch kanadyjskich satelitów RADARSAT. Uzupełnia go projekt JUSTAS (*Joint Uninhabited Surveillance and Target Acquisition System*) zakładający wykorzystanie sześciu dużych bezpilotowców do patrolowania obszarów morskich i Arktyki. Myśliwce F/A-18 (łącznie 103 maszyny) z centralnych i południowych obszarów kraju są cyklicznie przemieszczane na północ, co baz Inuvik, Yellowknife, Iqaluit oraz Rankin Inlet (Kanada planuje zastępowania F/A-18 maszynami F-35 począwszy od 2020 r.). Ich działania mogą być wsparte przez pięć samolotów tankowania powietrznego Airbus A-310. Kanadyjskie lotnictwo transportowe dysponuje dużym doświadczeniem z operowania na północy, z wykorzystaniem polowych lotnisk. W tej grupie maszyn planowane jest pozyskanie 17 samolotów dla zastąpienia najstarszych C-130 *Hercules* oraz innych nieperspektywicznych konstrukcji.

Prócz tego Kanada utrzymuje na północy system bezzalagowych stacji radiolokacyjnych, czyli tak zwany Północny System Ostrzegania (*North Warning System, NWS*), podległych NORAD.

Norwegia

Norwegia zdefiniowała swoje interesy i cele, a także sposoby, jakimi zamierza je osiągać, w dokumencie Strategia rządu Norwegii dla dalekiej północy (ang. *The Norwegian Government's High North Strategy*)⁴⁰, sygnowanym przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, a opublikowanym 1 grudnia 2006 r., zaś w dokumencie noszącym tytuł *Soria Moria Declaration on International Policy*⁴¹, który nadaje kontynentalnym regionom północnym oraz Svalbardowi znaczenie kluczowe dla bezpieczeństwa narodowego. W ślad za tym Dowództwo Sił Zbrojnych zostało przeniesione z Jättå (Stavanger) do Reitan (pod Bodø).

Na obszarze północnych okręgów Norwegii stacjonuje jedyna wielka jednostka sił zbrojnych tego państwa – 6. Dywizja. W czasie pokoju liczy ona około 1,2 tys. oficerów i podoficerów oraz około 3 tys. szeregowych i dwustu pracowników cywilnych (na 13 tys. osób całego personelu wojsk lądowych w czasie pokoju). Stan po mobilizacyjnym rozwinięciu wynosi około 12 tys. żołnierzy. 6. Dywizji podlega jedyna rozwinięta w czasie pokoju norweska brygada ogólnowojskowa – Brygada Północ. W jej skład wchodzi: batalion Telemark (zmechanizowany,

⁴⁰ *The Norwegian Government's High North Strategy*, <http://www.regjeringen.no/upload/UD/vedlegg/strategien.pdf> (dostęp: 21 lutego 2011 r.).

⁴¹ *The Soria Moria declaration on international policy*, 4 Feb. 2007, <http://www.regjeringen.no/en/dep/smk/documents/Reports-and-action-plans/rap-porter/2005/The-Soria-Moria-Declaration-on-Internati.html> (dostęp: 17 marca 2011 r.).

Rena), 2. batalion (zmechanizowany, Skjold), batalion pancerny (Setermoen), batalion artylerii (Setermoen), batalion inżynieryjny (Skjold), batalion rozpoznania i walki radioelektronicznej (Setermoen), batalion łączności (Bardufoss), batalion medyczny (Setermoen), batalion wsparcia logistycznego (Bardufoss), kompania specjalnego przeznaczenia (*Jegerkompaniet*, Lakselv), kompania żandarmerii polowej (Bardufoss), szkoła oficerska wojsk lądowych (Rena).

Królewska Norweska Marynarka Wojenna posiada pięć nowoczesnych fregat, sześć konwencjonalnych okrętów podwodnych zdolnych do działań pełnomorskich, ale nie podjęto żadnych kroków by przemieścić je na północ – bazą główną floty pozostaje Bergen.

Za przestrzeganie prawa w obrębie obszarów morskich Norwegii odpowiada Straż Wybrzeża (*Kystvakten*). Pod względem administracyjnym jest ona częścią marynarki wojennej, ale operacyjne cechuje ją znaczna samodzielność, wynikająca ze specyfiki realizowanych zadań, głównie o policyjnym charakterze (w tym realizacja funkcji administracji celnej i „policji ekologicznej”). Na Morzu Barentsa operuje Północny Dywizjon Straży Wybrzeża liczący dziewięć lekko uzbrojonych pełnomorskich jednostek patrolowych.

Norweskie Królewskie Wojska Lotnicze utrzymują bazę w Bodø. Jest ona miejscem stacjonowania 132. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego w składzie: 331. dywizjon lotniczy (samoloty F-16), 332. dywizjon lotniczy (samoloty F-16), batalion (dwie baterie) rakiet przeciwlotniczych NASAMS (*Norwegian Advanced Surface to Air Missile System*, norweski zaawansowany raketowy system przeciwlotniczy). Z kolei w bazie Andøya stacjonuje 333. dywizjon lotniczy, eksploatujący morskie samoloty patrolowe P-3C Orion (sześć maszyn wykonuje planowe loty w Arktyce). Jeszcze dalej na północy w bazie Bardufoss stacjonuje 139. Skrzydło Lotnictwa Taktycznego w składzie: 337. dywizjon lotniczy (śmigłowce Lynx Mk-88 Straży Wybrzeża), 339. dywizjon lotniczy wyposażony w śmigłowce Bell-412, 718. dywizjon lotniczy (aparaty bezzałogowe), grupa śmigłowców 6. Dywizji, Szkoła Wojsk Lotniczych eksploatująca samoloty Saab Safari. W Vardø (Finnmark) znajduje się stacja radiolokacyjna służąca do śledzenia obiektów orbitalnych Globus II Radar (AN/FPS-129)⁴².

Dania

Podstawowe dokumenty normatywne określające zasady, cele i poziom duńskiego zaangażowania w Arktyce to: Duńskie porozumienie obronne⁴³ (ang. *Denish Defence Agreement*)⁴⁴ z

⁴² *A Globus II / Have Stare Sourcebook*, <http://www.fas.org/spp/military/program/track/globusII.pdf> (dostęp: 2 grudnia 2012 r.).

⁴³ Czyli upubliczniony *consensus* podstawowych sił politycznych królestwa: Partii Liberalnej, Partii Socjaldemokratycznej, Duńskiej Partii Ludowej, Socjalistycznej Partii Ludowej, Partii Konserwatywnej, Radykalnej Partii Liberalnej, Partii Porozumienia Liberalnego dotyczący polityki obronnej na lata 2010-2014.

2009 roku oraz w pełni koherentny z jego zapisami, opublikowany w maju 2011 r. dokument rządowy zatytułowany Duńska strategia w Arktyce 2011–2020 (*Danmarks Strategi for Arktis*⁴⁵). W 2009 r. parlament zaaprobował plany powołania Dowództwa Arktyki, które sformowane ma zostać poprzez zespolenie Dowództwa Grenlandii oraz Dowództwa Wysp Owczych. Docelowo mają mu podlegać, formowane z komponentów wszystkich rodzajów sił zbrojnych, Arktyczne Siły Reagowania.

Za realizację zadań związanych z utrzymaniem obecności wojskowej na największej wyspie świata odpowiada w chwili obecnej Dowództwo Arktyki (*Arctis Kommando*, AK) powstałe z połączenia 31 października 2012 z połączenia Dowództwa Grenlandii (*Gronlands Kommando*, GLK) i Dowództwa Wysp Owczych (*Faroernes Kommando*, FK), podporządkowane bezpośrednio Dowództwu Obrony, a dyslokowane w Nuuk na Grenlandii. Jest to struktura o charakterze dowództwa połączonego, wykorzystującego jednostki i środki przydzielane przez wszystkie rodzaje sił zbrojnych. Z personelu AK wydziela się grupę łącznikową, oddelegowywaną do amerykańskiej bazy lotniczej Thule.

Siły zbrojne Danii utrzymują ponadto na Grenlandii specyficzną formację zwaną Patrol Sirius (*Sladepatroljen*). Liczy on do dwudziestu żołnierzy, z których dwóch pełni służbę w Mestersvig, a dwunastu przebywa w bazie głównej Daneborg (74°11' N, 20°08' W, obiekty byłej cywilnej stacji meteorologicznej). Latem jest aktywowana również baza Ella Ø w Kong Oscars. W ciągu czterech miesięcy polarnej zimy i dwóch miesięcy jesieni pododdział realizuje sześć patroli na obszarze od Hall Land na wschodnim wybrzeżu (81°04' N, 61°40' W) do Kap Biot (71°53' N, 22°33' W). Dystans w linii powietrznej między tymi punktami wynosi 2100 km, obszar patrolowania to 160 tys. km kw. (w tym 16,5 tys. km wybrzeża). Każdy patrol składa się z dwóch ludzi wyposażonych w sanie ciągnięte przez jedenaście psów. Do użycia na Grenlandii przewidziany jest też pododdział specjalnego przeznaczenia marynarki Frømandskorpset.

Kluczowe zadanie, jakim jest nadzorowanie przestrzegania prawa na obszarach morskich Grenlandii, spoczywa na Królewskiej Duńskiej Marynarce Wojennej. Prócz dwóch nowoczesnych fregat i dwóch okrętów zaopatrzeniowych o cechach bojowych (specyficzny duński typ *Absalon*, zwany „okrętem projekcji siły”) utrzymuje ona specyficzne, dostosowane do warunków akwenów północnych jednostki. Są to: cztery fregaty patrolowe (zwane też fregatami ochrony rybołówstwa) typu *Thetis* i dwie arktyczne jednostki patrolowe typu *Knud Rasmussen*, które zastąpiły przestarzałe kutry patrolowe typu *Agdlek*.

⁴⁴ *Danish Defence Agreement*, <http://merln.ndu.edu/whitepapers/Denmark2010-2014English.pdf> (dostęp: 3 sierpnia 2011 r.).

⁴⁵ *Danmarks Strategi for Arktis*, <http://www.information.dk/files/fakta/uploads/arktisk-strategi-udkast.pdf> (dostęp: 3 sierpnia 2011 r.).

Prócz wspomnianych jednostek Duńczycy utrzymują na Grenlandii dwie małe jednostki hydrograficzne określane jako typ SKA-11. Odgrywają one również istotną rolę, gdyż ich obecność manifestuje dbałość o ciągłość badań naukowych. W związku z tym, gdy 3 maja 2006 r. SKA-11 zatonął po wejściu na skały w Arsuk Fjord, niemal natychmiast zastąpiono go inną bliźniaczą jednostką. Obecnie trwa zastępowanie jednostek typu SKA-11 dwiema nowymi jednostkami typu *Holm*.

Grenlandzką spuścizną drugiej wojny światowej jest dobrze rozwinięta sieć lotnisk⁴⁶. Obecnie na wyspie znajduje się dziesięć pasów startowych, z których mogą korzystać wojskowe samoloty patrolowe. Na lotnisko Kangerlussuaq nad Søndre Strømfjord okresowo przebazowywano w przeszłości samoloty myśliwskie F-16 (rozważane jest również użycie, wspólnie z Amerykanami, bazy lotniczej Thule). Do zadań patrolowych są wykorzystywane samoloty rotacyjnie, przemieszczane z Europy maszyny CL-604 Challenger (721. dywizjon posiada trzy takie samoloty) oraz niekiedy transportowe Lockheed C-130J *Hercules* (cztery samoloty w 721. dywizjonie).

Ważnym elementem obecności w Arktyce jest baza wojskowa Station North. Znajduje się ona na wschód od Kap Prins Knud w regionie Kronprins Christian Land (81°36' N, 16°40' W), w odległości zaledwie 933 km od bieguna północnego. Stacja posiada pas startowy wolny od śniegu przeciętnie przez trzysta dni w roku. Dzięki temu odgrywa ona kluczową rolę w zabezpieczeniu działań lotnictwa w Arktyce, w tym w zapewnieniu efektywnego wsparcia lotniczego Patrolowi Sirius.

2. Próba oceny

Zwiększanie zdolności wojskowych państw arktycznych jest faktem, który przekłada się (w różnym, co prawda stopniu) na możliwość projekcji siły w kierunku północnym. Kwestią otwartą i gorąco dyskutowaną jest przy tym, czy służyć to będzie jedynie potwierdzeniu suwerenności państw nad obszarami, które już znajdują się pod ich władztwem, czy też staną się argumentem w potencjalnym dyskursie terytorialnym. Analiza dotychczasowego rozwoju wydarzeń zdaje się dostarczać więcej argumentów zwolennikom pierwszego poglądu. Państwa podejmujące działania ukierunkowane na rozszerzenie zewnętrznej granicy swego szelfu kontynentalnego działają zgodnie z prawem międzynarodowym i jak dotąd nie ma żadnych przesłanek wskazujących na to, że sytuacja ulegnie w prognozowanej przyszłości zmianie. Co prawda, niektóre z kroków czynionych w ramach zbierania danych geologicznych dla Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego są w sposób zaplanowany demonstracyjne, ale zarówno w Rosji, jak i Kanadzie

⁴⁶ Amerykanie na zachodnim wybrzeżu zbudowali osiem baz lotniczych, a na wschodnim cztery.

czy Danii, które w tym zakresie niewątpliwie przodują, jest to raczej element wewnętrznej gry politycznej niż sposób prowadzenia dyskursu międzynarodowego. Należy podkreślić, że mimo spektakularnych gestów żaden z uczestników „arktycznej rozgrywki” nie przekroczył mandatu wynikającego z odpowiednich zapisów międzynarodowego prawa morza. Co więcej, nie pojawił się ani jeden poważny głos kwestionujący tytuł Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego do wiążącego i ostatecznego rozstrzygnięcia zgłaszanych przez państwa roszczeń.

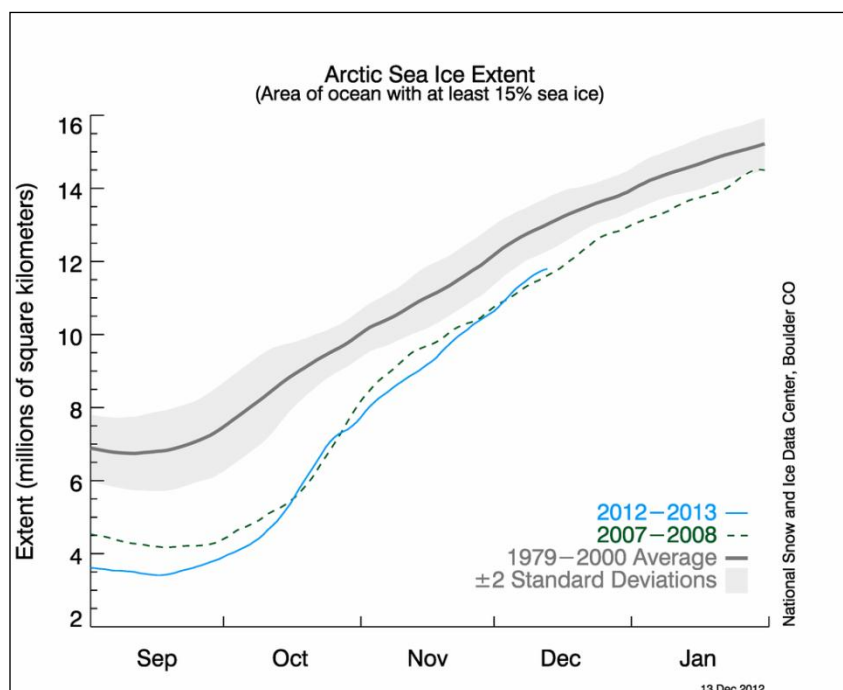
Równie niewielki „potencjał konfliktogenny” zdają się mieć sytuacje międzynarodowe związane z kontrowersjami i sporami dotyczącymi delimitacji obszarów morskich. W podobny sposób rozpatrywać należy kwestie dostępu do „arktycznych” szlaków żeglugowych, które to przedsięwzięcie nie jest bynajmniej tak łatwe i oczywiste, jak wynikałoby to z pobieżnego „gazetowego” oglądu tego tematu.

Z drugiej jednak strony Północ nie jest odrębnym bytem, ale funkcjonuje w sieci wielorakich powiązań i nawet jeżeli prawdopodobieństwo zaistnienia poważnego konfliktu międzynarodowego w Arktyce jest stosunkowo niewielkie, to należy liczyć się z tym, że konflikty międzynarodowe rozgrywające się w innych regionach mogą stosunkowo szybko znaleźć swoje odzwierciedlenie również w zaostrzeniu się sytuacji na Dalekiej Północy. Wówczas zaś kwestia obecności militarnej za kręgiem polarnym lub zdolności do szybkiej i efektywnej projekcji siły może uzyskać zupełnie inne znaczenie.

III. Arktyczne wyzwania

1. Wyzwania dla rozwoju żeglugi arktycznej

Dynamikę procesów zachodzących w Arktyce determinowanych ociepleniem klimatu w tej części świata, najczytelniej ilustrują zmiany grubości i rozległości pokrywy lodowej na Oceanie Arktycznym (rys. 1).



Rys. 1. Powierzchnia pokrywy lodowej na Oceanie Arktycznym w drugiej połowie roku.

Dane dla średniej z lat 1979-2000, z roku 2007/8 oraz z roku 2012.

(Źródło: National Snow & Ice Data Centre, http://nsidc.org/data/seaice_index/images/daily_images/N_stddev_timeseries.png)

Z prowadzonych obserwacji wynika, że coraz mniej jest grubego, wieloletniego lodu, a ten odtwarzany w czasie miesięcy zimowych jest cieńszy i łatwiej się topi. Według najnowszych danych obszar zajmowany przez pola lodowe w wciąż ulega redukcji.

O tym, co oznaczają te zmiany w praktyce, „przekonują” powtarzające się co roku od kilku już lat relacje o „żeglownych przejściach wolnych od lodu” i o kolejnych nierosyjskich statkach, którym udało się pokonać szlak wzdłuż północnych wybrzeży Rosji – Północną Drogę Morską. W różnych debatach i komentarzach zaczęto chętnie wskazywać na olbrzymie perspektywy dla żeglugi za północnym kołem podbiegunowym, a szczególnie na wynikające z tego oszczędności paliwa i pieniędzy. W kontekście dyskusji o przyszłości Arktyki oraz jej potencjału warto jednak zweryfikować te opinie i nieco dokładniej rozważyć rzeczywiste wyzwania dla rozwoju żeglugi morskiej na obszarze Arktyki.

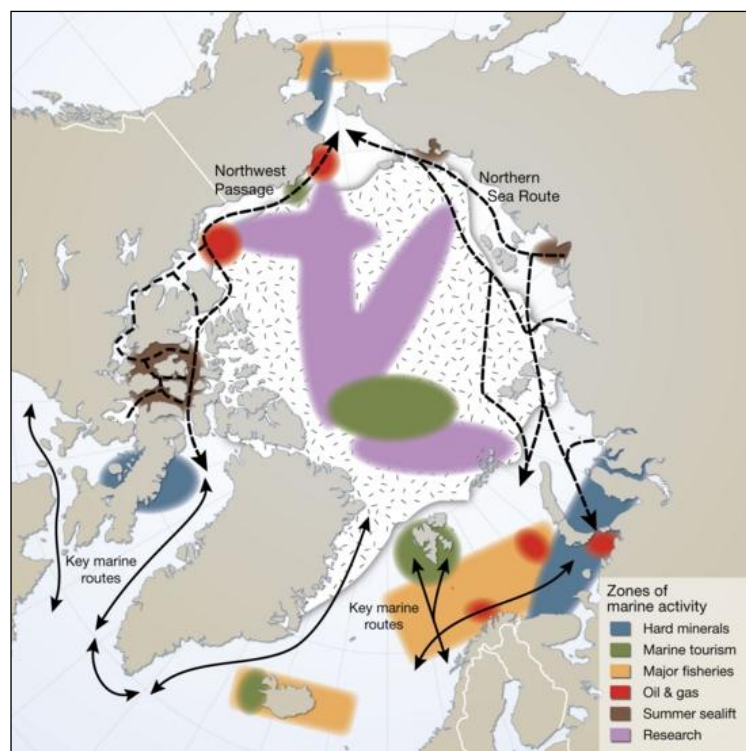
2. Nowe możliwości?

Wbrew potocznym wyobrażeniom w miarę regularna żegluga arktyczna rozwija się już od kilkudziesięciu lat, choć w różnym natężeniu w zależności od akwenu. Pojęcie żeglugi arktycznej obejmuje bowiem różnego rodzaju żeglugę, m.in.:

- kabotażową – odbywającą się między portami jednego państwa leżącymi w obrębie Arktyki, niekoniecznie nad samym Oceanem Arktycznym. Jej przykładem jest żegluga na Północnej Drodze Morskiej (PDM);
- wewnątrz-arktyczną – łączącą porty państw znajdujące się na obszarze Arktyki. Jako przykład tej formy żeglugi można wskazać promowaną od 2007 roku koncepcję Arctic Bridge – połączenia między rosyjskim Murmańskiem a kanadyjskim Churchill;
- wejścia na wody arktyczne jednostek płynących z portów spoza obszaru Arktyki. Dotyczy to głównie statków badawczych, dalekomorskich statków rybackich, tankowców oraz gazowców LPG, a także wycieczkowców, coraz śmielej płynących na Północ, zwłaszcza w stronę Grenlandii (jednostki specjalistyczne zazwyczaj są dobrze przygotowane do warunków arktycznych, natomiast statki pasażerskie często niedostatecznie).
- transarktyczną (tranzytową) – obejmującą przejście przez obszary arktyczne podczas pokonywania tras łączących porty znajdujące się na Oceanie Atlantyckim i Oceanie Spokojnym (rozwój tego rodzaju usługi jest najbardziej oczekiwany).

Aktualnie uzasadnione wydaje się zbadanie perspektyw rozwoju dwóch arktycznych szlaków żeglugowych, łączących Ocean Atlantycki z Oceanem Spokojnym (rys. 2). Chodzi o położone wzdłuż wybrzeży euroazjatyckich Przejście Północno-Wschodnie (w tym Północną Drogę Morską) oraz biegnące wzdłuż północnych wybrzeży Ameryki Północnej, głównie przez kanadyjski Archipelag Arktyczny, Przejście Północno-Zachodnie.

Wskazuje się także szlak przebiegający przez centralne akweny Oceanu Arktycznego, ale ta droga morska jest raczej wizją odległej przyszłości, wszelkie prognozy jej dotyczące należy uznać za przedwczesne.



Rys. 2. Obszary aktywności morskiej oraz szlaki transportowe na Oceanie Arktycznym.

(Źródło: Arctic Council. 2009. *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*. <http://www.arcticportal.org/pame/amsa> [dostęp 4 stycznia 2010 r.]. Autor: Hugo Ahlenius, UNEP/GRID-Arendal, http://www.grida.no/graphicslib/detail/current-marine-shipping-uses-in-the-arctic_afa3)

Na podstawie analizy danych oraz fachowych opracowań można wyróżnić cztery podstawowe grupy wyzwań, które będą wpływały na perspektywy żeglugi w regionie arktycznym. Są to wyzwania: naturalne, infrastrukturalne, ekonomiczne oraz polityczne. W analizie pominięto zagadnienia dotyczące warunków kwestii technicznych związanych z samymi statkami.

3. Wyzwania naturalne

Obejmują one zarówno skutki zmian klimatycznych, jak i zagadnienia związane z ochroną zasobów naturalnych. Z uwzględniającej ten kontekst oceny zakresu dostępności wskazanych tras, np. dla większości statków transportowych, wynika wiele ograniczeń. Te zaś skłaniałyby raczej do większej powściągliwości w prognozowaniu. Faktu, że PDM już od kilkudziesięciu lat jest wykorzystywana w okresie letnim (choć przy stałym wsparciu lodolamaczy), nie można bezpośrednio przekładać na pozytywną ocenę żeglowności całości szlaków. Należy bowiem uwzględnić następujące zastrzeżenia:

Przejścia będą dostępne jedynie w okresie nieco dłuższego niż dotychczas lata arktycznego, gdy wyższa temperatura uniemożliwi ponowne tworzenie się lodu. Podczas zimy przejścia nadal będą pokryte lodem – jednorocznym, zapewne łatwiejszym do skruszenia przez lodolamacze.

Niektóre leżące bliżej lądu odcinki tras wchodzących w skład północnych przejść są zbyt

wąskie lub zbyt płytkie dla dużych jednostek. Będą one musiały więc korzystać z tras znajdujących się dalej na północ i dłużej pokrytych lodem.

Rozpad pokrywy lodowej sprawia, że topniejący pak lodowy dryfuje, niekiedy bardzo dynamicznie, a to, podobnie jak góry lodowe i ich odłamy, bezpośrednio zagraża statkom. Z obserwacji wynika, że z powodu wiatrów i prądów morskich kry gromadzą się w obszarze wąskich kanałów Przejścia Północno-Zachodniego, blokując dogodniejsze do nawigacji fragmenty trasy. Topnienie lodu nie wpływa zatem na dostępność tego szlaku.

W związku ze zmianami klimatycznymi warunki meteorologiczne w regionie arktycznym będą coraz mniej przewidywalne w krótkiej perspektywie. Utrudni to planowanie regularnych transportów drogą morską oraz będzie wymagało stworzenia odpowiednich systemów informacyjnych, a także infrastruktury zabezpieczającej szlaki.

Z danych Bjerknes Centre for Climate Research wynika, że prawdopodobnie na wodach mórz arktycznych będzie więcej sztormów. Na północ odsuną się zjawiska dotychczas obserwowane nad Oceanem Atlantyckim, takie jak huragany. Będzie to zarówno zwiększało stopień ryzyka żeglugi, jak i utrudniało potencjalną eksploatację złóż z szelfu kontynentalnego, których transport ma stanowić ważny segment żeglugi arktycznej. W efekcie tych zjawisk zapewne intensywniejsze będą procesy erozji, już dzisiaj niszczące nabrzeża np. na Alasce. Wbrew pozorom czynnik ten ma istotne znaczenie dla funkcjonowania szlaku żeglugowego.

Niezbędne jest oszacowanie szeroko rozumianych ekologicznych następstw żeglugi w Arktyce. Jest to konieczne ze względu na opracowanie, a następnie egzekwowanie uregulowań prawnych, mających na celu zminimalizowanie negatywnego oddziaływania żeglugi na środowisko. Już obecnie, mimo jeszcze niezbyt nasilonej żeglugi, można podać przykłady degradacji. Fauna i flora arktyczna jest w wysokim stopniu wrażliwa na zmiany warunków środowiska. O tym aspekcie nie można zapominać, planując aktywność człowieka wokół bieguna północnego.

4. Wyzwania infrastrukturalne

Wyrażane są opinie, że zapewnienie infrastruktury koniecznej dla efektywnej i bezpiecznej żeglugi na obszarach arktycznych na początku XXI wieku jest tylko kwestią czasu, pieniędzy oraz woli zainteresowanych. Takie poglądy wydają się zbytnim uproszczeniem, wręcz niedocenianiem problemu. Wiedza o warunkach żeglugi, zwłaszcza nawigacji w regionie arktycznym wciąż jest niedostateczna. Brakuje wiarygodnych map niektórych akwenów oraz kompleksowych systemów wspomagających żeglugę w Arktyce. Tylko nieliczne statki są zdolne bez nadmiernego ryzyka

wyruszać na Północ. Koszty zwiększenia liczby takich statków są ogromne. Nader skromne są wykwalifikowane zasoby ludzkie konieczne do rozwoju żeglugi arktycznej. Odcinki szlaków północnych biegną w oddaleniu od siedzib ludzkich, to zaś ma nie tylko ogólne znaczenie dla powodzenia całego przedsięwzięcia, ale także konkretne dla już prowadzonej żeglugi (np. w kontekście ewentualnych działań poszukiwawczych i ratowniczych – SAR). Wymienione uwarunkowania unaoczniają faktyczną skalę trudności, zaś umowa dotycząca właśnie SAR podpisana w 2011 roku na forum Rady Arktycznej sam z siebie nie dokonana istotnej zmiany tak od razu.

Doświadczenie zdobywane podczas eksploracji obszarów arktycznych oraz rozwój technologiczny z pewnością będą sprzyjały tworzeniu kompleksowej infrastruktury na liczących kilka tysięcy kilometrów trasach przebiegających w rejonach, w których nadal panują surowe warunki. Jednak zbudowanie i wyposażenie portów oraz wytyczenie i zabezpieczenie torów wraz z koniecznymi dla ich funkcjonowania obiektami, urządzeniami i instalacjami potrwa dziesiątki lat i będzie wymagało determinacji. Tę zaś mogą osłabiać nie tylko uwarunkowania naturalne, ale także ekonomiczne i polityczne.

5. Wyzwania ekonomiczne

Wykorzystywanie potencjalnych transportowych szlaków morskich w celach komercyjnych jest uzależnione od licznych czynników, często wzajemnie powiązanych, m.in. wielkości i typu ładunku, tonażu i wielkości jednostek, czasu podróży, warunków nawigacyjnych, uwarunkowań prawnych oraz problemów bezpieczeństwa żeglugi czy szeroko rozumianego bezpieczeństwa na morzu.

Po pierwsze, w żegludze komercyjnej ważny jest nie tylko dystans, liczy się także czas i ryzyko. W przypadku Arktyki, oznacza to, że krótsze trasy wcale nie muszą być szybsze, a tym samym bardziej bezpieczne i tańsze. Z badań wynika, że czas pokonania Przejścia Północno-Zachodniego, nawet przy umiarkowanie korzystnych warunkach nawigacyjnych, wcale nie jest krótszy niż rzeczywisty czas podróży obecnie wykorzystywanymi szlakami przez kanały Panamski czy Sueski. Wcale nie są też mniejsze koszty paliwa. W przypadku Przejścia Północno-Wschodniego należy również uwzględnić wysokie opłaty za obowiązkową asystę lodolamaczy.

Po drugie, należy rozważyć ryzyko związane z wyborem żeglugi przez przejścia arktyczne. Argumentowanie, że trasy arktyczne są bezpieczne, ponieważ znajdują się daleko od Somalii czy wód indonezyjskich należy uznać za mało poważne. W przypadku żeglugi komercyjnej, zwłaszcza niektórych jej segmentów, ryzyko i efektywność łączą się z terminowością, tej zaś na obszarze Oceanu Arktycznego jeszcze długo nie da się zagwarantować.

Po trzecie, należy uwzględnić koszty związane z ubezpieczeniami. Są one istotne podczas kalkulowania opłacalności zmian szlaków żeglugowych. Obecne straty z tytułu wypadków podczas żeglugi są stosunkowo małe w skali globalnej. Takie zdarzenie jak utrata przez koncern Mazda fabrycznie nowych ponad 4,7 tys. aut, które zostały zniszczone podczas 85-stopniowego przechyłu statku ro-ro MV „Cougar Ace” w lipcu 2006 roku niedaleko Alaski, może być jednak przestrogą. Warto przypomnieć też podjętą na przełomie lat 60. i 70. XX wieku próbę oceny opłacalności korzystania z Przejścia Północno-Zachodniego przez amerykański tankowiec, a jednocześnie największy w historii lodolamacz – SS „Manhattan”. Okazało się, że transport morski tą drogą był nieopłacalny. Dlatego wybudowano rurociąg w poprzek Alaski. Właśnie z tego miejsca 20 lat temu załadowano do tankowca MT „Exxon Valdez” ropę wydobytą ze złóż na Morzu Beauforta. Wypadek tego tankowca w Zatoce Księcia Williama doprowadziło do ogromnej katastrofy ekologicznej – skażono 1900 km wybrzeża. Aby zapobiec takim zagrożeniom w przyszłości, supertankowce roponośne zaczęto wyposażać w podwójny kadłub.

Po czwarte, rozwój żeglugi transarktycznej nie oznacza bezpośrednich zysków dla nielicznych mieszkańców północnych skrajów Euroazji czy Ameryki (prawdopodobnie nie będzie korzystny także dla rdzennych mieszkańców Arktyki). Można w tym kontekście jedynie uwzględnić pośrednie zyski z eksploatacji złóż z szelfu kontynentalnego oraz żeglugi wewnątrz arktycznej czy kabotażowej. Jak szybko będą to rzeczywiste dochody, trudno przewidzieć. Pamiętając jednak o losach PDM dofinansowywanej przez budżet centralny w czasach radzieckich czy późniejszych, należałoby zachować pewną ostrożność. Nie sposób nie zapytać także o to, jakie znaczenie nie tyle dla gospodarki globalnej, ile gospodarki półkuli południowej będzie miało ewentualne zwiększone wykorzystanie szlaków arktycznych. Analizy wskazują, że zyskają głównie porty zlokalizowane w Azji Północno-Wschodniej kosztem portów leżących w południowo-wschodniej części tego kontynentu oraz na Półwyspie Indyjskim. Być może właśnie dlatego zmianami zachodzącymi w Arktyce zainteresowały się Chiny.

6. Wyzwania polityczne

Żegluga na obszarze Arktyki jest również warunkowana czynnikami politycznymi i prawnomiędzynarodowymi. Stopniowe „otwieranie się” Oceanu Arktycznego uświadomiło światu, że Arktyka nie jest ziemią niczyją. Jest to region morski, to zaś oznacza, że w odniesieniu do niego stosowane są takie same zasady prawnomiędzynarodowe, jak w odniesieniu do wszystkich innych akwenów na świecie. W oenzetowskiej konwencji o prawie morza, która weszła w życie w 1994 roku, określono – w takim stopniu precyzyjnie, jak na to pozwoliły państwa zaangażowane w jej powstanie – wszelkie aspekty korzystania z obszarów morskich. Jednak przestrzeganie tej

konwencji zależy od odpowiedzialności oraz woli jej sygnatariuszy – konwencję podpisały wszystkie państwa arktyczne, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych. Z tego punktu widzenia sytuacja w Arktyce, nieposiadającej odrębnego statusu prawnomiędzynarodowego na takiej samej zasadzie jak Antarktyda, jest względnie stabilna i przewidywalna.

Zauważalne w ostatnich latach napięcia wokół Arktyki zostały wywołane wyłącznie przez państwa, a ściślej – przez interpretowanie wybranych ich zachowań na scenie międzynarodowej. W mediach nagłaśniane są takie zdarzenia, jak oflagowanie przez Rosjan bieguna na głębokości ponad 4000 m, kanadyjskie plany militaryzacji Dalekiej Północy czy NATO-wskie ćwiczenia „Cold Response” w Norwegii. Niezrozumienie mechanizmów polityki międzynarodowej sprawia, że spory dotyczące delimitacji granic w Arktyce, podobnie jak w innych miejscach na świecie, często są niewłaściwie interpretowane, a badania naukowe prowadzone na potrzeby procedur wyznaczenia granic szelfu kontynentalnego są postrzegane jako zagarnianie złóż niczyich, na zasadzie „kto pierwszy ten lepszy”. Ten fałszywy obraz nie ułatwia ustalenia nie tyle stref wpływów, ile reżimów prawnych, kompleksowo regulujących zasady aktywności człowieka wokół bieguna północnego, w tym żeglugi. Aby obecne regulacje gwarantowały bezpieczną dalszą eksplorację i eksploatację Arktyki (dotyczy to w zasadzie wszystkich aspektów żeglugi morskiej), muszą być zaktualizowane i rozwinięte. To jest celem aktualnie prowadzonych prac na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej nad tzw. Polar Code.

7. Podsumowanie

Jako uzupełnienie wymienionych uwarunkowań rozwoju przyszłej żeglugi w regionie arktycznym należy wskazać jeszcze trzy zmienne, w zasadzie nieprzewidywalne. Obecnie nie można ocenić, jakie będą skutki większego ruchu statków na szlakach arktycznych, jakie będą następstwa większej emisji zanieczyszczeń pochodzących ze statków (np. tzw. Black carbon) oraz w jaki sposób będzie eksploatowany szelf kontynentalny. Niewątpliwie żegluga w Arktyce będzie się rozwijała. Niektóre jej segmenty – najbardziej dochodowe, czyli związane z transportem surowców z nowo odkrywanych zasobów oraz turystyką – zapewne szybciej niż inne. A właśnie z nimi wiąże się najwięcej potencjalnych zagrożeń. Ponieważ opłacalność eksploatacji zależy od cen ropy i kosztów związanych z ubezpieczeniem, te zaś zależą od infrastruktury zapewniającej bezpieczną żeglugę oraz od efektywności reżimów prawnych wspierających bezpieczeństwo morskie w Arktyce, dochodzi do swoistego sprzężenia zwrotnego. Należy mieć nadzieję, że degradacja Arktyki nie będzie postępowała zbyt szybko i że na czas uda się rozwinąć bezpieczną żeglugę arktyczną, korzystną dla wszystkich.

Wnioski

Analiza aktualnych wydarzeń na obszarze Arktyki pozwala wnioskować, że najbliższe lata nie przyniosą rozwiązań wielu z wymienionych wyżej kwestii spornych. Część podmiotów kontynuować będzie badanie geologiczne dna Oceanu Arktycznego, przygotowując tym samym linię dowodową przedstawioną następnie na forum ONZ (w dalszym ciągu podejmowane będą także próby szacowania realnych pokładów złóż). To właśnie one będą bowiem podstawą jakichkolwiek rozwiązań opierających się o prawo międzynarodowe. Z tego tytułu należy spodziewać się kontynuacji nakładów finansowych na działania takie jak np. morskie ekspedycje badawcze (realizowane indywidualnie bądź też pod kontrolą kilku podmiotów), obserwację satelitarną, czy też utrzymywanie czy też rozbudowę (ilościową i jakościową) rozsianych w regionie stacji badawczych.

Brak jednoznacznych rozwiązań prawnych, a także skomplikowana natura sporów terytorialnych powoduje, że ich rozstrzygnięcie w oparciu o instytucje prawa międzynarodowego może okazać się niezwykle trudne. Nie oznacza to jednocześnie, że tego typu rozwiązania nie będą brane pod uwagę, jako możliwe scenariusze zakończenia trwających sporów, czy też – innymi słowy – pozytywnej finalizacji działań związanych z ambicjami terytorialnymi poszczególnych państw.

Będzie to widoczne zwłaszcza w przypadku tych podmiotów, które tradycyjnie opierają swe działania o rozwiązania międzynarodowe i kolegialne. W mniejszym zaś stopniu decydują się na kroki indywidualne. Przykładem takich państw mogą być Kanada lub Dania, które z jednej strony cechują się wieloletnią tradycją i poszanowaniem dla tradycji prawno-międzynarodowej, z drugiej zaś, bazując na obecnym potencjale polityczno-ekonomicznym oraz potencjale państw trzecich, nie są w stanie podejmować samodzielnych akcji, mających pomóc w osiągnięciu ostatecznego sukcesu.

O wiele mniej skłonne do rozwiązań prawno-międzynarodowych i traktujące ja bardziej jako jeden z elementów realizowanej przez siebie polityki, będą państwa mające wystarczający potencjał do podejmowania bardziej indywidualnych akcji. Na tym polu szczególne znaczenie mogą mieć USA oraz Rosja. Obydwa podmioty dysponują wystarczającym potencjałem polityczno-ekonomicznym, skłaniającym je do prowadzenia bardziej unilateralnej polityki. Co jednocześnie nie oznacza, że zdecydują się na taki właśnie scenariusz.

Odnutowany z kolei zostanie wzrost znaczenia regionalnych organizacji politycznych, spośród których najważniejszą rolę odgrywać będzie Rada Arktyczna. Przynajmniej część z państw skupionych w tej instytucji będzie podejmować próby osiągnięcia dwóch podstawowych

celów: odcięcia dostępu do arktycznych procesów decyzyjnych państwom i organizacjom trzecim, nie związanych geograficznie z regionem, a następnie wypracowywania wiążących prawnie (i politycznie) rozstrzygnięć w oparciu o dwu- i wielostronne rozmowy zakulisowe.

Opieranie przynajmniej części prowadzonej przez państwa arktyczne polityki w regionie o fora gremialne, jak wspomniana Rada Arktyczna, będzie w najbliższej przyszłości zjawiskiem stałym. Takie działania mają bowiem tę niepodważalną korzyść, że sprzyjają znajdowaniu rozwiązań do bardziej palących czasowo, a jednocześnie mniej kontrowersyjnych tematów, takich jak np. ochrona środowiska naturalnego. Ponadto, przy rosnącym znaczeniu wspomnianego ciała politycznego, możliwość wpływania na toczący się w nim proces decyzyjny stanowić będzie jeden z fundamentów strategii politycznych wielu z państw rejonu Arktyki.

Naturalnie, podobnie jak w przypadku prawa międzynarodowego, także tutaj dużo zależeć będzie od natury i charakteru realizowanej przez dane państwo strategii arktycznej. Cechujące się skłonnością do działań kolegialnych, opierających się na wypracowywanym konsensusie podmioty, będą bardziej skłonne do oddawania części swoich prerogatyw Radzie Arktycznej. Z kolei te podmioty, które preferują bardziej indywidualny lub dwustronny charakter prowadzonych przez siebie działań, będą starały się minimalizować jej znaczenie, marginalizując szanse na wypracowanie konkretnych ustaleń czy decyzji w oparciu o jej mechanizmy działania.

Owemu wypracowywaniu rozwiązań politycznych towarzyszyć mogą posunięcia o charakterze militarnym. Praktycznie wszystkie państwa regionu, w mniejszym lub większym stopniu, będą rozwijać operujące na Dalekiej Północy jednostki wojskowe. Proces ten będzie powiązany z modernizacją i rozbudową zaplecza infrastrukturalnego w postaci lotnisk, baz przerzutowych i portów morskich, a także rozbudową ilościową jednostek połączoną z unowocześnieniem wykorzystywanego przez nie sprzętu, jak i podniesieniem zdolności i potencjału operacyjnego poszczególnych oddziałów. Duży nacisk położony zostanie na szkolenie jednostek powietrznych, morskich i sił specjalnych.

Powyższe zjawiska będą najbardziej dostrzegalne w przypadku państw o największym potencjale działania. Czy będzie on wynikał z siły produkcyjnej gospodarki, tradycji obecności wojskowej w regionie, czy też z istotnych interesów związanych z Daleką Północą – nie ma to znaczenia. Faktem pozostanie jednak to, że rozbudowa infrastruktury i zwiększenie liczby stacjonujących w regionie jednostek wojskowych (wraz z ich rozbudową czy też jedynie modernizacją), dotyczyć będzie głównie takich państw jak Rosja, USA, czy Kanada. W mniejszym stopniu i o zdecydowanie ograniczonym zasięgu terytorialnym na tym polu aktywna będzie Norwegia, której interesy strategiczne w tej części świata są ściśle określone. Najmniej dostrzegalna będzie aktywność Danii, której potencjał operacyjny oraz aktywa regionalne (*casus*

separatyzm grenlandzkiego) pozostają ograniczone.

Rozbudowa zdolności operacyjnych nie oznacza jednak braku woli ponadnarodowej współpracy na obszarze Dalekiej Północy. Świadome zagrożenia jakie czekają region ze względu na wzrost zainteresowania nim ze strony czynnika ludzkiego, państwa zaangażowane w cały proces będą starały się podjąć szereg kroków zmierzających do przygotowania się na różnego rodzaju „czarne” scenariusze. Wśród tych najistotniejszych wymienić można przede wszystkim zanieczyszczenie środowiskowe lub katastrofy transportowe, czy to na wodzie czy w powietrzu.

Zapobiec może im właśnie współpraca w obszarze reagowania kryzysowego, ratownictwa, a także monitorowania przestrzeni powietrznej i morskiej. Będzie ona bowiem zwiększać gotowość państw regionu do działania na wypadek zaistnienia różnego sytuacji, potencjalnie zagrażających stabilności i bezpieczeństwu Arktyki. Należy też pamiętać, że pozytywne doświadczenia ze wspólnego działania w wymienionych kwestiach, mogą przełożyć się na chęć kooperowania w pozostałych obszarach aktywności państw arktycznych, w tym tych związanych z eksploatacją regionalnych surowców mineralnych, czy też zasobów rybnych i wody pitnej.



Nadrzędną misją **Fundacji AMICUS EUROPAE** jest popieranie integracji europejskiej, a także wspieranie procesów dialogu i pojednania, mających na celu rozwiązanie politycznych i regionalnych konfliktów w Europie.

Do najważniejszych celów Fundacji należą:

- Wspieranie wysiłków na rzecz budowy społeczeństwa obywatelskiego, państwa prawa i umocnienia wartości demokratycznych;
- Propagowanie dorobku politycznego i konstytucyjnego Rzeczypospolitej Polskiej;
- Propagowanie idei wspólnej Europy i upowszechnianie wiedzy o Unii Europejskiej;
- Rozwój Nowej Polityki Sąsiedztwa Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem Ukrainy i Białorusi;
- Wsparcie dla krajów aspirujących do członkostwa w organizacjach europejskich i euroatlantyckich;
- Promowanie współpracy ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, szczególnie w dziedzinie bezpieczeństwa międzynarodowego i rozwoju gospodarki światowej;
- Integracja mniejszości narodowych i religijnych w społeczności lokalne;
- Propagowanie wiedzy na temat wielonarodowej i kulturowej różnorodności oraz historii naszego kraju i regionu;
- Popularyzowanie idei olimpijskiej i sportu.

Kontakt:

**Aleja Przyjaciół 8/5
00-565 Warszawa
tel. +48 22 622 66 33, fax:+48 22 629 48 16
e-mail: fundacja@fae.pl, www.fae.pl**