

**MICHAŁ PIECHOWICZ**

Wydział Nauk o Polityce i Bezpieczeństwie & Instytut Studiów Zaawansowanych  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika  
ORCID: 0000-0001-9501-3696  
piechowicz@umk.pl

**CHIŃSKO-ROSYJSKA WSPÓLPRACA  
GOSPODARCZO-POLITYCZNA W ARKTYCE  
W KONTEKŚCIE WOJNY W UKRAINIE**

**Chinese-Russian Economic and Political Cooperation in the Arctic  
in the Context of the War in Ukraine**

Abstract

This article examines the scope, mechanisms, and limitations of Sino-Russian political and economic cooperation in the Arctic from 2014 to 2025, with a particular emphasis on the period following Russia's full-scale invasion of Ukraine in February 2022. The study focuses on the Northern Sea Road / Polar Silk Road (NSR / PSR) as a tool for repositioning Russia *vis-à-vis* the West and for the evolution of Eurasian supply chains. The theoretical framework is a neoclassical realism complemented by a geoeconomic perspective. Empirically, a multi-level case study, analysis of strategic documents, and process tracing of key events and "critical tests" are employed. The research objective is to examine the engagement of China and its multinational corporations in the Arctic in light of the domestic policies of the Russian Federation that shape this engagement. The study analyses the asymmetry of influence in the region in the context of Russia's strengthening nationalisation of the route. By analysing and differentiating aspects such as nationalisation / internationalisation of access rules to the region, dependence / interdependence of partners, technological, operational and financial constraints, it will be possible to take a position on the dilemma of transforming the NSR / PSR into a stable corridor for global trade.

**K e y w o r d s:** Arctic, Northern Sea Road, Polar Silk Road, Chinese economic investments, China, Russia.

## **Chińsko-rosyjska współpraca gospodarczo-polityczna w Arktyce w kontekście wojny w Ukrainie**

### Abstrakt

Zmiany klimatu w Arktyce przynoszą nowe możliwości rozwoju szlaków żeglugowych, w tym tzw. szlaku północnego, rozciągającego się przez norweskie i rosyjskie wyłączne strefy ekonomiczne. Arktyczna koncepcja transportu morskiego potencjalnie skraca dystans i czas tranzytu z Azji Wschodniej do UE o ok. 35–40%. Rozwój szlaku północnego należy jednak analizować wraz z szerszym celem Chin, jakim jest promowanie miękkich działań kooperatywnych w regionie Arktyki, aby wygenerować niezbędną siłę dyskursywną dla współpracy gospodarczej. Dodatkowo konieczną dla zbudowania wniosków dotyczących strategii rozwoju regionu jest analiza przez pryzmat strategii, ambicji oraz ograniczeń Federacji Rosyjskiej, będącej największym uczestnikiem tej gospodarczo-politycznej układanki. Ostatnia dekada to systematyczne rozszerzanie inwestycyjnych projektów arktycznych, a jednocześnie wzrost ich potrzeb finansowych, co stworzyło szansę dla Chińskiej Republiki Ludowej na zwiększenie uczestnictwa w rozwoju regionu. Kluczowym momentem rozważań okazała się pełnoskalowa wojna w Ukrainie.

**S ł o w a k l u c z o w e:** Arktyka, północny szlak morski, NSR, chińskie inwestycje gospodarcze, Chiny, Rosja.

## WPROWADZENIE

Ocieplający się klimat oraz cofająca się pokrywa lodowa na Dalekiej Północy (Andersson et al., 2021) stwarzają możliwości rozwoju dotychczas niedostępnych szlaków żeglugowych. W artykule zostanie poddany analizie tzw. szlak północny (ang. Northern Sea Road, NSR; ros. Северный морской путь<sup>1</sup>), rozciągający się przez norweskie i rosyjskie wyłączne strefy ekonomiczne (WSE), czyli w granicach do 200 mil morskich od linii podstawowej morza terytorialnego. Arktyczna koncepcja transportu morskiego jest intrygująca, gdyż potencjalnie skraca dystans i czas tranzytu z Azji Wschodniej do UE, a dotychczasowe trasy przez ekonomiczno-strategiczne „wąskie gardła” kanałów sueskiego i panamskiego zaczynają mieć alternatywę (Schnauffer, 2023). Rozwój NSR należy analizować jako szerszy koncept Chin promowania miękkich działań kooperatywnych w regionie Arktyki. Stąd wieloletnie wysiłki Pekinu skutkujące przyjęciem do Rady Arktycznej w roli

<sup>1</sup> W oryginalu: Северный морской путь.

obserwatora. Analizując aspekty rozwoju Dalekiej Północy, należy spojrzeć na region także przez pryzmat strategii, ambicji oraz ograniczeń Federacji Rosyjskiej (FR), będącej największym arktycznym uczestnikiem tej polityczno-gospodarczej mozaiki. Spośród ośmiu krajów arktycznych to Rosja posiada największe zasoby ropy i gazu w regionie. Według oceny USGS w regionie Arktyki znajduje się 61 dużych złóż ropy i gazu, z czego 43 w rosyjskim regionie Arktyki, a wolumen ropy i gazu wynosi około 247,4 mld baryłek ekwiwalentu ropy (Zhang, Hu & Dang, 2022). Dlatego ostatnia dekada to systematyczne rozszerzanie projektów i skali zagospodarowania przez Rosję zasobów, a jednocześnie wzrost potrzeb finansowych tych projektów, co stworzyło szansę dla Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) na zwiększenie uczestnictwa w rozwoju regionu.

Polityka międzynarodowa i bezpieczeństwa FR w ostatniej dekadzie nie sprzyjały jednak planom rozwojowo-inwestycyjnym obszaru. Zainicjowane w 2014 r. zachodnie sankcje wobec Rosji, będące konsekwencją jej operacji wojskowej przeciwko Ukrainie, zmotywowały Kreml do intensyfikacji wysiłków dyplomatycznych w poszukiwaniu szerszych możliwości współpracy z krajami azjatyckimi. Partnerstwa te okazały się konieczne m.in. ze względu na luki w finansowaniu projektów rozwoju wschodniej Syberii i obszaru arktycznego (Alexeeva & Lasserre, 2018: 269–281). Już w 2015 r., podczas Petersburskiego Międzynarodowego Forum Ekonomicznego, a następnie na szczycie Szanghajskiej Organizacji Współpracy w Taszkencie oraz podczas wizyty w Chinach, prezydent Rosji zaproponował nową wizję współpracy ekonomicznej, nazwanej „wielkim partnerstwem eurazjatyckim” (Kaczmarek & Rodkiewicz, 2016). Putin dążył do szerszego partnerstwa z państwami położonymi w tej przestrzeni: ChRL, Japonia, Koreą Południową czy Indiami (Alexeeva & Lasserre, 2018: 281–282). Są one bowiem dla Rosji ważnymi partnerami, zapewniającymi niezbędne rynki zbytu surowców energetycznych, co okazało się kluczowe przy znaczącym ograniczeniu ich importu do państw UE, zwłaszcza po 2022 r., czyli po pełnoskalowej inwazji na Ukrainę (Cao, 2022: 6).

## ZAŁOŻENIA BADAWCZE

Celem artykułu jest wyjaśnienie, w jaki sposób asymetryczna współzależność rosyjsko-chińska kształtuje rozwój arktycznej arterii transportowej w warunkach sankcji i wojny w Ukrainie. Przedmiot analizy stanowi Północny Szlak Morski (Northern Sea Road, NSR) / Polarny

Jedwabny Szlak (Polar Silk Road, PSR) jako przykład ewolucji eurazjatyckich łańcuchów dostaw oraz narzędzie możliwego repositionowania Rosji wobec Zachodu. Badanie łączy perspektywę politologiczną (suwerenność, reżimy dostępu), geoeconomiczną (inwestycje, finansowanie, logistyka) wraz z ujęciem kształtowania polityki międzynarodowej. Praca badawcza została osadzona teoretycznie w koncepcji realizmu neoklasycznego.

Problem badawczy dotyczy sposobów i zakresu, w jakim ChRL oraz jej korporacje angażują się w Arktyce w analizowanym okresie oraz w jaki sposób Rosja kształtuje ramy tego zaangażowania poprzez swoją politykę wewnętrzną wobec NSR / PSR. Aby przeprowadzić proces badawczy, wskazano pytania pomocnicze. Pierwsze dotyczy możliwości pogodzenia chińskich planów internacjonalizacji Arktyki z rosyjskim kursem nacjonalizacji szlaków i utrzymania pełnej jurysdykcji i kontroli. Drugie pytanie pomocnicze odnosi się do zakresu, w jakim chińskie finansowanie i zaangażowanie w projekty arktyczne rekompensują utratę zachodnich technologii i kapitału po sankcjach wprowadzonych w związku z konfliktem w Ukrainie. Analiza pozwala rozstrzygnąć, czy NSR / PSR stanowi korytarz współzależności, czy raczej narzędzie asymetrycznej zależności Rosji od Chin.

Zakres czasowy analizy to lata 2014–2025 podzielone na dwa etapy. Pierwszy – wyznaczają sankcje nałożone na Rosję po aneksji Krymu. Drugi etap to okres po inwazji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę 24 lutego 2022 r., skutkujący zamrożeniem sfery kooperacji arktycznej między państwami UE i NATO a Rosją.

W artykule zostaną poddane weryfikacji następujące hipotezy. Pierwsza zakłada, że wzrost znaczenia NSR / PSR w planach ChRL eskaluje asymetrię wpływów na korzyść Pekinu, co wzmacnia rosyjską skłonność do protekcyjnistycznej „nacjonalizacji” szlaku.

Hipoteza druga związana jest z aspektem finansowym i technologicznym i zakłada, że po 2022 r. chińskie finansowanie umożliwi podtrzymanie kluczowych rosyjskich projektów arktycznych, jednak nie kompensuje utraty zachodnich technologii i dostępu do wiedzy.

W pracy zastosowano wielopoziomowe studium przypadku, w którym podstawowym przedmiotem analizy jest NSR / PSR jako poziom systemowy, ze wzmacniającymi go podsystemami, czyli projektami flagowymi: Yamal LNG, Arctic LNG 2, Wostok Oil (w tym m.in. klaster Payakha) oraz pomocniczymi jednostkami analizy, czyli węzłami portowo-logistycznymi: Sabetta, Murmańsk, Kamczatka, Zarubino.

W badaniach zastosowano analizę dokumentów strategicznych i źródeł prawnych, jak: Biała Księga Chin dot. Arktyki (2018), dekrety FR i dokumenty rządowe np. Strategia Arktyczna 2035, kodeksy żeglugi handlowej czy komunikaty instytucji finansowych. Ponadto przydatne okazało się śledzenie procesu (*process tracing*), czyli rekonstrukcja sekwencji zdarzeń. Począwszy od sankcji z roku 2014, poprzez PSR 2018, Strategię FR z 2020, inwazję na Ukrainę w 2022 r. skutkującą rekalicacją projektów i instrumentów finansowania, poprzez wolumenty transportowe szlaku NSR / PSR z lat 2022–2024. W procesie odnotowano testy krytyczne, jak zator lodowy z listopada 2021 wskazujący na wrażliwość operacyjną, czy negatywne dla strony rosyjskiej decyzje partnerów zachodnich i chińskich przy Arctic LNG 2, stanowiące test technologiczno-instytucjonalny.

Analiza będzie następowała w kilku etapach. Po pierwsze, przedstawiono cele polityczne i gospodarcze wobec Arktyki, które stanowią esencję chińsko-rosyjskich relacji w regionie. Następnie omówiono analizę wspólnych inwestycji, ich zakres i znaczenie. W kolejnym etapie zastosowano kilkumyriarowe (teoretyczne, analityczne i logiczne) podejście do wniosków i podsumowania, oparte na podstawach instytucjonalnych i strategicznych, po nałożeniu ich na siatkę celów ekonomicznych i politycznych obu państw w regionie.

W rezultacie praca dostarcza spójnego „mostu” między ramą teoretyczną a analizą empiryczną, umożliwiając testy hipotez i wnioskowanie o uwarunkowaniach oraz granicach chińsko-rosyjskiej współpracy arktycznej w czasie wojny i obowiązujących sankcji. Warto zauważyć, że artykuł ten uzupełnia lukę badawczą, łącząc realizm neoklasyczny i geoekonomię wraz z operacjonalizacją asymetrii w ujęciu post-2022.

## RAMY TEORETYCZNE I KONCEPTUALIZACJA POJĘĆ

Analiza relacji rosyjsko-chińskich w Arktyce została osadzona w podejściu neoklasycznego realizmu (Rose, 1998: 144–172), uzupełnionym perspektywą geoeconomiczną (Luttwak, 1990: 17–23). Neoklasyczny realizm zakłada, że zachowanie państw jest pochodną uwarunkowań systemowych, jak dystrybucja potęgi, struktura systemu międzynarodowego oraz zmiennych jednostkowych, związanych z percepcją decydentów, wewnętrzną strukturą państwa oraz jego zdolnością do ekstrakcji i mobilizacji zasobów na potrzeby polityki zagranicznej. W odróżnieniu od klasycznego realizmu i neorealizmu strukturalnego,

neoklasycyzyzm w większym stopniu pozwala uchwycić napięcie między presją struktury międzynarodowej a specyfiką wewnętrznej polityki państw.

Taka konfiguracja teoretyczna jest szczególnie użyteczna w przypadku Arktyki, gdzie poziom systemowy obejmuje m.in. zmianę układu sił po 2022 r., narastającą rywalizację USA-Chiny, zaostrzenie reżimów sankcyjnych wobec Rosji oraz postępującą internacjonalizację Arktyki jako przestrzeni przepływów transportowych i energetycznych. Z kolei poziom jednostkowy dotyczy m.in. rosyjskiej strategii nacjonalizacji NSR, chińskich ambicji rozwoju PSR oraz sposobu, w jaki elity polityczne w Moskwie i Pekinie interpretują Arktykę jako przestrzeń rywalizacji, zasób strategiczny, pole projekcji prestiżu i instrument kompensowania presji ze strony Zachodu.

W tym ujęciu Rosja i Chiny traktowane są jako aktorzy dążący do maksymalizacji bezpieczeństwa i władzy, ale operujący w warunkach asymetrycznej współzależności: Rosja dysponuje terytorium, jurysdykcją nad NSR, zasobami surowcowymi i infrastrukturą, natomiast Chiny – kapitałem, technologiami, rynkiem zbytu i rosnącą siłą przetargową wynikającą z pozycji globalnego mocarstwa gospodarczego. Arktyka staje się w tym sensie laboratorium polityki „twardej” (bezpieczeństwo, kontrola, suwerenność), realizowanej przy użyciu „miękkich” narzędzi geoeconomicznych (inwestycje, kredyty, udział w projektach energetycznych, kontrola nad łańcuchami dostaw).

„Asymetria wpływów” w tej pracy wskazuje źródła przewagi strategicznej. Zyskuje ją podmiot/aktor stosunków międzynarodowych, który kontroluje np. finansowanie, technologie, infrastrukturę, szlaki. Przyjęto, że „asymetryczna współzależność” to stan, w którym obie strony relacji są od siebie zależne, jednak stopień tej zależności jest nierównomiernie rozłożony. W duchu realizmu neoklasycyzyzmu i geoeconomii, asymetria ta przekłada się na dysproporcje w dostępie do kapitału, technologii i rynków zbytu, nierównomierną zdolność do redefiniowania zasad współpracy, zróżnicowaną wrażliwość na presję zewnętrzną (np. sankcje, zmiany na rynku energii). W kontekście Arktyki asymetria współzależności rosyjsko-chińskiej dotyczy rosyjskiej zależności od chińskiego popytu na surowce, dostępu do kredytów oraz udziału firm chińskich w finansowaniu i realizacji projektów energetycznych. Z drugiej strony, odnosi się do chińskiej zależności od rosyjskiej jurysdykcji i infrastruktury, a także od rosyjskiej polityki bezpieczeństwa w regionie. „Nacjonalizacja” to z kolei instrument zabezpieczania suwerenności, kontroli nad zasobami i przepływami.

Jego przeciwieństwem jest „umiędzynarodowienie” szlaku, czyli potencjalne osłabienie monopolu państwa przybrzeżnego, ale też narzędzie wpływu dla mocarstwa handlowego (Chin). W takim rozumieniu podstawowych terminów, przy rozstrzygnięciu pytań badawczych, przydatna staje się geoeconomiczna perspektywa oraz zestaw narzędzi ekonomicznych, jak inwestycje, kredyty, infrastruktura, energia i ich rola w realizacji celów politycznych i bezpieczeństwa w regionie Arktyki. Ponadto w perspektywie neoklasycznego realizmu oba procesy (nacionalizacja i umiędzynarodowienie) stanowią odmienne strategie maksymalizacji wpływu i zabezpieczania interesów narodowych w tej samej przestrzeni geograficznej.

Przyjmując wskazaną perspektywę, analizie poddano współpracę chińsko-rosyjską w Arktyce przez pryzmat trzech wymiarów: nacionalizacji/umiędzynarodowienia zasad dostępu do NSR / PSR, asymetrii finansowej i technologicznej oraz kontroli nad infrastrukturą transportową. Dla każdego z wymiarów zostały wyodrębnione konkretne wskaźniki. Asymetria wpływów analizowana jest poprzez strukturę udziałów w projektach, źródła finansowania, kontrolę nad infrastrukturą oraz czynniki, takie jak rosyjska jurysdykcja nad NSR, Rosatom jako operator czy wymagania dotyczące bandery. Nacionalizacja NSR to analiza zmian w rosyjskim kodeksie żeglugi handlowej, przepisów o obowiązkowym korzystaniu z rosyjskich lodolamaczy, pilotów czy formalnych ograniczeń dla statków pod banderami innych państw. Geoeconomiczny wpływ Chin to z kolei analiza wskaźników, takich jak wielkość kredytów, np. z Exim Bank of China, wartość chińskich udziałów w projektach LNG, portach, logistyce czy interoperacyjność NSR / PSR z Inicjatywą Pasa i Szlaku (Belt & Road Initiative, BRI) i portami poza Arktyką (np. Zarubino).

## GEOEKONOMICZNA INTERNACJONALIZACJA SZLAKU PRZEZ CHINY

Zainteresowanie Chin Arktyką wynika z kluczowych czynników, takich jak dywersyfikacja szlaków handlowych, zabezpieczenie dostaw surowców i zasobów, pogłębianie badań naukowych dotyczących zmian klimatycznych oraz zdobywanie międzynarodowego uznania i prestiżu. Ponieważ aspekty te łączą się bądź uzupełniają się, są określane jako katalizatory, które motywują Chiny do większego zaangażowania w regionie północnym (Lavengood, 2022: 92).

W wymiarze strategicznego podejścia, momentem zwrotnym był styczeń 2018 r., kiedy ChRL opublikowała pierwszą białą księgę dotyczącą Arktyki (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2018), w której sformułowała długofalowe stanowisko i cele. Dokument ten zharmonizował wieloletnie oświadczenia polityczne w spójny, choć ogólny zestaw ambicji regionalnych. Co jednak najważniejsze, w dokumencie tym Chiny uznały siebie jednostronnie za „państwo niemal arktyczne” lub „państwo blisko-arktyczne”, w zależności od tłumaczenia (Lavengood, 2022: 89). Uznanie to uzasadniono, odnosząc się do statusu państwa-sygnatariusza *Porozumienia Spitsbergeńskiego* z 1925 r. Najważniejszym wnioskiem z białej księgi jest dążenie Chin do zwiększenia umiędzynarodowienia Arktyki, dzięki czemu państwa geograficznie niearktyczne i niebędące stałymi członkami Rady Arktycznej mogłyby uzyskać większy wpływ na procesy zarządzania sprawami regionu.

W dokumencie zaznacza się jednak, że państwa przybrzeżne mają suwerenne prawa nad regionem zgodnie z prawami określonymi w UNCLOS (ONZ, *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza* i *Porozumienie w sprawie implementacji jej części XI – Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, Dz.U. L 179), których państwa spoza Arktyki są zobowiązane przestrzegać. Szacunek ten ma jednak mieć charakter wzajemny, a państwa arktyczne, w koncepcji Pekinu, powinny zapewnić aktorom pozaregionalnym swobodę prowadzenia działalności na Dalekiej Północy, z zastrzeżeniem, że dopóki przestrzegane jest prawo i działania te są w interesie społeczności międzynarodowej. Dlatego ChRL dążyła do uzyskania statusu obserwatora posiedzeń Rady Arktycznej, systematycznie nawiązywała współpracę z rosyjskimi koncernami gazowymi, zainwestowała w ambasadę w Islandii i sfinansowała połączenie kolejowe Xi'an–Kouvoła w Finlandii. Poprzez zwiększanie inwestycji na całej rozciągłości wybrzeża arktycznego, ChRL zamierza ocieplić swój wizerunek także w relacjach z Norwegią i Danią-Grenlandią (Chuan, 2023). Pekin chce być uznawany za aktora mającego wpływ na rozwój regionu oraz za odpowiedzialnego i wiarygodnego partnera dla państw posiadających WSE na akwenach arktycznych (Lackenbauer, Lajeunesse, & Dean, 2022: 82).

Trzeba także zauważyć, że projekty arktyczne ułatwiający inwestycje międzynarodowe umacniają chińskie firmy i programy. Dlatego działania te są dokładnie obserwowane przez rządy państw arktycznych, budzą zainteresowanie, ale jednocześnie inspirują pytania do-

tyczące intencji Pekinu. Stąd na podejście Chin do Dalekiej Północy warto spojrzeć z perspektywy globalnego projektu BRI, w którym PSR w narracji staje się coraz częściej elementem współtworzącym kompleksowe podejście do BRI. Tak ujęte działania zwiększają w perspektywie dostęp do szlaków żeglugowych, bezpośrednie inwestycje zagraniczne Chin w projekty energetyczne i wydobywcze, projekty infrastrukturalne oraz badania naukowe, potencjalnie o podwójnym przeznaczeniu cywilno-wojskowym (Yang & Peiqing, 2022: 259–273). Ze względu jednak na brak historycznej obecności na Dalekiej Północy i geograficznego uzasadnienia (braku WSE w Arktyce), Chiny zaangażowały się w budowanie powiązań kulturowych z prawem dostępu do tego obszaru. Ponadto określając siebie jako „państwo niemal arktyczne”, promują w ten sposób narodową narrację o „państwie środka” łączącym Arktykę i Antarktydę, twierdząc, że mają głębokie, historyczne powiązania z obydwoma biegunami. Aby narracja ta miała podstawy i szansę osadzenia się w percepcji społecznej, chińscy przywódcy starają się wykorzystać fakt prowadzenia badań naukowych do uzyskania fizycznego dostępu do interesujących ich części regionu arktycznego, a budując infrastrukturę badawczą, zaznaczają swoją obecność i oswiają społeczności lokalne i państwa Rady Arktycznej ze swoją stałą obecnością. Działania takie zainicjowano już w 2004 r., kiedy to ChRL utworzyła w Ny-Ålesund na Wyspach Svalbard stację *Arctic Yellow River (Huánghé Zhàn)*. Jest to międzynarodowy węzeł dla sieci chińskich badań naukowych, który zapewnia dostęp do regionu i systematycznie umacnia zdolność do działania w warunkach polarnych (Brady, 2019: 41–45).

Konieczność nawiązania nowych relacji ekonomiczno-technologicznych przez Kreml stała się dodatkowym akceleratorem dla polityki arktycznej Pekinu. W białej księdze uznano utworzenie PSR za chiński cel narodowy, który przekształciłby rosyjski NSR w „niebieskie przejście gospodarcze łączące Chiny i Europę przez Ocean Arktyczny” (Pincus, 2020: 46). Pomimo wskazanych różnic, idea zbliżyła oba rządy. Kolejne lata praktycznej realizacji projektów pokazują jednak, że Chiny zaczęły wykorzystywać inwestycje w ramach NSR / PSR do zwiększania potencjału politycznego i gospodarczego oraz swojego wpływu w Arktyce. Taka ewolucja podejścia Pekinu nie może zostać bezkrytycznie przyjęta na Kremlu.

## ROSYJSKA NACJONALIZACJA NSR

Ogłoszony w 2020 dekret „O podstawach polityki państwowej Federacji Rosyjskiej w Arktyce do 2035 r.” (*Osnovy gosudarstvennoï polityki Rossiïskoï Federatsii v Arktike na period do 2035 goda*) (Sovet Bezopasnosti Rossiïskoï Federatsii, n.d.1) oraz dołączona do niego „Strategia rozwoju rosyjskiej strefy arktycznej i zapewnienia bezpieczeństwa narodowego do 2035 r.” (*Strategiia razvitiia Arkticheskoï zony Rossiïskoï Federatsii i obecpecheniia natsional’noï bezopasnosti na period do 2035 goda*) (Sovet Bezopasnosti Rossiïskoï Federatsii, n.d.2), odtąd nazywana *Rosyjską Strategią Arktyczną 2035*, stawia za cel przekształcenie rosyjskiej koncepcji NSR w kluczowy korytarz komunikacyjny światowej gospodarki. Warto zauważyć, że w ambicjach tych niewiele zmieniło się od rosyjskiej *Strategii dla Arktyki* sprzed dwóch dekad.

W zakresie rozwoju regionalnego *Rosyjska Strategia Arktyczna 2035* zorientowana jest na infrastrukturę portową i morską wzdłuż NSR, czyli Morza Barentsa, Morza Białego, ale także w części żeglugi śródlądowej np. na rzece Peczora. Zakłada utworzenie centrów państwowych przedsiębiorstw do zarządzania żeglugą morską i śródlądową, zintegrowanie usług logistyki ruchu towarowego i utworzenie cyfrowej platformy wielofunkcyjnego transportu pasażerskiego. Rosjanie chcieliby także opracować koncepcyjnie i wdrożyć do produkcji nowe statki towarowe dedykowane transportowi arktycznemu.

*Rosyjska Strategia Arktyczna 2035* ma realizować projekty podwójnego zastosowania cywilno-militarnego. Koncepcja ta dotyczy statków załogowych i towarowych odpowiednich do rzeczno i morskiego transportu kombinowanego w regionie Arktyki oraz budowy klastra portów i zaplecza logistycznego dla załadunku kontenerów. Inwestycje infrastrukturalne i środowiskowe, w tym pogłębianie rzek, mają również zwiększyć zdolności żeglugowe m.in. kanału Morze Białe–Morze Bałtyckie oraz rzek Onega, Północna Dźwina, Mezeń, Peczora, Ob, Jenisej, Lena, Kołyma (Ying & Xinling, 2021: 108). W związku z tym szeroki zakres inwestycji wymaga współpracy Rosji z Chinami, gdyż żadna ze stron nie zrealizuje samodzielnie koncepcji wykorzystania wyłaniającego się szlaku transportowego. Rosja, będąc producentem surowców energetycznych, jest atrakcyjnym partnerem dla ChRL, a pogłębienie współpracy nie tylko obniży koszty transportu morskiego Chin i pozwoli uniknąć nadmiernej zależności od dotychczasowych szlaków, ale także będzie promować chińską konstrukcję

międzynarodowego systemu handlowego i zrównoważony rozwój gospodarczy w rozumieniu Pekinu (Yufeng, 2024: 75; Cheng & Xingbin, 2019: 64–72).

NSR / PSR to krótsza podróż na rynki europejskie niż trasa Kanału Sueskiego. Omija zagrożenia występujące nad Malakką i Zatoką Adeńską, oferując Chinom alternatywny szlak, który nie tylko pozwala zaoszczędzić czas, ale także może zmniejszyć ilość użytego paliwa, personelu i koszty ubezpieczenia transportu. Korzyści te są jednak bilansowane przez kilka czynników, które zmniejszają entuzjazm Chin dla NSR / PSR w porównaniu z tradycyjnymi szlakami żegludowymi. Najważniejsze to relatywnie krótki sezon żegludowy i klimat Arktyki, postępujące nacjonalistyczne podejście Rosjan do zarządzania szlakiem oraz stale rozwijane alternatywy lądowe w ramach BRI (Laven-good, 2022: 98). Warto zauważyć, że Rosja traktuje żeglugę arktyczną jako kwestię wewnętrzną, chcąc wykorzystać NSR jako krajowy szlak transportowy. Stąd z jednej strony rozwija współpracę z ChRL, ale jednocześnie od 2017 r. rozpoczęła proces nacjonalizowania prawnego szlaku, ogłaszając zmiany w kodeksie żeglugi handlowej (Federal'nyĭ zakon ot 14 fevralia 2009 g. N 22-FZ „O navigatsionnoĭ deiatel'nosti”<sup>2</sup>), które przyznają statkom pływającym pod rosyjską banderą wyłączne prawa do korzystania z NSR w transporcie ropy, gazu i węgla wydobywanego w Rosji (Biedermann, 2021: 468–470).

Trzeba pamiętać, że północny sezon żegludowy jest bezpośrednio powiązany z klimatem oraz zmianami pogodowymi. Pomimo że operacyjność trasy rośnie, to nadal pozostaje ona niestabilna i nieprzewidywalna. Zmiany dominujących wiatrów w miesiącach rozpoczynających i kończących sezon mogą tworzyć kry lodowe lub przesuwac je na szlaki morskie, zatrzymując statki nieposiadające zdolności łamania lodu lub pozbawione eskorty wyspecjalizowanych lodołamaczy. Sytuacja taka miała miejsce w listopadzie 2021 r., kiedy 24 statki utknęły na szlaku na ponad trzy tygodnie. Tyle czasu zajęło stronie rosyjskiej dotarcie z lodołamaczem. Miesięczne zakłócenia w tranzycie szkodzą chińskiej ekonomice *Just in Time* (JIT), zakładającej zarządzanie procesami produkcyjnymi, które koncentrują się na dostosowywaniu dostaw do bieżących potrzeb produkcji, co eliminuje konieczność utrzymywania dużych zapasów w magazynach. W koncepcji tej operatorzy żegludowi obawiają się planowania tras, które mogłyby zamarznąć

---

<sup>2</sup> W oryginale: Федеральный закон от 14 февраля 2009 г. N 22-ФЗ, О навигационной деятельности.

(dosłownie) z dnia na dzień. Z kolei skupienie się wyłącznie na miesiącach, w których żegluga jest bezpieczna pogodowo, skraca sezon żeglugowy o około czterech do pięciu tygodni, co skutkuje zmniejszeniem użyteczności szlaku w rozliczeniach rocznych. Statki klasy lodowej, które mają zdolność łamania lodu, stanowią znaczącą inwestycję dla przedsiębiorstw żeglugowych, które nie są chętne do ponoszenia takich kosztów nawet w zamian za oszczędności, jakie może zapewnić żegluga arktyczna (European Commission, 2021: 92). Stąd inwestycje w nowej klasy transportowce arktyczne ograniczają znacząco zyski uzyskane skróconym czasem przepływu. Dodatkowo statki klasy lodowej pływają z mniejszą prędkością i wymagają więcej paliwa niż te przeznaczone do pływania na wodach umiarkowanych, co jest kolejnym powodem ograniczania korzyści z NSR / PSR dla chińskich przedsiębiorstw żeglugowych (Lavengood, 2022: 99–100).

Trzeba także zauważyć, że Chińczycy dysponują drugą co do wielkości flotą handlową na świecie i posiadają na swoim wybrzeżu siedem z dziesięciu najbardziej ruchliwych portów (World Shipping Council), a żegluga stanowi szacunkowo 95% ich transportu zagranicznego (Yufeng, 2024: 72). Ponadto Chiny są właścicielami lub mają udziały w ponad stu portach/terminalach CARGO w 63 krajach (Clarke, 2020). Według optymistycznych dla Pekinu szacunków wskazuje się, że kontrolują one prawie 10% przepustowości portów w Europie. Stąd żegluga stanowi integralną część BRI i ma duże znaczenie w rozwoju i planowaniu gospodarczym Pekinu w wymiarze międzynarodowym. Dodatkowo sektor produkcyjny w Chinach opiera się na logistyce JIT nie tylko w celu zaopatrywania fabryk w surowce i zasoby, ale także dla zapewnienia terminowej wysyłki gotowych towarów na rynki światowe (Lavengood, 2022: 98). Z tej perspektywy atrakcyjność NSR / PSR wzrasta.

Warto też pamiętać, że tradycyjna arteria Gibraltar-Suez-Malakka, określana jako *Trasa Kanału Sueskiego* (SCR), również posiada swoje ograniczenia. Masa statku przepływającego przez Kanał Sueski nie może przekraczać 250 tys. ton, a sam szlak to jedna z najbardziej ruchliwych arterii handlowych na świecie. Przez Suez przechodzi około 12% globalnego handlu o szacunkowej wartości około 4,5 miliarda USD dziennie (Yufeng, 2024: 72). Stąd, dostrzegając swobodę w żegludze w ramach NSR / PSR, chińskie przedsiębiorstwa transportowe, takie jak wiodące państwowe przedsiębiorstwo żeglugowe COSCO, zwiększają zainteresowanie arktycznymi szlakami (Lasserre, Huang, & Alexeeva, 2017; Alexeeva & Lasserre, 2018: 269–282). Chiny wno-

szą także znaczący wkład w rozwój NSR / PSR w zakresie technologii nawigacyjnych, logistyki informacyjnej, architektury infrastruktury portowej i finansowania. Stały się przez to inwestorem, dostawcą i konsumentem żeglugi arktycznej (Kobzeva, 2021: 318). Dlatego zaawansowany rozwój NSR / PSR oznacza, że współpraca z Rosją jest jedyną, realną polityką Chin wobec Arktyki.

Co ciekawe, już 31 sierpnia 2017 r. z Lian Yungang w Chinach wypłynął statek towarowy o nazwie *Tianjin*, który zacumował w Sankt Petersburgu w Rosji 3 października 2017, kończąc pierwszy rejs NSR / PSR. W tym samym roku statek towarowy *Yong Sheng*, obsługiwany przez COSCO Group, który wypłynął z Dalian w Chinach do Rotterdamu w Holandii, także płynął wzdłuż szlaku północnego, co było pierwszym takim rejsiem do państwa UE (Lavengood, 2022: 91). Rok później, 5 września 2018 r., po 33 dniach żeglugi, kolejny statek towarowy COSCO *Tianen* przybył do Rouen, miasta portowego w północno-zachodniej Francji (Yufeng, 2024: 74).

Potencjał rozwoju szlaku ujęty w liczbach pokazuje, że całkowity wolumen przewozów przez NSR / PSR wzrósł do 34 mln ton w 2022 (Borozna, 2024: 9), a następnie do 36,25 mln ton w 2023 (Interfax, 2024) oraz 37,89 mln ton w 2024 r. (PortNews, 2025), czyniąc projekt rozwojowym korytarzem transportowym. W wymiarze kluczowego dla Rosji sektora energetycznego warto zauważyć, że 15 września 2023 r. dostarczono do Chin za pośrednictwem NSR / PSR skroplony gaz ziemny. Co ciekawe, symbioza sektora transportowego i energetycznego w Rosji jest także potwierdzona faktem współzarządzania szlakiem przez państwową spółkę Rosatom (Borozna, 2024: 9).

## ASYMETRIA KAPITAŁU I TECHNOLOGII W PROJEKTACH ARKTYCZNYCH

Napięcia w stosunkach Rosja-Zachód zmotywowały Kreml do zacieśnienia współpracy gospodarczej z Chinami. Chociaż oba kraje mają rozbieżne priorytety w Arktyce, szacują korzyści ze współpracy w regionie. Rosja potrzebuje chińskiego rynku do sprzedaży surowców, a Chiny od 2022 r. są głównym inwestorem i dostawcą kapitału dla rosyjskich inwestycji. Partnerstwo w ramach NSR / PSR może ograniczyć koszty eksportu chińskich towarów do UE. Dlatego ostatnia dekada to czas intensyfikowania inwestycji chińskich koncernów w arktyczne projekty energetyczne i portowe. Dodatkowo współpraca ta

stała się kluczowym czynnikiem oporu Rosji wobec zachodnich sankcji, jeszcze bardziej angażując Kreml i Pekin w stosunki dwustronne.

Posiadając największe terytorium arktyczne, Rosja postrzega region jako fundament swojej tożsamości narodowej, rozwoju gospodarczego, polityki obronnej i dlatego wydaje się być nieodzownym partnerem dla stron trzecich w ich zaangażowaniu w sprawy Dalekiej Północy. Dodatkowo opierając swoją gospodarkę na eksporcie surowców, FR traktuje Arktykę jako „strategiczną rezerwę kraju na XXI wiek” (Vicik, 2022: 58). Należy jednak zauważyć, że po agresji na Ukrainę wszystkie pozostałe państwa arktyczne, czyli Kanada, Dania, która reprezentuje także Grenlandię i Wyspy Owcze, Finlandia, Islandia, Norwegia, Szwecja i Stany Zjednoczone, zawiesiły współpracę z Kremlem w ramach Rady. Nie powinno to zaskakiwać, gdyż są one częścią zachodniego ekosystemu polityczno-instytucjonalnego.

Warto zaznaczyć, że alternatywne Forum Arktyczne Chiny–Rosja ma za zadanie ułatwić wymianę między chińskimi i rosyjskimi naukowcami oraz lokalnymi działaczami partyjnymi z Jamalsko-Nienieckiego Okręgu Autonomicznego i Republiki Sacha (Jakucji). Dodatkowo dwa preferowane na szlaku NSR porty (Sabetta i Tiksi) leżą na terenie wyżej wymienionych regionów administracyjnych. Są one wyjątkowo perspektywiczne ze względu na dostęp do rzek Ob, Irtysz i Lenę, które mogą stać się węzłami dystrybucji towarów, rozszerzając rozwój także w głąb Rosji (Jüris, 2022: 188). Stąd są to priorytetowe obszary realizacji wspólnych inwestycji.

Ponieważ ta część pracy poświęcona jest odpowiedzi na pytanie badawcze dotyczące sposobów i zakresu zaangażowania się ChRL i jej korporacji w regionie arktycznym, zaznaczyć trzeba, że rozpoczęta już kolejna dekada praktycznej realizacji koncepcji NSR, jako narodowego rosyjskiego projektu, jest dla Kremla coraz trudniejsza, gdyż głównym partnerem współfinansującym to przedsięwzięcie jest kapitał chiński. Flagowy projekt rosyjsko-chińskiej współpracy stanowi projekt Yamal LNG w Sabetta na Syberii, na wybrzeżu Zatoki Ob, czyli na północny wschód od półwyspu Jamalskiego. Inwestycja została powiązana ze złożem węglowodorów Yuzhno-Tambejskoe. Jest to pierwszy projekt współpracy Chin i Rosji. Dotyczy zarówno zintegrowanego poszukiwania i zagospodarowania złóż gazu ziemnego, jak również jego skraplania, sprzedaży i transportu do finalnych odbiorców. Sabetta to wybudowany w ramach projektu port morski oraz otaczające go zaplecze logistyczne (Kobzeva, 2021: 315–330), lotnisko i elektrownia (Chzhan, 2024: 15–27; Hydrocarbons Technology,

2019). Spółka Novatek, największy prywatny rosyjski producent gazu ziemnego, posiada 50,1% udziałów w projekcie, 29,9% jest własnością Chin za pośrednictwem Chinese National Petroleum Corporation – CNPC (20%) i Funduszu Jedwabnego Szlaku (9,9% udziałów). Co ciekawe, francuski koncern naftowo-gazowy Total SA także posiada 20% udziałów. Dwie instytucje międzynarodowe udzieliły pożyczek konsorcjum projektowemu: The Export-Import Bank of China na kwotę 10,7 miliarda dolarów oraz China's National Development Bank 1,5 miliarda dolarów. Kredyty te pokryły 2/3 zewnętrznych potrzeb inwestycji i były ratunkiem dla Yamal LNG po tym, jak zachodnie sankcje finansowe ograniczyły możliwości finansowe Rosji po inwazji na Krym w 2014 r. Chiny otrzymały w zamian stałe dostawy LNG o wielkości 94 miliardów m<sup>3</sup> już od 2020 r., a także doświadczenie techniczne w Arktyce (Cao, 2022: 7).

Mając do dyspozycji zwiększającą się liczbę transportowców, projekt Yamal LNG jest nadal rozwijany, a Novatek buduje obiekty do przeładunku LNG w Murmańsku i na Kamczatce, aby obniżyć koszty utrzymania statków i zwiększyć prędkość transportu. Dodatkowo złożył zamówienie w południowokoreańskiej Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) na budowę kolejnych dwóch zbiornikowców LNG o pojemności 380 tys. m<sup>3</sup> każdy (Vopilovskii, 2022: 37). Terminale LNG, których przepustowość szacowana jest na 20 mln ton rocznie, zostały oddane do użytku w Murmańsku i na Kamczatce w 2023 r. Mając na uwadze, że w ChRL działa 19 terminali LNG, a co najmniej cztery są albo rozpoczęte koncepcyjnie, albo na różnych etapach budowy, wyraźnie widać, że Chiny planują zwiększyć import LNG, a droga morska ma stać się głównym sposobem transportu surowców energetycznych. W kontekście potencjału transportowego DSME zbudowała dla projektu Yamal LNG 15 zbiornikowców typu Yamalmax Arc7 LNG. Co ciekawe, także Samsung Heavy Industries (SHI) jest partnerem technologicznym LLC Zvezda w budowie gazowców. SHI w ramach największego w swojej historii kontraktu handlowego przekazuje specyfikacje techniczne i dokumentację projektów podstawowych i wykonawczych statków spółce LLC Zvezda, pomaga w opracowaniu specyfikacji technicznych projektu wykonawczego oraz dostarcza zaawansowane kadłuby do części gazowców. Zajmuje się również zarządzaniem technicznym, zakupami materiałów i szkoleniem rosyjskiego personelu oraz kontrolą jakości prac budowlanych, instalacyjnych i uruchomieniowych (Vopilovskii, 2022: 32–38). Jest to przykład umiędzynarodowienia w wymiarze Azji wschodniej

projektów chińsko-rosyjskich, a jednocześnie ograniczeń technologicznych tych państw.

19 lipca 2018 r. dostarczono przez NSR do chińskiego terminalu Jiangsu Rudong pierwszy transport w ramach Projektu Jamal LNG. Łączna moc instalacji miała wynosić 17,4 mln ton, jednak w roku 2022 całkowita produkcja LNG w ramach projektu wyniosła aż 21,29 mln ton, przekraczając o 20,7% moce początkowe. Jamal LNG stał się istotnym punktem oparcia chińskiej koncepcji PSR, a dla Rosjan projektem napędzającym rozwój przemysłu energetycznego po problemach z utrzymaniem łańcuchów dostaw na skutek międzynarodowych sankcji. Dodatkowo inwestycje chińsko-rosyjskie wpływają na rozwój obszarów przygranicznych i przyspieszają optymalizację krajowej struktury energetycznej (Yufeng, 2024: 72). Yamal LNG funkcjonuje w reżimie prawnym wzmacniającym status NSR jako „krajowej arterii” Rosji, gdzie wymóg korzystania z rosyjskich lodołamaczy i infrastruktury nawigacyjnej jest elementem nacjonalizacji szlaku. Struktura udziałów przed sankcjami (Novatek, Total, CNPC, Silk Road Fund) pokazuje model wielostronnej internacjonalizacji, jednak po wprowadzeniu sankcji to przykład przejścia od dywersyfikacji partnerów do rosnącej roli Chin. Długoterminowe kontrakty na dostawy LNG do ChRL są wskaźnikiem asymetrycznej współzależności energetycznej. Budowa portu Sabetta i floty metanowców lodołamaczy (klasa Arc7) to przykład tworzenia rosyjskiej infrastruktury krytycznej na NSR przy współudziale zagranicznego kapitału oraz przykład geoeconomicznego połączenia NSR z rynkiem azjatyckim.

Zlokalizowany w Krasnojarsku (w przygranicznym regionie Rosji) projekt pola naftowego Paiakha to kolejny przykład chińsko-rosyjskiej współpracy w sektorze energetycznym w ramach inicjatyw NSR / PSR. *Paiakha* jest jednym z najbardziej obfitych w zasoby pól naftowych na Dalekiej Północy. Szacunkowo jest to 420 mln ton rezerw ropy 2P (prawdopodobieństwo wydobycia ok. 50%) i dwa mld ton rezerw ropy 3P (prawdopodobieństwo wydobycia ok. 10%). W 2019 r. podczas 23. Międzynarodowego Forum Ekonomicznego w Petersburgu, spółka China National Chemical Engineering Group Co. Ltd. (CCE) podpisała czteroletnią umowę o współpracy z Russian Oil Gas Holding w celu wspólnego zagospodarowania pola naftowego *Paiakha*. Na mocy umowy CCE jest odpowiedzialna za budowę sześciu instalacji do przetwarzania ropy, rampy załadunkowej o przepustowości 50 mln ton rocznie, rurociągu ciśnieniowego o długości 415 km, elektrow-

ni i zaplecza magazynowego ze zbiornikami. W roku 2025 rozpoczęto jego realizację (Cao, 2022: 5).

Ostatnim analizowanym w tej pracy jest projekt Rosniefti Wostok Oil w Kraju Krasnojarskim. Na południe od portu Dikson powstaje terminal naftowy Port Bay Sever, który na moment pisania pracy wszedł w zaawansowane stadium realizacji. Głównym inwestorem odpowiedzialnym za utworzenie sztucznie utworzonego terenu pod infrastrukturę portową o powierzchni 6 ha na wschodnim wybrzeżu Zatoki Jenisejskiej, w Morzu Karskim, jest spółka LLC Taimyrneftegaz Severn Bay. Docelowo ma tam powstać infrastruktura terminalu naftowego, w której ropa będzie przeładowywana na statki morskie klasy lodowej, które przez NSR / PSR będą dostarczane do portów rosyjskich, krajów regionu Azji i Pacyfiku, a także Europy. Planuje się, że początkowy transport ładunku wyniesie do 50 mln ton rocznie, a docelowo ma on wzrosnąć do 100 mln ton. Projekt portowy jest powiązany z możliwością eksploracji złóż lądowych w Taimyr i na szelfie kontynentalnym na Morzu Karskim (Yufeng, 2024: 73).

Analizując Paiakha oraz Rosniefti Wostok Oil, ramy prawne i planowane korytarze eksportowe są projektowane tak, by wzmocnić status NSR jako wewnętrznej arterii FR, co dobrze ilustruje proces nacjonalizacji w wymiarze strategicznym. Dodatkowo udział kapitału chińskiego w finansowaniu nowej infrastruktury jest wskaźnikiem rosnącej asymetrii poprzez zmianę struktury współzależności pod presją sankcji. Jest to także przykład inwestycji w porty, terminale i rurociągi zorientowanych na NSR, pokazujących, jak Rosja stara się materializować kontrolę nad szlakiem przy jednoczesnym włączaniu partnerów zewnętrznych w finansowanie infrastruktury.

W podobnym ujęciu należy traktować Zarubino (położone w północno-wschodnich Chinach), znajdujący się na przybrzeżnym obszarze przygranicznym Rosji, ok. 60 km od Hunchun, chińskiego miasta portowego w prowincji Jilin. Urzędnicy z prowincji Jilin i rosyjska grupa Suma, najważniejszy rosyjski i trzeci co do wielkości operator portowy w Europie, podpisali umowę na budowę portu morskiego w 2014 r. Projekt ten jest rozciągnięty w czasie, gdyż obie strony dążą do przepustowości 60 mln ton rocznie. Lokalizacja w strefie umiarkowanej powoduje, że jest wolny od lodu. Jego budowa stanowi integralną część strategii prowincji Jilin – dostosowywania portów do żeglugi morskiej i rozwoju szlaków łączących Hunchun z rynkami wschodnioazjatyckimi i europejskim, poprzez należący do Rosji port Zarubino. Nowy terminal będzie obsługiwał część rosyjskiego eksportu zbóż

i ładunków z północno-wschodnich prowincji Chin. Dzięki realizowanym systematycznie inwestycjom w regionie północno-wschodnim, we wrześniu 2018 r. utworzono trasę żeglugową Hunchun (Chiny) → port Zarubino (Rosja) → Pusan (Korea) → Ningbo (Chiny) z cyklem rejsu w obie strony wynoszącym 15 dni. W 2020 r. uruchomiono drugi szlak żeglugowy Hunchun (Chiny) → port Zarubino (Rosja) → Qingdao (Chiny). Jilin nadal rozwija inne transgraniczne, intermodalne szlaki lądowo-morskie z Hunchun do Japonii, Korei Południowej i Ameryki Północnej właśnie przez port Zarubino, który dla północno-wschodnich prowincji ChRL jest kluczowym punktem łączącym planowane szlaki żeglugowe. Z kolei dla Rosji port Zarubino potencjalnie wzmocniłby bezpieczeństwo morskie w regionie. Jest to dobry przykład wskazujący sposób reorientacji Rosji na obszar wschodni w obecnej strukturze geopolitycznej i utrzymujących się zachodnich sankcjach (Cao, 2022: 6). Warto zauważyć, że port Zarubino jest oddalony od Arktyki, jednak rozbudowywane lub nowo powstałe porty i ich zaplecze logistyczne ułatwiają statkom dostęp do NSR / PSR jako „transkontynentalnego, eurazjatyckiego, morskiego korytarza transportowego”, gdyż umiejscawia się je w przystępnej pogodowo strefie (Yanqin et al., 2023). Dla ChRL rozwój szlaku nie jest zatem wyłącznie kwestią transportu w wymiarze Dalekiej Północy, ale także rozwoju kompleksowej infrastruktury portowej w geograficznym obszarze Azji wschodniej (Kobzeva, 2021).

Projekt Arctic LNG2 to projekt rozwoju o ogromnej skali, zlokalizowany w Rosji na półwyspie Gydanskim (ros. Gydanskiĭ poluostrov). Bazą zasobową projektu jest złożo Utrenneie (Vopilovskiĭ, 2022: 33), a jego oczekiwana zdolność produkcyjna ma wynieść ok. 19,8 mln ton rocznie. Centrum konstrukcyjne Arctic LNG2 umiejscowiono w Belokamencie koło Murmańska. W założeniach Novatek miał posiadać 60% udziałów, a w dalszej kolejności francuski Total Energies, China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), CNPC i konsorcjum Mitsui-Jogmec, Japan Arctic LNG po 10% udziałów (Grzybowski, 2023; Rudnik, 2023). Po pełnoskalowej inwazji na Ukrainę zachodni partnerzy projektu, jak Total z Francji, Linde i Siemens z Niemiec oraz Mitsui z Japonii, wycofali się. W związku z tym Novatek poszukiwał nowych partnerów w zakresie wsparcia technicznego, dostarczenia wyspecjalizowanych usług i finansowania. Problemy finansowe opóźniły realizację, gdyż początkowo oczekiwano, że pierwszy ładunek LNG zostanie wysłany do 2023 r. (Cao, 2022: 3–4). Sankcje UE zmusiły kilka chińskich stocznii budujących moduły LNG do wstrzymania

prac. Ostatecznie jednak uruchomienie wszystkich linii przewidziano na 2025 r. (Zhang, Hu, & Dang, 2022: 2). Projekt sfinansowały chińskie banki, w tym China Development Bank (CDB) i Export-Import Bank of China (Cao, 2022: 4). Arctic LNG2 jest często przytaczanym przykładem współpracy przez przywódców obu państw, gdyż wpisuje się idealnie w polityczną narrację Kremla i Pekinu (Nilsen & Njøs, 2021: 205–217). Projekt ten jest zorientowany przyszłościowo według założeń stabilnego wzrostu rynku LNG globalnie do 2040 r. ma osiągnąć 750–850 mln ton rocznie (Vopilovskiĭ, 2022: 34).

Analizując rozwój Dalekiej Północy z perspektywy planów i ambicji Kremla, wojna w Ukrainie negatywnie wpłynęła gospodarczo na obszar arktyczny. Oceniając rosyjskie koszty (Wishnick & Taffer, 2022), poza wydatkami wojskowymi i rzeczywistymi kosztami zachodnich sankcji gospodarczych, należy podkreślić następujące aspekty pośrednie. Po pierwsze, w lutym 2021 rosyjski Novatek podpisał kontrakt na dostawy LNG z chińską Synergy Group, a w styczniu 2022 r. kolejną długoterminową umowę z chińskimi ENN Natural Gas i Zhejiang Energy, zobowiązując się do dostarczania miliona ton LNG rocznie przez następne 15 lat. Rozpoczęcie wojny szkodzi jednak ambicjom Rosji w zakresie eksportu LNG co najmniej na cztery sposoby. Z jednej strony oczekuje się, że Rosja straci dostęp do najnowocześniejszych technologii LNG. W szczególności piąty pakiet sankcji UE zabrania europejskim producentom dostarczania Rosji technologii produkcji LNG, co spowalnia realizację Arctic LNG2, zwłaszcza konstrukcję drugiej i trzeciej linii produkcyjnej. Ponadto substytucja wcześniej importowanych rozwiązań i produktów jest kłopotliwa, a w trakcie trwania wojny Rosja nie dysponuje w pełnym zakresie technologiami, które umożliwiałyby wymianę dostarczanych z Zachodu komponentów. Rosyjskie substytuty posiadają wady technologiczne lub nie są wystarczająco rozwinięte. Jednocześnie technologia importowana z Chin nie zastąpi zachodniego *know-how*. Według rosyjskich źródeł, co najmniej pięć dużych chińskich firm inżynierskich – Bomesc Offshore Engineering, Cosco Shipping Heavy Industry, Penglai Jutal Offshore Engineering, Wison Offshore Engineering i Qingdao McDermott Wuchuan może zaprzestać współpracy z firmą Novatek przy projekcie Arctic LNG2 (Sukhankin, 2022: 5). Chińskie korporacje rzadko wydają oficjalne komentarze na ten temat, a rozwój sytuacji sugeruje, że chińscy inwestorzy, przedsiębiorstwa i dostawcy technologii coraz częściej niejednoznacznie wypowiadają się o zacieśnianiu powiązań kooperacyjnych z rosyjskimi odpowiednikami, nawet w tak

potencjalnie dochodowych obszarach, jak energetyka. Stąd Rosja nie może liczyć na to, że Chiny całkowicie zrekompensują utratę dostępu do zachodnich technologii i produktów związanych z rozwojem branży energetycznej.

## WYZWANIA CHIŃSKO-ROSYJSKIEJ WSPÓŁPRACY W ARKTYCE

Według prof. Sun Kai z Centrum Badań Arktycznych Publicznego Uniwersytetu Oceanicznego z Qingdao: udział Chin w zarządzaniu Arktyką jest „podzielony, zdecentralizowany i obejmujący odpowiednie organy rządowe, samorządy lokalne, przedsiębiorstwa, organizacje pozarządowe i powiązane grupy akademickie” (Sun, 2014: 46; 2013: 323). Podkreśla, że każdy z tych poziomów ma dedykowaną rolę do odegrania. Inni badacze zwracają uwagę, jak ważna z chińskiego punktu widzenia jest otwarta polityka komunikacyjna, wyjaśnienie chińskich stanowisk i zasad dotyczących inwestycji, czyli promowanie chińskiego dyskursu w celu przeciwstawienia się pojawiającej się w państwach zachodnich „teorii zagrożenia” lub „teorii paniki” wobec obecności azjatyckiego kapitału w Arktyce. Twierdzą, że Chiny muszą budować wizerunek odpowiedzialnego, regionalnego interesariusza. ChRL utrzymuje międzynarodowy dyskurs o sobie jako o „kraju bliskim Arktyce”, co pomogło jej stać się obserwatorem Rady Arktycznej. Ponadto osiem chińskich instytucji akademickich zostało członkami Arctic University Alliance, umożliwiając generowanie miękkiej siły w regionie (Jun, 2015: 367–369; Qingqing & Yuwei, 2022; Yitong & Xiao, 2020: 2062–2072; Zhenf et al., 2018). Z drugiej strony, kraje UE z regionu nordycko-bałtyckiego dostrzegły, przynajmniej na poziomie rządowym, że chińska miękka siła miewa „ostre krawędzie”. Przykładowo, Chiny ukarały sankcjami gospodarczymi Norwegię, która przyznała Pokojową Nagrodę Nobla dysydentowi Liu Xiaobo, a także Estonię i Litwę za przyjęcie Dalajlamy czy nawiązanie relacji dyplomatycznych z Tajwanem (Jüris, 2022: 187).

Trzeba też zauważyć, że po dekadzie rozwijania współpracy i wobec wojny w Ukrainie partnerstwo chińsko-rosyjskie nacechowane jest zaznaczającym się coraz częściej niezrozumieniem oczekiwań. Rosja dąży do utrzymania pełnej kontroli nad projektami arktycznymi ze względu na znaczenie regionu w gospodarce narodowej. Aktywa węglowodorowe stanowią znaczną część rosyjskiej gospodarki. Tym-

czasem Chiny oczekują współzarządzania projektami i współpodejmowania decyzji. Pekin dąży do tego, aby wraz ze współudziałem następował proces przekazywania i zdobywania wiedzy specjalistycznej w zakresie operacyjności w Arktyce. Dodatkowo pojawiają się głosy z chińskich środowisk polityczno-ekonomicznych, określające Rosję jako państwo o „nieprzyjaznym” otoczeniu prawnym dla inwestycji, opartym na niewydolnej administracji (Lavengood, 2022: 95). Te aspekty nabrały wyrazu przy praktycznej realizacji Arctic LNG2.

Trzeba też zaznaczyć, że Rosja nie postrzega NSR jako międzynarodowej drogi morskiej, ale jako przyszłościowy szlak na wodach wewnętrznych, który pobudzi rosyjską gospodarkę. FR dąży do utrzymania protekcyjnej kontroli nad arterią, wymagając wstępnej rejestracji na potrzeby tranzytu, kontraktując rosyjskie lodolamacze i rosyjskich pilotów. Ponadto kluczowe działalności gospodarcze, takie jak transport węglowodorów i węgla, przydzielone są wyłącznie statkom pływającym pod rosyjską banderą (Moe, 2020). Do chwili obecnej rząd rosyjski nie akceptuje chińskiego określenia PSR, które w niewygodny sposób utożsamia NSR z inicjatywą BRI sponsorowaną przez Chiny (Lackenbauer, Lajeunesse, & Dean, 2022: 89). Biorąc pod uwagę zapotrzebowanie Rosji na chiński kapitał w regionie, Moskwa przyjęła stanowisko kooperacyjne, ale nie zamierza uznać Pekinu za równorzędnego partnera określającego obowiązujące narracje polityczne i międzynarodowe. Dla Chin, które wolą zachować jak najwięcej mechanizmów działalności gospodarczej we własnym zakresie, te wymogi i ograniczenia stanowią wątpliwe korzyści (Lavengood, 2022: 100).

Ujęcie realizmu neoklasycznego w kontekście założeń badawczych tej pracy okazało się zasadne, zwłaszcza w aspektach związanych z rywalizacją o kontrolę nad szlakami, ochroną suwerenności regionu i kontrolą nad jego zasobami czy stosowaniem dostępnego instrumentarium przymusu. Realizm neoklasyczny sprawdził się także w ujęciu geoekonomii, w którym ChRL używa BRI / PSR jako polityki wpływu, w której finansowanie infrastruktury i logistyka regionu stają się narzędziem wpływu. Ponadto, przyjmując założenie o strategicznej racjonalności aktorów państwowych, trzeba zauważyć, że Rosja dąży do utrzymania jurysdykcyjnej i operacyjnej kontroli nad NSR, a Chiny do umiędzynarodowienia systemów zarządzania Arktyką oraz dywersyfikacji szlaków, co wpisuje się w procesy chińskiej ekonomii międzynarodowej i narracji o państwie „niemal-arktycznym”. Dodatkowo z punktu widzenia teorii realizmu neoklasycznego, rosnąca siła

gospodarcza Chin i ich status geopolityczny w regionie arktycznym (dzięki inicjatywom BRI oraz NSR / PSR) są niepokojące dla Rosji, gdyż długoterminowe skutki wpływów Chin w Arktyce mogą zagrozić suwerenności Kremla. Stąd, mimo kolejnych wspólnych działań, Rosja coraz bardziej niechętnie przyznaje większe uprawnienia kontrolne chińskim firmom inwestującym w projekty mające obsługiwać i ułatwiać operowanie na NSR / PSR. Dlatego określenie tego partnerstwa jako „chłodnego romansu” jest trafne.

Pomimo wyżej wymienionych problemów Chiny i Rosja będą kontynuować wspólne przedsięwzięcia wydobywcze, transportowe i infrastrukturalne (Meza et al., 2023: 11; Kauppila & Kopra, 2022: 149–162). Planowany gazociąg Siła Syberii 2 może podwoić eksport rosyjskiego gazu do Chin i połączyć istniejącą sieć rurociągów Rosja–Chiny z siecią zaopatrującą Europę. Umożliwiłoby to Rosji sprzedaż do Chin gazu przeznaczonego początkowo dla klientów w Europie Środkowo-Wschodniej (Grzybowski, 2023). Dlatego region Arktyki, jako strategiczny węzeł zasobów, ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego Rosji (Chanysheva & Ilinova, 2021) i jest podstawą mocarstwowego statusu państwa (MacDonald, 2021: 194–204). Wnioski te są odpowiedzią na kolejne pytanie badawcze tej pracy. Rosja nie ma alternatywy wobec finansowania chińskiego, dopóki sankcje trwają i wojna w Ukrainie jest nierozwiązana. Nie może także zrezygnować z rozpoczętych projektów i swojej całościowej polityki wobec regionu arktycznego, gdyż dla rozwoju Federacji Rosyjskiej mają one strategiczne znaczenie w perspektywie długoterminowej.

Dla Rosji wielobiegunowy świat najlepiej zapewnia jej strategiczną autonomię w regionie polarnym. Wojna w Ukrainie zmieniła jednak sytuację na niekorzyść Federacji Rosyjskiej. Polityka Putina wobec Chin od lutego 2022 r. wpisuje się w globalne perspektywy strategiczne rosyjskiej elity władzy i wąskie postrzeganie tego, co jest potrzebne do utrzymania władzy w kraju (Adomeit, 2022: 17). Korzyści dla Rosji ze współpracy z Chinami można upatrywać w wymiarze militarnym, gospodarczym i systemowym, jednak są one asymetryczne na niekorzyść Kremla

Inwestycje Chin w projekty arktyczne należy analizować w kontekście dywersyfikacji szlaków handlowych, transportowych i korytarzy gospodarczych z UE. Zaburzenia w gospodarce światowej z lat 2022–2024 pokazują, że gwarantowana, terminowa dostawa towarów od producenta do konsumenta staje się wyzwaniem (Vopilovskii, 2022: 36) ze względu na epidemie, jak Covid-19, relacje międzynarodowe,

ekologię i pojawiające się z zaskoczenia konflikty lokalne i regionalne. Co więcej, chińscy inwestorzy postrzegają słabą infrastrukturę jako czynnik ograniczający działalność w Rosji. Wdrażanie projektów współpracy między północno-wschodnimi Chinami a rosyjskim Dalekim Wschodem traci swój dynamizm, pomimo ogromnych wysiłków włożonych w te projekty przez przywódców lokalnych i rządy centralne. Przykładowo, z 20 specjalnych stref ekonomicznych (SSE) utworzonych na rosyjskim Dalekim Wschodzie w latach 2014–2015, w celu budowy systemu zachęt dla inwestorów zagranicznych, tylko sześć zainteresowało chiński biznes w pierwszych pięciu latach działania. Spośród 45 projektów planowanych do wdrożenia w tych sześciu SSE, które przyciągnęły chińskie inwestycje, jedynie pięć rozpoczęło działalność. Niemniej jednak partnerstwo trwa, a Rosja pomaga np. w rozwoju chińskich elektrowni jądrowych (Bekkevold, 2020: 51).

W trakcie analizy relacji chińsko-rosyjskich na Dalekiej Północy należy wyraźnie zaznaczać, że Rosja nie odniesie sukcesu bez zagranicznej pomocy finansowej, pożyczek i programów bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Centralne banki rosyjskie – m.in. Sber, Gazprombank, Otkrytie FC Bank informowały, że Novatek nie uzyska dalszych gwarancji inwestycyjnych. Zachodnie finansowanie projektów arktycznych zostało odcięte, w tym projektu Arctic LNG2. Należy również zauważyć, że oprócz zachodnich wierzycieli, niechęć do udzielenia Rosji kredytu wykazały także podmioty z regionu azjatyckiego, np. Japoński Bank ds. Współpracy Międzynarodowej (JBIC). Wojna w Ukrainie stanowi źródło niepewności strony rosyjskiej wobec każdorazowych decyzji i stanowisk Pekinu, a możliwość zmiany narracji politycznej w tej sprawie jest możliwa w każdym momencie. Przykładowo, Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB), pod przewodnictwem Chin, często postrzegany jako instytucja rywalizująca z Bankiem Światowym, nazwał bezpośrednio sytuację w Ukrainie „wojną”, a następnie zawiesił transakcje i operacje finansowe związane z Rosją i Białorusią. W swoim oświadczeniu AIIB poinformował również, że dokonał przeglądu wszystkich funkcji finansowych związanych z Rosją i Białorusią, ale nie przekazał żadnych dalszych wyjaśnień. Co więcej, rosyjskie źródła podają, że Sber (rosyjska państwowa spółka finansowo-bankowa) w odpowiedzi „tymczasowo zaprzestała prowadzenia operacji w chińskich juanach” (Sukhankin, 2022: 8). Chociaż strony nie podały następnie dalszych szczegółów, a także nie zapewniono jasności zarówno co do czasu trwania, jak i charakteru tej ciekawej sytuacji. Prawdopodobnie Chiny milcząco zmniejszają kwotę swojej

waluty krajowej w rosyjskim sektorze finansowym, co pod wieloma względami przypomina politykę UE, Wielkiej Brytanii i USA, które już odcięły podaż swoich walut na rynek rosyjski.

W maju 2022 r. ogłoszono, że pierwszy multimodalny (kolejowy i morski) szlak kontenerowy z Chin (Chongqing) do UE – znany jako Transkaspijski Międzynarodowy Szlak Transportowy („Środkowy Korytarz”) – będzie omijał Rosję i przebiegał przez Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję do Rumunii. Jest to jeden z powodów, dla których trzeba z ostrożnością oceniać NSR / PSR i traktować jako jedną z kilku alternatywnych dla Pekinu arterii transportowych łączących producentów z ChRL z europejskimi odbiorcami, w które one inwestują. Kreml nie ma alternatywy dla NSR / PSR. Idąc dalej, w zakresie transportu i komunikacji, strona chińska zakazała rosyjskim liniom lotniczym iFly Airlines i Aviastar-TU Airlines wykonywania lotów do Chin, dopóki będą one nadal eksploatować nielegalnie przejęte samoloty Boeing i Airbus, pozostawione po nagłym wycofaniu się ich zachodnich operatorów z Rosji.

Interesujące jest także obserwowanie reakcji rządu ChRL na kolejne międzynarodowe restrykcje wobec Rosji. Każdy kolejny pakiet sankcji rozszerza zakres towarów i produktów dostarczanych do Europy przez terytorium Rosji, zarówno drogą lądową, jak i morską. Wpływa to na zainteresowanie Chin wykorzystaniem Rosji jako korytarza transportowego dla swoich towarów (Sukhankin, 2022: 7). Wątpliwe jest, aby Chiny naruszały systematycznie i jawnie zachodnie sankcje. W efekcie pierwszy krok w tym kierunku został już poczyniony, gdy Bruksela zakazała firmom świadczenia usług ubezpieczeniowych dla rosyjskich statków przewożących ropę.

## PODSUMOWANIE

Mając na uwadze powyższe wnioski, przeprowadzona analiza weryfikuje pozytywnie założone hipotezy. W kontekście pierwszej, wzrost znaczenia NSR / PSR w planach ChRL eskaluje asymetrię wpływów na korzyść Pekinu, co realizowane jest poprzez napływ kapitału i inwestowanie w zaplecze logistyczne, jak również dyplomację naukową. Jednocześnie sytuacja ta wzmacnia rosyjską skłonność do protekcjonistycznej „nacjonalizacji” szlaku, np. poprzez ograniczenia banderowe, obowiązki korzystania z lodolamaczy/pilotów rosyjskich, regionalne wymogi operacyjne i odmowę połączenia w narracji mię-

dzynarodowej rosyjskiej koncepcji NSR z chińską narracją PSR. Efektem jest kooperacja bez pełnej internacjonalizacji zasad dostępu przy zachowaniu przewagi jurysdykcyjnej Rosji.

Hipoteza druga, związana ze wskaźnikami finansowo-własnościowymi i aspektem technologicznych, zakłada, że po 2022 r. chińskie finansowanie umożliwi podtrzymanie kluczowych rosyjskich projektów arktycznych, jednak nie zrekompensuje utraty zachodnich technologii i dostępu do wiedzy. Faktycznie, sytuacja ta skutkuje opóźnieniami oraz rekonfiguracją rozpoczętych jeszcze przed lutym 2022 r. projektów z udziałem kapitału zachodniego (szczególnie Arctic LNG 2). Dodatkowo ogranicza tempo przekształcania NSR / PSR w stabilny korytarz globalnego handlu. Świadczy o tym finansowanie z banków chińskich i udział korporacji z ChRL w złożonych procesach inwestycyjnych. Jednocześnie wycofujący się kapitał łączy się z ograniczeniami technologicznymi uzyskiwanymi od partnerów zachodnich. W tym kontekście inwestycje arktyczne doświadczają niepełnej substytucji chińskich technologii, takich jak moduły LNG czy usługi inżynieryjne. Są to wyraźne ograniczenia projektowe.

Pozostałe najważniejsze wnioski z przeprowadzonej analizy są następujące. Na poziomie infrastrukturalnym Yamal LNG materializuje geoeconomiczną logikę NSR / PSR. Rosyjska strona utrzymuje kontrolę nad portami, lodolamaczami i terminalami (Sabetta, Murmańsk, Kamczatka), podczas gdy chińskie terminale odbiorcze oraz przyszła flota LNG mają zapewnić sprzężenie z rynkiem azjatyckim. Analiza Arctic LNG 2 dowodzi, że nacjonalizowana przez Rosję przestrzeń NSR pozostaje silnie podatna na uwarunkowania instytucjonalne systemu międzynarodowego (sankcje), co ujawnia ograniczenia realizmu neoklasycznego w kontekście strategii opartej na zakładanej autonomii decyzyjnej. Infrastruktura Arctic LNG 2 (Gydan → Belokamienka → NSR) wzmacnia rolę NSR jako energetycznej arterii, ale jednocześnie ujawnia wrażliwość tego korytarza na wstrząsy technologiczne i finansowe wynikające z reżimów sankcyjnych.

Z kolei projekt Paiakha został wpisany w rosyjską koncepcję NSR jako krajowa arteria transportowa, gdzie cała infrastruktura jest projektowana z myślą o przekierowaniu ładunków na NSR, co wzmacnia wymiar nacjonalizacji szlaku na poziomie polityki surowcowej. Na poziomie finansowo-własnościowym Paiakha świadczy o przesunięciu ciężaru infrastruktury w kierunku chińskich wykonawców i kapitału, co staje się wskaźnikiem wzmacniania asymetrii współzależności, gdyż Rosja zachowuje kontrolę nad złożem, ale zdolność jego

zagospodarowania zależy od chińskich partnerów technologicznych. Co więcej, infrastruktura Paiakhy (rurociąg, rampa, elektrownia) ma stanowić lądowe zaplecze logistyczne NSR, przenosząc geoeconomiczną logikę szlaku w głąb rosyjskiego terytorium.

Projekt Vostok Oil wzmacnia wymiar instytucjonalno-strategiczny rosyjskiej polityki arktycznej. Jest projektowany od początku jako element krajowego systemu transportowego NSR, którego status prawny i operacyjny Rosja definiuje w kategoriach bezpieczeństwa narodowego. W wymiarze finansowym projekt funkcjonuje jako wskaźnik rosnących ograniczeń inwestycyjnych, ponieważ wojna i sankcje zmniejszają skłonność partnerów (zwłaszcza chińskich) do angażowania się w inwestycje o wysokim ryzyku politycznym, co ogranicza zdolność Rosji do pełnego wykorzystania potencjału NSR.

Szersze wykorzystanie szlaków arktycznych dla żeglugi międzynarodowej ma kluczowe znaczenie dla rosyjskiego przemysłu i projektów LNG oraz rozwoju transportu węglowodorów zarówno w kierunku Europy, jak i Azji. Strategia ta wymaga systematycznych i gigantycznych nakładów finansowych w rozwoju portów, systemów łączności, dostępu i serwisowaniu lodolamaczy, a także całego ekosystemu niezbędnych sieci infrastruktury krytycznej. Wyżej wspomniane inwestycje są także uzasadnione z perspektywy bezpieczeństwa żeglugi. NSR / PSR zapewnia szlak transportowy pozbawiony ryzyka związanego z piractwem, do minimum ogranicza ryzyka ataków terrorystycznych lub innych komplikacji spowodowanych potencjalnymi konfliktami między państwami lub grupami niepaństwowymi. Dodatkowo jest i będzie on mniej zatłoczony niż krytyczne „wąskie gardła” rozproszone po całym świecie, tak jak kanały w Panamie i Suezie czy cieśniny Malakka, Bosfor oraz Gibraltar. Niemniej jednak szlaki morskie Arktyki mają też poważne dylematy. Mogą zostać zamknięte z powodu nieoczekiwanych i ekstremalnych warunków pogodowych oraz są pełne wąskich korytarzy. Dokładne rozpoznanie i precyzyjne wskazanie możliwości żeglugowych oraz bezpiecznych topograficznie przejść będą wymagać czasu i testów. Stąd ryzyko przerwania tych niekonwencjonalnych tras nie będzie wynikać z niestabilności politycznej, wojny lub konfliktu, ale z zagrożeń pogodowych i związanych z nimi trudności operacyjnych. Aby trasy były osiągalne, a żegluga wykonalna, kluczowe są inwestycje w infrastrukturę i systemy. Wyraźnie trzeba jednak zaznaczyć, że w dającej się przewidzieć przyszłości NSR / PSR nie zastąpi dotychczasowych, globalnych arterii morskich ani innych konwencjonal-

nych tras, o czym świadczą nawet najbardziej korzystne scenariusze rozwoju regionów Dalekiej Północy.

Poddając analizie sferę *hard security*, możemy stwierdzić, że szybki wzrost gospodarczy Chin przyczynił się do modernizacji ich armii, jednak niewiele z tych wysiłków przełożyło się na operacyjność w Arktyce. Co prawda, ChRL wyraziła zainteresowanie Daleką Północą już podczas budowy swojego pierwszego lodolamacza Snow Dragon w 1993 r. (Tillman, Jian, Nielsson, 2018: 345–362). Następnie w 2016 r. rozpoczęto wprowadzanie do użytku serii łodzi patrolowych zdolnych do pracy na zamarzających akwenach, choć nie były one zaprojektowane do pracy w warunkach lodu polarnego. Chiny mają również dwa lodolamacze (nieuzbrojone), które mogą przebić się przez lód o głębokości do 1,5 metra. Chińska Armia Ludowo-Wyzwoleńcza ma jednak niewiele samolotów, które mogłyby dotrzeć do Arktyki, a flota atomowych łodzi podwodnych Marynarki Wojennej ALW jest mała i niedostatecznie wyposażona do operacji pod lodem. Stąd wyłącznie militarnie zdolność Chin do projekcji siły w Arktyce należy określić jako minimalną i fakt ten najprawdopodobniej nie ulegnie zmianie w nadchodzącej dekadzie, ze względu na ograniczone zyski strategiczne w regionie w porównaniu z proporcjonalnymi zasobami energii zainwestowanymi w innych częściach świata. Co więcej, Chiny nie są równorzędne ze Stanami Zjednoczonymi ani żadnym innym arktycznym państwem przybrzeżnym w dziedzinie morskiej wiedzy i doświadczenia obszarów cyklicznie zamarzających (Lackenbauer, Lajeunesse, & Dean, 2022: 90).

## BIBLIOGRAFIA

- Adomeit, H. (2022). Russia's Strategic Outlook and Policies: What Role for China? W: S. Kirchberger, S. Sinjen, & N. Wörmer (Red.), *Russia-China Relations: Emerging Alliance or Eternal Rivals*. Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-97012-3\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-030-97012-3_2)
- Alexeeva, O., & Lasserre, F. (2018). An Analysis on Sino-Russian Cooperation in the Arctic in the BRI Era. *Advances in Polar Science*, 29(4), 269–282. <https://doi.org/10.13679/j.advps.2018.4.00269>
- Andersson, T. R., Hosking, J. S., & Pérez-Ortiz, M. (2021). Seasonal Arctic Sea Ice Forecasting with Probabilistic Deep Learning. *Nature Communications*, 12, 5124. <https://doi.org/10.1038/s41467-021-25257-4>
- Bekkevold, J. I. (2020). Sino-Russian Relations in an Era of Sino-US Rivalry: From Partnership to Rivalry. W: R.S. Ross, Ø. Tunsjø,

- & D. Wang (Red.), *US–China Foreign Relations: Power Transition and Its Implications for Europe and Asia*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003056683>
- Biedermann, R. (2021). China's Impact on the European Union's Arctic Policy: Critical Junctures, Crossovers, and Geographic Shifts. *Asia Europe Journal*, 19(4), 467–487. <https://doi.org/10.1007/s10308-021-00605-7>
- Blackwill, R.D., & Harris, J.M. (2017). *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*. Harvard University Press.
- Borozna, A. (2024). Russia's Security Perceptions and Arctic Governance. *Politics and Governance*, 12, Article 7313. <https://doi.org/10.17645/pag.7313>
- Brady, A.M. (2019). Facing up to China's Military Interests in the Arctic. *China Brief*. <https://jamestown.org/program/facing-up-to-chinas-military-interests-in-the-arctic> [dostęp: 11.08.2024].
- Cao, Y. (2022). Implications for Sino–Russian Cooperation on the Polar Silk Road. W: L. Heininen, H. Exner-Pirot, & J. Barnes (Red.), *Arctic Yearbook 2022*. Arctic Yearbook. [https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2022/Scholarly-Papers/16A\\_AY2022\\_Cao.pdf](https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2022/Scholarly-Papers/16A_AY2022_Cao.pdf) [dostęp: 17.07.2024].
- Chanysheva, A., & Ilinova, A. (2021). The Future of Russian Arctic Oil and Gas Projects: Problems of Assessing the Prospects. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9(5), 528. <https://doi.org/10.3390/jmse9050528>.
- Cheng, Z., & Xingbin, G. (2019). On the Institutional Construction, Realistic Path and China's Participation in Arctic Governance. *Journal of Nanchang University*, 50(5), 64–72.
- Chuan, C. (2023). China–Russia Arctic Cooperation in the Context of a Divided Arctic. *The Arctic Institute*. <https://www.thearcticinstitute.org/china-russia-arctic-cooperation-context-divided-arctic/> [dostęp: 10.08.2024].
- Clarke, M.E.M. (2020). *China's Global Port Expansion: A Maritime Security Threat to U.S. Geographic Combatant Commands*. National War College. <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/AD1107142.pdf> [dostęp: 14.08.2024].
- European Commission. (2021). *Overview of EU Actions in the Arctic and Their Impact – Final Report*. <https://eprd.pl/wp-content/uploads/2021/06/EU-Policy-Arctic-Impact-Overview-Final-Report.pdf> [dostęp: 11.09.2024].
- Gisela, G. (2018). *China's Arctic Policy – How China Aligns Rights and Interests*. European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS\\_BRI\(2018\)620231](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2018)620231) [dostęp: 21.08.2024].

- Grzybowski, M. (2023, January). *Logistyka LNG 2022: Radykalne zmiany rynków i wielkości dostaw*. GospodarkaMorska.pl. <https://www.gospodarkamorska.pl/logistyka-lng-2022-radykalne-zmiany-rynkow-i-wielkosci-dostaw-68947> [dostęp: 27.07.2024].
- Hydrocarbons Technology (2019, April 5). Yamal LNG project: Sabetta. <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/yamal-lng-project-russia/> [dostęp: 20.08.2024].
- Jüris, F. (2022). Sino–Russian Scientific Cooperation in the Arctic: From Deep Sea to Deep Space. W: S. Kirchberger, S. Sinjen, & N. Wörmer (Red.), *Russia–China Relations: Emerging Alliance or Eternal Rivals*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-97012-3>
- Jun, Z. (2015). China’s Emerging Arctic Strategy and the Framework of Arctic Governance. W: H. Scheiber, J. Kraska, & M.S. Kwon (Red.), *Science, Technology, and New Challenges to Ocean Law*. Brill. <https://doi.org/10.1163/9789004299610>
- Kaczmarek, M., & Rodkiewicz, W. (2016, lipiec 21). *Rosyjska Wielka Eurazja wobec chińskiego Nowego Jedwabnego Szlaku: Adaptacja zamiast konkurencji*. Komentarze OSW, 219. [https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/komentarze\\_219.pdf](https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/komentarze_219.pdf) [dostęp: 26.07.2024].
- Kauppi, L., & Kopra, S. (2022). China’s Rise and the Arctic Region up to 2049 – Three Scenarios for Regional Futures in an Era of Climate Change and Power Transition. *The Polar Journal*, 12(1), 148–171. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2022.2058216>
- Kobzeva, M. (2021). New Arctic Seaways and the Role of China in Regime Formation. W: M. Finger & G. Rekvig (Red.), *Global Arctic: An Introduction to the Multifaceted Dynamics of the Arctic*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-81253-9>
- Lackenbauer, P.W., Lajeunesse, A., & Dean, R. (2022). Why China is not a Peer Competitor in the Arctic. *Journal of Indo-Pacific Affairs*, 5(5), 80–97.
- Lasserre, F., Huang, L., & Alexeeva, O.V. (2017). China’s Strategy in the Arctic: Threatening or Opportunistic? *Polar Record*, 53(1), 31–42. <https://doi.org/10.1017/S0032247415000765>
- Lavengood, Z. (2022). China and the 21st Century Arctic: Opportunities and Limitations. *American Studies in Scandinavia*, 54(2), 88–111. <https://doi.org/10.22439/asca.v54i2.6741>
- Luttwak, E.N. (1990). From Geopolitics to Geo-economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, 20, 17–23. <https://doi.org/10.2307/42894676>
- MacDonald, A. (2021). China–Russian Cooperation in the Arctic: A Cause for Concern for the Western Arctic States? *Canadian Foreign Policy Journal*, 27(2), 194–210. <https://doi.org/10.1080/11926422.2021.1936098>

- Martill, B., & Sus, M. (2024). Winds of change? Neoclassical Realism, Foreign Policy Change, and European Responses to the Russia–Ukraine War. *The British Journal of Politics and International Relations*, 27(4). <https://doi.org/10.1177/13691481241280170>
- Matuna, C. (2010, December). *China in Zambia: Jobs or exploitation?* BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-africa-11898960> [dostęp: 26.08.2024].
- Meza, A., Ari, I., Al Sada, M., & Koç, M. (2023). Relevance and Potential of the Arctic Sea Routes on the LNG Trade. *Energy Strategy Reviews*, 50, Article 101174. <https://doi.org/10.1016/j.esr.2023.101174> [dostęp: 24.08.2024].
- Moe, A. (2020). A New Russian Policy for the Northern Sea Route? State Interests, Key Stakeholders and Economic Opportunities in Changing Times. *The Polar Journal*, 10(2), 209–227. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611>
- Nilsen, T., & Njøs, R. (2021). Greening of Regional Industrial Paths and the Role of Sectoral Characteristics: A Study of the Maritime and Petroleum Sectors in an Arctic Region. *European Urban and Regional Studies*, 29(2), 168–183. <https://doi.org/10.1177/0969776421103841>
- ONZ. (1998, czerwiec 23). *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza i Porozumienie w sprawie implementacji jej części XI – Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*. Dz.U. L 179. <https://eur-lex.europa.eu/PL/legal-content/summary/united-nations-convention-on-the-law-of-the-sea.html> [dostęp: 28.07.2024].
- Pincus, R. (2020). Three-way Power Dynamics in the Arctic. *Strategic Studies Quarterly*, 14(1), 40–63.
- Qingqing, C., & Yuwei, H. (2022, February). Unprecedented China–Russia Ties to Start a New Era of International Relations not Defined by U.S. *Global Times*. <https://www.globaltimes.cn/page/202202/1251416.shtml> [dostęp: 22.07.2024].
- Rose, G. (1998). Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policy. *World Politics*, 51(1), 144–172. <https://doi.org/10.1017/S0043887100007814>
- Rudnik, F. (2024, marzec 7). *Efekt sankcji: Problemy rosyjskiego sektora LNG*. Komentarze OSW. <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2024-03-07/efekt-sankcji-problemy-rosyjskiego-sektora-lng> [dostęp: 18.08.2024].
- Schnauffer, T. (2023). *GNSI Decision Brief: Strategic Competition in the Arctic: Sooner or Later?* GNSI Decision Briefs, 9. Global and National Security Institute (GNSI), University of South Florida. <https://doi.org/10.5038/HJDH3296>
- Sukhankin, S. (2022). *War in Ukraine Dilutes Russia's Arctic Successes and Damages Future Plans*. Strategic Perspectives. NAADSN. <https://>

- www.naadsn.ca/wp-content/uploads/2022/07/22jul-Sukhankin-upload.pdf [dostęp: 17.08.2024].
- Sun, K. (2013). Comments on Chapter 4: Chinese Perspective. W: O. Young, J. Deog Kim, & K. Yoon Hyung (Red.), *The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on the Future of the Arctic*. Korea Maritime Institute and East-West Center.
- Sun, K. (2014). Beyond the Dragon and the Panda: Understanding China's Engagement in the Arctic. *Asia Policy*, 18(1), 46-51. <https://doi.org/10.1353/asp.2014.0023>
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2018, January). *China's Arctic policy*. [https://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) [dostęp: 19.08.2024].
- Tillman, H., Jian, Y., & Nielsson, E.T. (2018). The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4(3), 345-362. <https://doi.org/10.1142/S2377740018500215>
- Vicik, M.T. (2022). Strengthen Arctic Governance to Stop Russian and Chinese Overreach. *Parameters*, 52(2), 55-68. <https://doi.org/10.55540/0031-1723.3152>
- Wishnick, E., & Taffer, A. (2022, March). Ukraine invasion tests the relationship between Russia and China. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2022/02/27/world/asia/putin-xi-jinping-russia-china.html> [dostęp: 29.07.2024].
- World Shipping Council. (n.d.). *The top 50 container ports*. <https://www.worldshipping.org/top-50-container-ports> [dostęp: 13.12.2025].
- Yang, N., & Guo, P. (2022). Sino-Russian Cooperation in the Arctic: Current Situation, New Directions and Challenges. *Ekonomicheskie i Sotsialnye Peremeny: Fakty, Tendentsii, Prognoz [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast]*, 15(3), 259-273. <https://doi.org/10.15838/esc.2022.3.81.14>
- Yanqin, L., et al. (2023). Observed Contribution of Barents-Kara Sea Ice Loss to Warm Arctic-cold Eurasia Anomalies by Submonthly Processes in Winter. *Environmental Research Letters*, 18(3). <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/acbb92> [dostęp: 26.07.2024].
- Ying, L., & Xinling, W. (2021). Role of China in the Development of Russia's Arctic Logistics System: An Analysis of the Russian Arctic Strategy 2035. W: N. Kharlampieva (Red.), *The Arctic Space of Knowledge*. Saint Petersburg University Press. <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/674324461.pdf> [dostęp: 22.08.2024].
- Yitong, C., & Xiao, G. (2020). The International Mechanism for the Utilization of Arctic Marine Resources and China's Response. *Resources Science*, 42(11), 2062-2074. <https://doi.org/10.18402/resci.2020.11.02>

- Yufeng, W. (2024). Research on China's Participation in International Cooperation in the Arctic from the Perspective of the "Polar Silk Road". *United International Journal for Research & Technology*, 5(5), 72–76. <https://uijrt.com/articles/v5/i5/UIJRTV5I50007.pdf> [dostęp: 12.09.2024].
- Zhang, K., Hu, M., & Dang, C. N. (2022). The Potential of Sino–Russian Energy Cooperation in the Arctic Region and Its Impact on China's Energy Security. *Scientific Programming*, 2022(1), 8943314. <https://doi.org/10.1155/2022/8943314>
- Zhao, J. (2015). China's Emerging Arctic Strategy and the Framework of Arctic Governance. W: H.N. Scheiber, J. Kraska, & M.-S. Kwon (Red.), *Science, Technology, and New Challenges to Ocean Law* (ss. 367–394). Brill Nijhoff. <https://doi.org/10.1163/9789004299610>
- Zhenf, L., Chen, Z., Chen, X., & Chen, X. (2018, October). The Development of the Arctic Passage and the Construction of the "Polar Silk Road": A Literature Review. *Periodical of Ocean University of China*. <http://www.xml-data.cn/ZGHYDXXBSHKXB/html/fff36514-92de-4c76-ae3b-dedbe2a5d15c.htm> [dostęp: 17.08.2024].
- Vopilovskii, S.S. (2022). Zarubezhnye ekonomicheskie partnery Rossii v Arkticheskoj zone. *Arktika i Sever / Arctic and North*, 46, 33–50. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.46.33>
- Rossiiskaia Federatsiia. Federal'nyi zakon ot 14 fevralia 2009 g. no. 22-FZ „O navigatsionnoj deiatel'nosti”. *Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federatsii*, 2009, nr 7, art. 790. <https://base.garant.ru/12165206/> [dostęp: 10.12.2025].
- Sovet Bezopasnosti Rossijskoj Federatsii. (n.d.1). *Osnovy gosudarstvennoj polityki Rossijskoj Federatsii v Arktike na period do 2035 goda* [dostęp: 10.12.2025].
- Sovet Bezopasnosti Rossijskoj Federatsii. (n.d.2). *Strategiia razvitiia Arkticheskoj zony Rossijskoj Federatsii i obespecheniia natsionalnoj bezopasnosti na period do 2035 goda*. [http://www.scrf.gov.ru/security/economic/Arctic\\_strategy/](http://www.scrf.gov.ru/security/economic/Arctic_strategy/) [dostęp: 10.12.2025].
- Chzhan, I. (2024). Kitajsko-rossijskoe sotrudnichestvo proekta „Ledovogo shelkovogo puti” v usloviiakh rossijsko-ukrainskogo konflikta. *Mirovaia polityka* 2024(1), 15–27. <https://doi.org/10.25136/2409-8671.2024.1.70115>
- Perevozki tovarov po Sevmorputi v 2023 godu sostavili 36,254 mln tonn (2024, 10 ianvaria). <https://www.interfax.ru/russia/939623> [dostęp: 13.03.2026].
- Gruzoperevozki po SMP v 2024 godu vyrosli primerno na 4,4% i dostigli pochty 37,9 mln tonn (2025, 9 yanvaria), <https://portnews.ru/news/372158/> [dostęp: 13.03.2026].

**Michał Piechowicz** – he works at the Institute of International Relations at the Faculty of Political and Security Sciences, Nicolaus Copernicus University in Toruń. PhD in Political Science (2012). Grant investigator: IDUB “Debiuty” and NCN MINIATURA 6. Coordinator of the ReflectLab project (Erasmus+ KA203). Researches European integration in the context of multi-level governance, especially CSDP/CSDP, PESCO, the EU agency system, EU-NATO relations, and regional Arctic security. He has published in: *Polar Geography, Defense & Security Analysis*, and *European Review*.

---

**Michał Piechowicz** – adiunkt w Instytucie Stosunków Międzynarodowych na Wydziale Nauk o Polityce i Bezpieczeństwie UMK w Toruniu. Doktor nauk humanistycznych w zakresie nauk o polityce (2012). Kierownik / wykonawca grantów: IDUB „Debiuty” i NCN MINIATURA 6. Koordynator projektu ReflectLab (Erasmus+ KA203). Bada integrację europejską w ujęciu *multi-level governance*, zwłaszcza WPBiO/CSDP, PESCO, system agencyjny UE, relacje UE–NATO oraz w ujęciu regionalnym – bezpieczeństwo Arktyki. Publikował w: *Polar Geography, Defense & Security Analysis, European Review*.