

Północna Droga Morska: Nowy paradygmat w globalnej żegludze czy niszowy szlak arktyczny?

Północna Droga Morska (PDM; ang. *Northern Sea Route* – NSR) to najkrótszy szlak morski łączący Europę z Azją Wschodnią, przebiegający wzdłuż arktycznych wybrzeży Rosji od Morza Barentsa na zachodzie po nad Cieśninę Beringa na wschodzie. Przez wieki traktowana jako nieosiągalne marzenie żeglarzy, dziś, w dobie gwałtownych zmian klimatycznych i topnienia pokrywy lodowej Arktyki, staje się realną alternatywą dla tradycyjnych szlaków handlowych. W 2026 roku dyskusja nad PDM nie dotyczy już tylko możliwości technicznych jej pokonania, ale przede wszystkim jej ekonomicznej rentowności, bezpieczeństwa ekologicznego oraz roli w nowym, bipolarnym układzie geopolitycznym. Niniejszy referat analizuje parametry logistyczne PDM w porównaniu do Kanału Sueskiego, a także ocenia szanse i zagrożenia wynikające z jej eksploatacji.

1. Porównanie logistyczne: PDM vs. Tradycyjne Szlaki

Kluczowym argumentem przemawiającym za Północną Drogą Morską jest drastyczne skrócenie dystansu. Trasa z Szanghaju (Chiny) czyli jednego z największych portów dalekiego wschodu do Rotterdamu czyli głównego portu ładunkowego Europy (Niderlandy) przez Kanał Sueski wynosi około 11 200 mil morskich. Ta sama trasa przez Północną Drogę Morską to zaledwie ok. 6 500 – 7 000 mil morskich¹.

Zmniejszenie dystansu o blisko 40% przekłada się na konkretne zyski czasowe. Według danych operacyjnych z sezonów nawigacyjnych 2024–2025:

- Trasa przez Kanał Sueski: Średnio 35–40 dni (przy stabilnej sytuacji na Morzu Czerwonym).
- Trasa wokół Przylądka Dobrej Nadziei: 45–55 dni (często wybierana w 2024/2025 ze względu na ataki bojowników Houthi).
- Północna Droga Morska: 18–22 dni².

Skrócenie czasu o niemal połowę pozwala na szybszą rotację jednostek i teoretycznie niższe koszty paliwa, a to jednocześnie wpływa na zmniejszenie emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych gazów. Należy jednak pamiętać, że prędkość na PDM jest ograniczona przez warunki lodowe i konieczność asysty lodołamaczy, co sprawia, że zysk czasowy nie zawsze jest liniowy względem skrócenia dystansu. Szlak jednak dostępny dla statków bez asysty lodołamaczy zazwyczaj w okresie od lipca do października, poza tym okresem szlak jest pokryty grubą warstwą lodu do której przełamania są potrzebne wyspecjalizowane statki czyli lodołamacze.

Ponadto „Droga Północna” jest pozbawiona paru zagrożeń stanowiących przeszkodę na szlaku morskim przez kanał Sueski. Do takich przeszkód należą by chociażby ataki na okręty transportowe

1 <https://www.thearcticinstitute.org/future-northern-sea-route-golden-waterway-niche/>

2 <https://www.eurasian-research.org/publication/northern-sea-route-and-global-warming/>

przez reżim Houthi w południowym Jemenie. Grupa ta dokonała do tej pory 97 udokumentowanych ataków na łodzie handlowe w obszarze morza czerwonego i zatoki adeńskiej³. To znacząco utrudnia swobodę handlu przez obecnie najbardziej popularny szlak morski między Azją, a Europą.

Kolejnym wydarzeniem, które deklasuje drogę przez Suez jest właściwie sam ten kanał. Blokada Kanału Sueskiego w 2021 przez kontenerowiec evergiven trwała zaledwie 6 dni, a jednak znacząco odbiła się na handel międzynarodowy. Lloyd's List szacował, że blokada wstrzymywała towary o wartości około 9,6 mld USD dziennie (ok. 400 mln USD na godzinę). Łączne opóźnienia w handlu oszacowano na ponad 50 miliardów dolarów. Egipskie władze (Suez Canal Authority - SCA) szacują bezpośrednie straty z tytułu utraconych opłat za tranzyt na 12-15 mln USD dziennie. To wydarzenie pokazało jak bardzo podatny oraz wrażliwy jest kanał Sueski, gdzie awaria jednego okrętu może powodować globalne straty w wielu miliardach. Odwrotna sytuacja panuje na PDM, która jest całkowicie pozbawiona kanałów oraz wąskich przesmyków wodnych. Jedynym zagrożeniem dla handlu w tamtym regionie jest lód oraz względna zależność od lodołamaczy⁴.

2. Zalety i Szanse: "Polarny Jedwabny Szlak"

Szanse rozwojowe PDM wynikają zarówno z czynników naturalnych, jak i strategicznych decyzji państw regionu, głównie Federacji Rosyjskiej i Chin. Utrzymanie przepływu na Drodze Północnej w okresie zimowym w dużej mierze zależy od rosyjskiej floty lodołamaczy, która jest obecnie największą na świecie. Ten fakt jednocześnie może zapewnić swobodę przepływu na tym szlaku.

Krótsza trasa to mniejsze zużycie paliwa, co w teorii prowadzi do redukcji emisji CO₂ o około 30–50% na pojedynczy rejs [3]. W erze rygorystycznych przepisów IMO (International Maritime Organization) dotyczących dekarbonizacji, jest to silny argument dla armatorów poszukujących "zielonych" korytarzy transportowych.

W przeciwieństwie do szlaków południowych, PDM omija punkty zapalne, takie jak Cieśnina Malakka, Zatoka Adeńska czy Morze Czerwone. Ryzyko piractwa w Arktyce jest zerowe, a kontrola Rosji nad tym obszarem zapewnia (według oficjalnej narracji Moskwy) stabilne warunki żeglugi, wolne od zagrożeń asymetrycznych typowych dla Oceanu Indyjskiego⁵.

2.3. Rozwój wydobycia surowców

PDM nie jest tylko trasą tranzytową. Stanowi ona "kręgosłup" dla rosyjskich projektów wydobywczych w Arktyce (np. Jamał LNG, Arktyczny LNG-2). Rozwój infrastruktury portowej w subarktycznej części Rosji tworzy synergię między eksportem surowców a globalnym tranzytem. Więc usprawnienie żeglugi na Północnej Drodze Morskiej byłoby korzystne nie tylko dla handlu ale również dla samej Rosji.

3. Wady i bariery operacyjne

Mimo entuzjazmu, PDM posiada wady, które wciąż ograniczają jej masowe wykorzystanie.

3 https://en.wikipedia.org/wiki/Houthi_attacks_on_commercial_vessels

4 <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S096669231100024X>

5 <https://atlasinstitute.org/the-red-sea-shipping-crisis-2024-2025-houthi-attacks-and-global-trade-disruption/>

Mimo ocieplenia, Arktyka pozostaje zamrożona przez większą część roku. Okno nawigacyjne dla statków bez klasy lodowej trwa zazwyczaj od lipca do października. Nawet w lecie dryfujący lód i nagle mgły mogą uniemożliwić żeglugę, co uderza w fundament logistyki: terminowość (ang. *just-in-time*)⁶.

Przejście PDM wymaga asysty atomowych lodołamaczy (zarządzanych przez Rosatomflot). Koszt takiej eskorty w 2025 roku wahał się w granicach 300 000 – 500 000 USD za rejs⁷. Dodatkowo stawki ubezpieczeniowe dla wód arktycznych są o 50–100% wyższe niż dla tras tropikalnych ze względu na ryzyko kolizji z lodem i brak infrastruktury ratowniczej.

4. Zagrożenia: Ekologia i Geopolityka

Arktyka to ekosystem o niskiej zdolności do samoregeneracji. Ewentualny wyciek ropy w niskich temperaturach byłby niemożliwy do usunięcia przy użyciu obecnych technologii – ropa pod lodem osadza się na lata. Ponadto emisja tzw. czarnego węgla (sadzy) z silników statków osiada na śniegu, przyspieszając jego topnienie (efekt albedo)⁸.

W 2026 r. PDM jest de facto pod całkowitą kontrolą Rosji, która traktuje te wody jako wewnętrzne (co jest sporne z punktu widzenia UNCLOS). Po inwazji na Ukrainę i nałożeniu kolejnych pakietów sankcji, zachodni armatorzy (jak Maersk czy MSC) oficjalnie wycofali się z testowania tej trasy. PDM stała się "szlakiem dla wybranych", zdominowanym przez flotę rosyjską i chińską, co budzi obawy o monopolizację i wykorzystanie szlaku jako narzędzia szantażu politycznego⁹.

5. Podsumowanie i prognozy

Północna Droga Morska w 2026 roku nie jest jeszcze "nowym Kanałem Sueskim", lecz raczej specjalistycznym korytarzem surowcowo-strategicznym. Chociaż skrócenie czasu podróży o 20 dni jest imponujące, brak infrastruktury naprawczej, wysokie koszty asysty lodołamaczy oraz niestabilność polityczna Rosji sprawiają, że szlak ten pozostaje ryzykowny dla globalnego handlu kontenerowego, co jednoznacznie uniemożliwia jego efektywne wykorzystanie w handlu międzynarodowym

W obliczu dalszego topnienia lodowców, przewiduje się, że do 2040 roku PDM może stać się żeglowna przez cały rok dla jednostek o wysokiej klasie lodowej, co zmusi społeczność międzynarodową do wypracowania nowych regulacji prawnych dotyczących wód arktycznych.

Bibliografia

[Borgerson S. G., *Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming*, "Foreign Affairs" 2023, vol. 87, no. 2.](#)

<https://youtu.be/pvy9usF7ohE?si=mFtzQjkOUzoRO1R5>

⁶ <https://www.inss.org.il/publication/northern-sea-route/>

⁷ https://www.report.rosatom.ru/go_eng/go_rosatom_eng_2024/rosatom_2024_eng.pdf

⁸ <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2017/2017-scholarly-papers/229-environmental-human-impact-of-the-northern-sea-route-industrial-development-in-russia-s-arctic-zone>

⁹ <https://www.arctictoday.com/hidden-strategic-costs-of-the-northern-sea-route/>

Rosatomflot, *Annual Operational Report 2025*, Murmansk 2026

Geopolitics and shipping development in the arctic

<https://gcaptain.com/northern-sea-route-traffic-slips-in-2025-as-sanctions-constrain-russias-arctic-ambitions/>