

**ВИБІР РЕДАКЦІЇ: СВІТ**

# Поза зоною досяжності дронів ЗСУ, але в крижаній пастці. Чому ставка Путіна на Північний морський шлях провалюється

Рей Ферлонг

23 жовтня 2026, 19:12



Архівний знімок російського атомного криголама «Ямал» у Карському морі, на захід від протоки Вількіцького

У липні група російських танкерів, які перебувають під санкціями, була змушена кинути якір приблизно за 1300 кілометрів на північ від Північного полярного кола. Судна застрягли у крижаних водах на «верхівці світу» й підготувалися до тривалого очікування. Два атомні криголами могли прийти на допомогу лише через кілька днів.

Танкери застрягли у протоці Вількіцького – 55-кілометровому вузькому проході між північним узбережжям Сибіру та островом Більшовик, на Північному морському шляху (ПМШ) Росії до Китаю.

Кремль зробив великі ставки на те, що танення арктичної криги відкриє раніше непрохідний маршрут, який, до того ж, пролягає далеко поза зоною досяжності українських дронів чи ймовірного перехоплення суден «тіньового флоту» європейськими ВМС.

Цього року Північним морським шляхом експортували рекордні обсяги російської сирої нафти та скрапленого природного газу (СПГ). Утім, як засвідчив затор в Арктиці, судноплавство тут далеко не завжди є безперешкодним.

«Це яскравий приклад одного з наших головних тверджень: те, що менше льоду не означає, що судноплавство стає простішим», – розповіла Радіо Свобода **Ксенія Вахрушева**, керівниця арктичного проекту литовської екологічної організації Bellona.



Президент Росії Володимир Путін бере участь у церемонії підняття прапора на новому дизель-електричному криголамі «Віктор Черномірдин» у Санкт-Петербурзі, 3 листопада 2020 року

«Коли крига тоне, її окремі частини відколюються й дрейфують, і іноді трапляється так, що в певних місцях, особливо у вузьких протоках, цей лід нагромаджується, і

судно, яке не має відповідного класу льодостійкості, не може пройти», – додала вона.

Вахрушева мала на увазі класифікацію, що визначає ступінь (якщо такий є) здатності судна долати морський лід. Брак таких суден у Росії є одним із кількох чинників, що гальмують розвиток Північного морського шляху, незважаючи на оптимістичні заяви президента **Володимира Путіна** та інших російських чиновників щодо цього маршруту.

## «Безпечний шлях»

Північний морський шлях «має надзвичайно важливе значення в нинішній складній міжнародній ситуації – це надійний і безпечний шлях до найбільших ринків світу», – заявив Путін минулого місяця, виступаючи на церемонії запуску флагманського проєкту «Восток Ойл» на півострові Таймир, що розташований на південь від проток Вількіцького.



Володимир Путін та Ігор Сечин (президент державної нафтової компанії «Роснафта») запускають «Восток Ойл»

Путін заявив, що у 2025 році цим маршрутом (хоча й не на всій його довжині) було перевезено 37 мільйонів тонн вантажу, і прогнозував, що до 2030 року цей показник «майже подвоїться». Насправді ще у 2019 році чиновники Кремля прагнули досягти поставленої Путіним мети – 80 мільйонів тонн до 2024 року.

Це лише один зі прикладів того, як цифри дозволяють краще зрозуміти всі нюанси ситуації з ПМШ.

Наприкінці минулого місяця **Центр логістики Крайньої Півночі (CHNL)**, що фінансується Норвегією, повідомив, що Росія перевезла **приблизно 2 мільйони тонн вантажів**, переважно сировини нафти, або близько 15 мільйонів барелів, по всій довжині Північного морського шляху до Китаю та інших азійських пунктів призначення, здебільшого з порту Мурманськ у Баренцевому морі.

Як повідомляє агентство **Reuters** з посиланням на трейдерів та дані про судноплавство, до середини жовтня цей показник зріс приблизно до 20 мільйонів барелів. Це вже на 50 відсотків більше, ніж у 2025 році. **Водночас, однак, це все ще становить лише близько 1 відсотка від загального обсягу морського експорту нафти з Росії.**

«Там, безперечно, спостерігається стрімке зростання. Однак воно відбувається з відносно низького рівня», – заявив у розмові з Радіо Свобода **Томас Алекса**, старший аналітик консалтингової компанії з питань морської безпеки Ambrey.

«Ці заяви переважно спрямовані на внутрішню аудиторію, **але також стосуються Індії та Китаю.** Росія намагається знову зарекомендувати себе як надійного партнера, здатного постачати контрафактні або заплановані обсяги».

Алекса додав: хоча Росія й ввела в експлуатацію низку нових суден, придатних для плавання в Арктиці, її здатність будувати та утримувати ці судна та іншу інфраструктуру в регіоні була серйозно обмежена західними санкціями.

«Будь-які запчастини чи будівельні матеріали часто доводиться закуповувати через треті країни, щоб уникнути санкцій, оскільки їх можна придбати **лише у США, Японії, Південній Кореї або Європі**», – сказав він, додавши, що раніше технічне обслуговування та ремонт здійснювали норвезькі, данські та нідерландські компанії, **які вже цього не роблять.**



**ДИВІТЬСЯ ТАКОЖ:**

**Партнерство чи залежність: як Китай заходить у російську Арктику**

# Нова лінія фронту

Хоча лівова частка перевезень цим маршрутом припадає на російський експорт енергоносіїв, інші країни також починають пробувати свої сили в цих холодних водах.

22 жовтня уряд Південної Кореї повідомив, що перший контейнеровоз країни пройшов цим маршрутом, високо оцінивши його як скорочений шлях до Європи, але водночас зазначивши складні умови, зокрема великі крижані маси у Беринговій протоці та протоці Вількіцького.

Цього року Китай вперше запустив регулярне контейнерне сполучення з Європою вздовж Північного морського шляху, в рамках якого було здійснено кілька рейсів.

**Кетрін Сендак**, керівниця програми «Трансатлантична оборона та безпека» у Центрі аналізу європейської політики (СЕРА), зазначила, що існують серйозні сумніви щодо того, як Росія може контролювати цей маршрут.

«Росія вважає, що їй належить значна частина Арктики – більша її частина – і вважає, що... це внутрішні водні шляхи», – сказала вона в інтерв'ю Радіо Свобода.

«Тривають дискусії щодо плати за транзит... щодо того, які саме послуги російська влада надаватиме комерційним суднам, що прямують цим маршрутом», – додала вона.

«Не думаю, що зараз існують переконливі відповіді на це питання. Мені буде цікаво подивитися, чи за рік Росія все ще вважатиме, що в її інтересах користуватися цим маршрутом, але, можливо, не відкриватиме його настільки широко для інших учасників».

## “ Росія перетворює Арктику на фортецю

СЕРА

У вересневому звіті СЕРА зазначалося, що «Росія перетворює Арктику на фортецю». Посадовці у Вашингтоні, Брюсселі та інших столицях використовували подібні формулювання.

«У зв'язку з розширенням присутності та амбіцій Росії та Китаю Арктика стала передовою лінією глобальної боротьби за вплив», – заявила глава зовнішньої політики Європейського Союзу **Кая Каллас**, презентуючи 21 жовтня нову стратегію ЄС щодо Арктики. – Доступ до арктичних морських шляхів та природних ресурсів має стратегічне значення для ЄС».

У лютому НАТО розпочало нову місію **Arctic Sentry** з метою посилення своєї присутності, а минулого місяця Сполучені Штати оголосили про плани розширення своєї військової присутності в Гренландії в рамках угоди, яка також має на меті врегулювати гострі розбіжності всередині альянсу щодо заклику президента США **Дональда Трампа** до встановлення суверенітету США над цим островом.



Проект «Восток Ойл» компанії «Роснефть» в Російській Арктиці

Окрім безпекових застережень, такі організації, як **Bellona**, продовжують наголошувати на **екологічних ризиках**, пов'язаних зі збільшенням обсягів судноплавства в регіоні, зокрема через **експлуатацію застарілих та занедбаних танкерів «тіньового флоту»**, подібних до тих, що застрягли у протоці Вількіцького.

**“ Росія не оприлюднює жодної інформації про інциденти чи аварії на Північному морському шляху**

Ксенія Вахрушева

Лише одне судно змогло пройти, тоді як інші зрештою обрали інший маршрут, дочекавши до двох тижнів на криголами і так і не зумівши пройти протоку.

«Розлив нафти в арктичних умовах значно небезпечніший для довкілля, ніж у будь-якому іншому куточку світу, адже природний розклад нафти за низьких

температур відбувається набагато повільніше. Крім того, **нафта може розлитися по**

поверхні криги, що прискорить наслідки кліматичних змін», – зазначила Вахрушева.

«Росія не оприлюднює жодної інформації про інциденти чи аварії на Північному морському шляху, а ця територія настільки велика й віддалена, що там немає незалежних організацій чи активістів, які могли б про це повідомляти», – попередила вона.



#### ДИВІТЬСЯ ТАКОЖ:

Протести в Європі: підпали, погроми, нищення майна. Чи «підкидає Росія дрова у вогонь» вуличних акцій?



#### ДИВІТЬСЯ ТАКОЖ:

В ході обміну полоненими до України повернулися 261 військовий і 9 цивільних



#### ДИВІТЬСЯ ТАКОЖ:

У Кремлі заявили про «заплановані» в листопаді тристоронні переговори в Абу-Дабі



#### Рей Ферлонг

Старший міжнародний кореспондент Радіо Вільна Європа / Радіо Свобода. Долучився до колективу в 2014 році. До цього упродовж 17 років співпрацював із BBC – був іноземним кореспондентом у Празі та Берліні, а також міжнародним репортером у Європі та колишньому Радянському Союзі.

Світ

Політика

Вибір редакції: світ

