

Russisk arktisk farvand fryser

Et år efter krisen er der igen tidlig is på Northern Sea Route

Sidste års tidlige frysning udløste en kritisk situation med mere end 20 fartøjer der sad fast i isen. I år kan skibsfarten i russisk arktisk farvand blive endnu værre

af *Atle Staalesen - The Barents Observer*,
Nov. 15. 2022, [LINK i pdf](#)

Det sene efterår 2021 var dramatisk for søfolk og rederier, der opererede i det russiske Arktis. En tidlig og hurtig fastfrysning af de fjerntliggende farvande overraskede fragtskibene. I begyndelsen af november sad mere end 20 fartøjer fast i havisen.

Blandt dem var mindst to olietankere og flere udenlandske tank- og fragtskibe. Situationen blev først løst i slutningen af december, da Northern Sea Route-operatøren Rosatom bestilte flere isbrydere til området.

Den russiske statsruteoperatør virkede fuldstændig uforberedt på situationen. I løbet af de seneste år havde isforholdene i slutningen af oktober og begyndelsen af november muliggjort omfattende skibsfart langs den store russiske arktiske kyst. Men ikke i 2021.

Og 2022 bliver måske ikke bedre. Iskort fra det russiske arktiske og antarktiske forskningsinstitut viser store mængder flerårig is, der dækker store områder på tværs af russisk østarktisk farvand.

Det meste af Laptevhavet og Østsibiriske Hav er nu dækket af et solidt hvidt ark, mange steder mere end en meter tykt. Forsendelse gennem området kræver støtte fra kraftige isbrydere.



Allerede i november er der er tyk is på Northern Sea Route, og fragtskibene har brug for eskorte af isbrydere.

Rosatom lærte vigtige lektier i 2021 og begår ikke den samme fejl i år. Den 15. november var der kun et skib i transit på den østlige del af ruten. Fragtskibet Monchegorsk sejlede fra den kinesiske havn i Lianyungang den 27. oktober og forventes at ankomme til Murmansk den 24. november.

Og selvom Monchegorsk har top Arc7 isbeskyttelse, der gør det muligt at bryde gennem 1,5 meter tyk havis, sejler den stadig sammen med en atomdrevet isbryder. Arktika har brudt is for Monchegorsk gennem hele det østsibiriske hav og vil sandsynligvis fortsætte sin eskorte, indtil skibene når glattere farvande i Karahavet.

Monchegorsk ejes og drives af Nornickel. Det pendler normalt mellem selskabets terminal i Dudinka og Murmansk. Forsendelsen til Kina kommer efter, at Nornickel sagde, at den har til hensigt at diversificere eksportruter og markeder.

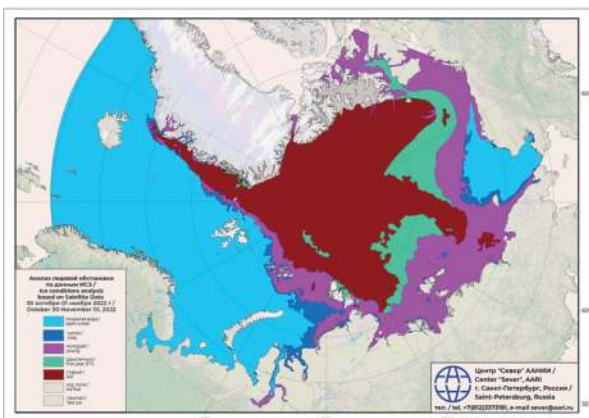
Ifølge Ravil Nasybullov, direktør for virksomhedens logistikafdeling, ser Nornickel i dag i stigende grad mod de asiatiske markeder, og østgående forsendelser på Northern Sea Route ses som en potentiel eksportroute. Det samme fremhæves af vicepremierminister Aleksandr Novak.

"Med det nye og hidtil usete pres på russisk økonomi fra vestlige lande, er betydningen af den nordlige sørute som en skibstransportåre [...] mange gange øget," sagde Novak på et regeringsmøde i slutningen af oktober.

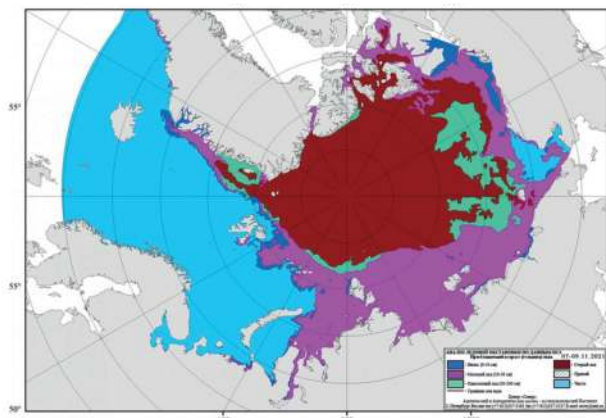
Dette års hårde havisforhold i russisk arktisk farvand er dårlige nyheder for Ruslands ønske om at bygge nye eksportkorridorer og omgå sanktioner. Rusland har hverken et tilstrækkeligt antal skibe i isklasse eller de isbrydere, der er nødvendige for at eskortere dem gennem tyk arktisk havis.

Relaterede artikler på The Barents Observer:

- *Midt i transportproblemer bryder en arktisk konvoj sig vej mod den islåste russiske by, LINK i pdf*
- *Skibe fuldfører 'historisk passage' på Northern Sea Route, LINK i pdf*
- *Flere isbrydere kommer for at hjælpe russiske arktiske skibe i nød, LINK i pdf*
- *Islåste arktiske byer får muligvis ikke nødvendige forsyninger, LINK i pdf*
- *To isbrydere er på vej til at redde islåste skibe på Northern Sea Route, LINK i pdf*
- *En kritisk situation kan være under opsejling på den nordlige sørute, LINK i pdf*



30 Oct - 1 Nov 2022



7-9 November 2021

Der var meget vanskelige forhold med havis på den nordlige sørute i november 2021. Situationen ser ikke bedre ud i november 2022. Kort af Aari.ru/Barents Observer

