

Regina Demjaniuk¹

ROZWÓJ MIĘDZYNARODOWYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH W POLITYCE TRANSPORTOWEJ FEDERACJI ROSYJSKIEJ

Streszczenie

Jednym z kluczowych zadań współczesnej polityki transportowej Rosji staje się rozwój międzynarodowych korytarzy transportowych, które sprzyjałyby zwiększeniu przewozów tranzytowych, a także zapewniały dynamizację powiązań w kierunku Europa – Azja. Ze względu na położenie geograficzne, korzyści makroekonomiczne, rozwój korytarzy transportowych nabiera dla Rosji szczególnego znaczenia, znalazło to swoje odzwierciedlenie w przyjętych programach i strategiach państwowych. W 2002 roku rozpoczęła się realizacja Federalnego Programu „Modernizacja systemu transportowego Rosji (2002–2010)”. W 2004 roku opracowano „Strategię transportową Federacji Rosyjskiej do 2020 roku”. W 2008 roku rząd Federacji Rosyjskiej przyjął Rozporządzenie № 877-p, którym zatwierdził „Strategię rozwoju transportu kolejowego w Federacji Rosyjskiej do 2030 roku” i Rozporządzenie № 1734-p „Strategię transportową Federacji Rosyjskiej do 2030 roku”. System międzynarodowych korytarzy transportowych przebiegających przez terytorium Federacji Rosyjskiej obejmuje: trzy z dziesięciu paneuropejskich korytarzy transportowych, dwa z czterech euroazjatyckich lądowych korytarzy transportowych, korytarze „Primorje-1” i „Primorje-2”, które łączą północno-wschodnie regiony Chin poprzez porty Kraju Primorskiego z euroazjatyckimi korytarzami transportowymi i korytarz „Północna Droga Morska”. System transportowy w Rosji znajduje się w długotrwałym procesie reformy. Zasadniczym problemem jest słaby rozwój infrastruktury transportowej, co stanowi obecnie istotną barierę rozwoju gospodarczego kraju. Rosja mogłaby odgrywać dużo większą niż dotychczas rolę w obsłudze handlu zagranicznego.

Słowa kluczowe: system transportowy, międzynarodowy korytarz transportowy, polityka transportowa Federacji Rosyjskiej.

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN TRANSPORT POLICY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract

One of key tasks of contemporary Russia's transport policy is the development of international transport corridors which would favour of transit transports enlargement, and they assured the dynamization of connections between Europe and Asia. Based on advantage of macroeconomic position, development of transport corridors is very important for Russia. It has brought a great reflection in strategic state programs. In 2002 year began the realization of Federation Program „Modernization of transport system of Russia (2002–2010)”. In the 2004 year „Russia's *transport strategy* for the period up to 2020” was accepted. In the 2008 year government of Russian Federation accepted Decree № 877-p, which confirmed „Russia's *Railway Transport Development Strategy 2030*” and Decree № 1734-p „*Transport strategy of Russia* for the period up to 2030”. System of international transport corridors crossing through territory of Russia it include: three of ten Pan-European transport corridors, two of four euroasiatic land transport corridors, the corridors „Primorje -1” and „Primorje -2”, which north-east regions of Chin unite across harbours of Primorje from euroasiatic transport corridors and the corridor „Northern *Sea Route*”. The transport system in Russia is in long-lasting process of reform. The weak development of transport infrastructure, what is an essential barrier of economic development of the country. Russia could play more essential role than so far in service of international trade.

Key words: transport system, international transport corridor, transport policy of the Russian Federation.

¹ Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, Wydział Zarządzania, Katedra Marketingu i Logistyki.

1. WSTĘP

Federacja Rosyjska od dłuższego czasu realizuje plan rozwoju transportu. Ministerstwo Transportu i podległe mu federalne organy władzy wykonawczej koncentrują się na wypracowaniu konkretnych projektów, mających na celu transformację systemu transportowego w strukturalną część innowacyjnej gospodarki.

Rosja nie wykorzystuje swego ogromnego potencjału jako kraj tranzytowy. Podstawowym celem polityki transportowej Federacji Rosyjskiej jest zwiększenie konkurencyjności systemu transportowego kraju i wykorzystanie jego potencjału tranzytowego. Osiągnięcie tego celu wiąże się z ukształtowaniem w Rosji infrastruktury transportowej odpowiadającej międzynarodowym standardom oraz ze stworzeniem odpowiednich warunków do integracji ze światowym systemem transportowym.

Polityka transportowa Federacji Rosyjskiej od 2002 roku koncentruje się na realizacji kompleksowych projektów infrastruktury, mających na celu zwiększenie konkurencyjności międzynarodowych korytarzy transportowych. Umożliwi to rozszerzenie zasięgu przewozów transportowych, a także uzyskanie dodatkowych dochodów. Kompleksowa modernizacja eksportowej infrastruktury transportowej ma zapewnić większy eksport towarów strategicznych. Jest to związane z rozwojem transportu kolejowego, morskiego w połączeniu z rozwojem infrastruktury rurociąkowej. W ramach polityki transportowej Rosja podejmuje zdecydowane kroki w kierunku rozwoju sieci międzynarodowych korytarzy transportowych. Ma to olbrzymie znaczenie ekonomiczne, gdyż celem jest stymulowanie wzrostu gospodarczego kraju, intensyfikacja powiązań gospodarczych z zagranicą. Ma też znaczenie cywilizacyjne, gdyż sprawny system korytarzy transportowych zapewni dynamiczny przepływ osób.

W związku z rosnącą presją na wzrost poziomu obsługi logistycznej szczegółowego wydzwiku w obecnej polityce transportowej Rosji nabiera kwestia zwiększenia konkurencyjności rosyjskich przewoźników na rynku usług transportowych.

2. MIĘDZYNARODOWE KORYTARZE TRANSPORTOWE W FEDERACJI ROSYJSKIEJ

Ze względu na swoje położenie geograficzne oraz poziom rozwoju systemu transportowego, Rosja mogłaby odgrywać dużo większą rolę w obsłudze handlu pomiędzy Europą a Azją. Dlatego jednym z kluczowych zadań współczesnej polityki transportowej Federacji Rosyjskiej staje się rozwój międzynarodowych korytarzy transportowych, które sprzyjałyby zwiększeniu przewozów tranzytowych przez ten kraj, a także zapewniały sprawne i efektywne powiązania w kierunku Europa – Azja². Korytarz transportowy jest to ciąg infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż którego przebiegają różne drogi transportowe o odpowiednich parametrach technicznych (na przykład autostrada i linia kolejowa o podwyższonych parametrach technicznych) z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (na przykład centrami logistycznymi)³.

Oprócz barier taryfowych i pozataryfowych, hamulcem dla rozwoju handlu zagranicznego Federacji Rosyjskiej jest niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa. Obroty handlu zagranicznego w Rosji odgrywają decydującą rolę w tworzeniu PKB. Wpływ handlu zagranicznego na wielkość dochodu narodowego przejawia się jako oddziaływanie nadwyżki

² *Federacja Rosyjska. Przewodnik dla przedsiębiorcy*, Biuro Promocji Inwestycji i Technologii Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju Przemysłowego UNIDO, Warszawa 2006, s. 79.

³ Idea korytarzy transportowych powstała na I Ogólnoeuropejskiej Konferencji Transportowej w Pradze w 1991 roku. Na Krete w 1994 roku odbyła się II Paneuropejska Konferencja Transportowa. Określono 9 głównych korytarzy transportowych, które łączyłyby się w Europie Środkowej i Wschodniej. III Paneuropejska Konferencja Transportowa w 1997 roku w Helsinkach wprowadziła korekty i dodała 10 korytarzy. Te korytarze stanowiły rozszerzenie sieci TEN obejmujący połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie i rzeczne. E. Mendiak, *Koleje rosyjskie - euroazjatycki most lądowy*, [w:] „Logistyka” 2010, nr 1, http://www.logistyka.net.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=6890&Itemid=40 (12.03.2011).

eksportowej na wzrost gospodarczy⁴. W roku 2009 nadwyżka eksportowa Rosji wynosiła 111,6 mld USD⁵.

Udział Rosji w światowym eksporcie i imporcie bardzo powoli ulega zmianie. W 2009 roku nie przewyższył 2,4%, a światowym imporcie 1,3% (tabela 1). Miejsce Rosji w światowej wymianie nie jest imponujące. Gospodarka rosyjska nie może pochwalić się takim spektakularnym sukcesem, jaki osiągnęły w krótkim czasie państwa azjatyckie.

Tabela 1. Udział wybranych państw w światowym eksporcie i imporcie w %

	Eksport							Import						
	1995	2000	2004	2006	2007	2008	2009	1995	2000	2004	2006	2007	2008	2009
Rosja	1,5	1,6	2,0	2,5	2,6	2,9	2,4	0,9	0,5	0,8	1,1	1,4	1,7	1,3
Niemcy	10,2	8,6	10,0	9,4	9,6	9,1	9,1	9,0	7,6	7,7	7,6	7,5	7,3	7,5
Stany Zjednoczone	11,4	12,3	9,0	8,7	8,4	8,2	8,5	14,9	19,3	16,4	15,8	14,4	13,4	12,9
Wielka Brytania	4,7	4,4	3,8	3,6	3,2	2,9	2,9	5,1	5,1	4,9	4,5	4,4	3,9	3,9
Francja	5,6	4,7	4,7	4,0	3,9	3,8	3,8	5,5	4,8	4,8	4,4	4,4	4,3	4,4
Włochy	4,6	3,8	3,9	3,5	3,6	3,4	3,3	4,0	3,6	3,8	3,6	3,6	3,5	3,3
Chiny	2,9	3,9	6,5	8,1	8,8	9,0	9,7	2,6	3,4	6,0	6,5	6,8	7,0	8,1
Japonia	8,6	7,5	6,2	5,4	5,2	4,9	4,7	6,5	5,8	4,9	4,8	4,4	4,7	4,4

Źródło: Доля отдельных стран в мировом экспорте и импорте (в процентах), [w:] Российский статистический ежегодник, Федеральная служба государственной статистики, Москва 2010: http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_13/IssWWW.exe/Stg/d6/26-48.htm (12.03.2011).

Na obszarze Federacji Rosyjskiej zostały określone paneuropejskie korytarze transportowe, których magistrale kolejowe powinny odpowiadać standardom wskazanym w umowie europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz w umowie europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC)⁶.

System międzynarodowych korytarzy transportowych przebiegających przez terytorium Rosji obejmuje trzy z dziesięciu paneuropejskich korytarzy transportowych⁷:

- **Korytarz nr I** (odgałęzienie): Helsinki – Tallin – Ryga – Sowietsk – Kaliningrad – Mamonowo – Gdańsk⁸;
- **Korytarz nr II**: Berlin – Warszawa – Mińsk – Krasnoje – Moskwa – Niżnij Nowgorod, połączony z magistralą transsyberyjską (Transsib), aż do Władywostoku⁹;
- **Korytarz nr IX**: Helsinki – Busłowskaja – Sankt Petersburg – Moskwa – Suziemka – Kijów – Lubaszewka – Kiszyniów – Bukareszt – Dimitrowgrad – Alexandroupoli i jego odgałęzienie Kijów – Mińsk – Wilno – Kowno – Niestierow – Kaliningrad¹⁰.

⁴ Szerzej: W. Oniszczuk, *Czynniki zewnętrzne transformacji gospodarki Rosji*, Wydawnictwo Naukowe Semper, Warszawa 2002, s. 31.

⁵ Сальдо торгового баланса Российской Федерации (по методологии платежного баланса), [w:] Российский статистический ежегодник, Федеральная служба государственной статистики, Москва 2010, http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_13/IssWWW.exe/Stg/d6/25-03.htm.

⁶ E. Mendyk, *Koleje rosyjskie – euroazjatycki most lądowy*, op. cit.

⁷ Система международных транспортных коридоров на территории России, Министерство Транспорта Российской Федерации, http://www.mintrans.ru:8080/pressa/MTK_4.htm.

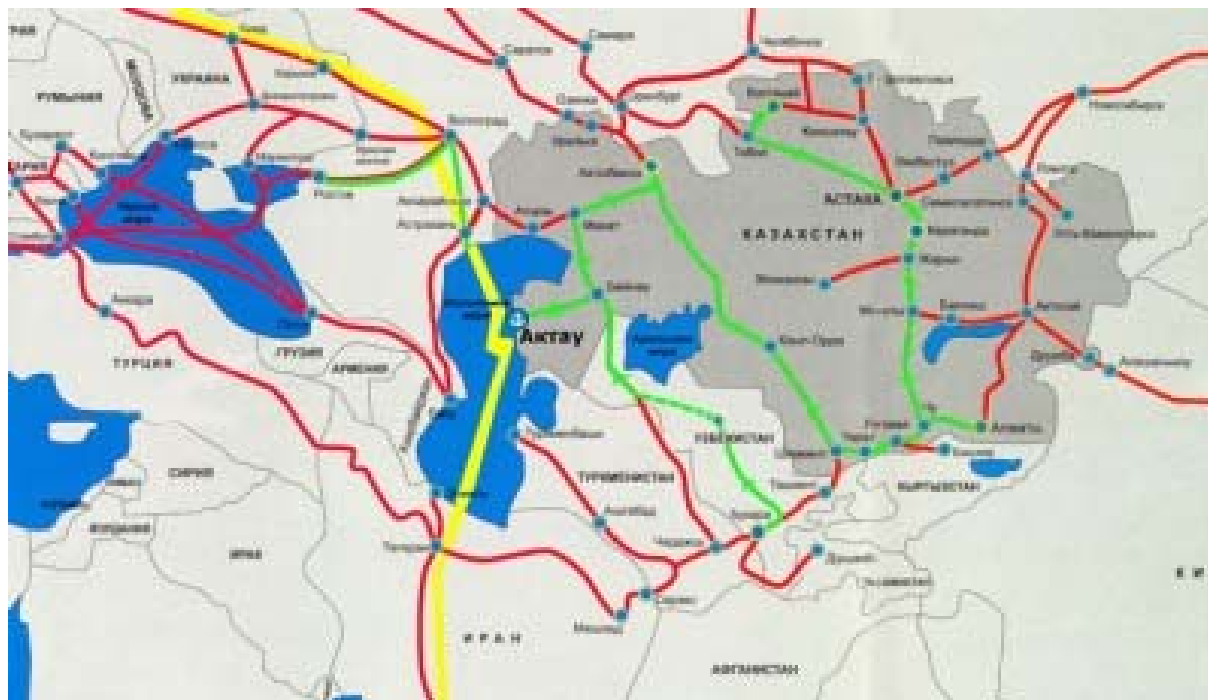
⁸ Паневропейский транспортный коридор № 1 (PE1), Министерство транспорта Российской Федерации, http://www.mintrans.ru:8080/pressa/MTK_7.htm.

⁹ Международные транспортные коридоры (МТК) и международные транспортные маршруты (МТМ), Центр управленческих, экономических и правовых инициатив «Стратегия», <http://www.strategy-center.ru/page.php?vrub=inf&vid=1123> (12.03.2011).

¹⁰ Паневропейский транспортный коридор № 9 (PE9), Министерство транспорта Российской Федерации, http://www.mintrans.ru:8080/pressa/MTK_8.htm.

Przez terytorium Federacji Rosyjskiej przebiegają dwa z czterech euroazjatyckich lądowych korytarzy transportowych:

- „**Północ–Południe**”: Europa Północna – Rosja – Morze Kaspijskie – Zatoka Perska – Indie¹¹ (rysunek 1);
- „**Transsyb**” i jego odgałęzienia: Europa – Rosja – Azja.



Rys. 1. Schemat korytarzu transportowego „Północ–Południe”

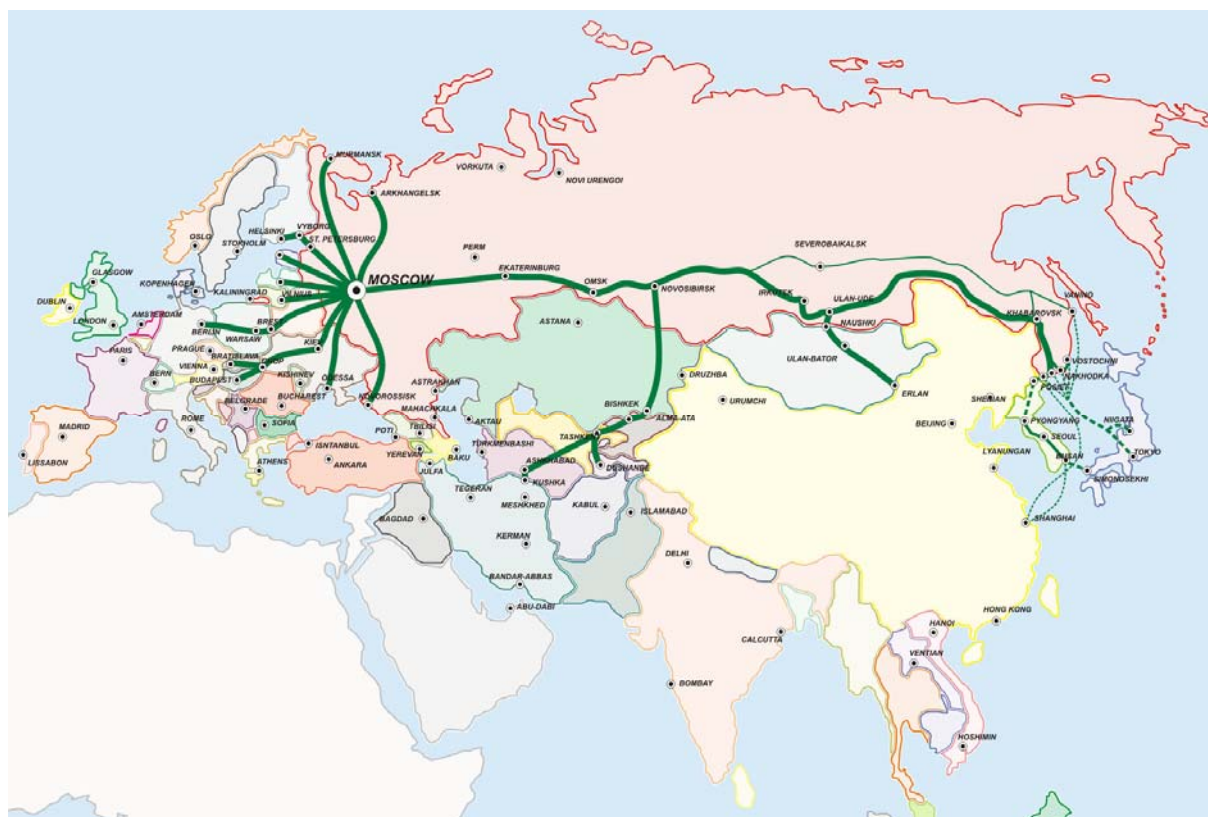
Źródło: *Международный транспортный коридор «Север-Юг»*: <http://www.otvozim.com/geo/koridor/>.

Transsyberyjska Magistrala Kolejowa jest jednym z najważniejszych dla Rosji szlaków tranzytowych (rysunek 2). Magistrala ta łączy ze sobą główne miasta i okęgi Syberii i Dalekiego Wschodu z centralną Rosją. Trasa ta łączy się z Magistralą Bajkalsko-Amurską (BAM) oraz z linią transmandżurską biegnącą do Ułan-Bator i Pekinu. Obecnie Kolej Transsyberyjska to dwutorowa, zelektryfikowana na całej długości (9288 km) magistrala, pozwalająca na prowadzenie ciężkich składów pociągów. Rozwojowi przewozów tą magistralą sprzyjają przeprowadzane przedsięwzięcia organizacyjno-techniczne. W 1998 roku rozpoczął regularne kursy przyspieszony pociąg kontenerowy w relacji Nachodka (Daleki Wschód) – Brześć – Europa Zachodnia. Odległość 10 538 km do stacji Busłowskaja (na granicy z Finlandią) pokonuje on w 9 dni ze średnią prędkością marszrutową 1140 km na dobę. Zdolność przewozowa linii wynosi ok. 100 mln ton ładunków rocznie, w tym 200–250 tys. kontenerów TEU w tranzycie międzynarodowym w każdym kierunku. Zakończenie modernizacji TMK zwiększy przepustowość linii do 1 mln TEU, a także uczyni ją jedną z najnowocześniejszych linii kolejowych na świecie. Wykorzystanie potencjalnych możliwości magistrali pozwoliłoby Rosji już w najbliższej przyszłości stać się ważnym ogniwem w procesie integracji systemów transportowych Europy i Azji¹².

¹¹ Szerzej: *Коридор „Север-Юг” (NS)*, Министерство транспорта Российской Федерации, http://www.mintrans.ru:8080/pressa/MTK_5.htm; С. Боровиков, Е. Казанцев, С. Переслегин, К. Рахимов, А. Собянин, *Место коридора „Север-Юг” в системе транспортных коридоров Евразии: формирование индийско-иранско-российского пространства экономического сотрудничества*, http://www.archipelag.ru/ru_mir/ostrov-rus/corridors/corridor/ (12.03.2011).

¹² *Federacja Rosyjska. Przewodnik dla przedsiębiorcy*, op. cit., s. 80–81.

- Zgodnie z międzynarodowymi uzgodnieniami przez terytorium Rosji przebiegają także:
- korytarze „Primorje-1” i „Primorje-2”, które łączą północno-wschodnie regiony Chin poprzez porty Kraju Primorskiego Rosji z euroazjatyckimi korytarzami transportowymi¹³;
 - „Północna Droga Morska”: Murmańsk – Archangielsk – Kandalaksza – Dudinka¹⁴.



Rys. 2. Schemat Transsyberyjskiej Magistrali Kolejowej

Źródło: Транссибирская магистраль- ключевое звено на стыке транспортных систем Азии и Европы, Координационный совет по транссибирским перевозкам: <http://www.cctst.msk.ru/tsm.html> (12.03.2011).

Podstawowym rodzajem transportu w wymienionych korytarzach transportowych w Federacji Rosyjskiej, za wyjątkiem Północnej Drogi Morskiej, jest kolej. Transport kolejowy stanowi podstawę systemu transportowego Rosji i jest ważnym czynnikiem rozwoju rosyjskiej gospodarki. W ogólnym wolumenie przewozów w roku 2009 w Federacji Rosyjskiej ponad 50% zrealizowano transportem rurociągowym, co mierząc wielkością pracy przewozowej stanowiło 2246 mld tkm (tabela 2). Na drugim miejscu znalazła się praca przewozowa wykonana koleją na poziomie 1865 mld tkm (42%). Tymi dwoma gałęziami transportu łącznie w roku 2009 w Rosji przemieszczono ponad 90% ładunków. Pozostałe gałęzi transportu mają mniejsze znaczenie: transport drogowy – 4%, żegluga morska – 2,2%, żegluga śródlądowa – 1,2%, transport lotniczy – 0,1%¹⁵.

¹³ Korydor „Primorje-1” (PR1), Министерство транспорта Российской Федерации, http://www.mintrans.ru:8080/pressa/MTK_9.htm; Korydor „Primorje-2” (PR2), Министерство транспорта Российской Федерации, http://www.mintrans.ru:8080/pressa/MTK_10.htm.

¹⁴ Министерство транспорта Российской Федерации, http://www.mintrans.ru:8080/pressa/MTK_11.htm; С.В. Решетняк, А.Л. Тезиков, *Северный морской путь. Численная оценка гидрографической обеспеченности трасс для судов с большой осадкой*, ФГУП «Аэрогеодезия», <http://www.agspb.ru/articles/5/4/>.

¹⁵ Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте (в процентах), [w:] *Российский статистический ежегодник*, Федеральная служба государственной статистики, Москва 2010, http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_13/IssWWW.exe/Stg/d6/26-38.htm (12.03.2011).

Tabela 2. Praca przewozowa w mld tkm w Federacji Rosyjskiej

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Transport ogółem, w tym:	6122	3688	3638	3755	3976	4284	4558	4676	4801	4915	4948	4446
Transport kolejowy	2523	1214	1373	1434	1510	1669	1802	1858	1951	2090	2116	1865
Transport drogowy	299	156	153	160	167	173	182	194	199	206	216	180
Transport rurociągowy	2575	1899	1916	1962	2100	2273	2413	2474	2499	2465	2464	2246
Żegluga morska	508	326	122	113	112	85	66	60	62	65	84	98
Żegluga śródlądowa	214	91	71	83	84	81	92	87	87	86	64	53
Transport lotniczy	2,6	1,6	2,5	2,6	2,7	2,7	3,0	2,8	2,9	3,4	3,7	3,6

Źródło: Грузооборот по видам транспорта (миллиардов тонно-километров), Российский статистический ежегодник, Федеральная служба государственной статистики, Москва 2010, http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_13/IssWWW.exe/Stg/d4/17-08.htm (12.03.2011).

Najlepiej wyposażona w sieć kolejową jest europejska część Rosji, a najgorzej Syberia i Daleki Wschód. Ogólna długość linii objętych systemem rosyjskich międzynarodowych korytarzy transportowych wynosi 23,1 tys. km. Są to w 95% dwutorowe linie wyposażone w systemy blokady samoczynnej. Około 17 tys. km tych linii zelektryfikowano. Maksymalną dopuszczalną prędkość ustalono w granicach 100–120 km/h w ruchu pasażerskim i 80 km/h w ruchu towarowym¹⁶.

3. MIĘDZYNARODOWE KORYTARZE TRANSPORTOWE W POLITYCE TRANSPORTOWEJ FEDERACJI ROSYJSKIEJ

Przez dłuższy okres czasu działania modernizacyjne w rosyjskim transporcie nosiły drugorzędny charakter i znajdowały się w cieniu innych przekształceń transformacyjnych. Do najpilniejszych zadań należy zaliczyć dostosowanie infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym do wymaganych standardów światowych. W 2002 roku rozpoczęła się realizacja Federalnego Programu „Modernizacja systemu transportowego Rosji (2002–2010)”¹⁷. Program składał się z 11 podprogramów, z których jeden bezpośrednio dotyczył rozwoju międzynarodowych korytarzy transportowych, pełniąc funkcję integrującą w stosunku do pozostałych. W programie określono proces etapowej modernizacji sieci drogowej i kolejowej, portów morskich i żegluga śródlądowej oraz portów lotniczych, położonych w korytarzach transportowych. Wytyczono między innymi następujące cele: wzrost przewozów międzynarodowych; zmniejszenie kosztów transportu i podniesienie jakości świadczonych usług; skoordynowany rozwój euroazjatyckich systemów transportowych w celu swobodnego przemieszczania ładunków i osób; podniesienie atrakcyjności inwestycyjnych projektów rozwoju międzynarodowych korytarzy transportowych; rozwój przewozów intermodalnych, niezbędnym elementem organizacji których jest wydajna infrastruktura transportowa tak liniowa jak i punktowa.

Realizacja Programu przebiegała w dwóch etapach. W pierwszym etapie (w latach 2002–2005) rozwój systemu transportowego koncentrował się na modernizacji istniejącego potencjału oraz usunięciu barier rozwojowych. Drugi etap (lata 2006–2010) miał zapewnić

¹⁶ Federacja Rosyjska. Przewodnik dla przedsiębiorcy, op. cit., s. 80.

¹⁷ Программа „Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)”, Подпрограмма „Международные транспортные коридоры”, Распоряжение Правительства Российской Федерации от 16.02.2001 г. № 232-р, http://www.ofrb.ru/rus/problem/transport_system7.html (12.03.2011).

przyśpieszony rozwój systemu transportowego, a także zwiększenie efektywności i jakości obsługi transportowej.

Zgodnie z założeniami programu do 2010 roku aktywizacja rosyjskich przewozów eksportowo-importowych powinna się zwiększyć do wysokości 705–766 mln ton; rozwój przewozów tranzytowych w wysokości 58–60 mln ton, w tym w kontenerach wielkich (330–400 tys. TEU); skierowanie obrotu towarowego z portów zagranicznych do krajowych portów morskich w wysokości 65–70 mln ton; zwiększenie międzynarodowego ruchu pasażerskiego z krajami spoza WNP (20–22 mln osób). Zwiększeniu eksportu usług transportowych przełoży się na wzrost dochodów Federacji Rosyjskiej o 2–3 mld USD rocznie. Podkreślono, że rozwój międzynarodowych korytarzy transportowych pozytywnie wpłynie na funkcjonowanie całego systemu transportowego, jak również na inne branże gospodarki narodowej Rosji. Będzie stymulować aktywność zawodową i zwiększy zatrudnienie (ponad 90 tys. miejsc pracy), poprawi wskaźniki makroekonomiczne i społeczne¹⁸.

W 2005 roku zatwierdzono „Strategię transportową Federacji Rosyjskiej do 2020 roku”¹⁹. Skoncentrowano uwagę na budowaniu stabilnego systemu transportowego; poprawie funkcjonowania i podniesienia poziomu nowoczesności w ogólnodostępnej infrastrukturze transportowej; zwiększeniu sprawności i dostępności do infrastruktury transportowej w poszczególnych regionach; sprawnej realizacji przedsięwzięć rozwojowych w transporcie, szczególnie w ramach realizacji zadań związanych z rozwojem międzynarodowych korytarzy transportowych. Rozwój systemowy międzynarodowych i narodowych korytarzy transportowych pozwoli zachować i rozwijać jedność polityczną, ekonomiczną i obronną przestrzeni rosyjskiej; rozwiązać kompleksowe zadania geostrategiczne, umocnić pozycję kraju jako mostu transportowego między Europą, Azją i Ameryką²⁰.

Wykorzystanie potencjału tranzytowego ma być zarówno priorytetem w rozwoju systemu transportowego Rosji jak i elementem wzrostu gospodarczego. Konieczny zatem jest udział Federacji Rosyjskiej w opracowaniu ogólnej strategii rozwoju sieci międzynarodowych korytarzy transportowych w kierunkach europejskim i azjatyckim, w celu wytyczenia nowych magistrali tranzytowych o zasięgu kontynentalnym²¹. Realizacja założeń strategii transportowej przebiegać będzie w dwóch etapach. Pierwszy etap – do roku 2010 i drugi w latach 2011–2020.

W 2008 roku rząd Federacji Rosyjskiej przyjął Rozporządzenie № 877-p, którym zatwierdził „Strategię rozwoju transportu kolejowego w Federacji Rosyjskiej do 2030 roku” i Rozporządzenie № 1734-p „Strategię transportową Federacji Rosyjskiej do 2030 roku”²². Były to ważne dokumenty dla dalszego rozwoju systemu transportowego w kraju. W „Strategii rozwoju transportu kolejowego w Federacji Rosyjskiej do 2030 roku” wytyczono m.in. następujące cele: zwiększenie bezpieczeństwa i efektywności w ruchu pasażerskim i towarowym, zmniejszenie kosztów i modyfikacja polityki taryfowej, dalszy rozwój i modernizacja sieci, kontynuacja restrukturyzacji przedsiębiorstwa RŽD²³ (Российская Железная Дорога) oraz promocja transportu kolejowego. Skoncentrowano uwagę również na rozwoju międzynarodowych korytarzy transportowych w celu pełnego wykorzystania potencjału tranzytowego kolei rosyjskich. W sposób szczególny podkreślono rozwój Transsyberyjskiej

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 мая 2005 года № 45 „Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года”.

²⁰ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года, Министерство транспорта Российской Федерации, Москва 2005, s. 28–29.

²¹ Ibidem, s.32–33.

²² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, „Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года”; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р „Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года”.

²³ Koleje państwowe w Rosji (RŽD) znajdują się w długotrwałym procesie reformy (od roku 1998).

magistrali kolejowej i korytarza „Północ–Południe”. Rozwój zachodniego odgałęzienia korytarza „Północ–Południe” pozwoli na bezpośrednie połączenie kolejowe z Iranem. Dzięki rozwojowi tego połączenia, odgałęzienie zachodnie korytarza międzynarodowego stanie się najkrótszą trasą kolejową pomiędzy portami morza Bałtyckiego i Zatoki Perskiej, a w perspektywie zapewni bezpośrednie połączenie za pomocą kolei z Pakistanem i Indią. Obecnie Rosja przyjmuje aktywny udział w pracach nad projektem międzynarodowym „Północny korytarz transportowy „Wschód–Zachód”. Realizacja projektu transportowego ma zapewnić połączenie w kierunku północno-wschodnim USA i Kanada – Norwegia- Szwecja- Finlandia – Rosja – Kazachstan – Chiny z odgałęzieniem na „Transsib” do rosyjskich portów Primoria.

Realizacja założeń strategii będzie przebiegać dwuetapowo. W pierwszym etapie w latach 2008–2015 wszelkie działania będą się skupiać na szeroko rozumianej modernizacji transportu kolejowego. W latach 2016–2030 ma nastąpić dynamiczny rozwój sieci kolejowej i podniesienie globalnej konkurencyjności transportu kolejowego. W strategii założono dwa warianty rozwoju transportu kolejowego do roku 2030: minimalny (oparty o surowcowy scenariusz rozwoju gospodarki) i maksymalny (ukierunkowany na realizację scenariusza innowacyjnego rozwoju Federacji Rosyjskiej).

Celem nadrzędnym rozwoju infrastruktury transportowej Federacji Rosyjskiej zawartym w „Strategii transportowej Federacji Rosyjskiej do 2030 roku” jest zaspokojenie potrzeb transportowych gospodarki i społeczeństwa, stymulowanie wzrostu gospodarczego oraz zapewnienie warunków do korzystnej integracji z gospodarką światową. Celami szczegółowymi są: poprawa przepustowości infrastruktury transportowej, stworzenie zintegrowanej sieci transportowej, rozwój rynku usług transportowych (infra- i infostruktury usługowej), poprawa bezpieczeństwa ruchu, stabilny system finansowania transportu, dostosowanie się do standardów międzynarodowych. Rosja musi w najbliższej przyszłości zniwelować różnice i różnice interregionalne, osiągnąć znaczny postęp w rozwoju sieci transportowej oraz zmniejszyć zjawisko peryferyjności i marginalizacji transportowej poszczególnych regionów²⁴.

4. ZAKOŃCZENIE

Podsumowując, rozwój międzynarodowych korytarzy transportowych i maksymalne wykorzystanie potencjału tranzytowego odpowiada strategicznym interesom Federacji Rosyjskiej. Położenie geopolityczne pozwala Rosji otrzymywać znaczne dochody od eksportu usług transportowych, w tym realizacji przepływów tranzytowych. Rosja może zająć ważną pozycję w gospodarce światowej jako pomost transportowy pomiędzy Europą, Azją i Ameryką (w kierunkach Zachód–Wschód, Północ–Południe), pod warunkiem, że system transportowy nie będzie hamował lecz stymulował zrównoważony rozwój gospodarki rosyjskiej. Stan jakościowy infrastruktury transportowej Federacji Rosyjskiej wprowadza istotne ograniczenia dla optymalnego wykorzystania potencjału przewozowego, nie jest elementem sprzyjającym rozwojowi gospodarki, zwiększeniu obrotów handlu zagranicznego.

W polityce transportowej Federacji Rosyjskiej pierwszorzędного znaczenia nabrały problemy stworzenia proinnowacyjnej strategii rozwoju systemu transportowego kraju, pozwalającej na złagodzenie konsekwencji techniczno-technologicznego zacofania. Konieczne staje się większe zaangażowanie kapitałowe państwa na rzecz dostosowania infrastruktury transportowej do standardów międzynarodowych, budowy obsługowo-usługowej infrastruktury komplementarnej do korytarzy transportowych.

²⁴ *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года*, Федеральное дорожное агентство, http://rosavtodor.ru/information/Osnovnye_dokumenty/transportnaya_strategiya_rf_na_period_do_2030_goda.

LITERATURA

- [1] Mendyk E., *Koleje rosyjskie – euroazjatycki most lądowy*, „Logistyka” 2010, nr 1.
- [2] *Federacja Rosyjska. Przewodnik dla przedsiębiorcy*, Biuro Promocji Inwestycji i Technologii Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju Przemysłowego UNIDO, Warszawa 2006.
- [3] Oniszczyk W., *Czynniki zewnętrzne transformacji gospodarki Rosji*, Wydawnictwo Naukowe Semper, Warszawa 2002.
- [4] Гончаренко С.С., Прокофьева Т.А., Резер С.М., *Международные транспортные коридоры. Проблемы формирования и развития*, ВИНТИ РАН, Москва 2010.
- [5] Министерство транспорта Российской Федерации, <http://www.mintrans.ru>.
- [6] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 16.02.2001 г. № 232-р, Программа „Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)”.
- [7] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, „Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года”.
- [8] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р „Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года”.
- [9] *Российский статистический ежегодник*, Федеральная служба государственной статистики, Москва 2010.
- [10] *Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года*, Министерство транспорта Российской Федерации, Москва 2005.