

Ekonomia

Bezpieczeństwo transportu w Federacji Rosyjskiej

Natasza Duraj



Bezpieczeństwo transportu w Federacji Rosyjskiej



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Ekonomia

Bezpieczeństwo transportu w Federacji Rosyjskiej

Natasza Duraj

Natasza Duraj – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
Instytut Logistyki i Informatyki, Katedra Analizy i Strategii Przedsiębiorstwa
90-214 Łódź, ul. Rewolucji 1905 r. nr 37/39

RECENZENT

Beata Skowron-Grabowska

REDAKTOR INICJUJĄCY

Beata Koźniewska

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Aneta Tkaczyk

SKŁAD I ŁAMANIE

AGENT PR

KOREKTA TECHNICZNA

Leonora Gralka

PROJEKT OKŁADKI

Agencja Reklamowa efektoro.pl

Zdjęcie wykorzystane na okładce: © Depositphotos.com/welcomia

© Copyright by Natasza Duraj, Łódź 2021

© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2021

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

Wydanie I. W.10061.20.0.M

Ark. wyd. 8,5; ark. druk. 9,125

ISBN 978-83-8220-360-8

e-ISBN 978-83-8220-361-5

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

90-131 Łódź, ul. Lindleya 8

www.wydawnictwo.uni.lodz.pl

e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl

tel. 42 665 58 63

Spis treści

Wstęp	7
Rozdział 1	
Położenie, ludność i podział administracyjny Federacji Rosyjskiej oraz możliwości prowadzenia działalności gospodarczej w Rosji w sektorze transportu i gospodarki magazynowej	9
1.1. Położenie Federacji Rosyjskiej oraz warunki naturalne	9
1.2. Stan i struktura społeczeństwa Federacji Rosyjskiej	16
1.3. Podział administracyjny Federacji Rosyjskiej	25
1.4. Przedsiębiorczość w Rosji z uwzględnieniem podmiotów gospodarczych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej	31
Rozdział 2	
Przewozy ładunków i pasażerów oraz wypadki komunikacyjne w Federacji Rosyjskiej	49
2.1. „Strategia transportowa Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku” jako podstawa normatywna rozwoju transportu w Rosji	49
2.2. Przewozy ładunków i pasażerów oraz sieć komunikacyjna w Federacji Rosyjskiej	54
2.3. Wypadki komunikacyjne w Federacji Rosyjskiej	59
Rozdział 3	
Unormowania przestępstw na transporcie w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej a skala zjawiska przestępczości na transporcie w Rosji	79
3.1. Najważniejsze unormowania dotyczące przestępstw i ich sprawców ujęte w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej	79
3.2. Ogólne informacje o sprawcach przestępstw popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej	84
3.3. Przestępczość na transporcie – unormowania prawne oraz skala zjawiska w latach 2003–2019	92
Zakończenie	127
Bibliografia	129
Spis tabel	141

Wstęp

W ostatnich latach rosyjska branża transportowo-logistyczna uległa znaczącym przeobrażeniom, możliwym dzięki polepszeniu i zwiększeniu liczby połączeń transportowych w Rosji, jak również kooperacji z partnerami biznesowymi z branży TSL z Chin i krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Rosyjski rynek posiada ogromny potencjał, jeśli chodzi o rozwój transportu, a od poprawy jakości usług w sektorze transportu i gospodarki magazynowej zależy w dużej mierze rozwój rosyjskiej gospodarki.

Zasadniczym celem opracowania jest przedstawienie kluczowych zagadnień dotyczących transportu w Federacji Rosyjskiej, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki jego bezpieczeństwa. Za ważne – z punktu widzenia głównego celu pracy – uznano także zaprezentowanie możliwości prowadzenia działalności gospodarczej w Rosji w sektorze transportu i gospodarki magazynowej oraz wytycznych zawartych w „Strategii transportowej Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku”. Cel pracy został zrealizowany za pomocą krytycznej analizy literatury przedmiotu w języku rosyjskim oraz w języku polskim. W monografii wykorzystano informacje zamieszczone zarówno w artykułach oraz dziełach zwartych z zakresu logistyki, bezpieczeństwa transportu oraz kryminologii, jak i w takich aktach prawnych jak „Strategia transportowa Federacji Rosyjskiej na okres do roku 2030” czy Kodeks karny Federacji Rosyjskiej. Ważnym materiałem źródłowym są także dane pochodzące z zestawień sporządzonych przez rosyjską Federalną Służbę Statystyki Państwowej oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej.

Praca składa się ze wstępu, trzech rozdziałów, zakończenia, bibliografii oraz spisu tabel. W rozdziale pierwszym opisano położenie geograficzne Federacji Rosyjskiej i warunki naturalne, stan i strukturę rosyjskiego społeczeństwa oraz podział administracyjny kraju. Przedstawiono także wyniki badań dotyczące stanu i perspektyw przedsiębiorczości w Rosji z uwzględnieniem podmiotów gospodarczych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej. W rozdziale drugim omówiono najważniejsze postanowienia

„Strategii transportowej Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku”, którą należy uznać za podstawę normatywną rozwoju transportu w Rosji. W rozdziale tym zaprezentowano także kwestie dotyczące przewozów ładunków i pasażerów oraz sieci komunikacyjnej w Rosji, a także wyniki przeprowadzonej analizy wypadków komunikacyjnych w Federacji Rosyjskiej, ze szczególnym uwzględnieniem wypadków drogowych oraz wypadków spowodowanych przez osoby kierujące środkami transportu w stanie upojenia alkoholowego. Rozdział trzeci zawiera odniesienia do aktualnych postanowień ujętych w rosyjskim Kodeksie karnym, jak również wyniki badań na temat przestępstw popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej oraz ich sprawców. Szczególną uwagę poświęcono w tym miejscu przestępczości na transporcie, która została zaprezentowana pod kątem unormowań prawnych tego zjawiska, a następnie oceny jego skali w latach 2003–2019 na podstawie materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej. W *Zakończeniu* książki zaś znalazły się najważniejsze wnioski płynące z przeprowadzonej analizy.

Monografia adresowana jest do szerokiego grona czytelników zainteresowanych teorią i praktyką bezpieczeństwa transportu w Federacji Rosyjskiej, a także studentów i słuchaczy studiów podyplomowych, których profil studiów mieści się w obszarze transportu, spedycji i logistyki oraz szeroko rozumianego bezpieczeństwa.

Rozdział 1

Położenie, ludność i podział administracyjny Federacji Rosyjskiej oraz możliwości prowadzenia działalności gospodarczej w Rosji w sektorze transportu i gospodarki magazynowej

1.1. Położenie Federacji Rosyjskiej oraz warunki naturalne

Federacja Rosyjska (Rosja) to kraj położony na wschodzie Europy i północy Azji. Jej terytorium zajmuje obszar 17,1 mln km², czyli blisko 1/6 powierzchni ziemi, co sprawia, że Rosja jest największym krajem na świecie pod względem zajmowanej powierzchni¹. Obejmuje ona jedenaście stref czasowych² i sześć stref klimatycznych – od arktycznej po subtropikalną. Odległość od zachodniej granicy Rosji w obwodzie kaliningradzkim do granicy wschodniej na Czukotce wynosi 9 tys. km (rozciągłość równoleżnikowa), natomiast rozciągłość południkowa to 4 tys. km.

Stolicą Federacji Rosyjskiej jest Moskwa, przy czym do roku 1918 stolicą Rosji był Piotrogród³. Przeniesienie stolicy z Piotrogradu do Moskwy nastąpiło 12 marca

- 1 Więcej zob. w: Я.Д. Вишняков (red.), *Экономическая география*, Издательство Юрайт, Москва 2019; Г.И. Гладкевич, М.С. Савоскул (red.), *Социально-экономическая география. Учебное пособие*, Географический факультет МГУ, Москва 2015; И.А. Родионова (red.), *Экономическая и социальная география мира*, Издательство Юрайт, Москва 2012; М.М. Голубчик, С.В. Макара, А.М. Носонов, Э.Л. Файбусович, *Социально-экономическая география: учебник для вузов*, Издательство Юрайт, Москва 2019.
- 2 Ostatnia reforma dotycząca stref czasowych Federacji Rosyjskiej została przeprowadzona 26 października 2014 r.
- 3 Nazwa „Piotrogród” była używana w latach 1914–1924. Zob. В. Иванов, *Глава субъекта Российской Федерации. История губернаторов*, т. 1: *История*, кн. 1, Гнозис, Москва 2019, s. 224.

1918 roku. Unormowanie statusu stolicy Rosji zostało ujęte w Ustawie Federacji Rosyjskiej z dnia 15 kwietnia 1993 r. Nr 4802-1 „O statusie stolicy Federacji Rosyjskiej⁴. W artykule 1 wzmiankowanej ustawy, zatytułowanej „Stolica Federacji Rosyjskiej”, zapisano, że zgodnie z Konstytucją Federacji Rosyjskiej⁵ stolicą Federacji Rosyjskiej jest miasto Moskwa. Ponadto w art. 1 sprecyzowano, że stolica Federacji Rosyjskiej stanowi miejsce, gdzie znajdują się federalne organy rosyjskiej władzy państwowej, przedstawicielstwa republik wchodzących w skład Federacji Rosyjskiej, obwodu autonomicznego, okręgów autonomicznych, krajów, obwodów, miasta Sankt Petersburga, a także przedstawicielstwa dyplomatyczne innych państw w Federacji Rosyjskiej. W artykule 1 dodano też zapis, że terytorium stolicy Federacji Rosyjskiej stanowi terytorium miasta Moskwy⁶.

Federacja Rosyjska graniczy z szesnastoma państwami, w tym z dwoma poprzez granicę morską:

- na północnym zachodzie: z Norwegią i Finlandią,
- na zachodzie: z Polską, Estonią, Łotwą, Litwą i Białorusią,
- na południowym zachodzie: z Ukrainą,
- na południu: z Gruzją, Azerbejdżanem i Kazachstanem,
- na południowym wschodzie: z Chinami, Mongolią i Koreą Północną,
- na wschodzie (granica morska) – ze Stanami Zjednoczonymi i Japonią.

Łączna długość granic Federacji Rosyjskiej wynosi 60 932 km. Długość granic lądowych szacowana jest na 22 125 km, a granic morskich – na 38 807 km⁷.

Rosję otaczają wody:

- od północy: Oceanu Arktycznego (Morze Barentsa, Morze Białe, Morze Karaskie, Morze Łaptiewów, Morze Wschodniosyberyjskie, Morze Czukockie),
- od wschodu: Oceanu Spokojnego (Morze Beringa, Morze Ochockie, Morze Japońskie),
- na południowym zachodzie: bezodpływowe Morze Kaspjskie (akwen stanowiący jezioro) oraz morza śródlądowe Oceanu Atlantyckiego (Morze Czarne, Morze Azowskie),
- na północnym zachodzie: Morze Bałtyckie.

Na dzień 1 stycznia 2018 roku – według danych Federalnej Służby Statystyki Państwowej – większość powierzchni Federacji Rosyjskiej zajmowały lasy oraz

4 Закон РФ от 15.04.93 N 4802-1 (ред. от 18.07.95) „О статусе столицы Российской Федерации”.

5 Konstytucja Federacji Rosyjskiej przyjęta w ogólnonarodowym referendum 12 grudnia 1993 r. (Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993).

6 Więcej na ten temat zob. w: А.Е. Постников, *Статус столицы как категория российского конституционного права*, „Журнал российского права” 2018, № 4, s. 5–13; С.В. Сабаяева, *Статус столицы Российской Федерации как объект конституционного права*, „Конституционное и муниципальное право” 2010, № 3, s. 33–39.

7 Н.Н. Петрова, Ю.А. Соловьева, *ЕГЭ-2020. География. Теория и практика*, Эксмо-Пресс, Москва 2019, s. 389.

obszary zadrzewione (870,7 mln ha), a następnie wody powierzchniowe, w tym błota (225,8 mln ha) oraz użytki rolne (222,0 mln ha)⁸. Powierzchnia Federacji Rosyjskiej została zwiększona w 2014 roku o terytorium Republiki Krymu – z 1709,8 mln ha do 1712,5 mln ha (zob. tab. 1.1).

Tabela 1.1. Powierzchnia Federacji Rosyjskiej w podziale na jej poszczególne składowe (w mln ha)

Rok	2001	2006	2015	2016	2017	2018
Łączna powierzchnia	1709,8	1709,8	1712,5 ^a	1712,5	1712,5	1712,5
w tym ^b :						
Użytki rolne	221,1	220,7	220,2	222,1	222,0	222,0
Lasy i zadrzewienie	871,5	870,6	871,8	870,7	870,7	870,7
Wody powierzchniowe, w tym błota	219,0	225,1	225,0	226,8	226,8	226,8
Inne ^c	398,2	393,4	392,9	392,9	393,0	393,0

Legenda:

^a Dane zawierają informacje dotyczące powierzchni m. Sewastopola oraz informacje o powierzchni terytorium Republiki Krymu, podane do wiadomości przez Ministerstwo Majątku i Stosunków Rolnych Republiki Krym

^b Na początek 2015 r. – bez uwzględnienia danych dotyczących Republiki Krymu

^c Ziemie zakrzaczone, ziemie pod zabudowę, ziemie pod drogami, nieużytki itp.

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 64.

W latach 2001–2018 udział lasów i obszarów zadrzewionych w ogólnej powierzchni Federacji Rosyjskiej wahał się od 50,8 do 51,0%, natomiast udział użytków rolnych pozostawał niemal niezmienny – od 12,9 do 13,0% (zob. tab. 1.2).

Tabela 1.2. Udział poszczególnych składników wchodzących w skład powierzchni Federacji Rosyjskiej (w %)

Rok	2001	2006	2015	2016	2017	2018
Łączna powierzchnia	100	100	100	100	100	100
w tym ^a :						
Użytki rolne	12,9	12,9	12,9	13,0	13,0	13,0
Lasy i zadrzewienie	51,0	50,9	51,0	50,8	50,8	50,8
Wody powierzchniowe, w tym błota	12,8	13,2	13,2	13,2	13,2	13,2
Inne	23,3	23,0	22,9	23,0	23,0	23,0

Legenda:

^a Na początek 2015 r. – bez uwzględnienia danych dotyczących Republiki Krymu.

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 64.

8 *Россия в цифрах – 2019 г.*, Федеральная служба государственной статистики, <https://gks.ru> (dostęp: 1.01.2020).

Najwyższe szczyty Federacji Rosyjskiej znajdują się na Kaukazie. Z geograficznego punktu widzenia terytorium Kaukazu składa się z Przedkaukazia, Wielkiego Kaukazu, równin zakaukaskich, Małego Kaukazu oraz północno-wschodniej części Wyżyny Armeńskiej⁹. Często w literaturze przedmiotu można znaleźć uproszczony podział Kaukazu na Przedkaukazie, łańcuch Wielkiego Kaukazu i Zakaukazie. Nie jest to jednak – jak dowodzi P. Adamczewski – podział dokładny, ponieważ na części terytorium Zakaukazia rozpościera się grzbiet Wielkiego Kaukazu – w Azerbejdżanie i Gruzji¹⁰.

Przestrzeń kaukaska, licząca około 440 tys. km², wyróżnia się bogactwem warunków geograficzno-przyrodniczych¹¹. Najwyższym szczytem Kaukazu Wielkiego – a tym samym i całego Kaukazu – jest Elbrus (5642 m n.p.m.), będący jednocześnie najwyższą kulminacją Federacji Rosyjskiej¹². Rozpowszechniona jest też opinia (zwłaszcza wśród alpinistów – ale nie tylko – przyjmujących za granicę między Europą a Azją główną grań Kaukazu¹³), że Elbrus jest najwyższym szczytem Europy¹⁴.

Drugim co do wysokości szczytem Kaukazu jest Kazbek (5047 m n.p.m.), będący stożkiem drzemiącego wulkanu (podobnie jak Elbrus). Został on ukształtowany

9 P. Adamczewski, *Górski Karabach w polityce niepodległego Azerbejdżanu*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2014, s. 11.

10 *Ibidem*.

11 A. Chodubski, *Odrębność narodowościowa i etniczna Kaukazu w warunkach współczesnej unifikacji i dywersyfikacji świata*, „Forum Politologiczne” 2007, t. 5, s. 85.

12 Polakiem, który zasłynął z triangulacji Kaukazu i za swoje osiągnięcia naukowe został doceniony nie tylko w Rosji, ale także na zachodzie Europy, był gen. J. Chodźko (więcej zob. m.in. w: W. Caban, *Wkład oficerów Polaków i osób polskiego pochodzenia w rozwój rosyjskiej nauki w XXI wieku. Wybrane problemy*, „Wrocławskie Studia Wschodnie” Nr 15, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2011, s. 99).

Gen. J. Chodźko służył w Korpusie Topografów Wojskowych. W połowie XIX w. dokonał on pomiarów topograficznych oraz triangulacji Kaukazu Północnego. W roku 1852 gen. J. Chodźko został naczelnikiem oddziału geodezyjnego przy Korpusie Kaukaskim, a w roku 1858 – naczelnikiem oddziału wojskowo-topograficznego sztabu głównego Armii Kaukaskiej (zob. M. Kułik, *Polacy w armii carskiej na wyższych szczeblach na Kaukazie*, „Wiadomości Polskie” (Krasnodar) 2005, nr 3(12), s. 13). Spośród innych oficerów z polskim rodowodem, którzy wnieśli znaczący wkład w rozwój rosyjskiej topografii i kartografii, prowadząc prace na Kaukazie, wymienić należy także gen. H. Stebnickiego. Współpracował on z J. Chodźką i przejął po nim w roku 1867 funkcję naczelnika topografów wojskowych. W roku 1868 H. Stebnicki sporządził mapę rzeźby Kaukazu, która została nagrodzona złotym medalem (zob. W. Caban, *Wkład oficerów Polaków...*, s. 106).

13 Największe rozbieżności w prowadzeniu granicy między Europą a Azją dotyczą odcinka między Morzem Kaspijskim a Czarnym. Jak dowodzi Z. Kruczek, geografowie sowieccy, potem rosyjscy, a także angielscy i amerykańscy (głównie środowisko alpinistyczne) linię graniczną wyznaczają obniżeniem tektonicznym między Małym i Wielkim Kaukazem (wykorzystanym przez rzeki Kurę i Roni) (zob. Z. Kruczek, *Europa. Geografia turystyczna*, Proksenia, Kraków 2008, s. 7). Opowiadając się za takim stanowiskiem, należałoby stwierdzić, że Kaukaz stanowi najwyższe pasmo Europy, a Elbrus – najwyższą kulminację (*ibidem*, s. 8).

14 Pogląd taki jest sprzeczny ze stanowiskiem Międzynarodowej Unii Geograficznej (zob. The International Geographical Union, <http://igu-online.org>, dostęp: 1.01.2020).

z law w bocznym paśmie Kaukazu Wielkiego. Kazbek znajduje się na granicy Gruzji z Federacją Rosyjską (Republika Osetia Północna-Alania).

Można zatem stwierdzić – za C. Troll¹⁵ – że Kaukaz zalicza się do gór wysokich. Takim terminem C. Troll określa w Europie bardzo wiele obszarów górskich – od gór Spitsbergenu i Islandii na północy do Sierra Nevada i Kaukazu na południu, a także od wyżyn Szkocji na zachodzie do Uralu na wschodzie¹⁶. Poszczególne obszary różnią się znacznie pod względem współczesnego rozwoju rzeźby, w tym rzeźby peryglacjalnej¹⁷, co związane jest m.in. z ich położeniem w różnych warunkach klimatycznych¹⁸.

Kaukaz jest regionem o bogatej sieci rzecznej, co generują lodowce zalegające w wysokich partiach łańcuchów górskich¹⁹. Najdłuższą rzeką Kaukazu jest Kura, licząca 1515 km. Jest ona zasilana przez liczne dopływy, sprowadzające wodę ze zboczy wysokich gór²⁰. Drugą co do długości rzeką na Kaukazie jest Araks (1072 km). Inne rzeki płynące na Kaukazie – Terek, Kuma i Kubań – są niespokojnymi rzekami górskimi, często zatapiającymi niżej położone tereny.

15 C. Troll, *High mountains belts between the polar caps and the equator: their definition and lower limit*, „Arctic and Alpine Research” 1973, vol. 5, part 2, s. 19–27.

16 Jak dowodzi Z. Rączkowska, wspólną cechą gór wysokich jest występowanie modelowania peryglacjalnego na obszarze powyżej górnej granicy lasu, przyjmowanej najczęściej jako dolna granica klimatycznej strefy peryglacjalnej (zob. Z. Rączkowska, *Zróżnicowanie współczesnej rzeźby peryglacjalnej w górach wysokich Europy*, „Landform Analysis” 2008, vol. 9, s. 120). Więcej na ten temat m.in. w: A. Kotarba, *Współczesne modelowanie węglanowych stoków wysokogórskich na przykładzie Czerwonych Wierchów w Tatrach Zachodnich*, „Geographical Studies” 1976, vol. 120, s. 8–111; A. Kozłowska, Z. Rączkowska, *Problems in geocological approach to high-mountain environment (based on studies of relief-vegetation relationships)*, „Landform Analysis” 2009, vol. 10, s. 70–76.

17 Termin „peryglacjal” – jak dowodzi Z. Rączkowska – odnosi się do całości zjawisk nazywanych peryglacjalnymi, a zatem do warunków środowiska, szczególnie klimatu, jak również do zespołu procesów i związanych z nimi form rzeźby, charakterystycznych dla obszarów o skrajnie zimnym klimacie (zob. Z. Rączkowska, *Współczesna rzeźba peryglacjalna wysokich gór Europy*, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa 2007, s. 22). Dodaje ona, że warunki klimatyczne, w tym obecność niskich temperatur, oscylacji temperatury wokół zera i pokrywy śnieżnej, przyjęto jako podstawę do uznania danego obszaru jako dziedziny peryglacjalnej, co w różnym stopniu odpowiada pojawieniu się w nim zjawisk peryglacjalnych (*ibidem*, s. 23). Górską strefą peryglacjalną jest strefą klimatyczną, której dolna granica jest utożsamiana z górną granicą lasu (*ibidem*, s. 26).

18 Współczesny rozwój rzeźby peryglacjalnej jest wypadkową klimatu lokalnego oraz warunków podłoża, na którym wskutek działania procesów geologicznych rozwijają się formy rzeźby peryglacjalnej. Podłoże tworzą formy starszej rzeźby oraz pokrywy. Oba elementy są wykształcone bardzo różnie w zależności m.in. od litologii skał podłoża, która szczególnie wpływa na wykształcenie pokryw stokowych (zob. *ibidem*, s. 16).

19 A. Chodubski, *Kaukaz: legenda a rzeczywistość społeczno-polityczna regionu*, [w:] T. Bodio (red.), *Kaukaz: transformacja przywództwa i elit politycznych*, t. 6, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR, Warszawa 2012, s. 61.

20 Idem, *Odrębność narodowościowa i etniczna Kaukazu...*, s. 85.

Ponadto na Kaukazie mamy sporo jezior oraz duże bagniste obszary²¹, przy czym bardzo dużo jezior znajduje się w dolinach rzeki Terek, Kумы i wzdłuż brzegu Morza Kaspijskiego²².

Najniżej położony punkt na terytorium Federacji Rosyjskiej to poziom Morza Kaspijskiego, wynoszący –28 m. Morze Kaspijskie, będące w istocie jeziorem, stanowi największy bezodpływowy akwen na świecie. Jego powierzchnia wynosi 376 tys. km². Oprócz Rosji nad Morzem Kaspijskim leżą takie kraje, jak Kazachstan, Turkmenistan, Azerbejdżan oraz Iran²³.

Rosja posiada bardzo dobre warunki do rozwoju żeglugi śródlądowej²⁴. Warto podkreślić, że statki rzeczno-morskie mogą wpływać w Rosji daleko w głąb lądu²⁵. Jeśli chodzi o rosyjskie rzeki, to najdłuższą z nich jest Lena (4400 km), a następnie Irtysz (4248 km) oraz Ob (3650 km). Pozostałe rzeki i ich długości zostały wymienione w tabeli 1.3.

Tabela 1.3. Najdłuższe rzeki Rosji z wyszczególnieniem ich długości

Lp.	Nazwa rzeki	Długość (w km)
1	Lena	4400
2	Irtysz	4248
3	Ob	3650
4	Wołga	3531
5	Jenisej	3487
6	Dolna Tunguzka	2989
7	Amur	2824
8	Wiluj	2650
9	Iszym	2450
10	Ural	2422

Źródło: К.С. Лазаревич, *Большие реки России*, „География” 2006, № 5, s. 21–27.

21 Więcej zob. np. w: W. Tewzadze, *Kaukaz. Szkic geograficzno-opisowy*, Biblioteka Służby Geograficznej, t. 12, Główna Drukarnia Wojskowa, Warszawa 1933, s. 28 i nast.

22 *Ibidem*, s. 29.

23 Warto nadmienić, że rozmowy dotyczące statusu prawnego Morza Kaspijskiego prowadzone były od roku 1996, jednakże dopiero 12 sierpnia 2018 r. przywódcy pięciu wymienionych wyżej państw nadkaspjskich podpisali porozumienie regulujące status prawny tego akwenu wodnego. Zob. Ł. Wojcieszek, *Porozumienie regulujące status Morza Kaspijskiego – geneza i znaczenie*, „Nowa Polityka Wschodnia” 2019, nr 1(20), s. 55. Więcej zob. w: A. Legucka, *Uregulowanie statusu Morza Kaspijskiego*, „Biuletyn Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych” 2018, nr 116(1689), a także wcześniejsze publikacje, np. W. Baluk, *Status prawny Morza Kaspijskiego i potencjalny podział zasobów naturalnych*, „Wschodnioznawstwo” 2009, nr 3, s. 195–214.

24 Więcej zob. w: K.M. Berkovich, *Kanaty żeglowne Rosji: historia i rozwój*, [w:] Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Instytut Geografii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2009, s. 33 i nast.

25 E. Kuciaba, *Rola transportu morsko-rzeczno w europejskim systemie transportowym*, „Problemy Transportu i Logistyki” 2017, nr 2, s. 43.