

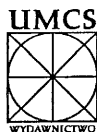
KOMITET REDAKCYJNY

STEFAN BARTOSZEWSKI, TERESA BRZEZIŃSKA-WÓJCIK,
RADOSŁAW DOBROWOLSKI, ELŻBIETA KARDASZEWSKA, JAN REDER,
SŁAWOMIR TERPIŁOWSKI, MAREK TURCZYŃSKI

POLSKIE TOWARZYSTWO GEOGRAFICZNE
ODDZIAŁ LUBELSKI
UNIwersytet MARIi CURIE-SKŁODOWSKIEJ

BADANIA GEOGRAFICZNE W POZNAWANIU ŚRODOWISKA

REDAKCJA
ZDZISŁAW MICHALCZYK



WYDAWNICTWO
UNIwersytetu MARIi CURIE-SKŁODOWSKIEJ
LUBLIN 2004

Tomasz Wites

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa

Specyfika transportowa w regionach pogranicza rosyjskiego

NOWE ROSYJSKIE POGRANICZE

Po rozpadzie Związku Radzieckiego łączna długość granic Federacji Rosyjskiej przekracza 61 tys. km, a 34 jednostki najwyższego szczebla administracyjnego kraju stały się obszarami pogranicznymi. Tworzą one trzy strefy: zachodnią, południową i wschodnią. W skład zachodniego obszaru pogranicznego wchodzi 11 podmiotów federacyjnych¹, które graniczą z: Norwegią, Finlandią, Estonią, Łotwą, Litwą, Polską, Białorusią i Ukrainą. Południową strefę nowego pogranicza współtworzy 6 jednostek administracyjnych², graniczących z krajami położonymi na Kaukazie: Gruzją i Azerbejdżanem. Najdłuższy obszar pogranicza, określanym strefą wschodnią, współtworzy aż 17 podmiotów federacyjnych³, które sąsiadują z Kazachstanem, Mongolią, Chinami i Koreą Północną. Większość z 34 jednostek administracyjnych graniczy jedynie z jednym sąsiadem Federacji Rosyjskiej, nieliczne z dwoma. Jedynie 2 podmioty federacyjne graniczą aż z trzema państwami. Są to: obwód pskowski położony w europejskiej części kraju (z Estonią, Łotwą i Białorusią) oraz znajdująca się na Syberii Republika Altaj (z Kazachstanem, Mongolią i Chinami).

Rozpad Związku Radzieckiego przyczynił się do zmian charakteru tak zewnętrznych granic ZSRR, jak i wewnętrznych (pomiędzy dawnymi republika-

¹ Republika Karelia i obwody: murmański, leningradzki, pskowski, smoleński, kalinin-gradzki, briański, kurski, bielgorodzki, woroneski i rostowski.

² Kraj Krasnodarski, republiki: Karaczajo-Czerkiesja, Kabardyno-Bałkaria, Północna Osetia, Inguszetia i Dagestan.

³ Obwody: astrachański, wołgogradzki, saratowski, orenburski, czelabiński, kurgański, tiumeński, omski, nowosybirski, czytyjski, republiki: Altaj, Buriacja, Tuwa, kraje: Altajski, Chabarowski, Nadmorski oraz Żydowski Obwód Autonomiczny.

mi związkowymi). Stopień barierowości granic należy rozpatrywać oddzielnie, na poziomie politycznym i gospodarczym. Zarówno zewnętrzne, jak i wewnętrzne granice dawnego ZSRR stały się granicami otwartymi politycznie i półotwartymi (półprzepuszczalnymi) ekonomicznie (Kubojarow 1996).

TRANSPORT NA POGRANICZU ROSYJSKIM

Nowe rosyjskie pogranicze doświadcza licznych przekształceń i towarzyszących im problemów natury społecznej, gospodarczej i transportowej. Poniżej zostaną przedstawione jedynie zagadnienia transportowe.

Przed rozpadem ZSRR przekraczanie granicy państwa nie było zjawiskiem masowym. W związku z tym, nie istniało zbyt wiele regularnych połączeń autobusowych, kolejowych i lotniczych łączących obszary przygraniczne. Wzrost przemieszczeń nastąpił wyraźnie dopiero w pierwszej połowie lat 90. XX wieku i towarzyszyło mu zwiększenie rozwoju różnych gałęzi transportu. Z europejskiej części Rosji rozpoczęły regularnie kursować autobusy, m.in. na trasach: Smoleńsk–Mińsk, Rostów nad Donem–Charków, Wybörg–Berlin. Po rozpadzie Związku Radzieckiego zwiększył się także udział międzynarodowych połączeń kolejowych, np. z Sankt Petersburga dziennie zaczęły kursować 3 pociągi do Helsinek, a z syberyjskiej Czyty do Pekinu. Rozwinęła się także regularna pasażerska żegluga morska, m.in. na trasie Soczi–Trabzon (Turcja). Interesującym przykładem nowego połączenia jawi się żegluga pasażerska na rzece Amur, łącząca rosyjski Błogowieszczkańsk z chińskim Aihui. Zimą ze względu na ciągle utrzymujące się duże zainteresowanie owym połączeniem postanowiono zorganizować transport autobusowy po zamarznętej rzece. W Rosji zaczęły funkcjonować także nowe trasy lotnicze, pomiędzy miastami sąsiadujących państw, m.in. Murmańsk–Trömse (Norwegia), Murmańsk–Rovaniemi (Finlandia), Ułan-Ude–Ułan-Bator (Mongolia).

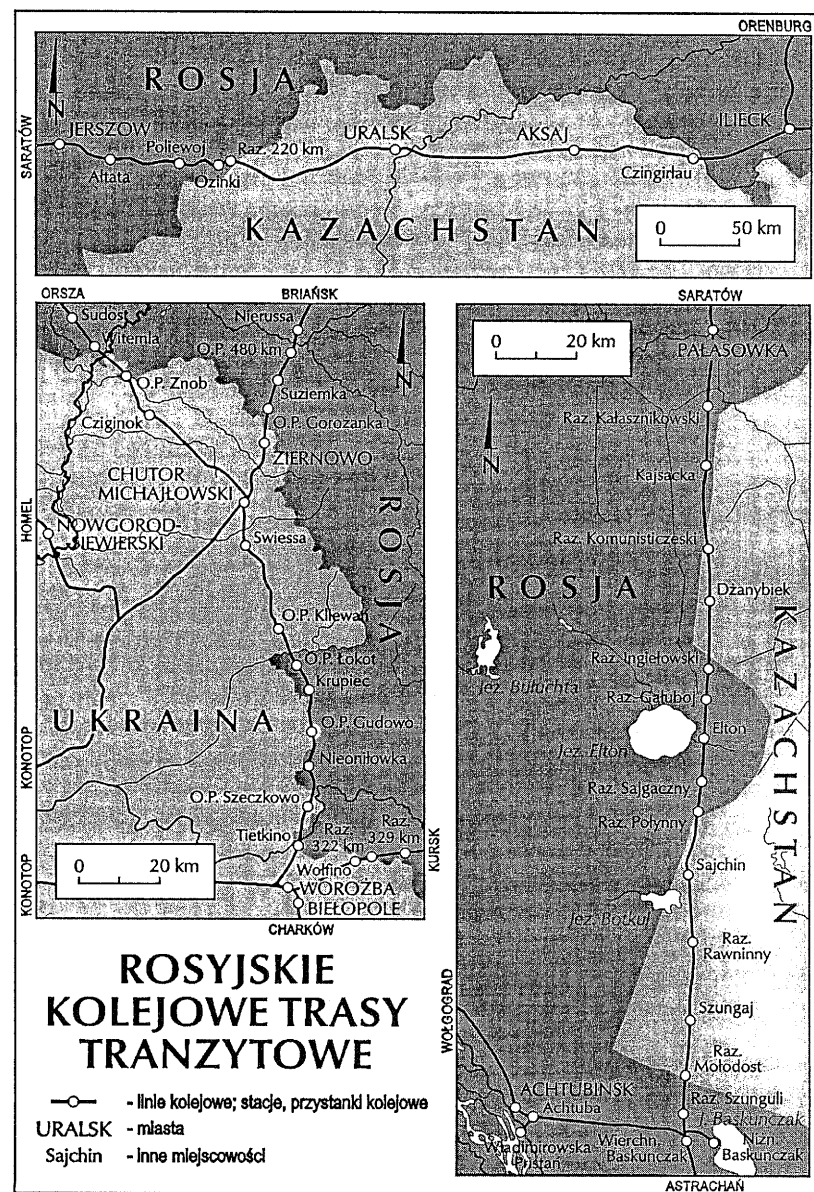
Intensywność przemieszczeń zewnętrznych była różna w poszczególnych częściach Rosji. Po rozpadzie ZSRR największy ruch panował na granicy zachodniej, później coraz większe znaczenie zaczęły odgrywać przemieszczenia z Kazachstanu i Chin (Siwograw 1999). Znacznemu wzrostowi przemieszczeń poza granicę dawnego ZSRR towarzyszyło osłabienie wewnętrznych przejazdów pasażerskich i towarowych pomiędzy dawnymi republikami związkowymi. Przejawiało się ono poprzez zmniejszenie liczby bezpośrednich pociągów, łączących główne centra regionalne Rosji z miastami położonymi poza granicami kraju. Przykładowo w 1992 roku zawieszono 13 pociągów pasażerskich łączących miasta ukraińskie z miastami położonymi na Uralu i Syberii. Podobna sytuacja miała miejsce w Kazachstanie, gdzie zawieszono 7 pociągów do miast środkowej i wschodniej Rosji (Tarchow 1997). Mniejsze zainte-

resowanie podróżowaniem było również dostrzegane w transporcie autobusowym. Skutkiem tego było znaczne zmniejszenie połączeń między sąsiadującymi ze sobą państwami należącymi do Wspólnoty Niepodległych Państw. Ograniczeniu uległy również loty między głównymi ekonomicznymi centrami dawnych republik radzieckich, a miastami rosyjskimi. Mimo tego, Moskwa nadal pozostaje jednym z głównych miejsc przesiadkowych dla pasażerów z krajów WNP udających się do innych części świata (Kołosow, Turowskij 1997).

TRANZYTOWE TRASY KOLEJOWE

W czasach carskich i Związku Radzieckiego, kiedy zbudowano większość obecnych tras kolejowych Rosji, nie przywiązywano większej wagi do tego, aby nie przecinały one terenów należących do sąsiadujących ze sobą republik związkowych. Ważnym czynnikiem przyczyniającym się do przeprowadzenia konkretnej linii w wybranym miejscu były warunki środowiska przyrodniczego. Starano się omijać bariery naturalne, takie jak wzniesienia górskie czy tereny podmokłe. Kierując się przekonaniem o ciągłości trwania Rosji, a później Związku Radzieckiego nie przywiązywano wagi do tego, czy linia kolejowa łącząca dwa miasta przechodzi przez obszar jednej, czy też kilku republik związkowych. Dopiero po powstaniu samodzielnych, niepodległych państw fakt istnienia owych linii stał się utrudnieniem. Problem tzw. przecinających tras dotyczy granic Rosji z Ukrainą oraz Kazachstanem (ryc. 1).

Najbardziej złożonym przykładem jest trasa przechodząca przez granicę rosyjsko-ukraińską. Na stosunkowo niedługim odcinku łączącym dwa rosyjskie miasta: Witamlię i Tietkino pociąg aż ośmiokrotnie pokonuje granicę. Tym samym przez ważny węzeł kolejowy północno-zachodniej Ukrainy, którym jest Chutor Michajłowski częściej przejeżdżają pociągi rosyjskie, niż krajowe (Kołosow, Gałkina, Turowskij, Klesowa 1997). Interesujący przykład przebiegu trasy kolejowej na obszarach przygranicznych dotyczy Nowgorodu Siewierskiego na Ukrainie. Pociąg jadący z tego miasta do stolicy swojego obwodu – Czernihowa przejeżdżał przez terytorium Rosji i Białorusi. W czasach Związku Radzieckiego nie stwarzało to żadnych utrudnień – granice istniały właściwie tylko na mapach. Od rozpadu ZSRR do 1995 r. podróżowanie tą linią stało się jednak uciążliwe; pociągi zmuszone były do dwugodzinnego postoju, na każdym z trzech przejść granicznych. Oprócz utrudnień czasowych w trakcie podróży jeszcze większym problemem był fakt, iż pasażerowie musieli uczestniczyć sześciokrotnie w kontroli paszportowej oraz przewożonego towaru. W celu zlikwidowania tej kłopotliwej sytuacji władze ukraińskie podjęły decyzję o budowie przeprawy przez Desnę. W 1995 roku wybudowano most kolejowy między Nowgorodem Siewierskim a Pirogowką, aby pociągi nie



Źródło: Atlas. Żelaznyje dorogi. Rossija, strany SNG, Pribaltika, 2002, Omskaja Kartograficzeskaja Fabrika, Omsk.
Atlas schieł żelieznych dorog SSSR, 1973, Gławnoje Uprawlenie Geodezji i Kartografii, Moskwa.

Ryc. 1. Rosyjskie kolejowe trasy tranzytowe

musiały przejeżdżać już przez terytoria innych państw, tylko po to, żeby dojechać do innego miasta na obszarze swojego kraju. Usprawniło to podróżowanie na trasie Nowgorod Siewierski–Konotop (Tarchow 1997). Wprawdzie rozwiązanie uciążliwej sytuacji transportowej pochłonęło dużą sumę pieniędzy, to jednak późniejsze korzyści okazały się zdecydowanie większe.

Innym przykładem tranzytowej trasy jest linia kolejowa łącząca dwa rosyjskie miasta: Saratów i Orenburg. Przebiega ona przez obwód zachodniokazachstański oraz jego stolicę – Uralsk. Jest to fragment linii kolejowej biegnącej z Berlina, przez Warszawę do Astany (nowej stolicy Kazachstanu). Pociągi jeżdżące tą linią po wjeździe do Kazachstanu (przejście graniczne w Ozinkach) i pokonaniu drogi Cziringłau wjeżdżają ponownie na terytorium Rosji i kierują się na północ, aby dojechać do Orenburga. Dalsza podróż do Astany wymaga kolejnego przekroczenia granicy rosyjsko-kazachskiej.

Kolejnym tranzytowym połączeniem jest linia kolejowa łącząca Saratów z Astrachaniem. Najprawdopodobniej budowniczy tej linii kierowali się głównie tym, aby omijała ona jezioro Elton, a nie zastanawiali się, czy przecnie sąsiadujące na wschodzie tereny innej republiki. Tym samym podróżując tą trasą pomiędzy dwoma rosyjskimi miastami czterokrotnie przecinamy granicę z Kazachstanem.

Magistrala transsyberyjska łącząca Moskwę z Władywostokiem również na pewnym odcinku jest trasą tranzytową, tym samym najbardziej znana rosyjska linia kolejowa przechodzi przez terytorium innego państwa. Sytuacja ta dotyczy odcinka pomiędzy dwoma miastami położonymi na Syberii: Kurganem i Omskiem. Kolej transsyberyjska przechodzi na tym odcinku przez Kazachstan – obwód północnokazachstański, a głównym węzłem kolejowym na tym obszarze jest Pietropawłowsk. Nie podejmuje się żadnych działań mających na celu zmianę tej trasy, jednak w przypadku mniejszych lokalnych i regionalnych połączeń doszło do korekty szlaków transportowych. Dotyczy to głównie linii kolejowych przebiegających pomiędzy mniejszymi miastami położonymi w zachodniej części Syberii. Niekiedy nowo wyznaczone odcinki wykorzystują trasy bardziej przestarzałe, a co za tym idzie gorszej jakości technicznej. Osiągany jest natomiast cel w postaci uniknięcia niepotrzebnego przekraczania granicy i towarzyszących mu odpraw paszportowej i towarowej. Większość regionalnych połączeń z zachodniej do wschodniej części Rosji skierowanych zostało bardziej na północ i przechodzi obecnie przez Tiumeń. Przyczyniło się to do zmniejszenia problemów w trakcie podróżowania, jednak skutki tej decyzji odczuwane są także w Kazachstanie. Niestety, nie są one w odniesieniu do tego kraju pozytywne, gdyż zmiana przebiegu większości lokalnych połączeń wpłynęła na marginalizację ważnego węzła kolejowego, jakim był w czasach Związku Radzieckiego Pietropawłowsk. Innym przykładem izolacji transportowej jest zerwanie połączeń kolejowych łączących północną i środkową Rosję z Republiką Dagestan, położoną w regionie Kaukazu, nad Morzem

Kaspijskim. W wyniku wojny w Czeczeni wszystkie pociągi, które kończyły trasę w stolicy Dagestanu – Machaczkałe, nie wjeżdżają w ogóle na obszar tej republiki. Tak więc mimo tego, iż Dagestan nie uczestniczył bezpośrednio w działaniach wojennych, to ze względu na swoje położenie pośrednio ucierpiał, m.in. w zakresie wymiany towarowej, zwłaszcza realizowanej koleją.

PODSUMOWANIE

Nowe rosyjskie pogranicze boryka się z licznymi problemami natury gospodarczej i społecznej. Do najważniejszych należą trudności wynikające z niedostosowania szlaków komunikacyjnych do granic państw powstałych w wyniku rozpadu ZSRR. Dotyczy to zwłaszcza linii kolejowych wielokrotnie przecinających tę samą granicę. Rozwiązanie trudności transportowych, wynikających z istnienia tych swoistych szlaków tranzytowych, staje się pilnym i ważnym warunkiem unormowania sytuacji społeczno-gospodarczej na licznych obszarach pogranicza rosyjskiego

LITERATURA

- Atlas Żelazne dorogi: Rossija, strany SNG, Pribaltika*. 2002: Omskaja Kartograficzeskaja Fabrika, Omsk.
- Atlas schiem żelaznych dorog SSSR*. 1973: Głównoje Uprawlenie Geodezji i Kartografii, Moskwa.
- Kołosow W., Gałkina T., Turowskij R., Klesowa S., 1997: *Socialno- ekonomičeskie problemy nowowa rosijskowa pogranicza*. Izwiestia Rosijskoj Akademii Nauk – Seria Geograficzeskaja, 3: 63–72.
- Kołosow W., Turowskij R., 1997: *Fenomen nowowa rosijskowa pogranicza*. Izwiestia Rosijskoj Akademii Nauk – Seria Geograficzeskaja, 6: 51–62.
- Kołosow W., Turowskij R., 1997: *Sawriemiennyje gasudarstwiennyje granicy: nowyje funkcii w usłowach integracji i prigranicznnoje satrudnicestwo*. 5: 106–113.
- Kubojarow W., 1996: *Pogranicznnyje prastranstwa Rossii*. Wiestnik Granicy Rossii, 2: 77–83.
- Siwograw O., 1999: *Regionalnyje pasażirskie transportnyje sistemy kak obiekt isledowania i uprawlenia*. Izwiestia Geograficzeskowa Obszczestwa, 121, 5: 420–426.
- Tarchow S., 1997: *Transportnaja integracija i dezintegracija postsowieckowa prastranstwa: izmienenie pasażirskich swiaziej poslie razpada SSSR*. Izwiestia Rosijskoj Akademii Nauk – Seria Geograficzeskaja, 3: 73–81.