

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

<https://doi.org/10.18778/8220-360-8>

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.

Najniższy 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.

W europejskiej części Rosji znajduje się siedem dużych jezior (o powierzchni przekraczającej 1000 km²), a w azjatyckiej części Federacji Rosyjskiej położone jest największe w Azji jezioro Bajkał, którego powierzchnia wynosi około 32 tys. km².

Bajkał to jedno z największych i najstarszych jezior na świecie. Jest jeziorem tektonicznym, położonym na południowym terytorium Syberii. Znajduje się na wysokości 455 m n.p.m., a otaczające je zewsząd łańcuchy górskie w najwyższych swych partiach sięgają ponad 2500 m w Grzbiecie Bajkalskim wybrzeża północno-zachodniego i powyżej 2800 m w Grzbiecie Barguzińskim, piętrzącym się nad wybrzeżem wschodnim²⁶. Największą wyspą na jeziorze Bajkał jest Olchon. Wyspa ta ma powierzchnię 742 km², długość 71 km i szerokość 12 km, a długość jej linii brzegowej wynosi 225 km²⁷.

Największym jeziorem znajdującym się w europejskiej części Rosji jest Ładoga. Jego powierzchnia wynosi 17 700 km², a największa głębokość – 215 m (zob. tab. 1.4).

Tabela 1.4. Największe jeziora Rosji z wyszczególnieniem ich powierzchni i największej głębokości

| L.p. | Nazwa jeziora | Powierzchnia (km ²) | Największa głębokość (m) |
|------|---------------|---------------------------------|--------------------------|
| 1 | Bajkał | 31 500 | 1620 |
| 2 | Ładoga | 17 700 | 215 |
| 3 | Onega | 9720 | 127 |
| 4 | Tajmyr | 4560 | 26 |
| 5 | Chanka | 4190 | 56 |

Źródło: J. Kądziołka, K. Kocimowski, E. Wołonciej, *Świat w liczbach 2008/2009*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 2009, s. 35.

Warunki klimatyczne panujące na terytorium Federacji Rosyjskiej są bardzo różnicowane. Średnie temperatury stycznia w Federacji Rosyjskiej wahają się od 4–6°C na Wybrzeżu Morza Czarnego do –40 – –47°C na wschodzie Republiki Sacha (Jakucja), gdzie odnotowano absolutne minimum temperatury w stale zamieszkanego miejscowości na półkuli północnej (–71,2°C, miejscowość Ojmia-kon, data pomiaru: 26 stycznia 1924 r.). Natomiast rekord zimna został odnotowany na stacji antarktycznej „Wostok”, znajdującej się na wysokości 3488 m n.p.m., i wyniósł –89,2°C (data pomiaru: 21 lipca 1983 r.). Średnie temperatury lipca wahają się od 0,5–1°C na wyspach arktycznych do 24–26°C w Republice Kałmucji, gdzie absolutne maksimum temperatury wyniosło 45,5°C.

26 L. Świdzińska, *Jak powstał Bajkał?*, „Wszechświat. Pismo Przyrodnicze” 1968, maj, s. 113. Z poznaniem tajemnic biologicznych Bajkału oraz ze zbadaniem budowy geologicznej jego górskiego otoczenia związane są zasługi takich polskich badaczy – zesłańców po powstaniu styczniowym 1863 r. – jak B. Dybowski, W. Godlewski, A. Czekanowski, J. Czernski, A. Parvex, W. Księżopolski i in. Zob. G. Brzęk, *Udział Polaków w badaniu przyrody Syberii, a zwłaszcza Bajkału*, „Analecta” 1999, nr 8/1(15), s. 134.

27 S. Tyszkowski, H. Kaczmarek, M. Sowiński, E. Kozyreva, D. Brykała, A. Rybcenko, V.A. Babi-ceva, *Ruchy masowe na obszarze wieloletniej zmarzliny wyspowej w dobie zmian klimatu (Olchon, Wschodnia Syberia)*, „Przegląd Geograficzny” 2015, nr 3(87), s. 458.

1.2. Stan i struktura społeczeństwa Federacji Rosyjskiej

Federacja Rosyjska stanowi około 70% terytorium byłego ZSRR²⁸, a liczba ludności zmniejszyła się niemalże o połowę²⁹. Kluczowe znaczenie dla rozwoju Rosji miało przyjęcie 12 grudnia 1993 roku w ogólnonarodowym referendum Konstytucji Federacji Rosyjskiej, stanowiącej podstawowy wyznacznik kierunków rozwoju Rosji³⁰.

Strukturę Konstytucji Federacji Rosyjskiej, przyjętej w 1993 roku, przedstawia tabela 1.5.

- 28 Po rozpadzie ZSRR granice nowo powstałych państw pokrywały się zasadniczo z granicami byłych republik socjalistycznych. Warto jednakże podkreślić, że zgłaszane były różnego rodzaju pretensje terytorialne, nie tylko wobec byłych republik radzieckich w celu korekty istniejących granic, ale także pod adresem sąsiadów. Przykładem mogą być roszczenia terytorialne zgłoszone przez Białorusinów podczas wizyty ministra spraw zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej K. Skubiszewskiego w Mińsku. W trakcie jej trwania i dyskusji nad potrzebą podpisania deklaracji o stosunkach Polski z Republiką Białoruś strona białoruska domagała się, aby deklarację taką poprzedziła klauzula, z której miało wynikać, że białostoczczyna jest ziemią etnicznie białoruską. Strona białoruska nie godziła się także na zawarcie w projekcie deklaracji sformułowania o nienaruszalności granicy istniejącej między Polską a Białorusią. Minister spraw zagranicznych Republiki Białoruś P. Krawczenko stwierdził, że BSRR nie była stroną polsko-radzieckiej umowy granicznej z dnia 16 sierpnia 1945 r., w związku z czym jej postanowienia nie obowiązują Białorusi. Za sprawę otwartą uznał także problem terytorialnej przynależności białostoczczyny, wskazując, że jest ona zamieszkała przez Białorusinów (zob. P. Foligowski, *Białoruś – trudna niepodległość*, Alta 2, Wrocław 1999, s. 86–87). Roszczenia terytorialne formułowane były także przez niektóre środowiska polityczne na Litwie i Łotwie. Więcej zob. w: T. Kubin, *Stosunki polsko-białoruskie w końcu XX i na początku XXI wieku*, [w:] M. Stolarczyk (red.), *Stosunki Polski z sąsiadami w pierwszej dekadzie XXI wieku*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2011, s. 161–195.
- 29 Oficjalnie Związek Radziecki został rozwiązany deklaracją Rady Najwyższej ZSRR w dniu 26 grudnia 1991 r. Zob. Совет Республик Верховного Совета СССР, Декларация в связи с созданием Содружества Независимых Государств от 26 декабря 1991 года № 142-Н, „Ведомости Верховного Совета СССР” 1991 г., № 52.
- 30 Więcej zob. w: С.М. Шахрай, *О Конституции: Основной закон как инструмент правовых и социально-политических преобразований*, Наука, Москва 2013; Е.В. Невинская, *Верховенство Конституции Российской Федерации как отражение государственного суверенитета России*, „Российский юридический журнал” 2008, № 3, s. 172; А.В. Безруков, *Конституция, основной закон и международный договор: правовая природа и соотношение*, „Конституционное и муниципальное право” 2005, № 7, s. 9; О.Л. Еремейкина, *Принцип верховенства Конституции Российской Федерации во взаимодействии органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления*, „Известия Алтайского государственного университета” 2010, № 2–2(66), s. 88; В.Ф. Яковлев, *Конституция Российской Федерации и судебная система в современной России*, [w:] *Конституция Российской Федерации: к 20-летию принятия Основного закона*, Москва 2013.

Tabela 1.5. Struktura Konstytucji Federacji Rosyjskiej, przyjętej w ogólnonarodowym referendum 12 grudnia 1993 roku

| |
|---|
| Preambuła |
| Część pierwsza |
| Rozdział 1. Podstawy ustroju konstytucyjnego (art. 1–16) |
| Rozdział 2. Prawa i wolności człowieka i obywatela (art. 17–64) |
| Rozdział 3. Ustrój federacyjny (art. 65–79) |
| Rozdział 4. Prezydent Federacji Rosyjskiej (art. 80–93) |
| Rozdział 5. Zgromadzenie Federalne (art. 94–109) |
| Rozdział 6. Rząd Federacji Rosyjskiej (art. 110–117) |
| Rozdział 7. Władza sądownicza i prokuratura (art. 118–129) |
| Rozdział 8. Samorząd lokalny (art. 130–133) |
| Rozdział 9. Poprawki konstytucyjne i rewizja Konstytucji (art. 134–137) |
| Część druga |
| Przepisy końcowe i przejściowe. |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konstytucji Federacji Rosyjskiej przyjętej w ogólnonarodowym referendum 12 grudnia 1993 r. (Конституция Российской Федерации принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.).

W *Preambule* Konstytucji Federacji Rosyjskiej zawarto następujący zapis:

My, wielonarodowościowy lud Federacji Rosyjskiej,
 złączeni wspólnym losem na swej ziemi,
 utwierdzając prawa i wolności człowieka, pokój obywatelski i zgodę,
 zachowując historycznie ukształtowaną wspólnotę państwową,
 kierując się ogólnie uznanymi zasadami równouprawnienia i samookreślenia narodów,
 czcąc pamięć przodków, którzy przekazali nam miłość i szacunek do Ojczyzny, wiare
 w dobro i sprawiedliwość;
 wskrzeszając suwerenną państwowość Rosji i umacniając niewzruszalność jej demokra-
 tycznej podstawy,
 dążąc do zapewnienia dobrobytu i rozkwitu Rosji,
 kierując się odpowiedzialnością za swoją Ojczyznę wobec obecnego i przyszłych
 pokoleń,
 uważając się za część społeczności światowej,
 uchwalamy Konstytucję Federacji Rosyjskiej.

W artykule 2 Konstytucji Federacji Rosyjskiej postanowiono, że człowiek, jego prawa i wolności stanowią wartość najwyższą. W artykule 2 określono także, że uznanie, przestrzeganie oraz ochrona praw i wolności człowieka i obywatela są powinnością państwa. Stosownie do art. 4 ust. 2 Konstytucja ta i ustawy federalne mają najwyższą moc obowiązującą na całym terytorium Federacji Rosyjskiej. Przepisy art. 6 ust. 2 ustanawiają, że każdy obywatel Federacji Rosyjskiej korzysta na jej terytorium z pełni praw i wolności oraz spoczywają na nim jednakowe obowiązki przewidziane przez Konstytucję. W nawiązaniu do art. 4 ust. 2

w art. 15 ust. 1 postanowiono, że Konstytucja Federacji Rosyjskiej ma najwyższą moc prawną, bezpośrednią moc obowiązującą i obowiązuje na całym terytorium Federacji Rosyjskiej. W artykule 15 ust. 1 zapisano także, że ustawy i inne akty prawne uchwalane w Federacji Rosyjskiej nie powinny być sprzeczne z jej Konstytucją. W myśl postanowień art. 17 ust. 1 w Federacji Rosyjskiej uznaje się i gwarantuje prawa i wolności człowieka i obywatela zgodnie z ogólnie uznanymi zasadami i normami prawa międzynarodowego i zgodnie z Konstytucją Federacji Rosyjskiej. W artykule 17 ust. 2 wskazano, że podstawowe prawa i wolności człowieka są niezbywalne i przysługują każdemu od urodzenia. Ponadto – zgodnie z zapisami zawartymi w ust. 3 niniejszego artykułu – realizacja praw i wolności człowieka i obywatela nie powinna naruszać praw i wolności innych osób. Stosownie do postanowień art. 18 prawa i wolności człowieka i obywatela oddziałują bezpośrednio. Określają one sens, treść oraz stosowanie prawa, działalność władzy ustawodawczej i wykonawczej, samorządu lokalnego i są gwarantowane przez wymiar sprawiedliwości.

Ważnym elementem Konstytucji Federacji Rosyjskiej jest wprowadzenie w art. 19 ust. 1 zapisu stanowiącego, że wszyscy są równi w obliczu prawa i sądu. Ponadto w ust. 2 niniejszego artykułu określono, że państwo gwarantuje równość praw i wolności człowieka i obywatela niezależnie od płci, rasy, narodowości, języka, pochodzenia, stanu majątkowego i stanowiska służbowego, miejsca zamieszkania, stosunku do religii, przekonań, przynależności do organizacji społecznych, a także niezależnie od innych okoliczności. Co więcej, według postanowień art. 19 ust. 2 Konstytucji Federacji Rosyjskiej zakazuje się jakichkolwiek form ograniczania praw obywateli ze względu na przynależność społeczną, rasową, narodowościową, językową lub religijną.

Zapisy te są tak istotne, gdyż Federacja Rosyjska jest krajem wielonarodowym, wyznającym wiele różnych religii oraz kultywującym różnorodne tradycje. Większość rosyjskiego społeczeństwa, które na dzień 1 stycznia 2020 roku liczyło 146,7 mln osób, zamieszkiwało w miastach (109,5 mln osób, co stanowiło 75% ogółu ludności zamieszkującej terytorium Federacji Rosyjskiej). Od czasu rozpadu ZSRR liczba ludności Federacji Rosyjskiej systematycznie malała – o ile w roku 1991 terytorium ZSRR zamieszkiwało 148,3 mln osób, o tyle w roku 2009 ludność Federacji Rosyjskiej liczyła już tylko 142,7 mln osób. W latach 2010–2018 odnotowano systematyczny wzrost liczby ludności, a w latach 2019–2020 niewielki spadek (zob. tab. 1.6).

Zdaniem P. Eberhardta analiza dynamiki demograficznej Federacji Rosyjskiej w latach 1991–2010 pozwala wysnuć wniosek, że regres demograficzny objął całe terytorium Rosji³¹. Wzrost zaludnienia odnotowany został jedynie na obszarach

31 P. Eberhardt, *Sytuacja demograficzna Federacji Rosyjskiej na przełomie XX i XXI wieku*, [w:] A. Mironowicz (red.), *Wprowadzenie do studiów wschodnioeuropejskich*, t. 3: *Rosja*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Lublin 2013, s. 65–66.

zamieszkałych przez ludność nierosyjską. W europejskiej części Federacji Rosyjskiej były to Nieniecki Okręg Autonomiczny (w obwodzie archangielskim), republiki muzułmańskie na Kaukazie Północnym (Czeczenia, Dagestan i Kabardyno-Balkaria) oraz Kałmucja, w części azjatyckiej zaś – Republika Ałtaju, Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny, Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny oraz Republika Tuwy.

Tabela 1.6. Liczba ludności Rosji w latach 1991–2020 z wyszczególnieniem ludności zamieszkującej miasta i wsie

| Rok | Liczba ludności ogółem (w mln osób; na początek roku) | W tym: | | Udział ludności w ogóle społeczeństwa (w %): | |
|------|---|------------------------------|----------------------------|--|---------------------|
| | | ludność zamieszkująca miasta | ludność zamieszkująca wsie | zamieszkującej miasta | zamieszkującej wsie |
| 1991 | 148,3 | 109,4 | 38,9 | 74 | 26 |
| 1996 | 148,3 | 108,3 | 40,0 | 73 | 27 |
| 2001 | 146,3 | 107,1 | 39,2 | 73 | 27 |
| 2002 | 145,2 | 106,4 | 38,8 | 73 | 27 |
| 2003 | 145,0 | 106,3 | 38,7 | 73 | 27 |
| 2004 | 144,3 | 106,0 | 38,3 | 73 | 27 |
| 2005 | 143,8 | 105,2 | 38,6 | 73 | 27 |
| 2006 | 143,2 | 104,8 | 38,4 | 73 | 27 |
| 2007 | 142,8 | 104,7 | 38,1 | 73 | 27 |
| 2008 | 142,8 | 104,9 | 37,9 | 73 | 27 |
| 2009 | 142,7 | 104,9 | 37,8 | 74 | 26 |
| 2010 | 142,9 | 105,3 | 37,6 | 74 | 26 |
| 2011 | 142,9 | 105,4 | 37,5 | 74 | 26 |
| 2012 | 143,0 | 105,7 | 37,3 | 74 | 26 |
| 2013 | 143,3 | 106,1 | 37,2 | 74 | 26 |
| 2014 | 143,7 | 106,6 | 37,1 | 74 | 26 |
| 2015 | 146,3 | 108,3 | 38,0 | 74 | 26 |
| 2016 | 146,5 | 108,6 | 37,9 | 74 | 26 |
| 2017 | 146,8 | 109,0 | 37,8 | 74 | 26 |
| 2018 | 146,9 | 109,3 | 37,6 | 74 | 26 |
| 2019 | 146,8 | 109,5 | 37,3 | 75 | 25 |
| 2020 | 146,7 | 109,5 | 37,2 | 75 | 25 |

Źródło: Численность населения, Федеральная Служба Государственной Статистики, <https://gks.ru> (dostęp: 1.01.2020).

Według materiałów opublikowanych przez rosyjską Federalną Służbę Statystyki Państwowej, dotyczących podziału ludności Federacji Rosyjskiej ze względu na kategorie wiekowe, można stwierdzić, że na początek 2020 roku największy udział w strukturze rosyjskiego społeczeństwa (8,6%) miały osoby znajdujące się w przedziale wiekowym od 30 do 34 lat (12 633 tys. osób), a następnie osoby

w wieku 35–39 lat (12 003 tys. osób) oraz od 40 do 44 lat (10 708 tys. osób). W rosyjskim społeczeństwie występuje także znaczna liczba osób w wieku 70 lat i powyżej (14 361 tys. osób) (zob. tab. 1.7).

Tabela 1.7. Podział ludności Federacji Rosyjskiej ze względu na kategorie wiekowe (stan na początek 2020 r.)

| Kategorie wiekowe | Liczba ludności (w tys. osób) |
|------------------------|-------------------------------|
| Liczba ludności ogółem | 146 749 |
| 0–4 lat | 8579 |
| 5–9 lat | 9309 |
| 10–14 lat | 8049 |
| 15–19 lat | 7161 |
| 20–24 lat | 6889 |
| 25–29 lat | 9427 |
| 30–34 lat | 12 633 |
| 35–39 lat | 12 003 |
| 40–44 lat | 10 708 |
| 45–49 lat | 9896 |
| 50–54 lat | 8846 |
| 55–59 lat | 10 443 |
| 60–64 lat | 10 106 |
| 65–69 lat | 8339 |
| 70 lat i więcej | 14 361 |

Źródło: *Распределение населения по возрастным группам*, Федеральная Служба Государственной Статистики, <https://gks.ru> (dostęp: 1.01.2020).

Według danych Federalnej Służby Statystyki Państwowej liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym na początek 2020 roku wynosiła 27 442 tys. osób, ludności w wieku produkcyjnym – 82 678 tys. osób, a ludności w wieku poprodukcyjnym – 36 629 tys. osób.

Ostatni spis ludności Federacji Rosyjskiej został przeprowadzony w 2010 roku³². Zgodnie z wynikami spisu przeważającą większość ludności stanowią Rosjanie (77,7%), a następnie takie narodowości, jak: Tatarzy (3,7%), Ukraińcy (1,3%), Baszkirzy (1,1%) oraz Czuwasze (1,0%). W 2010 roku liczba Rosjan zamieszkujących terytorium Federacji Rosyjskiej wynosiła 111 016 896 osób, Tatarów – 5 310 649 osób, Ukraińców – 1 927 988 osób, Baszkirów – 1 584 554 osoby, Czuwaszów – 1 435 872 osoby. Pozostałymi narodowościami zamieszkującymi terytorium Federacji Rosyjskiej w roku 2010 byli przede wszystkim Czeczeńcy, Ormianie, Awarowie, Mordwini, Kazachowie, Azerowie, Dargijczycy, Udmurci, Maryjczycy, Osetyńczycy, Białorusini, Kabardyjczycy, Kumycy, Jakuci (Sacha), Karaczajowie, Romowie oraz Tadzycy (zob. tab. 1.8).

³² Spis ludności Federacji Rosyjskiej, planowany na rok 2020, z powodu pandemii został przeniesiony na okres późniejszy.

Tabela 1.8. Skład narodowościowy ludności Federacji Rosyjskiej (w tys. osób) według spisu ludności z 2010 roku

| Narodowość | Liczba ludności danej narodowości | Liczba mężczyzn | Udział procentowy mężczyzn (w %) | Liczba kobiet | Udział procentowy kobiet (w %) |
|----------------|-----------------------------------|-----------------|----------------------------------|---------------|--------------------------------|
| Rosjanie | 111 016 896 | 50 607 892 | 45,6 | 60 409 004 | 54,4 |
| Tatarzy | 5 310 649 | 2 473 990 | 46,6 | 2 836 659 | 53,4 |
| Ukraińcy | 1 927 988 | 887 737 | 46,0 | 1 040 251 | 54,0 |
| Baszkirzy | 1 584 554 | 744 952 | 47,0 | 839 602 | 53,0 |
| Czuwasze | 1 435 872 | 663 585 | 46,2 | 772 287 | 53,8 |
| Czeczeńcy | 1 431 360 | 697 972 | 48,8 | 733 388 | 51,2 |
| Ormianie | 1 182 388 | 638 479 | 54,0 | 543 909 | 46,0 |
| Awarowie | 912 090 | 449 889 | 49,3 | 462 201 | 50,7 |
| Mordwini | 744 237 | 338 638 | 45,5 | 405 599 | 54,5 |
| Kazachowie | 647 732 | 321 135 | 49,6 | 326 597 | 50,4 |
| Azerowie | 603 070 | 358 777 | 59,6 | 244 293 | 40,5 |
| Dargijczycy | 589 386 | 290 957 | 49,4 | 298 429 | 50,6 |
| Udmurci | 552 299 | 244 177 | 44,2 | 308 122 | 55,8 |
| Maryjczycy | 547 605 | 250 383 | 45,7 | 297 222 | 54,3 |
| Osetyńscy | 528 515 | 254 250 | 48,1 | 274 265 | 51,9 |
| Białorusini | 521 443 | 235 068 | 45,1 | 286 375 | 54,9 |
| Kabardyjczycy | 516 826 | 249 569 | 48,3 | 267 257 | 51,7 |
| Kumy | 503 060 | 244 021 | 48,5 | 259 039 | 51,5 |
| Jakuci (Sacha) | 478 085 | 227 485 | 47,6 | 250 600 | 52,4 |
| Lezgini | 473 722 | 238 230 | 50,3 | 235 492 | 49,7 |
| Buriaci | 461 389 | 218 783 | 47,4 | 242 606 | 52,6 |
| Ingusze | 444 833 | 204 246 | 45,9 | 240 587 | 54,1 |
| Niemcy | 394 138 | 190 978 | 48,5 | 203 160 | 51,5 |
| Uzbecy | 289 862 | 199 040 | 68,7 | 90 822 | 31,3 |
| Tuwińscy | 263 934 | 125 714 | 47,6 | 138 220 | 52,4 |
| Komi | 228 235 | 96 862 | 42,4 | 131 373 | 57,6 |
| Karaczajowie | 218 403 | 105 037 | 48,1 | 113 366 | 51,9 |
| Romowie | 204 958 | 99 670 | 48,6 | 105 288 | 51,4 |
| Tadźcy | 200 303 | 148 178 | 74,0 | 52 125 | 26,0 |

Źródło: *Население, учтенное при Всероссийской переписи населения 2010 года*, Федеральная служба государственной статистики, <https://www.gks.ru> (dostęp: 1.01.2020).

Spśród wymienionych narodowości Federacji Rosyjskiej w większości z nich liczba kobiet przeważała nad liczbą mężczyzn – z wyjątkiem takich narodowości, jak Ormianie, Azerowie, Lezgini, Uzbecy i Tadźcy. W wypadku Uzbeków i Tadźków zaobserwowano znaczącą przewagę liczby mężczyzn nad liczbą kobiet – o ile wśród Uzbeków mężczyźni stanowili 68,7% ogółu ludności należącej do tej narodowości, o tyle u Tadźków udział mężczyzn wynosił aż 74,0% ogółu ludności, która określiła w spisie powszechnym tę narodowość.

Ludność Federacji Rosyjskiej wyznaje różne religie i jest zrzeszona w różnych organizacjach (związkach) religijnych. Duma Państwowa Federacji Rosyjskiej uznała za tradycyjne religie w Rosji prawosławie, islam, buddyzm i judaizm. Ustawa z 1990 r. „O wolności wyznań”³³ zagwarantowała jednakże prawa innym Kościołom i związkom wyznaniowym. Ustawę tę – jak podkreśla T.J. Szyszlak – należy uznać za pierwszy akt normatywny w historii Rosji, który wprowadził w życie zasadę wolności sumienia i wyznania, a także oparł stosunki państwa z organizacjami (związkami) religijnymi na zasadach demokratycznych³⁴.

Według danych opublikowanych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej na koniec 2018 roku w Rosji było zarejestrowanych 30 896 organizacji (związków) religijnych. Najwięcej z nich (60% ogółu) stanowiły organizacje religijne związane z Rosyjską Cerkwią Prawosławną (18 550 organizacji tego rodzaju, przy czym 198 z nich były to organizacje scentralizowane, a 17 231 – lokalne), a następnie islamskie organizacje (związki) religijne (5954 organizacji tego rodzaju, tj. 19,3% ogółu organizacji (związków) religijnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej). Pozostałe organizacje (związki) religijne, które znajdowały się w czołówce zarejestrowanych organizacji tego rodzaju na terytorium Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku, to: Chryścijanie Wiary Ewangelicznej – zielonoświątkowcy (1034 organizacje), Ewangeliczni Chryścijanie – baptyści (889 organizacji), Chryścijanie Wiary Ewangelicznej (878 organizacji), Ewangeliczni Chryścijanie (683 organizacji) oraz Adwentyści Dnia Siódmego (567 organizacji) (zob. tab. 1.9).

Tabela 1.9. Liczba organizacji (związków) religijnych zarejestrowanych w Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku

| Lp. | Organizacje (związki) religijne | Ogółem | Rodzaj organizacji (związków) religijnych: | | | | |
|-----|---|--------|--|---------|------------|-------------|------|
| | | | scentralizowane | lokalne | edukacyjne | monastyczne | inne |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| | Wszystkie organizacje (związki) religijne | 30 896 | 610 | 28 992 | 180 | 515 | 599 |
| 1. | Rosyjska Cerkiew Prawosławna | 18 550 | 198 | 17 231 | 63 | 500 | 558 |
| 2. | Rosyjska Autonomiczna Cerkiew Prawosławna | 26 | 2 | 21 | - | 3 | - |
| 3. | Rosyjska Zagraniczna Cerkiew Prawosławna | 7 | - | 6 | - | 1 | - |
| 4. | Prawdziwa Cerkiew Prawosławna | 35 | 4 | 27 | - | 3 | 1 |

33 Закон РСФСР „О свободе вероисповеданий”, „Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР” 1990, № 240, s. 284–292. Por. Федеральный закон от 26 сентября 1997 г. № 125-ФЗ „О свободе совести и о религиозных объединениях”, „Собрание законодательства Российской Федерации” 1997, № 4465, s. 7666–7678.

34 T.J. Szyszlak, *Stosunki państwa z Kościołami (zjednoczeniami religijnymi) we współczesnej Rosji*, „Wschodnioznawstwo” 2007, nr 1, s. 147.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|--------|---|------|----|------|----|---|----|
| 5. | Rosyjska Wolna Cerkiew Prawosławna | 5 | - | 5 | - | - | - |
| 6. | Ukraińska Cerkiew Prawosławna Patriarchatu Kijowskiego | 8 | 1 | 7 | - | - | - |
| 7. | Starobrzędowcy | 387 | 9 | 367 | 1 | 7 | 3 |
| w tym: | | | | | | | |
| 7.1 | Rosyjska Starobrzędowa Cerkiew Prawosławna | 206 | 1 | 202 | - | 1 | 2 |
| 7.2 | Cerkiew Staroprawosławna | 112 | 4 | 101 | 1 | 5 | 1 |
| 7.3 | Cerkiew Pomorska | 46 | 2 | 44 | - | - | - |
| 7.4 | Porozumienie Fiedoseewskoje | 11 | 2 | 8 | - | 1 | - |
| 7.5 | Inne | 12 | - | 12 | - | - | - |
| 8. | Kościół rzymskokatolicki | 237 | 9 | 216 | 1 | 1 | 10 |
| 9. | Kościół grekokatolicki | 8 | 1 | 7 | - | - | - |
| 10. | Ormiański Kościół Apostolski | 106 | 2 | 104 | - | - | - |
| 11. | Islám | 5954 | 90 | 5777 | 82 | - | 5 |
| 12. | Buddyzm | 269 | 12 | 254 | 2 | - | 1 |
| 13. | Judaizm | 268 | 10 | 253 | 1 | - | 4 |
| w tym: | | | | | | | |
| 13.1 | ortodoksyjni | 220 | 8 | 207 | 1 | - | 4 |
| 13.2 | reformowany | 48 | 2 | 46 | - | - | - |
| 14. | Ewangeliczni Chrześcijanie – baptyści | 889 | 54 | 827 | 6 | - | 2 |
| 15. | Chrześcijanie Wiary Ewangelicznej | 878 | 57 | 812 | 8 | - | 1 |
| 16. | Ewangeliczni Chrześcijanie | 683 | 36 | 640 | 5 | - | 2 |
| 17. | Ewangeliczni Chrześcijanie w Duchu Apostolskim | 20 | 1 | 18 | - | - | 1 |
| 18. | Chrześcijanie Wiary Ewangelicznej – zielonoświątkowcy | 1034 | 55 | 974 | 3 | - | 2 |
| 19. | Kościół Pełnej Ewangelii | 27 | 2 | 25 | - | - | - |
| 20. | Chrześcijanie Ewangeliczni – trzeźwienicy | 2 | - | 2 | - | - | - |
| 21. | Adwentyści Dnia Siódmego | 567 | 20 | 546 | 1 | - | - |
| 22. | Luteranie | 222 | 10 | 208 | 3 | - | 1 |
| w tym: | | | | | | | |
| 22.1 | Kościół ewangelicko-luterański | 158 | 8 | 147 | 2 | - | 1 |
| 22.2 | Jedyny Ewangelicko-Luterański Kościół Rosji | 4 | - | 4 | - | - | - |
| 22.3 | Kościół Ingrii | 57 | 1 | 55 | 1 | - | - |
| 22.4 | Inne Kościoły ewangelicko-luterańskie | 3 | 1 | 2 | - | - | - |
| 23. | Kościół Nowoapostolski | 46 | 4 | 42 | - | - | - |
| 24. | Kościół metodystyczny | 92 | 2 | 88 | 1 | - | 1 |
| 25. | Kościół reformowany | 4 | - | 4 | - | - | - |
| 26. | Kościół prezbiteriański | 194 | 9 | 182 | 2 | - | 1 |
| 27. | Kościół anglikański | 1 | - | 1 | - | - | - |
| 28. | Menonici | 7 | 1 | 6 | - | - | - |
| 29. | Armia Zbawienia | 13 | 1 | 12 | - | - | - |
| 30. | Kościół Jezusa Chrystusa Świętych Dni Ostatnich (mormoni) | 53 | 1 | 52 | - | - | - |
| 31. | Stowarzyszenie „Kościół Zjednoczenia” (Kościół Moona) | 6 | 1 | 5 | - | - | - |
| 32. | Kościół Matki Bożej „Państwowej” | 17 | 1 | 16 | - | - | - |

Tabela 1.9 (cd.)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|-----|---|----|---|----|---|---|---|
| 33. | Mołokanie | 18 | 1 | 17 | - | - | - |
| 34. | Kościół Ostatniego Testamentu | 2 | - | 2 | - | - | - |
| 35. | Kościół Chrystusa | 18 | 1 | 16 | - | - | 1 |
| 36. | Judeochrześcijaństwo | 2 | - | 2 | - | - | - |
| 37. | Inne Kościoły (cerkwie) chrześcijańskie i wywodzące się z chrześcijaństwa | 34 | 8 | 22 | 1 | - | 3 |
| 38. | Kościół scjentologiczny | 1 | - | 1 | - | - | - |
| 39. | Hinduizm | 1 | - | 1 | - | - | - |
| 40. | Świadomość Kriszny (Wisznuzim) | 86 | 1 | 85 | - | - | - |
| 41. | Wiara Baha'i | 16 | 1 | 15 | - | - | - |
| 42. | Kościół asyryjski | 6 | 1 | 5 | - | - | - |
| 43. | Sikhizm | 1 | - | 1 | - | - | - |
| 44. | Szamanizm | 32 | - | 32 | - | - | - |
| 45. | Karaimizm | 7 | 1 | 6 | - | - | - |
| 46. | Zoroastryzm | 2 | - | 2 | - | - | - |
| 47. | Duchowa Jedność (Tołstowcy) | 1 | - | 1 | - | - | - |
| 48. | Wyznania pogańskie | 19 | 1 | 18 | - | - | - |
| 49. | Inne wyznania | 35 | 2 | 31 | - | - | 2 |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 177.

Mimo iż na koniec 2018 roku na terytorium Federacji Rosyjskiej było zarejestrowanych jedynie 387 organizacji (związków) religijnych staroobrzędowców³⁵, to liczba osób niezrzeszonych w oficjalnie zarejestrowanych organizacjach religijnych tego rodzaju, a praktykujących tę formę religii, szacowana jest w Federacji Rosyjskiej jako znaczna³⁶. Oficjalnie zarejestrowane organizacje (związki) religijne staroobrzędowców, które skupiają najwięcej wiernych, to Rosyjska Staroobrzędowa Cerkiew Prawosławna (206 organizacji) oraz Cerkiew Staroprawosławna (112 organizacji). Mniej liczne są Cerkiew Pomorska (46 organizacji) oraz Porozumienie Fiedosewskiego (11 organizacji)³⁷.

35 Tą nazwą określani są ruscy prawosławni, którzy odrzucili reformę liturgiczną patriarchy Nikona w XVII w. i zerwali łączność z Cerkwią Prawosławna.

36 Jak podkreśla I. Kabzińska, u schyłku XVII w. powstały wśród staroobrzędowców dwie grupy: popowców i bezpopowców. Grupa popowców zachowała dawne obrzędy i dotychczasową liturgię, a także korzystała z postugi prawosławnych popów, przyjmując ich do swoich wspólnot. Natomiast grupa bezpopowców odrzuciła wiele dawnych form obrzędowych, jak również nie godziła się na korzystanie z postugi popów prawosławnych. W tej drugiej grupie staroobrzędowców, która nie posiadała własnej hierarchii duchowieństwa oraz ujednoliconych przepisów, nastąpiły dalsze podziały. Powstały różne ugrupowania, jak np. pomoriańskie, fiedosiejewskie czy filipońskie. Zob. I. Kabzińska, *Utopijna idea słowiańskiej jedności w świetle podziałów w łonie katolicyzmu i prawosławia oraz konfliktów między „siostrzanymi kościołami”*, „Etnografia Polska” 2001, t. XLV, z. 1-2, s. 102.

37 Więcej na temat historii staroobrzędowców zob. w: A. Вишняков, *Раскол, как церковно-бытовое явление*, „Литературная библиотека” 1868, январь, s. 87-114; A.И. Розов,

1.3. Podział administracyjny Federacji Rosyjskiej

W ciągu długiego procesu historycznego na terytorium Rosji zachodziły wielokrotne zmiany podziałów administracyjnych, wynikające przede wszystkim z przyczyn politycznych, jak również ze względów społeczno-gospodarczych³⁸. Podział administracyjny Federacji Rosyjskiej różni się znacznie od wydzielen terytorialnych w innych państwach świata, a najważniejszą cechą tego podziału jest silne zróżnicowanie podmiotów tworzących najwyższe jednostki podziału kraju³⁹.

Władza w Federacji Rosyjskiej jest realizowana na trzech płaszczyznach: federalnej, regionalnej oraz lokalnej⁴⁰. Władza federalna rozciąga się na terytorium całej Federacji Rosyjskiej, system władzy regionalnej obejmuje republiki, kraje, obwody, miasta wydzielone, okręgi autonomiczne oraz obwód autonomiczny, natomiast władza lokalna obejmuje rejony municypalne, okręgi miejskie, osiedla miejskie, osiedla wiejskie oraz jednostki podziału wewnętrznego miast o znaczeniu federalnym.

Jednostki administracyjne Federacji Rosyjskiej zostały wyszczególnione w art. 65 ust. 1 Konstytucji Federacji Rosyjskiej. Od 2014 roku w skład Federacji Rosyjskiej wchodzi 85 podmiotów, w tym 22 republiki, 9 krajów, 46 obwodów, 4 okręgi autonomiczne, jeden obwód autonomiczny oraz 3 miasta o znaczeniu federalnym (zob. tab. 1.10).

Странники или бегуны в русском расколе, „Вестник Европы” 1872, № 12, s. 519–542; Вл. Фармаковский, *Замечания об организации и сношениях раскольничьих общин*, „Вятские епархиальные ведомости” 1867, № 16, s. 482–495; Н. Субботин, *Русская старообрядческая литература за границей*, „Русский вестник” 1868, № 8, s. 325–352; *Религия и промышленность*, „Старообрядческая мысль” 1915, № 7, s. 590–592; Е.Е. Дутчак, *Географическое пространство в картине мира старообрядцев-странников второй половине XIX XX вв.*, „Исторический источник: человек и пространство” 1997, s. 95–97; Д.К. Зеленин, „Красная смерть” у русских старообрядцев, „Этнографическое обозрение” 1904, № 3, s. 67–68; Н.Н. Покровский, *Антифеодальный протест урало-сибирских крестьян-старообрядцев в XVIII в.*, Наука, Новосибирск 1974; В.С. Румянцева, *Народное антицерковное движение в России в XVII в.*, Наука, Москва 1986.

38 P. Eberhardt, *Zmiany podziałów administracyjnych w Cesarstwie Rosyjskim, w Związku Sowieckim oraz w Federacji Rosyjskiej*, „Studia z Dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej” 2010, t. XLV, s. 239.

39 T. Wites, *Niejednorodność podziału administracyjnego Rosji ograniczeniem gospodarowania przestrzenią geograficzną*, [w:] M. Śmigielska, J. Stodczyk (red.), *Geograficzne aspekty globalizacji i integracji europejskiej*, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Uniwersytet Opolski, Opole 2003, s. 627.

40 Więcej zob. w: E. Zieliński, *System konstytucyjny Federacji Rosyjskiej*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2005, s. 90; A. Kandzia, *Samorząd terytorialny Federacji Rosyjskiej*, „Pisma Humanistyczne” 2010, nr 7, s. 59–66.

Tabela 1.10. Jednostki administracyjne Federacji Rosyjskiej najwyższego rzędu

| Jednostka administracyjna | Nazwa jednostki administracyjnej Federacji Rosyjskiej |
|-------------------------------|---|
| Republiki | Adygei (Adygeja), Altaju, Baszkortostanu, Buriacji, Dagestanu, Inguszetii, Kabardyjsko-Bałkarska, Kałmucji, Karaczajsko-Czerkieska, Karelii, Komi, Krymu, Mari El, Mordowii, Sachy (Jakucja), Osetii Północnej-Alanii, Tatarstanu (Tatarstan), Tuwy, Udmurcka, Chakasji, Czeceńska, Czuwaska – Czuwaszja |
| Kraje | Altajski, Zabajkalski, Kamczacki, Krasnodarski, Krasnojarski, Permski, Nadmorski, Stawropolski, Chabarowski |
| Obwody | amurski, archangielski, astrachański, biełgorodzki, briański, włodzi-mierski, wołogodzki, wołogodzki, woroneski, iwanowski, irkucki, kaliningradzki, kałuski, kemerowski, kirowski, kostromski, kurgański, kurski, leningradzki, lipiecki, magadański, moskiewski, murmański, niżnonowogrodzki, nowogrodzki, nowosybirski, omski, orenburski, orłowski, penzeński, pskowski, rostowski, ria-zański, samarski, saratowski, sachaliński, swierdłowski, smoleński, tambowski, twerski, tomski, tulski, tiumeński, uljanowski, czelabiński, jarosławski |
| Okręgi autonomiczne | Nieniecki, Chanty-Mansyjski-Jugra, Czukocki, Jamalsko-Nieniecki |
| Obwody autonomiczne | Żydowski |
| Miasta o znaczeniu federalnym | Moskwa, Sankt Petersburg, Sewastopol |

Źródło: opracowanie własne na podstawie art. 65 ust. 1 Konstytucji Federacji Rosyjskiej.

Federacja Rosyjska podzielona jest także na osiem okręgów federalnych oraz dwanaście makroregionów ekonomicznych. Rosyjskie okręgi federalne to: Centralny Okręg Federalny ze stolicą w Moskwie, Północno-Zachodni Okręg Federalny (stolica w Sankt Petersburgu), Południowy Okręg Federalny (Rostów nad Donem), Północnokaukaski Okręg Federalny (Piatigorsk), Nadwołżański Okręg Federalny (Niżny Nowogród), Uralski Okręg Federalny (Jekaterynburg), Syberyjski Okręg Federalny (Nowosybirsk) oraz Dalekowschodni Okręg Federalny ze stolicą w Chabarowsku. Największą powierzchnię spośród wszystkich rosyjskich okręgów federalnych zajmuje Dalekowschodni Okręg Federalny (6952,6 tys. km²), natomiast najmniejszy pod względem powierzchni jest Północnokaukaski Okręg Federalny (170,4 tys. km²). Znaczną część powierzchni Federacji Rosyjskiej zajmuje także Syberyjski Okręg Federalny (4361,7 tys. km²). Charakterystykę poszczególnych rosyjskich okręgów federalnych przedstawiono w tabeli 1.11.

Centralny Okręg Federalny składa się z osiemnastu podmiotów – miasta o znaczeniu federalnym, stanowiącego jednocześnie stolicę Federacji Rosyjskiej (Moskwa), oraz siedemnastu obwodów (obwód biełgorodzki, briański, włodzi-mierski, woroneski, iwanowski, kałuski, kostromski, kurski, lipiecki, moskiewski, orłowski, penzeński, smoleński, tambowski, twerski, tulski oraz obwód jarosławski). Największym podmiotem Centralnego Okręgu Federalnego pod względem zajmowanej powierzchni jest obwód twerski (84,2 tys. km²), a następnie obwód kostromski (60,2 tys. km²) i obwód woroneski (52,2 tys. km²).

Północno-Zachodni Okręg Federalny składa się z dziesięciu podmiotów – jednego miasta o znaczeniu federalnym (Sankt Petersburg), dwóch republik (Republika Karelii i Republika Komi) oraz siedmiu obwodów (obwód archangielski, w którego skład wchodzi Nieniecki Okręg Autonomiczny, dalej obwód wołogodzki, kaliningradzki, leningradzki, murmański, nowogrodzki oraz pskowski). Największym podmiotem Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego jest obwód archangielski (589,9 tys. km²), a następnie Republika Komi (416,8 tys. km²).

Tabela 1.11. Charakterystyka poszczególnych okręgów federalnych Federacji Rosyjskiej

| Okręgi Federalne | Powierzchnia terytorium (w tys. km ²) | Liczba ludności ogółem (stan na 1.01.2019 r.; w tys. osób) | W tym ludności zamieszkującej: | | Gęstość zaludnienia (w os./km ²) |
|--------------------------------------|---|--|--------------------------------|-------------------------|--|
| | | | w miastach (w tys. osób) | na wsiach (w tys. osób) | |
| 1. Centralny Okręg Federalny | 650,2 | 39 378,1 | 32 395,9 | 6982,2 | 60,6 |
| 2. Północno-Zachodni Okręg Federalny | 1687,0 | 13 972,1 | 11 809,8 | 2162,3 | 8,3 |
| 3. Południowy Okręg Federalny | 447,8 | 16 454,5 | 10 316,7 | 6137,8 | 36,7 |
| 4. Północnokaukaski Okręg Federalny | 170,4 | 9866,8 | 4947,2 | 4916,6 | 57,9 |
| 5. Nadwołżański Okręg Federalny | 1037,0 | 29 397,2 | 21 183,5 | 8213,7 | 28,3 |
| 6. Uralski Okręg Federalny | 1818,5 | 12 350,1 | 10 070,1 | 2280,0 | 6,8 |
| 7. Syberyjski Okręg Federalny | 4361,7 | 17 173,3 | 12 760,4 | 4412,9 | 3,9 |
| 8. Dalekowschodni Okręg Federalny | 6952,6 | 8188,6 | 5969,9 | 2 218,7 | 1,2 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 16–658.

Południowy Okręg Federalny składa się z ośmiu podmiotów – jednego miasta o znaczeniu federalnym (Sewastopol), trzech republik (Republika Adygei, Republika Kałmuji i Republika Krymu), jednego kraju (Kraj Krasnodarski) oraz trzech obwodów (obwód astrachański, wołgogradzki oraz rostowski). Największym podmiotem Południowego Okręgu Federalnego pod względem zajmowanej powierzchni jest obwód wołgogradzki (112,9 tys. km²), a następnie obwód rostowski (101,0 tys. km²), Kraj Krasnodarski (75,5 tys. km²) oraz Republika Kałmuji (74,7 tys. km²).

Północnokaukaski Okręg Federalny składa się z siedmiu podmiotów – sześciu republik (Republika Dagestanu, Republika Inguszetii, Republika Kabardyjsko-Bałkarska, Republika Karaczajsko-Czerkieska, Republika Osetii Północnej-Alanii i Republika Czeceńska) oraz jednego kraju (Kraj Stawropolski). Największym

podmiotem Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego pod względem zajmowanej powierzchni jest Kraj Stawropolski (66,2 tys. km²), a następnie Republika Dagestanu (50,3 tys. km²).

Nadwołżański Okręg Federalny składa się z czternastu podmiotów – sześciu republik (Republika Baszkortostanu, Republika Mari El, Republika Mordowii, Republika Tatarstanu, Republika Udmurcka oraz Republika Czuwaska), jednego kraju (Kraj Permski) i siedmiu obwodów (obwód kirowski, niżnonowogrodzki, orenburski, penzeński, samarski, saratowski oraz uljanowski). Największym podmiotem Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego pod względem zajmowanej powierzchni jest Kraj Permski (160,2 tys. km²), a następnie Republika Baszkortostanu (142,9 tys. km²), obwód orenburski (123,7 tys. km²) oraz obwód kirowski (120,4 tys. km²).

W skład Uralskiego Okręgu Federalnego wchodzi jedynie cztery obwody (obwód kurgański, swierdłowski, tiumeński oraz czelabiński), przy czym w skład obwodu tiumeńskiego wchodzi Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny-Jugra oraz Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny. Największym podmiotem wchodzącym w skład Uralskiego Okręgu Federalnego jest obwód tiumeński, który zajmuje powierzchnię 1464,2 tys. km², a najmniejszym – obwód kurgański, którego powierzchnia wynosi 71,5 tys. km².

Syberyjski Okręg Federalny składa się z dziesięciu podmiotów – trzech republik (Republika Altaju, Republika Tuwy oraz Republika Chakasji), dwóch krajów (Kraj Altajski oraz Kraj Krasnojarski) i pięciu obwodów (obwód irkucki, kemerowski, nowosybirski, omski oraz tomski). Największym podmiotem Syberyjskiego Okręgu Federalnego jest Kraj Krasnojarski, którego powierzchnia zajmuje obszar 2366,8 tys. km², natomiast najmniejszym – Republika Chakasji, której obszar wynosi 61,6 tys. km².

Dalekowschodni Okręg Federalny składa się z jedenastu podmiotów – dwóch republik (Republika Buriacji oraz Republika Sachy – Jakucja), czterech krajów (Kraj Zabajkalski, Kraj Kamczacki, Kraj Nadmorski oraz Kraj Chabarowski), trzech obwodów (obwód amurski, magadański i sachaliński), jednego obwodu autonomicznego (Żydowski Obwód Autonomiczny) oraz jednego okręgu autonomicznego (Czukocki Okręg Autonomiczny). Największym podmiotem wchodzącym w skład Dalekowschodniego Okręgu Federalnego jest Republika Sachy (Jakucja), która zajmuje powierzchnię 3083,5 tys. km², a najmniejszym – Żydowski Obwód Autonomiczny, który zajmuje terytorium 36,3 tys. km².

Duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego Federacji Rosyjskiej oraz sektora TSL ma podział Rosji na dwanaście makroregionów. Wykaz makroregionów Federacji Rosyjskiej został zawarty w „Strategii rozwoju przestrzennego Federacji Rosyjskiej na okres do roku 2025”⁴¹ (w załączniku nr 2). Makroregiony Federacji Rosyjskiej zostały w niej wymienione w następującej kolejności:

41 „Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года”, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р.

Makroregion Centralny, Centralno-Czarnoziemny, Północno-Zachodni, Północny, Południowy, Północnokaukaski, Wołżańsko-Kamski, Wołżańsko-Ural-ski, Uralsko-Syberyjski, Południowosyberyjski, Angaro-Jenisejski oraz Makro-region Dalekowschodni.

Strukturę poszczególnych makroregionów Federacji Rosyjskiej prezentuje tabela 1.12.

Tabela 1.12. Struktura makroregionów Federacji Rosyjskiej

| Nazwa makroregionu | Liczba podmiotów | Nazwa podmiotów wchodzących w skład makroregionu |
|------------------------|--|---|
| Centralny | 13, w tym 12 obwodów i 1 miasto | obwód: briański, włodzimierski, iwanowski, kałuski, kostromski, moskiewski, orłowski, rizański, smoleński, twerski, tulski, jarosławski oraz m. Moskwa |
| Centralno-Czarnoziemny | 5 (obwody) | obwód: biełgorodzki, woroneski, kurski, lipiecki oraz tambowski |
| Północno-Zachodni | 8, w tym 1 republika, 6 obwodów i 1 miasto | Republika Karelii, obwód: kaliningradzki, wołogocki, leningradzki, murmański, nowogrodzki, pskowski oraz m. Sankt Petersburg |
| Północny | 3, w tym 1 republika, 1 obwód oraz 1 okręg autonomiczny | Republika Komi, obwód archangielski oraz Nieniecki Okręg Autonomiczny |
| Południowy | 8, w tym 3 republiki, 1 kraj, 3 obwody i 1 miasto | Republika Adygei, Republika Kałmucji, Republika Krymu, Kraj Krasnodarski, obwód: astrachański, wołgogradzki, rostowski oraz m. Sewastopol |
| Północnokaukaski | 7, w tym 6 republik i 1 kraj | Republika Dagestanu, Republika Inguszetii, Republika Kabardyjsko-Bałkarska, Republika Karaczajsko-Czerkieska, Republika Osetii Północnej-Alanii, Republika Czeczeńska oraz Kraj Stawropolski |
| Wołżańsko-Kamski | 8, w tym 5 republik, 1 kraj oraz 2 obwody | Republika Mari El, Republika Mordowii, Republika Tatarstanu, Republika Udmurcka, Republika Czuwaska, Kraj Permski, obwód kirowski oraz obwód niżnonowogrodzki |
| Wołżańsko-Ural-ski | 6, w tym 1 republika oraz 5 obwodów | Republika Baszkortostanu, obwód: orenburski, penzeński, samarski, saratowski oraz uljanowski |
| Uralsko-Syberyjski | 6, w tym 4 obwody oraz 2 okręgi autonomiczne | obwód: kurgański, swierdłowski, tiumeński i obwód czelabiński, Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny-Jugra oraz Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny |
| Południowosyberyjski | 6, w tym 1 republika, 1 kraj oraz 4 obwody | Republika Altaju, Kraj Altajski, obwód: kemerowski, nowosybirski, omski oraz tomski |
| Angaro-Jenisejski | 4, w tym 2 republiki, 1 kraj oraz 1 obwód | Republika Tuwy, Republika Chakasji, Kraj Krasnojarski oraz obwód irkucki |
| Dalekowschodni | 11, w tym 2 republiki, 4 kraje, 3 obwody, 1 obwód autonomiczny, 1 okręg autonomiczny | Republika Buriacji, Republika Sachy (Jakucja), Kraj Zabajkalski, Kraj Kamczacki, Kraj Nadmorski, Kraj Chabarowski, obwód: amurski, magadański i sachaliński, Żydowski Obwód Autonomiczny oraz Czukocki Okręg Autonomiczny |

Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika nr 2 do „Strategii rozwoju przestrzennego Federacji Rosyjskiej na okres do roku 2025”.

Wydzielenie poszczególnych makroregionów Federacji Rosyjskiej jest wyjątkowo istotne ze względu na główne bogactwa naturalne Rosji, którymi są przede wszystkim gaz ziemny, ropa naftowa, węgiel kamienny oraz złoto i diamenty. Należy podkreślić, że Federacja Rosyjska dysponuje największymi na świecie zasobami gazu ziemnego i siódmymi pod względem wielkości pokładami ropy naftowej. Największe pokłady ropy naftowej i gazu ziemnego zalegają Syberię Zachodnią, Kaukaz Północny oraz Tatarstan. Jak podają źródła prasowe, w 2019 roku Federacja Rosyjska wydobyla 560,2 mln ton ropy naftowej, co stanowi wzrost o 0,8% w stosunku do roku 2018. Zgodnie z szacunkami jest to 11,25 mln baryłek ropy dziennie. To rekord, nienotowany od czasu transformacji systemowej⁴². Warto bowiem przypomnieć, że w 1987 roku w ZSRR średnie wydobycie wynosiło 11,42 mln baryłek ropy naftowej dziennie.

Wydobycie głównych bogactw naturalnych występujących na terytorium Rosji, w jednostkach samorządu terytorialnego Federacji Rosyjskiej z najwyższym tempem wydobycia, prezentuje tabela 1.13.

Tabela 1.13. Wydobycie głównych bogactw naturalnych w jednostkach samorządu lokalnego Federacji Rosyjskiej z najwyższym tempem wydobycia

| Główne bogactwa naturalne | Jednostki samorządu terytorialnego Federacji Rosyjskiej, w których prowadzone jest wydobycie |
|---------------------------|---|
| Ropa naftowa i gaz ziemny | Republika Komi, Kraj Krasnojarski, Nieniecki Okręg Autonomiczny, Republika Tatarstanu, obwód tiumeński, Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny, Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny, obwód irkucki |
| Węgiel kamienny | obwód kemerowski, obwód sachaliński |
| Złoto i diamenty | obwód amurski, obwód magadański, Kraj Chabarowski, Czukocki Okręg Autonomiczny, obwód irkucki, Republika Sachy (Jakucja) |

Źródło: opracowanie własne.

Warto również nadmienić, że wiele jednostek samorządu terytorialnego Federacji Rosyjskiej to podmioty specjalizujące się w rolnictwie. Ta gałąź gospodarki jest także niezmiernie istotna dla rozwoju gospodarczego Federacji Rosyjskiej. Spośród jednostek samorządu terytorialnego, które specjalizują się w rolnictwie, wymienić należy: jednostki Kraju Ałtajskiego, obwodu biełgorodzkiego, obwodu briańskiego, obwodu wołgogradzkiego, obwodu woroneskiego, Kraju Krasnodarskiego, obwodu kurskiego, obwodu lipieckiego, obwodu penzeńskiego, Republiki Baszkortostanu, Republiki Mordowii, Republiki Tatarstanu, obwodu rostowskiego, Kraju Stawropolskiego oraz jednostki samorządu terytorialnego obwodu tambowskiego.

42 M. Marszałkowski, *Rosja osiągnęła historyczny szczyt wydobycia ropy naftowej*, „Biznes Alert”, 3 stycznia 2020 r., <https://biznesalert.pl> (dostęp: 3.01.2020).

1.4. Przedsiębiorczość w Rosji z uwzględnieniem podmiotów gospodarczych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej

W Rosji swoboda działalności gospodarczej została ustanowiona w Konstytucji Federacji Rosyjskiej. W artykule 34 ust. 1 rosyjskiej Konstytucji prawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym każdy ma prawo do nieskrępowanego wykorzystywania swoich zdolności i mienia w działalności gospodarczej oraz w innej działalności niezabronionej przez prawo. W ustępie 2 niniejszego artykułu określono, że niedopuszczalna jest działalność gospodarcza, której celem jest monopolizacja i nieuczciwa konkurencja.

Prawodawca w art. 35 ust. 1 Konstytucji Federacji Rosyjskiej określił, że własność prywatna jest chroniona przez prawo. W ustępie 2 zapisano, że każdy ma prawo do posiadania mienia na własność, władania nim, użytkowania go i rozporządzania nim zarówno indywidualnie, jak i wspólnie z innymi osobami. Natomiast w art. 37 ust. 1 Konstytucji Federacji Rosyjskiej postanowiono, że praca jest dobrowolna, a każdy ma prawo w sposób nieskrępowany rozporządzać swoimi zdolnościami do pracy, wybierać rodzaj działalności i zawód.

W Federacji Rosyjskiej, tak jak i w większości krajów, pełną zdolność do czynności prawnych nabywa się wraz z osiągnięciem lat osiemnastu, o czym stanowi art. 21 ust. 1 Kodeksu cywilnego Federacji Rosyjskiej⁴³. W wypadku zawarcia małżeństwa osoba nieletnia uzyskuje pełną zdolność do czynności prawnych w chwili wstąpienia w związek małżeński i nie traci jej w razie rozwodu, o czym informuje art. 21 ust. 2 rosyjskiego Kodeksu cywilnego. Warto nadmienić, że w wieku lat czternastu, po uzyskaniu zgody rodziców lub opiekunów prawnych, osoba nieletnia może zarejestrować własną działalność gospodarczą. W prawie rosyjskim działalnością gospodarczą jest samodzielna, wykonywana na własne ryzyko działalność, prowadzona w celu systematycznego osiągnięcia dochodu z tytułu wykorzystania majątku, sprzedaży towarów, wykonania prac lub świadczenia usług przez osoby zarejestrowane w tym celu w odpowiednich rejestrach⁴⁴.

Kodeks cywilny Federacji Rosyjskiej dzieli osoby prawne na organizacje komercyjne i organizacje niekomercyjne. Celem działania organizacji komercyjnych prowadzących działalność gospodarczą na terytorium Federacji Rosyjskiej jest osiągnięcie

43 Гражданский кодекс Российской Федерации, часть первая от 30 ноября 1994 г. N 51-ФЗ, часть вторая от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ, часть третья от 26 ноября 2001 г. N 146-ФЗ и часть четвертая от 18 декабря 2006 г. N 230-ФЗ.

44 A. Rzepka, V. Jelenskaja, S. Kochniev, Kancelaria Prawna Chałas i Wspólnicy, *Biznes w Rosji – wybrane aspekty prawne*, Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej, Wydział Promocji, Handlu i Inwestycji, Moskwa, grudzień 2016, s. 11.

zysku. W artykule 50 ust. 2 rosyjskiego Kodeksu cywilnego wymienione zostały następujące rodzaje organizacji komercyjnych: spółki osobowe, spółki kapitałowe, spółdzielnie produkcyjne oraz przedsiębiorstwa unitarne. Do spółek osobowych zaliczane są spółki jawne oraz spółki komandytowe. Wśród spółek kapitałowych wyróżniane są spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, spółki z uzupełniającą odpowiedzialnością oraz spółki akcyjne, które dzielone są na otwarte i zamknięte spółki akcyjne. Głównym celem ich działalności jest przede wszystkim wypracowanie zysku, który – zgodnie z postanowieniami zawartymi w art. 50 ust. 1 Kodeksu cywilnego Federacji Rosyjskiej – może być dzielony między uczestników tych spółek.

Zupełnie odmiennym tworem prawnym są przedsiębiorstwa unitarne, do których należą państwowe przedsiębiorstwa unitarne oraz municypalne (komunalne) przedsiębiorstwa unitarne. Podstawą ich funkcjonowania jest Ustawa Federalna z dnia 14 listopada 2002 r. Nr 161 „O państwowych i municypalnych przedsiębiorstwach unitarnych”⁴⁵. Główną cechą przedsiębiorstw unitarnych jest to, że nie są one właścicielami majątku, który jest przez nie wykorzystywany w toku prowadzonej działalności gospodarczej, a majątek ten należy do odpowiednich organów państwowych.

Według materiałów opublikowanych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej na koniec 2018 roku na terytorium Federacji Rosyjskiej były zarejestrowane 4 414 742 przedsiębiorstwa i osoby prawne, a najwięcej z nich (1 518 510 podmiotów gospodarczych) prowadziło działalność gospodarczą na terytorium Centralnego Okręgu Federalnego. Natomiast najmniej przedsiębiorstw i osób prawnych (2,8% ogółu podmiotów gospodarczych) było zarejestrowanych na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego (zob. tab. 1.14).

Tabela 1.14. Liczba przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku, w podziale na poszczególne okręgi federalne

| Okręgi federalne | Liczba przedsiębiorstw i osób prawnych | Udział (w %) |
|---|--|--------------|
| Łączna liczba przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej | 4 414 742 | 100,0 |
| Centralny Okręg Federalny | 1 518 510 | 36,0 |
| Północno-Zachodni Okręg Federalny | 542 742 | 12,9 |
| Południowy Okręg Federalny | 337 265 | 8,0 |
| Północnokaukaski Okręg Federalny | 119 051 | 2,8 |
| Nadwołżański Okręg Federalny | 721 250 | 17,1 |
| Uralski Okręg Federalny | 331 220 | 7,9 |
| Syberyjski Okręg Federalny | 432 582 | 10,3 |
| Dalekowschodni Okręg Federalny | 212 122 | 5,0 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

45 Федеральный закон „О государственных и муниципальных унитарных предприятиях” от 14.11.2002 N 161-ФЗ.

Najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku (30,4%) prowadziło działalność gospodarczą w sferze handlu hurtowego i detalicznego oraz naprawy pojazdów samochodowych i motocykli (1 280 152 podmioty gospodarcze). Pozostałe rodzaje działalności gospodarczej, którymi zajmowała się znaczna liczba przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej, to: budownictwo (474 910 podmiotów, co stanowiło 11,3% ogółu rosyjskich przedsiębiorstw i osób prawnych), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (354 995 przedsiębiorstw i osób prawnych – 8,4% podmiotów zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej) oraz działalność związana z obsługą rynku nieruchomości (334 387 podmiotów, co stanowiło 7,9% ogółu przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w Rosji). Na terytorium Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku były zarejestrowane 246 052 przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej, co stanowiło 5,8% ogółu podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej (zob. tab. 1.15).

Tabela 1.15. Liczba przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność na terytorium Federacji Rosyjskiej, z podziałem ze względu na rodzaj działalności

| Rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej | Liczba przedsiębiorstw i osób prawnych | Udział (w %) |
|--|--|--------------|
| Łączna liczba przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych w Federacji Rosyjskiej | 4 214 742 | 100,0 |
| w tym w podziale na rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej | | |
| Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo i hodowla ryb | 115 405 | 2,7 |
| Wydobywanie kopalin użytecznych | 17 161 | 0,4 |
| Przetwórstwo przemysłowe | 309 846 | 7,4 |
| Zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i parę wodną; chłodzenie powietrza | 22 520 | 0,5 |
| Dostawa wody; odprowadzanie wody, organizacja zbiórki i utylizacji odpadów, działalność związana z likwidacją zanieczyszczeń | 26 123 | 0,6 |
| Budownictwo | 474 910 | 11,3 |
| Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych i motocykli | 1 280 152 | 30,4 |
| Transport i gospodarka magazynowa | 246 052 | 5,8 |
| Działalność hoteli i przedsiębiorstw żywienia zbiorowego | 96 432 | 2,3 |
| Działalność w sferze informacji i łączności | 126 395 | 3,0 |
| Działalność finansowa i ubezpieczeniowa | 73 758 | 1,8 |
| Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości | 334 387 | 7,9 |
| Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna | 354 995 | 8,4 |
| Działalność administracyjna i towarzyszące jej usługi dodatkowe | 165 044 | 3,9 |
| Administracja publiczna i obrona narodowa; zabezpieczenie społeczne | 91 359 | 2,2 |
| Edukacja | 132 128 | 3,1 |
| Działalność w sferze ochrony zdrowia i usług socjalnych | 82 950 | 2,0 |
| Działalność w sferze kultury, sportu, organizacji odpoczynku i rozrywki | 77 741 | 1,8 |
| Świadczenie innych rodzajów usług | 185 633 | 4,5 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Łączny obrót przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą na terytorium Federacji Rosyjskiej, zarejestrowanych na koniec 2018 roku, wyniósł 154 625,4 mld rubli, a podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w sektorze transportu i gospodarki materiałowej – 11 225,8 mld rubli, co stanowiło 7,3% obrotu wszystkich przedsiębiorstw i osób prawnych działających w sposób oficjalny w Rosji. Najwyższy łączny obrót przedsiębiorstw i osób prawnych działających w tym sektorze został odnotowany w Centralnym Okręgu Federalnym i wyniósł 5659,8 mld rubli, natomiast najmniejszy – w Północnokaukaskim Okręgu Federalnym (64,8 mld rubli). Największy udział obrotów generowanych przez przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej został zaobserwowany w Syberyjskim Okręgu Federalnym (9,2%), a następnie w Centralnym Okręgu Federalnym (8,1%) oraz w Dalekowschodnim Okręgu Federalnym (7,1%) (zob. tab. 1.16).

Tabela 1.16. Obrót przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej pod koniec 2018 roku, z wyszczególnieniem podmiotów gospodarczych z sektora „transport i gospodarka materiałowa” (w mld rubli)

| Okręgi federalne | Obrót przedsiębiorstw i osób prawnych | | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|--------------|--|--------------|
| | Ogółem | Udział (w %) | Z sektora transportu i gospodarki materiałowej | Udział (w %) |
| Federacja Rosyjska | 154 625,4 | 100,0 | 11 225,8 | 7,3 |
| Centralny Okręg Federalny | 70 169,4 | 45,4 | 5659,8 | 8,1 |
| Północno-Zachodni Okręg Federalny | 20 636,2 | 13,3 | 1354,5 | 6,6 |
| Południowy Okręg Federalny | 8766,5 | 5,7 | 613,3 | 7,0 |
| Północnokaukaski Okręg Federalny | 12 54,1 | 0,8 | 64,8 | 5,2 |
| Nadwołżański Okręg Federalny | 19 162,7 | 12,4 | 1047,9 | 5,5 |
| Uralski Okręg Federalny | 17 771,1 | 11,5 | 1043,2 | 5,9 |
| Syberyjski Okręg Federalny | 11 605,4 | 7,5 | 1071,5 | 9,2 |
| Dalekowschodni Okręg Federalny | 5260,1 | 3,4 | 370,8 | 7,1 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Na podstawie materiałów zgromadzonych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej, dotyczących liczby przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w poszczególnych okręgach federalnych, można stwierdzić, że najwięcej podmiotów gospodarczych działających w tej branży prowadziło działalność gospodarczą w Moskwie (41 048 jednostek gospodarczych). W Centralnym Okręgu Federalnym, oprócz podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w stolicy, najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej było zarejestrowanych w obwodzie moskiewskim (12 395 jednostek gospodarczych) oraz w obwodzie woroneskim (3152 podmioty). Łącznie w Moskwie i w obwodzie moskiewskim na koniec 2018 roku było zarejestrowanych 69,1% przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność

gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w Centralnym Okręgu Federalnym, a w samej Moskwie – 53,1% tego rodzaju podmiotów gospodarczych. Największy udział przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Centralnym Okręgu Federalnym zaobserwowano w obwodzie smoleńskim (7,5%), a następnie w obwodzie biełgorodzkiem (zob. tab. 1.17).

Tabela 1.17. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego | łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|---|--|--------------|
| 1. Obwód biełgorodzki | 35 941 | 2508 | 7,0 |
| 2. Obwód briański | 19 235 | 1102 | 5,7 |
| 3. Obwód włodzimierski | 30 959 | 1148 | 3,7 |
| 4. Obwód woroneski | 53 495 | 3152 | 5,9 |
| 5. Obwód iwanowski | 29 677 | 1435 | 4,8 |
| 6. Obwód kałuski | 25 558 | 1162 | 4,5 |
| 7. Obwód kostromski | 14 985 | 759 | 5,1 |
| 8. Obwód kurski | 21 044 | 1110 | 5,3 |
| 9. Obwód lipiecki | 21 102 | 1084 | 5,1 |
| 10. Obwód moskiewski | 217 443 | 12 395 | 5,7 |
| 11. Obwód orłowski | 14 459 | 590 | 4,1 |
| 12. Obwód riazański | 28 166 | 1482 | 5,3 |
| 13. Obwód smoleński | 28 007 | 2099 | 7,5 |
| 14. Obwód tambowski | 17 129 | 665 | 3,9 |
| 15. Obwód twerski | 32 521 | 1781 | 5,5 |
| 16. Obwód tulski | 33 662 | 1698 | 5,0 |
| 17. Obwód jarosławski | 40 996 | 2151 | 5,2 |
| 18. Miasto Moskwa | 854 131 | 41 048 | 4,8 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

W Centralnym Okręgu Federalnym najwyższy obrót przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w tym okręgu został zaobserwowany w Moskwie (49 392,7 mld rubli), a następnie w obwodzie moskiewskim (10 595,7 mld rubli) oraz w obwodzie biełgorodzkiem (1404,1 mld rubli). Największy obrót przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej, zarejestrowanych na koniec 2018 roku na terytorium Centralnego Okręgu Federalnego, odnotowano w Moskwie (5020,9 mld rubli), co stanowiło 88,7% obrotu wszystkich podmiotów działających w tym sektorze w tym okręgu federalnym. Wysoką wartość obrotów wygenerowanych przez podmioty gospodarcze działające w tym sektorze odnotowano

także w obwodzie moskiewskim (411,0 mld rubli), a następnie w obwodzie jarosławskim (58,7 mld rubli) oraz w obwodzie briańskim (47,0 mld rubli). Najwyższy udział obrotów przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w łącznym obrocie podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Centralnego Okręgu Federalnego został odnotowany w obwodzie briańskim (12,9%), a następnie w Moskwie (10,2%) (zob. tab. 1.18).

Tabela 1.18. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|--|---|--------------|
| 1. Obwód biełgorodzki | 1404,1 | 8,5 | 0,6 |
| 2. Obwód briański | 363,6 | 47,0 | 12,9 |
| 3. Obwód włodzimierski | 649,5 | 14,2 | 2,2 |
| 4. Obwód woroneski | 1031,7 | 19,1 | 1,9 |
| 5. Obwód iwanowski | 161,2 | 0,6 | 0,4 |
| 6. Obwód kałuski | 1251,0 | 6,0 | 0,5 |
| 7. Obwód kostromski | 177,2 | 0,6 | 0,3 |
| 8. Obwód kurski | 552,5 | 3,6 | 0,7 |
| 9. Obwód lipiecki | 1005,7 | 5,0 | 0,5 |
| 10. Obwód moskiewski | 10 595,7 | 411,0 | 3,9 |
| 11. Obwód orłowski | 234,5 | 2,5 | 1,1 |
| 12. Obwód riazański | 505,5 | 5,5 | 1,1 |
| 13. Obwód smoleński | 379,9 | 20,2 | 5,3 |
| 14. Obwód tambowski | 342,1 | 12,0 | 3,5 |
| 15. Obwód twerski | 444,1 | 20,4 | 4,6 |
| 16. Obwód tulski | 989,1 | 4,0 | 0,4 |
| 17. Obwód jarosławski | 689,3 | 58,7 | 8,5 |
| 18. Miasto Moskwa | 49 392,7 | 5020,9 | 10,2 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

W Północno-Zachodnim Okręgu Federalnym najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność w sektorze transportu i gospodarki magazynowej zostało zarejestrowanych w Sankt Petersburgu (21 081 podmiotów gospodarczych), a następnie w obwodzie kaliningradzkim (4027 jednostek gospodarczych) i w obwodzie wołogodzki (3319 przedsiębiorstw i osób prawnych działających w tym sektorze). Udział podmiotów gospodarczych z sektora transportu i gospodarki magazynowej zarejestrowanych w Sankt Petersburgu w ogólnej liczbie przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego wyniósł 55,2%. Największy

udział przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na koniec 2018 roku w tym okręgu federalnym został zaobserwowany w Republice Karelii (8,8%), a następnie w obwodzie wołogodzkiem i w obwodzie kaliningradzkim (po 8,4%) (zob. tab. 1.19).

Tabela 1.19. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego | Łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|--|---|--|--------------|
| 1. Republika Karelii | 20 776 | 1820 | 8,8 |
| 2. Republika Komi | 18 562 | 1391 | 7,5 |
| 3. Obwód archangielski | 22 117 | 1718 | 7,8 |
| 4. Nieniecki Okręg Autonomiczny | 1011 | 68 | 6,7 |
| 5. Obwód wołogodzki | 39 658 | 3319 | 8,4 |
| 6. Obwód kaliningradzki | 48 050 | 4027 | 8,4 |
| 7. Obwód leningradzki | 32 743 | 1960 | 6,0 |
| 8. Obwód murmański | 17 187 | 1242 | 7,2 |
| 9. Obwód nowogrodzki | 13 715 | 618 | 4,5 |
| 10. Obwód pskowski | 15 017 | 1038 | 6,9 |
| 11. Miasto Sankt Petersburg | 314 917 | 21 081 | 6,7 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Łączny obrót przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na koniec 2018 roku na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego wyniósł 20 636,2 mld rubli, przy czym aż 68,4% jego wartości stanowiły obroty podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Sankt Petersburgu (14 116,8 mld rubli). Jeśli chodzi o obrót przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w tym okręgu federalnym, to łączna jego wartość na koniec 2018 roku wyniosła 1354,5 mld rubli, a 61,4% jego wartości generowały podmioty gospodarcze zarejestrowane w Sankt Petersburgu (832,3 mld rubli). Wysoką wartość obrotów z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej w sektorze transportu i gospodarki magazynowej wykazały także przedsiębiorstwa i osoby prawne zarejestrowane w Republice Komi (249,2 mld rubli) oraz w obwodzie leningradzkim (121,0 mld rubli). Najwyższy udział obrotów z tytułu prowadzonej działalności w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w obrocie podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego wykazały przedsiębiorstwa

i osoby prawne prowadzące działalność w Republice Komi (24,8%) oraz w Nienieckim Okręgu Autonomicznym (18,2%), a następnie w obwodzie archangielskim (10,7%) oraz w obwodzie murmańskim (8,7%) (zob. tab. 1.20).

Tabela 1.20. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|--|--|---|--------------|
| 1. Republika Karelii | 243,3 | 6,2 | 2,5 |
| 2. Republika Komi | 1005,7 | 249,2 | 24,8 |
| 3. Obwód archangielski | 462,5 | 49,5 | 10,7 |
| 4. Nieniecki Okręg Autonomiczny | 103,1 | 18,8 | 18,2 |
| 5. Obwód wotogodzki | 1114,2 | 15,3 | 1,4 |
| 6. Obwód kaliningradzki | 858,2 | 40,4 | 4,7 |
| 7. Obwód leningradzki | 1951,5 | 121,0 | 6,2 |
| 8. Obwód murmański | 358,9 | 31,2 | 8,7 |
| 9. Obwód nowogrodzki | 323,6 | 6,3 | 1,9 |
| 10. Obwód pskowski | 201,6 | 3,0 | 1,5 |
| 11. Miasto Sankt Petersburg | 14 116,8 | 832,3 | 5,9 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

W Południowym Okręgu Federalnym najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki materiałowej zostało zarejestrowanych w Kraju Krasnodarskim (7716 podmiotów gospodarczych), a następnie w obwodzie rostowskim (5109 jednostek gospodarczych) oraz w obwodzie wołgogradzkim (2146 podmiotów). Największy udział przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w tym sektorze w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na koniec 2018 roku na terytorium Południowego Okręgu Federalnego został zaobserwowany w obwodzie rostowskim (5,9%), a następnie w Kraju Krasnodarskim (5,7%) (zob. tab. 1.21).

Tabela 1.21. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Południowego Okręgu Federalnego | Łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|--|---|--|--------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Republika Adygei | 6891 | 268 | 3,9 |
| 2. Republika Kałmucji | 4072 | 114 | 2,8 |
| 3. Republika Krymu | 33 202 | 1196 | 3,6 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----------------------|---------|------|-----|
| 4. Kraj Krasnodarski | 135 825 | 7716 | 5,7 |
| 5. Obwód astrachański | 15 946 | 815 | 5,1 |
| 6. Obwód wołgogradzki | 43 364 | 2146 | 4,9 |
| 7. Obwód rostowski | 86 543 | 5109 | 5,9 |
| 8. Miasto Sewastopol | 11 422 | 423 | 3,7 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Przedsiębiorstwa i osoby prawne zarejestrowane na koniec 2018 roku na terytorium Południowego Okręgu Federalnego wygenerowały łączny obrót w wysokości 8766,5 mld rubli, przy czym ponad połowa jego wartości (50,1%) została wypracowana przez podmioty gospodarcze prowadzące działalność w Kraju Krasnodarskim (4393,0 mld rubli). Łączny obrót przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej na terytorium Południowego Okręgu Federalnego wyniósł 613,3 mld rubli, przy czym aż 75,2% jego wartości (tj. 460,9 mld rubli) wygoszpodarowały podmioty gospodarcze prowadzące działalność w Kraju Krasnodarskim. Największy udział obrotów generowanych przez przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w łącznych obrotach podmiotów zarejestrowanych na terytorium Południowego Okręgu Federalnego został odnotowany w Republice Kałmucji (33,6%), a następnie w Kraju Krasnodarskim (10,5%) (zob. tab. 1.22).

Tabela 1.22. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Południowego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|--|--|---|--------------|
| 1. Republika Adygei | 72,2 | 0,1 | 0,1 |
| 2. Republika Kałmucji | 22,3 | 7,5 | 33,6 |
| 3. Republika Krymu | 315,4 | 20,9 | 6,6 |
| 4. Kraj Krasnodarski | 4393,0 | 460,9 | 10,5 |
| 5. Obwód astrachański | 462,6 | 5,3 | 1,1 |
| 6. Obwód wołgogradzki | 287,4 | 37,7 | 2,9 |
| 7. Obwód rostowski | 2170,3 | 79,2 | 3,6 |
| 8. Miasto Sewastopol | 43,2 | 1,8 | 4,2 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

W Północnokaukaskim Okręgu Federalnym na koniec 2018 roku było zarejestrowanych jedynie 3600 przedsiębiorstw i osób prawnych, które prowadziły działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej, co stanowiło 1,5%

ogółu podmiotów gospodarczych prowadzących działalność gospodarczą w tym sektorze na terytorium Federacji Rosyjskiej. Najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych działających w tym sektorze zostało zarejestrowanych w Kraju Stawropolskim (1505 podmiotów gospodarczych), a następnie w Republice Dagestanu (900 jednostek gospodarczych). Największy udział przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki materiałowej w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w Kraju Stawropolskim (3,4%) oraz w Republice Kabardyjsko-Bałkarskiej (3,3%) (zob. tab. 1.23).

Tabela 1.23. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego | Łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|---|--|--------------|
| 1. Republika Dagestanu | 31 420 | 900 | 2,9 |
| 2. Republika Inguszetii | 5276 | 104 | 2,0 |
| 3. Republika Kabardyjsko-Bałkarska | 11 848 | 394 | 3,3 |
| 4. Republika Karaczajsko-Czerkieska | 6676 | 199 | 3,0 |
| 5. Republika Osetii Północnej-Alanii | 9393 | 285 | 3,0 |
| 6. Republika Czeczeńska | 10 000 | 213 | 0,2 |
| 7. Kraj Stawropolski | 44 438 | 1505 | 3,4 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego wygospodarowały łącznie najniższy – spośród innych podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w pozostałych okręgach federalnych – obrót wynoszący 1254,1 mld rubli. Najwyższą wartość obrotów z prowadzonej działalności gospodarczej wykazały przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność w Kraju Stawropolskim (905,8 mld rubli), a najniższą – w Republice Inguszetii (10,0 mld rubli). Przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej zarejestrowane na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego wykazały na koniec 2018 roku łączny obrót w wysokości 64,8 mld rubli. Najwyższą wartość obrotów, wynoszącą 44,9 mld rubli, wygenerowały podmioty gospodarcze z Kraju Stawropolskiego, a następnie z Republiki Dagestanu (10,5 mld rubli) oraz z Republiki Czeczeńskiej (5,7 mld rubli). Najwyższy udział obrotów przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w ogóle obrotu podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w Republice Dagestanu (10,6%) oraz w Republice Czeczeńskiej (8,3%) (zob. tab. 1.24).

Tabela 1.24. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|--|---|--------------|
| 1. Republika Dagestanu | 98,7 | 10,5 | 10,6 |
| 2. Republika Inguszetii | 10,0 | 0,4 | 4,0 |
| 3. Republika Kabardyjsko-Bałkarska | 45,7 | 0,6 | 1,3 |
| 4. Republika Karaczajsko-Czerkieska | 81,1 | 1,9 | 2,3 |
| 5. Republika Osetii Północnej-Alanii | 44,5 | 0,9 | 2,0 |
| 6. Republika Czeceńska | 68,3 | 5,7 | 8,3 |
| 7. Kraj Stawropolski | 905,8 | 44,9 | 5,0 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej zostało zarejestrowanych w obwodzie samarskim (7518 podmiotów), a następnie w Republice Tatarstanu (6145 jednostek gospodarczych) oraz w obwodzie niżnonowogrodzkim (4746 podmiotów). Największy udział przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na koniec 2018 roku na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w obwodzie kirowskim (8,1%), a następnie w obwodzie samarskim (7,1%) (zob. tab. 1.25).

Tabela 1.25. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego | Łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|---|--|--------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Republika Baszkortostanu | 81 538 | 3552 | 4,4 |
| 2. Republika Mari El | 13 256 | 603 | 4,5 |
| 3. Republika Mordowii | 15 325 | 510 | 3,3 |
| 4. Republika Tatarstanu | 117 334 | 6145 | 5,2 |
| 5. Republika Udmurcka | 36 848 | 1740 | 4,7 |
| 6. Republika Czuwaska | 23 799 | 1075 | 4,5 |
| 7. Kraj Permski | 70 180 | 4284 | 6,1 |
| 8. Obwód kirowski | 32 997 | 2658 | 8,1 |
| 9. Obwód niżnonowogrodzki | 88 896 | 4746 | 5,3 |
| 10. Obwód orenburski | 37 383 | 2312 | 6,2 |

Tabela 1.25 (cd.)

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----------------------|---------|------|-----|
| 11. Obwód penzeński | 25 042 | 1404 | 5,6 |
| 12. Obwód samarski | 106 155 | 7518 | 7,1 |
| 13. Obwód saratowski | 45 437 | 2981 | 6,6 |
| 14. Obwód uljanowski | 27 060 | 1633 | 6,0 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Podmioty gospodarcze prowadzące działalność na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego wykazały na koniec 2018 roku łączną wartość obrotów w wysokości 19 162,7 mld rubli. Najwyższe obroty wykazały przedsiębiorstwa i osoby prawne zarejestrowane w Republice Tatarstanu (4379,5 mld rubli), a następnie w obwodzie niżnonowogrodzkim (3070,4 mld rubli) oraz w Republice Baszkortostanu (2844,6 mld rubli). Przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej, zarejestrowane w Nadwołżańskim Okręgu Federalnym, wykazały łączną wartość obrotów w wysokości 1047,9 mld rubli. Najwyższe obroty z prowadzonej działalności gospodarczej w sektorze transportu i gospodarki magazynowej wykazały przedsiębiorstwa i osoby prawne zarejestrowane w obwodzie samarskim (334,2 mld rubli), a następnie w obwodzie niżnonowogrodzkim (212,7 mld rubli) oraz w Republice Tatarstanu (177,9 mld rubli). Najwyższy udział obrotów wygenerowanych przez podmioty gospodarcze z sektora transportu i gospodarki magazynowej w ogólnej wartości obrotów wygenerowanych przez przedsiębiorstwa i osoby prawne zarejestrowane na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w grupie podmiotów z obwodu samarskiego (13,2%), a następnie z obwodu niżnonowogrodzkiego (6,9%) oraz obwodu saratowskiego (6,5%) (zob. tab. 1.26).

Tabela 1.26. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|--|---|--------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Republika Baszkortostanu | 2844,6 | 115,6 | 4,1 |
| 2. Republika Mari El | 205,6 | 0,3 | 0,1 |
| 3. Republika Mordowii | 300,7 | 12,6 | 4,2 |
| 4. Republika Tatarstanu | 4379,5 | 177,9 | 4,1 |
| 5. Republika Udmurcka | 780,3 | 14,9 | 1,9 |
| 6. Republika Czuwaska | 272,3 | 3,7 | 1,4 |
| 7. Kraj Permski | 1952,0 | 79,4 | 4,1 |
| 8. Obwód kirowski | 261,6 | 6,9 | 2,6 |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---------------------------|--------|-------|------|
| 9. Obwód niżnonowogrodzki | 3070,4 | 212,7 | 6,9 |
| 10. Obwód orenburski | 1057,2 | 17,3 | 1,6 |
| 11. Obwód penzeński | 359,2 | 3,6 | 1,0 |
| 12. Obwód samarski | 2522,7 | 334,2 | 13,2 |
| 13. Obwód saratowski | 783,0 | 50,9 | 6,5 |
| 14. Obwód uljanowski | 373,6 | 15,9 | 4,3 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego zostało zarejestrowanych w obwodzie swierdłowskim (9084 podmioty), a następnie w obwodzie tiumeńskim (7011 jednostek gospodarczych) i w obwodzie czelabińskim (5390 podmiotów gospodarczych). Najwyższy udział przedsiębiorstw i osób prawnych działających w tym sektorze w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w Jamalsko-Nienieckim Okręgu Autonomicznym i wyniósł 11,6%. Wysoki udział podmiotów gospodarczych działających w tej branży w ogóle przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą na terytorium Uralskiego Okręgu Autonomicznego został także zarejestrowany w Chanty-Mansyjskim Okręgu Federalnym (9,8%) (zob. tab. 1.27).

Tabela 1.27. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego | Łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|--|---|--|--------------|
| 1. Obwód kurgański | 14 494 | 655 | 4,5 |
| 2. Obwód swierdłowski | 139 633 | 9084 | 6,5 |
| 3. Obwód tiumeński | 87 849 | 7011 | 2,7 |
| 4. Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny-Jugra | 33 628 | 3293 | 9,8 |
| 5. Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny | 10 034 | 1164 | 11,6 |
| 6. Obwód czelabiński | 89 244 | 5390 | 6,0 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego wykazały na koniec 2018 roku łączny obrót w wysokości 17 771,1 mld rubli. Najwyższa wartość obrotów, wynosząca

11 177,7 mld rubli, została wykazana przez przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność w obwodzie tiumeńskim, co stanowiło aż 62,9% ogółu obrotów wygenerowanych przez wszystkie podmioty gospodarcze z tego okręgu federalnego. Łączny obrót wykazany przez przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej wyniósł 1043,2 mld rubli. Największa wartość obrotów, wynosząca 749,8 mld rubli, została wykazana przez podmioty gospodarcze prowadzące działalność w obwodzie tiumeńskim, co stanowiło 71,9% łącznego obrotu wygenerowanego przez przedsiębiorstwa i osoby prawne działające w tym sektorze. Najwyższy udział obrotów przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w łącznym obrocie wygenerowanym na koniec 2018 roku przez podmioty gospodarcze zarejestrowane na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w Chanty-Mansyjskim Okręgu Autonomicznym (9,8%), a następnie w obwodzie tiumeńskim (6,7%) oraz w obwodzie swierdłowskim (5,8%) (zob. tab. 1.28).

Tabela 1.28. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|--|--|---|--------------|
| 1. Obwód kurgański | 190,4 | 1,7 | 0,9 |
| 2. Obwód swierdłowski | 3967,3 | 228,7 | 5,8 |
| 3. Obwód tiumeński | 11 177,7 | 749,8 | 6,7 |
| 4. Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny-Jugra | 5702,2 | 558,8 | 9,8 |
| 5. Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny | 3632,9 | 47,7 | 1,3 |
| 6. Obwód czelabiński | 2435,7 | 63,0 | 2,6 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej zostało zarejestrowanych w obwodzie nowosybirskim (7874 podmioty), a następnie w Kraju Krasnojarskim (4644 jednostki gospodarcze) oraz w obwodzie irkuckim (4084 podmioty gospodarcze). Największy udział przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w tym sektorze w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w obwodzie tomskim i wyniósł 7,4% (zob. tab. 1.29).

Tabela 1.29. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego | Łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|---|--|--------------|
| 1. Republika Altaju | 5542 | 182 | 3,3 |
| 2. Republika Tuwy | 3628 | 143 | 3,9 |
| 3. Republika Chakasji | 8941 | 354 | 4,0 |
| 4. Kraj Altajski | 50 228 | 3419 | 6,8 |
| 5. Kraj Krasnojarski | 74 239 | 4644 | 6,3 |
| 6. Obwód irkucki | 59 557 | 4084 | 6,9 |
| 7. Obwód kemerowski | 43 853 | 2626 | 6,0 |
| 8. Obwód nowosybirski | 113 969 | 7874 | 6,9 |
| 9. Obwód omski | 43 550 | 2774 | 6,4 |
| 10. Obwód tomski | 29 075 | 2161 | 7,4 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Łączny obrót przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego wyniósł na koniec 2018 roku 11 605,4 mld rubli. Najwyższa wartość obrotów z prowadzonej działalności została wykazana przez podmioty gospodarcze zarejestrowane w Kraju Krasnojarskim (3008,1 mld rubli), a następnie w obwodzie kemerowskim (2734,6 mld rubli), obwodzie nowosybirskim (1724,0 mld rubli) oraz w obwodzie irkuckim (1627,2 mld rubli). Przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej wykazały na koniec 2018 roku łączny obrót w wysokości 1071,5 mld rubli. Najwyższy obrót został wykazany przez podmioty gospodarcze prowadzące działalność w tej branży w obwodzie nowosybirskim (426,7 mld rubli), a następnie w Kraju Krasnojarskim (187,4 mld rubli), obwodzie irkuckim (170,2 mld rubli) oraz w obwodzie tomskim (114,2 mld rubli). Najwyższy udział obrotów przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w łącznej wartości obrotów wygenerowanych przez podmioty gospodarcze zarejestrowane na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego został odnotowany w obwodzie nowosybirskim i wyniósł 24,8%. Wysoki udział obrotów jednostek gospodarczych z branży transportowej w ogólnej wartości obrotów podmiotów działających w tym okręgu federalnym został także zaobserwowany w obwodzie tomskim (11,8%), obwodzie omskim (11,5%), obwodzie irkuckim (10,5%), jak również w Kraju Krasnojarskim (6,2%) oraz w Republice Chakasji (6,0%) (zob. tab. 1.30).

Tabela 1.30. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|--|---|--------------|
| 1. Republika Altaju | 48,8 | 0,6 | 1,2 |
| 2. Republika Tuwy | 45,7 | 0,5 | 1,1 |
| 3. Republika Chakasji | 191,9 | 11,6 | 6,0 |
| 4. Kraj Altajski | 681,0 | 17,4 | 2,6 |
| 5. Kraj Krasnojarski | 3008,1 | 187,4 | 6,2 |
| 6. Obwód irkucki | 1627,2 | 170,2 | 10,5 |
| 7. Obwód kemerowski | 2734,6 | 76,7 | 2,8 |
| 8. Obwód nowosybirski | 1724,0 | 426,7 | 24,8 |
| 9. Obwód omski | 578,9 | 66,3 | 11,5 |
| 10. Obwód tomski | 965,1 | 114,2 | 11,8 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej zostało zarejestrowanych w Kraju Nadmorskim (1496 podmiotów) oraz w Kraju Chabarowskim (1080 jednostek gospodarczych). Najwyższy udział przedsiębiorstw i osób prawnych działających w tej branży w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego został odnotowany w Kraju Nadmorskim (11,9%) oraz w obwodzie magadańskim (10,5%) (zob. tab. 1.31).

Tabela 1.31. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa”

| Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego | Łączna liczba przedsiębiorstw i organizacji | Liczba przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|---|--|--------------|
| 1. Republika Buriacji | 19 537 | 928 | 4,7 |
| 2. Republika Sachy (Jakucja) | 25 129 | 1578 | 6,3 |
| 3. Kraj Zabajkalski | 14 491 | 883 | 6,1 |
| 4. Kraj Kamczacki | 10 544 | 751 | 7,1 |
| 5. Kraj Nadmorski | 62 323 | 7412 | 11,9 |
| 6. Kraj Chabarowski | 40 478 | 3415 | 8,4 |
| 7. Obwód amurski | 15 418 | 702 | 4,5 |
| 8. Obwód magadański | 4371 | 461 | 10,5 |
| 9. Obwód sachaliński | 15 738 | 1154 | 7,3 |
| 10. Żydowski Obwód Autonomiczny | 3003 | 164 | 5,5 |
| 11. Czukocki Okręg Autonomiczny | 1090 | 72 | 6,6 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego wygenerowały na koniec 2018 roku łączny obrót w wysokości 5260,1 mld rubli. Najwyższą wartość obrotów z prowadzonej działalności wykazały podmioty gospodarcze zarejestrowane w obwodzie sachalińskim (1269,6 mld rubli), a następnie w Kraju Nadmorskim (1175,9 mld rubli), Kraju Chabarowskim (853,4 mld rubli) oraz w Republice Sachy (Jakucji) (778,7 mld rubli). Łączny obrót przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność w sektorze transportu i gospodarki magazynowej na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego wyniósł na koniec 2018 roku 370,8 mld rubli. Najwyższą wartość obrotów z prowadzonej działalności wykazały podmioty gospodarcze zarejestrowane w Kraju Nadmorskim (140,3 mld rubli), a następnie w Kraju Chabarowskim (95,7 mld rubli), Republice Sachy (Jakucji) (57,1 mld rubli) oraz w obwodzie sachalińskim (47,3 mld rubli). Najwyższy udział obrotów przedsiębiorstw i osób prawnych działających w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w łącznym obrocie podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego został odnotowany w Kraju Nadmorskim (11,9%) oraz w Kraju Chabarowskim (11,2%) (zob. tab. 1.32).

Tabela 1.32. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli)

| Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego | Łączny obrót przedsiębiorstw i organizacji | Obrót przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | Udział (w %) |
|---|--|---|--------------|
| 1. Republika Buriacji | 197,4 | 4,1 | 2,1 |
| 2. Republika Sachy (Jakucja) | 778,7 | 57,1 | 7,3 |
| 3. Kraj Zabajkalski | 169,4 | 6,0 | 3,5 |
| 4. Kraj Kamczacki | 234,0 | 8,9 | 3,8 |
| 5. Kraj Nadmorski | 1175,9 | 140,3 | 11,9 |
| 6. Kraj Chabarowski | 853,4 | 95,7 | 11,2 |
| 7. Obwód amurski | 254,0 | 4,2 | 1,7 |
| 8. Obwód magadański | 212,0 | 3,7 | 1,7 |
| 9. Obwód sachaliński | 1269,6 | 47,3 | 3,7 |
| 10. Żydowski Obwód Autonomiczny | 20,2 | 0,1 | 0,5 |
| 11. Czukocki Okręg Autonomiczny | 95,5 | 0,2 | 0,2 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.

Podsumowując, najwięcej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu i gospodarki magazynowej zostało zarejestrowanych w Centralnym Okręgu Federalnym (77 369 jednostek gospodarczych). Biorąc pod uwagę poszczególne podmioty Federacji Rosyjskiej, można

stwierdzić, że największa liczba przedsiębiorstw i osób prawnych działających w tym sektorze została zarejestrowana w Moskwie (41 048 jednostek), Sankt Petersburgu (21 081 podmiotów gospodarczych) oraz w obwodzie moskiewskim (12 395 jednostek gospodarczych). Najmniej przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność w tej branży zostało zarejestrowanych w Północnokaukaskim Okręgu Federalnym, przy czym istnieją uzasadnione przesłanki przemawiające za tym, że działalność gospodarcza w tym sektorze na terenie tego okręgu federalnego była prowadzona przez wiele osób fizycznych bez dokonanej rejestracji⁴⁶ – ze względu na znacznie gorszą sytuację materialną mieszkańców Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego w porównaniu z mieszkańcami innych rosyjskich okręgów federalnych.

Największy udział przedsiębiorstw i osób prawnych działających w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w ogóle podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych okręgach federalnych został odnotowany w Kraju Nadmorskim (11,9%), a następnie w Jamalsko-Nienieckim Okręgu Autonomicznym (11,6%) oraz w obwodzie magadańskim (10,5%). Jeśli chodzi o wartość obrotów wygenerowanych przez podmioty gospodarcze działające w tej branży, to najwyższy poziom wygenerowanych wyników finansowych raportowanych w formie obrotu gospodarczego ujawniły przedsiębiorstwa i osoby prawne zarejestrowane w Moskwie (5020,9 mld rubli), a następnie w Sankt Petersburgu (832,3 mld rubli). Wysoką wartość obrotów z prowadzonej działalności gospodarczej w sektorze transportu i gospodarki magazynowej wykazały także podmioty zarejestrowane w obwodzie tiumeńskim (749,8 mld rubli), Chanty-Mansyjskim Okręgu Autonomicznym (558,8 mld rubli), Kraju Krasnodarskim (460,9 mld rubli), jak również w obwodzie nowosybirskim (426,7 mld rubli) oraz w obwodzie moskiewskim (411,0 mld rubli). Najwyższy udział obrotów podmiotów gospodarczych działających w tej branży w ogólnej wartości obrotów generowanych przez przedsiębiorstwa i osoby prawne zarejestrowane na terytorium Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku został odnotowany w Republice Kałmucji (33,6%), a następnie w Republice Komi i w obwodzie nowosybirskim (po 24,8%), jak również w Nienieckim Okręgu Autonomicznym (18,2%) oraz w obwodzie samarskim (13,2%).

Warto także nadmienić, że analitycy Banku Światowego przeprowadzili w 2018 roku ocenę 190 krajów, biorąc pod uwagę wszystkie czynniki wpływające na środowisko biznesowe, a Rosja w łącznej klasyfikacji zajęła 31 miejsce⁴⁷. Może to skłaniać nowych inwestorów do zakładania działalności gospodarczej na terytorium Federacji Rosyjskiej oraz do podejmowania nowych wyzwań biznesowych w rosyjskim sektorze TSL.

46 Dokumenty źródłowe: materiały spraw o wykroczenia oraz spraw karnych skierowanych do sądów podległych administracyjnie Prokuraturze Republiki Czecheńskiej, Kraju Stawropolskiego, Republiki Dagestanu, Republiki Inguszetii, Republiki Kabardyjsko-Bałkarskiej, Republiki Karaczajsko-Czerkieskiej oraz Republiki Osetii Północnej-Alanii.

47 M. Budzisz, *Biznes w Rosji: raport*, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców i Organizacji Pracodawców Ziemi Lubuskiej, Warszawa 2019, s. 5.

Rozdział 2

Przewozy ładunków i pasażerów oraz wypadki komunikacyjne w Federacji Rosyjskiej

2.1. „Strategia transportowa Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku” jako podstawa normatywna rozwoju transportu w Rosji

Federacja Rosyjska – według materiałów opublikowanych w 2020 roku przez rosyjskie Ministerstwo Transportu, zawierających podstawowe informacje o rosyjskim sektorze transportowo-logistycznym – dysponuje następującą infrastrukturą transportową: 1,3 mln km dróg ogólnego przeznaczenia, 100 tys. km dróg wodnych śródlądowych, 86 tys. km linii kolejowych ogólnego przeznaczenia, 7,3 tys. km linii tramwajowych i trolejbusowych, 500 km linii metra oraz 297 lotnisk¹.

Podstawę normatywną rozwoju transportu w Rosji stanowi „Strategia transportowa Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku”, zatwierdzona rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej z dnia 22 listopada 2008 r. Nr 1734-r². Ten obszerny dokument zawiera bardzo istotne warianty scenariuszowe rozwoju systemu transportowego Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku, które zostały opracowane w trzech wariantach: inercyjnym, energetyczno-surowcowym oraz innowacyjnym³. W punkcie I „Strategii transportowej Federacji Rosyjskiej na okres

1 *Транспорт России*, Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации, https://www.mintrans.gov.ru/transport_of_russian (dostęp: 1.01.2020).

2 „Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года”, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

3 Рог. А.С. Мишарин, О.В. Евсеев, *Актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года*, „Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике” 2013, № 2, s. 4–13.

do 2030 roku”, zatytułowanym „Miejsce i rola transportu w rozwoju społeczno-ekonomicznym Federacji Rosyjskiej”, wskazano, że w Federacji Rosyjskiej transport stanowi jedną z największych podstawowych gałęzi gospodarki oraz jedną z najważniejszych części składowych infrastruktury produkcyjnej i społecznej⁴. W dokumencie zapisano, że połączenia transportowe stanowią czynnik sprawczy, scalający wszystkie regiony kraju, co jest niezbędnym warunkiem integracji terytorialnej Federacji Rosyjskiej oraz jedności jej obszaru gospodarczego. Połączenia transportowe warunkują łączność Rosji ze wspólnotą światową, stanowiąc jednocześnie podstawę materialną zabezpieczenia międzynarodowych związków gospodarczych Federacji Rosyjskiej i jej integracji z globalnym systemem gospodarczym.

Transport odgrywa ważną rolę w społeczno-ekonomicznym rozwoju kraju⁵. System transportowy tworzy warunki wzrostu gospodarczego, zwiększenia konkurencyjności gospodarki narodowej oraz jakości życia ludności. Położenie geograficzne Rosji warunkuje priorytetową rolę transportu w rozwoju przewag konkurencyjnych kraju z punktu widzenia jej potencjału tranzytowego. Dostęp do bezpiecznych i wysokich jakościowo usług transportowych wyznacza efektywność działania i rozwoju przemysłu, biznesu i sfery socjalnej⁶. W związku z tym

-
- 4 Zob. więcej w: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ „О железнодорожном транспорте в Российской Федерации”, Собр. законодательства РФ 2003, № 2; Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ „Устав железнодорожного транспорта”, Собр. законодательства РФ, 2003, № 2; Указ Президента РФ от 16.03.2010 N 321 „О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации”, Собр. законодательства РФ 2010, № 12; Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р „Об утверждении Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года”, Собр. законодательства РФ 2008, № 29, а także: А.С. Ивашин, *Железнодорожный транспорт России: региональные и организационные особенности функционирования*, „Транспорт: наука, техника, управление” 2012, № 8, s. 26–32; В.В. Жиделева, Н.М. Большаков, В.С. Акишин, Л.А. Гурьева, Л.Э. Еремеева, Н.Г. Кокашрова, И.В. Левина, В.С. Пунгина, С.В. Рабкин, В.В. Бобров, В.С. Слабиков, *Стратегия развития дорожно-транспортной сети региона: методология и практика*, Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет им. С.М. Кирова, Санкт-Петербург 2015.
- 5 Zob. Н.Ю. Сандакова, *Эффективность использования транспортного потенциала как фактора развития региональной экономики*, „Экономика и предпринимательство” 2015, № 7(60), s. 334–338; И.Е. Агуреев, А.А. Герасимов, В.А. Пышный, Э.С. Темнов, *Разработка программно, организационного и методического обеспечения для управления транспортными системами региона*, „Актуальные проблемы гуманитарных естественных наук” 2017, № 2–1, s. 22–25.
- 6 Więcej zob. w: А.И. Землин, *Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности*, „Национальная безопасность и стратегическое планирование. Транспортное право и безопасность” 2020, № 1(33), s. 10–14; И.С. Тушко, *Изменения законодательства по обеспечению транспортной безопасности*, „Безопасность и охрана труда на железнодорожном транспорте” 2019, № 5, s. 65–67; М.М. Зиганшин, *Транспортная безопасность как объект административно-правового регулирования*, „Административное и муниципальное право” 2017,

rola transportu w rozwoju społeczno-ekonomicznym kraju jest uwarunkowana szeregiem kubaturowych, wartościowych i jakościowych charakterystyk dotyczących poziomu usług transportowych.

W punkcie III omawianego aktu prawnego, zatytułowanym „Prognostyczne parametry jakościowe i ilościowe rozwoju systemu transportowego Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku”, wskazano, że warianty scenariuszowe rozwoju systemu transportowego Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku zostały opracowane w trzech wariantach: inercyjnym, energetyczno-surowcowym oraz innowacyjnym. Pierwszy z wariantów – inercyjny wariant rozwoju systemu transportowego – zakłada⁷:

- realizację na wielką skalę projektów transportowych zapewniających wydobycie i eksploatację złóż kopalin użytecznych w nowych rejonach wydobycia (ropa naftowa we wschodniej Syberii, gaz na szelfie arktycznym i in.) oraz budowę odpowiednich rurociągów;
- rozwój infrastruktury transportowej zabezpieczającej realizację potencjału tranzytowego gospodarki;
- rekonstrukcję i budowę szczególnie ważnych obiektów infrastruktury transportowej, w pierwszej kolejności obiektów zapewniających bezpieczeństwo funkcjonowania systemów transportowych, a także modernizację i odnowienie parku środków transportu;
- wyprzedzający rozwój infrastruktury transportowej w kierunku dostaw eksportowych ładunków, w pierwszej kolejności rozwój portów morskich oraz dojść do nich;
- wzrost kubatury wewnętrznych przewozów ładunków surowcowych w związku ze zwiększeniem wydobycia węgla, rozwojem energetyki, przemysłu metalurgicznego oraz przetwórstwa ropy naftowej.

Wariant energetyczno-surowcowy rozwoju systemu transportowego zakłada przyspieszony rozwój infrastruktury transportowej przede wszystkim dla

№ 2(110), s. 41–57; А.В. Борисов, *Становление криминологической теории о транспортной безопасности*, „Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации” 2019, № 2(20), s. 42–45; idem, *Транспортный комплекс Российской Федерации в контексте обеспечения правопорядка*, „Раследование преступлений: проблемы и пути их решения” 2019, № 3(25), s. 45–48; Н.А. Духно, *Безопасность и уровни опасности на транспорте*, „Транспортное право и безопасность” 2018, № 4(28), s. 11–18.

7 Więcej zob. w: Б.И. Кретов, *Политика России в развитии транспортной системы арктической зоны*, „Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура” 2016, № 1(54), s. 61–69; А.В. Козлов, И.М. Зайченко, С.С. Гутман, Е.В. Рытова, *Комплекс региональных индикаторов как инструмент формирования стратегии инновационно-промышленного развития районов Крайнего Севера*, „Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки” 2016, № 4(246), s. 252–263.

zabezpieczenia transportowego zagospodarowania nowych miejsc wydobycia kopalin użytecznych oraz przyspieszenia eksportu paliwowo-surowcowego, realizacji potencjału konkurencyjnego Rosji w sferze transportu oraz wzrostu eksportu usług transportowych. Prawodawca wymienia następujące części składowe realizacji tego wariantu:

- realizację projektów transportowych na wielką skalę (w tym w ramach partnerstwa państwowo-prywatnego) zapewniających eksploatację miejsc wydobycia kopalin użytecznych w nowych rejonach wydobycia, przede wszystkim w Syberii, na Dalekim Wschodzie oraz na szelfie kontynentalnym;
- dywersyfikację kierunków dostaw eksportowych rosyjskich węglowodorów, w tym do Chin, oraz stworzenie odpowiedniej infrastruktury;
- rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej realizację potencjału tranzytowego kraju, w tym wspólnych projektów dotyczących wydobycia i eksportu węglowodorów w ramach Euroazjatyckiej Wspólnoty Gospodarczej, a także projektów realizowanych z innymi państwami;
- zwiększenie wewnętrznych przewozów węgla w związku z rozwojem mocy generujących energię oraz przemysłu metalurgicznego;
- zwiększenie rozmiarów przewozów oraz rodzajów produktów przerobu paliwa i surowców (produktów przerobu ropy naftowej, koncentratów, ładunków chemicznych, metali itp.), a także produkcji maszyn;
- niskie tempa wzrostu rozmiarów przewozów eksportowych i znaczne zwiększenie rozmiarów przewozów importowych towarów wysoko przetworzonych, przede wszystkim wyrobów pochodzących z wysokotechnologicznych sektorów gospodarki;
- zwiększenie potrzeb związanych z budową i rekonstrukcją sieci dróg jezdnych łączącej nowe dzielnice mieszkalne w wielomilionowych miastach oraz obszary podmiejskie dużych miast z miejscami nasycenia siłą roboczą.

Ustawodawca sprecyzował, że podczas realizacji tego wariantu środki służące rozwojowi systemu transportowego będą wykorzystywane przede wszystkim w stolicznych aglomeracjach, a także w regionach cechujących się wysokimi tempami wzrostu – na południu Rosji, na Syberii oraz na Dalekim Wschodzie. Co więcej, transport kolejowy będzie miał za zadanie zapewnienie swobodnego zwiększenia przewozów surowców do głównych centrów konsumpcji, w tym przewozów eksportowych.

W dalszej części tego dokumentu zapisano, że decydujące znaczenie będzie miała specjalizacja portów morskich przez stworzenie tzw. eszelonowych portów na wzór rotterdamski, polegająca na tym, że w skład systemu portowego wchodzić będą odległe węzły kolejowe oraz kompleksy transportowo-logistyczne. W celu realizacji tych zamierzeń konieczna będzie budowa dróg dojazdowych do portów oraz portowych stref produkcyjnych i magazynowych, przystosowanych do przerobu dostarczonych ładunków, a także tworzenie stref portowych zabezpieczających przerób dosyłanych ładunków. Dodatkowym aspektem realizacji tego

wariantu będzie rozwój transportu w strefie arktycznej (terytoria położone przede wszystkim na północ od 60. równoleżnika). W omawianym akcie prawnym zapisano ponadto, że rozwój systemu transportowego kraju stanie się jednym ze źródeł wzrostu gospodarczego Federacji Rosyjskiej.

Trzeci wariant rozwoju systemu transportowego, jakim jest wariant innowacyjny, zakłada przyspieszenie i zbalansowanie systemu transportowego kraju, które – łącznie z osiągnięciem celów przewidzianych w związku z realizacją wariantu energetyczno-surowcowego – pozwolą zapewnić niezbędne warunki transportowe dla rozwoju innowacyjnej gospodarki, poprawy jakości życia ludności oraz przejścia do policentrycznego modelu rozwoju przestrzennego Rosji. Dla wariantu innowacyjnego zachowanych zostało wiele cech szczególnych charakteryzujących wariant energetyczno-surowcowy, a w szczególności takie zmienne, jak:

- realizacja projektów transportowych na wielką skalę, które zapewniają eksploatację miejsc wydobycia kopaliny użytecznych w nowych regionach wydobycia;
- dywersyfikacja kierunków dostaw eksportowych rosyjskich węglowodorów;
- rozwój infrastruktury transportowej zapewniającej realizację potencjału tranzytowego kraju, w tym wspólnych projektów w ramach Euroazjatyckiej Wspólnoty Gospodarczej, a także projektów realizowanych z innymi państwami;
- zwiększenie wewnętrznych przewozów węgla w związku z rozwojem mocy generujących energię oraz przemysłu metalurgicznego;
- zwiększenie rozmiarów przewozów oraz rodzajów produktów przerobu paliwa i surowców, a także produkcji maszyn w związku ze zwielokrotnieniem aktywności innowacyjnej w energetyce, gałęziach paliwowych i surowcowych oraz związanego z nimi przemysłu produkcji maszyn.

Prawodawca określił, że w tym okresie wyróżniającymi cechami charakterystycznymi rozwoju systemu transportowego w wariantcie innowacyjnym będą:

- znaczne zwiększenie przewozów eksportowych towarów o wysokim stopniu przetworzenia, przede wszystkim towarów wytwarzanych przez wysokotechnologiczne sektory gospodarki, których tempa wzrostu będą 2,5 razy wyższe od tempa wzrostu przewozów analogicznych ładunków importowych;
- zwiększenie roli infrastruktury transportowo-logistycznej w organizacji przemieszczania towarów;
- wzrost rozmiarów przewozów pasażerów transportem zbiorowym;
- konieczność budowy i rekonstrukcji sieci dróg samochodowych łączących nowe dzielnice mieszkalne w wielomilionowych miastach i obszary podmiejskie dużych miast z miejscami nasycenia siłą roboczą, przede wszystkim w licznych dużych i średnich miastach, w związku ze zwiększeniem poziomu dochodów oraz jakości życia ludności;

- zwiększenie potrzeb gospodarki i ludności dotyczących usług związanych z przewozami realizowanymi z użyciem środków transportu rozwijających wysokie prędkości.

Przy realizacji tego wariantu środki służące rozwojowi systemu transportowego będą wykorzystywane zarówno w stołecznych aglomeracjach, jak i w miastach, w których skoncentrowany jest znaczny kapitał innowacyjny oraz kapitał ludzki. Na wschodzie kraju taki scenariusz umożliwi rozwój miast posiadających znaczny potencjał innowacyjny, takich jak Tomsk, Nowosybirsk, Krasnojarsk i Irkuck. Oprócz tego istotne znaczenie będzie miał „efekt infrastrukturalny” tworzenia aglomeracji miejskich, związany z realizacją projektów budowy dużych kompleksów transportowych, multimodalnych centrów logistycznych oraz węzłów informacyjnych. Obszarami wyprzedzającego rozwoju transportu – oprócz południa Rosji, Syberii, Dalekiego Wschodu oraz obszarów arktycznych – staną się Makroregion Nadwołżański i Uralski.

Regionalne aspekty rozwoju systemu transportowego kraju będą związane:

- ze stworzeniem sieci klastrów terytorialno-wytwórczych ukierunkowanych na produkcję wysokotechnologiczną (w przemyśle lotniczym, stoczniowym, atomowym, w sferze produkcji nowych materiałów, w informatyce i telekomunikacji), z ich lokalizacją i koncentracją w regionach zurbanizowanych;
- ze stworzeniem klastrów terytorialno-wytwórczych ukierunkowanych na przerób surowców oraz wytwarzanie energii, zapewniających zagospodarowanie nowych terytoriów;
- z utworzeniem i rozwojem obszarów turystyczno-rekreacyjnych na wybrzeżu Morza Czarnego, na Ałtaju, nad Bajkałem, na Kamczatce oraz na obszarach północnych;
- z rozwojem dużych węzłów transportowo-logistycznych i wytwórczych na północnym zachodzie i południu Rosji oraz na Dalekim Wschodzie.

Ustawodawca wskazał również, że ważną rolę odgrywać będzie rozwój północnej drogi morskiej, przede wszystkim w celu realizacji przewozów komercyjnych, z utworzeniem odpowiedniej infrastruktury na północnym wybrzeżu Rosji.

2.2. Przewozy ładunków i pasażerów oraz sieć komunikacyjna w Federacji Rosyjskiej

Na podstawie danych opublikowanych przez rosyjską Federalną Służbę Statystyki Państwowej można stwierdzić, że istnieje znacząca dysproporcja między przewozem ładunków w roku 1992 a ich przewozami w latach 2000–2018. O ile w roku 1992 na terytorium Federacji Rosyjskiej łączny przewóz ładunków został oszacowany na 15 737 mln ton, o tyle w roku 2010 wyniósł on 7750 mln ton,

co stanowiło spadek o 50,8% w stosunku do roku 1992. W latach 1992–2018 największe przewozy ładunków na terytorium Federacji Rosyjskiej zostały odnotowane w roku 1992 w transporcie kolejowym, samochodowym, morskim, śródlądowym wodnym oraz w transporcie lotniczym. Największy udział w przewozach ładunków na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 1992–2018 miał w całym badanym okresie transport samochodowy, a jego udział w przewozie ładunków ogółem wahał się od 81% w roku 1992 do 68% w roku 2018. W wypadku transportu rurociągowego przesył na terytorium Federacji Rosyjskiej w roku 1992 został oszacowany na 947 mln ton, a w roku 2010 na 829 mln ton. W kolejnych latach przesył z wykorzystaniem transportu rurociągowego ulegał stopniowemu zwiększeniu, a w roku 2018 został on oszacowany na 1169 mln ton (zob. tab. 2.1).

Tabela 2.1. Przewozy ładunków na terytorium Federacji Rosyjskiej (w mln ton)

| Wyszczególnienie \ Rok | Rok | | | | | | | | |
|------------------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1992 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Ogółem | 15 737 | 7907 | 9167 | 7750 | 8006 | 7898 | 7954 | 8073 | 8144 |
| w tym transport: | | | | | | | | | |
| kolejowy | 1640 | 1047 | 1273 | 1312 | 1375 | 1329 | 1325 | 1384 | 1291 |
| samochodowy | 12 750 | 5878 | 6685 | 5236 | 5417 | 5357 | 5397 | 5404 | 5544 |
| rurociągowy | 947 | 829 | 1048 | 1061 | 1078 | 1071 | 1088 | 1138 | 1169 |
| morski | 91 | 35 | 26 | 37 | 16 | 19 | 25 | 26 | 23 |
| śródlądowy wodny | 308 | 117 | 134 | 102 | 119 | 121 | 118 | 119 | 116 |
| lotniczy | 1,4 | 0,8 | 0,8 | 1,1 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | 1,3 | 1,3 |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 371.

W wypadku obrotu ładunków w Federacji Rosyjskiej w latach 1992–2018 można stwierdzić, że jego wartość w roku 1992 wyniosła 4913 mld tonokilometrów (tkm), natomiast w roku 2000 uległa obniżeniu o 26,0% w stosunku do roku 1992 do poziomu 3638 mld tkm. W latach 2005–2018 wartość obrotu ładunków ogółem w Federacji Rosyjskiej ulegała stopniowemu zwiększeniu – z 4676 mld tkm w roku 2005 do 5644 mld tkm w roku 2018 (wzrost o 20,7%).

Biorąc pod uwagę obrót ładunków w Federacji Rosyjskiej w transporcie kolejowym, można zauważyć, że jego wartość w roku 1992 wyniosła 1967 mld tkm, a w roku 2000 – 1373 mld tkm, co stanowiło spadek o 30,2%. W latach 2005–2018 wartość obrotu ładunków w Rosji w transporcie kolejowym systematycznie rosła – z 1858 mld tkm w roku 2005 do 2598 mld tkm w roku 2018. W wypadku obrotu ładunków w Federacji Rosyjskiej w transporcie samochodowym należy stwierdzić, że jego wartość w roku 1992 była niemalże identyczna z tą, która została oszacowana przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej za rok 2018 (odpowiednio: 257 i 259 mld tkm).

Rozpatrując kształtowanie się obrotu ładunków w Rosji w transporcie rurowym, można wysnuć wniosek, że jego udział w obrocie ładunków ogółem w Federacji Rosyjskiej był znaczący i wahał się od 43,7% w roku 1992 do 47,3% w roku 2018. W latach 1992–2018 najwyższa wartość obrotu ładunków w transporcie rurowym została zaobserwowana w roku 2018 i wyniosła 2668 mld tkm. W wypadku obrotu ładunków w transporcie morskim widoczna jest wyraźna dysproporcja jego wartości na początku i na końcu badanego okresu. O ile w roku 1992 obrót ładunków w Federacji Rosyjskiej w transporcie morskim został oszacowany na 405 mld tkm, o tyle w roku 2018 jego wartość wyniosła 45 mld tkm, przy czym najmniejsza wartość obrotu ładunków w transporcie morskim w badanym okresie została zaobserwowana w roku 2014 (32 mld tkm).

Obrót ładunków w Federacji Rosyjskiej w transporcie śródlądowym wodnym w analizowanym okresie ulegał znaczącym zmianom. W roku 1992 jego wartość wyniosła 136 mld tkm, a w roku 2018 – 66 mld tkm, przy czym najniższa wartość obrotu ładunków w Rosji w transporcie śródlądowym wodnym została zaobserwowana w roku 2010 i wyniosła 54 mld tkm.

W latach 1992–2018 obrót ładunków w Federacji Rosyjskiej w transporcie lotniczym systematycznie rósł. O ile w roku 1992 jego wartość została oszacowana na 1,8 mld tkm, o tyle w roku 2018 wyniosła 7,8 mld tkm, przy czym była ona nieznacznie wyższa w roku 2017 (7,9 mld tkm) (zob. tab. 2.2).

Tabela 2.2. Obrót ładunków w Federacji Rosyjskiej (w mld tkm)

| Rok Wyszczególnienie | Rok | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1992 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Ogółem | 4913 | 3638 | 4676 | 4752 | 5080 | 5108 | 5198 | 5488 | 5644 |
| | w tym transport: | | | | | | | | |
| kolejowy | 1967 | 1373 | 1858 | 2011 | 2301 | 2306 | 2344 | 2493 | 2598 |
| samochodowy | 257 | 153 | 194 | 199 | 247 | 247 | 248 | 255 | 259 |
| rurowy | 2146 | 1916 | 2474 | 2382 | 2423 | 2444 | 2489 | 2615 | 2668 |
| morski | 405 | 122 | 60 | 100 | 32 | 42 | 43 | 50 | 45 |
| śródlądowy wodny | 136 | 71 | 87 | 54 | 72 | 64 | 67 | 67 | 66 |
| lotniczy | 1,8 | 2,5 | 2,8 | 4,7 | 5,2 | 5,4 | 6,6 | 7,9 | 7,8 |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 371.

Opierając się na materiałach opublikowanych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej, dotyczących przewozów pasażerów w Federacji Rosyjskiej w latach 1992–2018, można stwierdzić, że w badanym okresie liczba osób, które korzystały z przewozów na terytorium Rosji, znacząco zmalała. Według sporządzonych szacunków w roku 1992 przewozy pasażerów w Federacji Rosyjskiej zostały oszacowane na 47 885 mln osób, a w roku 2018 – na 18 151 mln osób, co stanowiło

spadek o 62,1% w stosunku do roku 1992. Federalna Służba Statystyki Państwowej oszacowała za lata 1992–2018 przewozy pasażerów w Federacji Rosyjskiej z wykorzystaniem transportu kolejowego, autobusowego, transportu taksówkami osobowymi, a także transportu tramwajowego, trolejbusowego, jak również przewozów metrem, transportem morski, transportem śródlądowym wodnym oraz transportem lotniczym. Na podstawie opublikowanych materiałów można stwierdzić, że w badanym okresie największy udział w przewozie pasażerów w Federacji Rosyjskiej miał transport autobusowy, przy czym przewozy pasażerów tym rodzajem transportu systematycznie malały w ciągu analizowanego okresu – o ile w roku 1992 przewóz pasażerów w Rosji transportem autobusowym został oszacowany na 24 874 mln osób, o tyle w roku 2018 było to 10 920 mln osób (spadek o 56,1% w stosunku do roku 1992).

W badanym okresie zaobserwowano znaczący wzrost przewozów pasażerów transportem lotniczym, a szczególnie dotyczyło to okresu od roku 2000 do roku 2018. Według materiałów opublikowanych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej w roku 2000 przewóz pasażerów w Federacji Rosyjskiej transportem lotniczym wyniósł 23 mln osób, a w roku 2018 – 118 mln osób, co stanowiło wzrost o 513,0% w stosunku do roku 2000 (zob. tab. 2.3).

Tabela 2.3. Przewozy pasażerów w Federacji Rosyjskiej (w mln osób)

| Wyszczególnienie \ Rok | Rok | | | | | | | | | |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| | 1992 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Ogółem | 47 885 | 44 854 | 30 128 | 22 065 | 19 558 | 19 122 | 18 689 | 18 482 | 18 151 | |
| w tym transport: | | | | | | | | | | |
| kolejowy | 2372 | 1419 | 1339 | 947 | 1076 | 1025 | 1040 | 1121 | 1160 | |
| autobusowy | 24 874 | 23 001 | 16 374 | 13 434 | 11 554 | 11 523 | 11 296 | 11 184 | 10 920 | |
| taksówkami osobowymi | 265,7 | 15,5 | 6,4 | 30,2 | 22,0 | 26,8 | 43,7 | 43,7 | 30,1 | |
| tramwajowy | 8071 | 7421 | 4123 | 2079 | 1551 | 1478 | 1397 | 1327 | 1259 | |
| trolejbusowy | 8619 | 8759 | 4653 | 2206 | 1803 | 1616 | 1483 | 1376 | 1263 | |
| metro | 3567 | 4186 | 3574 | 3294 | 3437 | 3336 | 3312 | 3298 | 3381 | |
| morski | 9 | 1,1 | 1,3 | 1,5 | 6,9 | 9,6 | 13,0 | 11,7 | 7,5 | |
| śródlądowy wodny | 44 | 28 | 21 | 16 | 13 | 14 | 13 | 13 | 12 | |
| lotniczy | 63 | 23 | 37 | 59 | 95 | 94 | 91 | 108 | 118 | |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 372.

Opierając się na materiałach opublikowanych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej, dotyczących przewozów pasażerów w Federacji Rosyjskiej w okresie od roku 1992 do roku 2018 mierzonych w miliardach pasażerokilometrów, można stwierdzić, że w badanym okresie największa ich wartość została zaobserwowana

w roku 1992 w wypadku transportu kolejowego, autobusowego, transportu taksówkami osobowymi, a także w transporcie tramwajowym, morskim oraz w transporcie śródlądowym wodnym. Największy udział w przewozach pasażerów w Rosji w analizowanym okresie miał transport kolejowy (w roku 1992, 2005, 2014, 2016 i w roku 2018) oraz transport autobusowy (w roku 2000, 2010, 2015 oraz w roku 2017).

W latach 2000–2018 nastąpił znaczący wzrost przewozów pasażerów transportem lotniczym – o ile w roku 2000 tym środkiem transportu przewiezionych zostało 54,0 mld pasażerokilometrów, o tyle w roku 2018 wartość ta wyniosła 286,9 mld pasażerokilometrów, co stanowiło wzrost o 531,3% (zob. tab. 2.4).

Tabela 2.4. Przewozy pasażerów w Federacji Rosyjskiej (w mld pasażerokilometrów)

| Wyszczególnienie \ Rok | Rok | | | | | | | | |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1992 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Ogółem | 681,2 | 496,2 | 473,3 | 484,0 | 556,2 | 530,0 | 519,8 | 560,7 | 594,4 |
| w tym transport: | | | | | | | | | |
| kolejowy | 253,2 | 167,1 | 172,2 | 138,9 | 130,0 | 120,6 | 124,6 | 123,1 | 129,5 |
| autobusowy | 212,3 | 173,7 | 142,3 | 140,6 | 127,1 | 126,3 | 124,3 | 123,4 | 122,9 |
| taksówkami osobowymi | 3,8 | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,4 |
| tramwajowy | 26,0 | 25,1 | 13,5 | 6,7 | 5,0 | 4,8 | 4,6 | 4,3 | 3,9 |
| trolejbusowy | 26,2 | 28,1 | 15,0 | 7,1 | 6,4 | 6,0 | 5,5 | 5,2 | 4,7 |
| metro | 39,6 | 46,9 | 43,4 | 42,4 | 45,4 | 44,6 | 44,1 | 44,1 | 45,4 |
| morski | 0,5 | 0,1 | 0,09 | 0,06 | 0,07 | 0,06 | 0,09 | 0,08 | 0,06 |
| śródlądowy wodny | 1,9 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| lotniczy | 117,7 | 54,0 | 85,8 | 147,1 | 241,1 | 226,8 | 215,6 | 259,4 | 286,9 |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 372–373.

Biorąc pod uwagę dane dotyczące sieci komunikacyjnej w Federacji Rosyjskiej w latach 1992–2018, można stwierdzić, że w badanym okresie znacząco wzrosła długość dróg publicznych ogólnego przeznaczenia. W roku 1992 w Rosji łączna długość dróg publicznych wyniosła 466 tys. km, natomiast w roku 2018 wzrosła do 1529 tys. km, co stanowiło wzrost o 328,1%. W analizowanym okresie zwiększeniu uległa także długość linii metra – z 367 tys. km w roku 1992 do 583 tys. km w roku 2018, co stanowiło wzrost o 158,9%. Ponadto wzrosła też (o 120,8%) długość rurociągów magistralnych – z 207 tys. km w roku 1992 do 250 tys. km w roku 2018, przy czym długość gazociągów wzrosła o 128,6% – ze 140 tys. km w roku 1992 do 180 tys. km w roku 2018 (zob. tab. 2.5).

Tabela 2.5. Sieć komunikacyjna w Federacji Rosyjskiej (na koniec roku; w tys. km)

| Wyszczególnienie | Rok | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 1992 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Linie kolejowe ogólnego przeznaczenia | 88 | 86 | 85 | 86 | 86 | 86 | 86 | 87 | 87 | |
| Drogi publiczne ogólnego przeznaczenia | 466 | 584 | 581 | 825 | 1451 | 1481 | 1498 | 1508 | 1529 | |
| w tym: | | | | | | | | | | |
| o twardej nawierzchni | 419 | 532 | 531 | 665 | 1024 | 1045 | 1054 | 1064 | 1076 | |
| Trasy tramwajowe | 3,1 | 3,0 | 2,8 | 2,6 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,4 | |
| Trasy trolejbusowe | 4,6 | 4,8 | 4,9 | 4,9 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,2 | 5,1 | |
| Linie metra | 367 | 405 | 436 | 475 | 514 | 517 | 532 | 542 | 583 | |
| Rurociągi magistralne ogółem | 207 | 215 | 225 | 233 | 251 | 252 | 250 | 250 | 250 | |
| w tym: | | | | | | | | | | |
| gazociągi | 140 | 152 | 160 | 168 | 177 | 178 | 179 | 180 | 180 | |
| ropociągi | 51 | 48 | 50 | 49 | 55 | 55 | 54 | 53 | 53 | |
| rurociągi transportujące produkty naftowe | 15 | 15 | 16 | 16 | 19 | 19 | 17 | 17 | 17 | |
| Śródlądowe drogi wodne | 98 | 85 | 102 | 101 | 102 | 102 | 101 | 101 | 101 | |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 373.

Podsumowując, można stwierdzić, że w latach 1992–2018 na terytorium Federacji Rosyjskiej zaszły istotne zmiany, przejawiające się zarówno w modernizacji dotychczasowej infrastruktury transportowej, jak i budowie nowych dróg i linii kolejowych, tworzących dogodne warunki do przemieszczania osób i towarów w Rosji.

2.3. Wypadki komunikacyjne w Federacji Rosyjskiej

Jednym z głównych problemów bezpieczeństwa komunikacyjnego w Federacji Rosyjskiej jest niebezpieczne zachowanie się uczestników ruchu drogowego⁸. Z materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych

⁸ Zob. w: Т.А. Моховая, *О некоторых проблемах, связанных с использованием системы автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения*, Научный журнал „Эпомен” 2018, № 20, s. 113–120; Д.Ю. Каширский, *Особенности применения компьютерной техники при расследовании дорожно-транспортных происшествий*, „Организация и безопасность дорожного движения”, Тюмень 2017, s. 288–294; А.С. Князьков, *Типичные следственные ситуации, возникающие на последующем этапе расследования преступных нарушений правил дорожного движения*, „Вестник Томского государственного университета” 2017, № 421, s. 178–182.

Federacji Rosyjskiej oraz Federalną Służbę Statystyki Państwowej wynika, że decydujący wpływ na bezpieczeństwo w komunikacji ma przede wszystkim człowiek, a następnie stan techniczny środka transportu oraz infrastruktury⁹. Co więcej, jednym z istotnych czynników wpływających na liczbę wypadków komunikacyjnych, do jakich dochodzi corocznie na terytorium Federacji Rosyjskiej, jest prowadzenie środków transportu przez osoby będące pod wpływem alkoholu¹⁰. Jak podkreśla A. Kornowski, alkohol stanowi główny czynnik wpływający na ubytek ludności w Federacji Rosyjskiej, a ponad 60% zgonów z powodu wypadków samochodowych dotyczy osób będących pod wpływem alkoholu¹¹.

Według materiałów zgromadzonych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej odnośnie do wypadków komunikacyjnych, do jakich dochodziło na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 1994–2018, można stwierdzić, że największa ich liczba dotyczyła wypadków drogowych. W badanym okresie na rosyjskich drogach publicznych i ulicach zaobserwowano co prawda zmniejszenie ich liczby z 223 tys. w roku 2005 do 168 tys. w roku 2018, ale nadal liczba ta jest wysoka w porównaniu z innymi krajami europejskimi. Jeśli chodzi o wypadki drogowe, do jakich dochodziło w badanym okresie z winy kierującego środkiem transportu będącego w stanie upojenia alkoholowego, największa ich liczba (21,3 tys.) została odnotowana w roku 2000, a najmniejsza – w roku 2010 (11,8 tys.).

Opierając się na materiałach rosyjskiej Federalnej Służby Statystyki Państwowej, należy stwierdzić, że za najbardziej bezpieczny środek transportu w Federacji Rosyjskiej można uznać transport śródlądowy wodny. W badanym okresie na transporcie tym dochodziło do niewielu wypadków – z wyjątkiem roku 1994, kiedy odnotowano 12 wypadków na tym rodzaju transportu. Stosunkowo bezpiecznym środkiem transportu jest w Rosji także kolej – do największej liczby wypadków na liniach kolejowych ogólnego przeznaczenia

9 К.М. Панкратова, *Обеспечение безопасности дорожного движения за счет качества дорожного покрытия*, „Организация и безопасность дорожного движения”, Тюмень 2017, s. 116–120; В.И. Тарасова, *Типичные следственные ситуации, а также программы действий следователя на этапе предварительной проверки сообщений о ДТП, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами*, „Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России” 2017, Вып. 2(74), s. 146–149.

10 А.А. Бурцев, В.В. Киржанова, Н.И. Григорова, К.С. Баканов, *Основные тренды показателей медицинского освидетельствования на состояние опьянения в Российской Федерации в 2004–2017 гг.*, „Наркология” 2019, № 18(4), s. 3–17; Н.Н. Лысов, *Теория и практика разграничения административных правонарушений и преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения*, „Уголовное производство: процессуальная теория и криминалистическая практика” 2018, s. 62–64.

11 А. Kornowski, *Polityka antyalkoholowa w Federacji Rosyjskiej*, „Zarządzanie Publiczne” 2014, nr 1(25), s. 39–40.

doszło w roku 1994 (34 wypadki), a najmniejszej – w roku 2010 (1 wypadek). O wiele częściej dochodziło do wypadków w transporcie lotniczym (12 wypadków w roku 2005 i 59 wypadków tego rodzaju w roku 1994), a także na transporcie morskim (20 wypadków w roku 2000 i 67 wypadków tego rodzaju w roku 2018) (zob. tab. 2.6).

Tabela 2.6. Liczba wypadków komunikacyjnych w Federacji Rosyjskiej z wyszczególnieniem miejsc ich wystąpienia

| Wyszczególnienie | Rok | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 1994 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Linie kolejowe ogólnego przeznaczenia | 34 | 7 | 5 | 1 | 15 | 15 | 12 | 14 | 10 | |
| Drogi publiczne i ulice razem (w tys.) | 175 | 158 | 223 | 199 | 200 | 184 | 174 | 169 | 168 | |
| w tym: | | | | | | | | | | |
| z winy kierującego środkiem transportu będącego w stanie upojenia alkoholowego (w tys.) | ... | 21,3 | 19,6 | 11,8 | 16,5 | 15,2 | 15,6 | 14,9 | 15,1 | |
| Na transporcie morskim | 31 | 20 | 41 | 25 | 36 | 49 | 47 | 49 | 67 | |
| Na transporcie śródlądowym wodnym | 12 | 2 | 4 | 2 | 4 | 7 | 6 | 5 | 1 | |
| W transporcie lotniczym | 59 | 17 | 12 | 24 | 38 | 41 | 52 | 39 | 42 | |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 374.

W latach 1994–2018 liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych wahała się od 18,2 tys. osób w roku 2018 do 35,6 tys. osób w roku 1994. W wypadkach drogowych, do jakich dochodziło z winy kierującego środkiem transportu będącego w stanie upojenia alkoholowego, liczba ofiar śmiertelnych wahała się od 2,0 tys. osób w roku 2010 do 4,6 osób w roku 2016.

W wypadkach kolejowych, do jakich doszło na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie, największa liczba ofiar śmiertelnych została odnotowana w roku 1994 (24 osoby), natomiast w roku 2010 i 2016 rosyjskie organy spraw wewnętrznych nie odnotowały ani jednej osoby, która straciłaby życie w tego rodzaju wypadkach. Największa liczba ofiar śmiertelnych wypadków w transporcie lotniczym została ujawniona w roku 1994 – 310 osób, a na transporcie morskim w roku 2015 – 12 osób (zob. tab. 2.7).

Tabela 2.7. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w Federacji Rosyjskiej

| Wyszczególnienie \ Rok | Rok | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 1994 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Linie kolejowe ogólnego przeznaczenia | 24 | 3 | 1 | - | 8 | 3 | - | 3 | 1 | |
| Drogi publiczne i ulice razem (w tys.) | 35,6 | 29,6 | 34,0 | 26,6 | 27,0 | 23,1 | 20,3 | 19,1 | 18,2 | |
| w tym: | | | | | | | | | | |
| z winy kierującego środkiem transportu będącego w stanie upojenia alkoholowego (w tys.) | ... | 4,1 | 3,2 | 2,0 | 3,4 | 3,7 | 4,6 | 4,3 | 4,3 | |
| Na transporcie morskim | 2 | 1 | - | 10 | 2 | 12 | 9 | 6 | 6 | |
| Na transporcie śródlądowym wodnym | 23 | 7 | 16 | 3 | 3 | 5 | 2 | 2 | 1 | |
| W transporcie lotniczym | 310 | 20 | 56 | 34 | 59 | 60 | 59 | 50 | 128 | |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 374.

Biorąc pod uwagę liczbę osób rannych w wypadkach drogowych, do jakich doszło na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 1994–2018, można stwierdzić, że największa ich liczba została odnotowana w roku 2005, kiedy to na rosyjskich drogach publicznych i ulicach wypadkom uległo 274,9 tys. osób, które poniosły w ich wyniku obrażenia. W latach 2015–2018 odnotowano systematyczny spadek liczby osób rannych w wypadkach drogowych – z 231,2 tys. w roku 2015 do 214,9 tys. w roku 2018. W badanym okresie w wypadkach drogowych, do jakich doszło z winy kierującego środkiem transportu będącego w stanie upojenia alkoholowego, rannych zostało od 17,3 tys. osób w roku 2010 do 28,3 tys. osób w roku 2000 i w roku 2005.

W transporcie lotniczym największa liczba osób rannych w wypadkach na tego rodzaju transporcie została ujawniona w roku 2010 (112 osób), a w transporcie kolejowym – w roku 2014 (88 osób) (zob. tab. 2.8).

Tabela 2.8. Liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w Federacji Rosyjskiej

| Wyszczególnienie \ Rok | Rok | | | | | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|--|
| | 1994 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Linie kolejowe ogólnego przeznaczenia | 38 | 5 | 1 | - | 88 | 11 | - | 24 | - | |
| Drogi publiczne i ulice razem (w tys.) | 189,9 | 179,4 | 274,9 | 250,6 | 251,8 | 231,2 | 221,1 | 215,4 | 214,9 | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| w tym: | | | | | | | | | |
| z winy kierującego środkiem transportu będącego w stanie upojenia alkoholowego (w tys.) | ... | 28,3 | 28,3 | 17,3 | 23,2 | 21,1 | 21,3 | 20,3 | 20,6 |
| Na transporcie morskim | - | 2 | - | - | - | 1 | 3 | 2 | - |
| Na transporcie śródlądowym wodnym | ... | ... | - | - | 5 | - | 3 | - | - |
| W transporcie lotniczym | - | - | - | 112 | 20 | 71 | 43 | 29 | 36 |

Źródło: *Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 375.

Według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej w latach 2010–2018 największą liczbę wypadków drogowych w przeliczeniu na 100 tys. ludności odnotowano w roku 2012 i 2013 (142,2 wypadków). W latach 2014–2018 ich liczba systematycznie malała. W roku 2018 na terytorium Federacji Rosyjskiej odnotowano 114,5 wypadków drogowych na 100 tys. osób, co stanowiło spadek o 19,5% w stosunku do roku 2012 i 2013. W roku 2018 najwięcej wypadków drogowych wydarzyło się w Dalekowschodnim Okręgu Federalnym (139,3 wypadków na 100 tys. mieszkańców tego okręgu federalnego), a następnie w Północno-Zachodnim Okręgu Federalnym (133,3 wypadków na 100 tys. osób) oraz w Nadwołżańskim Okręgu Federalnym (127,5 wypadków na 100 tys. ludności) (zob. tab. 2.9).

Tabela 2.9. Liczba wypadków drogowych na terytorium Federacji Rosyjskiej w podziale na poszczególne okręgi federalne (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Okręgi federalne | Rok | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łączna liczba wypadków drogowych | 139,6 | 139,8 | 142,2 | 142,2 | 138,9 | 125,7 | 118,4 | 115,4 | 114,5 | |
| Centralny Okręg Federalny | 144,7 | 143,0 | 141,1 | 137,8 | 136,9 | 122,1 | 109,9 | 106,9 | 104,1 | |
| Północno-Zachodni Okręg Federalny | 168,5 | 172,6 | 175,1 | 172,1 | 169,8 | 149,8 | 134,2 | 130,7 | 133,3 | |
| Południowy Okręg Federalny | 132,6 | 135,6 | 136,3 | 133,8 | 131,1 | 116,8 | 116,5 | 112,7 | 111,2 | |
| Północnokaukaski Okręg Federalny | 74,9 | 73,8 | 75,7 | 75,2 | 75,5 | 74,3 | 74,5 | 76,6 | 75,3 | |
| Nadwołżański Okręg Federalny | 135,0 | 135,1 | 140,0 | 148,9 | 144,6 | 131,7 | 130,1 | 125,9 | 127,5 | |
| Uralski Okręg Federalny | 153,3 | 149,0 | 150,8 | 141,1 | 133,8 | 117,9 | 107,7 | 108,4 | 108,7 | |
| Syberyjski Okręg Federalny | 136,6 | 140,3 | 146,2 | 147,5 | 139,8 | 136,1 | 128,2 | 122,8 | 118,4 | |
| Dalekowschodni Okręg Federalny | 152,5 | 155,9 | 165,5 | 170,9 | 168,4 | 148,4 | 138,6 | 139,0 | 139,3 | |

Źródło: *Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 946–947.

W latach 2010–2018 na terytorium Centralnego Okręgu Federalnego do największej liczby wypadków drogowych doszło w roku 2010, w którym Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej odnotowało 144,7 wypadków tego

rodzaju na 100 tys. ludności. W badanym okresie liczba wypadków drogowych, do jakich doszło na terytorium Centralnego Okręgu Federalnego, ulegała stopniowemu obniżeniu, a najmniejsza ich liczba została odnotowana w roku 2018 (104,1 wypadków na 100 tys. ludności). Podmiotami wchodzącymi w skład Centralnego Okręgu Federalnego, w których najczęściej dochodziło do wypadków drogowych, były obwód włodzimierski oraz obwód kałuski, natomiast najmniej wypadków drogowych w badanym okresie odnotowano w obwodzie biełgorodzkim oraz w Moskwie (zob. tab. 2.10).

Tabela 2.10. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Centralnego Okręgu Federalnego | 144,7 | 143,0 | 141,1 | 137,8 | 136,9 | 122,1 | 109,9 | 106,9 | 104,1 | |
| 1. Obwód biełgorodzki | 94,6 | 95,8 | 89,0 | 83,9 | 84,2 | 80,2 | 88,2 | 90,0 | 82,5 | |
| 2. Obwód briański | 120,8 | 123,9 | 115,1 | 119,1 | 117,6 | 114,0 | 108,0 | 104,8 | 104,8 | |
| 3. Obwód włodzimierski | 231,0 | 230,6 | 221,3 | 211,2 | 219,2 | 196,1 | 177,7 | 173,7 | 174,1 | |
| 4. Obwód woroneski | 167,6 | 165,5 | 168,2 | 164,1 | 152,6 | 139,3 | 132,3 | 133,2 | 129,1 | |
| 5. Obwód iwanowski | 185,2 | 189,5 | 191,9 | 185,5 | 187,3 | 165,1 | 150,3 | 142,7 | 129,6 | |
| 6. Obwód kałuski | 173,7 | 181,1 | 212,5 | 231,5 | 239,9 | 203,7 | 180,8 | 155,8 | 152,8 | |
| 7. Obwód kostromski | 163,8 | 145,2 | 132,2 | 122,7 | 141,4 | 116,7 | 111,6 | 121,3 | 117,3 | |
| 8. Obwód kurski | 166,8 | 173,7 | 183,9 | 182,8 | 182,2 | 166,1 | 144,1 | 143,0 | 144,0 | |
| 9. Obwód lipiecki | 192,0 | 191,7 | 191,1 | 183,5 | 170,6 | 150,0 | 139,3 | 142,4 | 135,9 | |
| 10. Obwód moskiewski | 150,9 | 143,5 | 132,0 | 131,1 | 125,9 | 108,4 | 92,7 | 89,8 | 78,6 | |
| 11. Obwód orłowski | 176,6 | 174,7 | 173,4 | 177,3 | 184,6 | 154,8 | 133,6 | 119,1 | 107,6 | |
| 12. Obwód riazański | 183,6 | 200,3 | 214,9 | 217,2 | 211,3 | 184,9 | 160,6 | 161,7 | 163,4 | |
| 13. Obwód smoleński | 129,6 | 134,5 | 141,5 | 150,5 | 137,3 | 128,2 | 113,9 | 105,0 | 109,4 | |
| 14. Obwód tambowski | 167,0 | 165,2 | 190,6 | 192,9 | 188,8 | 162,3 | 144,6 | 137,4 | 137,8 | |
| 15. Obwód twerski | 167,2 | 143,3 | 155,2 | 146,4 | 157,9 | 139,7 | 148,5 | 137,8 | 145,4 | |
| 16. Obwód tulski | 183,6 | 189,5 | 170,4 | 172,1 | 192,8 | 175,4 | 156,2 | 152,7 | 151,8 | |
| 17. Obwód jarosławski | 168,3 | 164,0 | 163,4 | 156,2 | 155,9 | 148,4 | 147,9 | 149,8 | 158,3 | |
| 18. Miasto Moskwa | 102,6 | 102,2 | 100,8 | 94,0 | 93,1 | 84,8 | 73,2 | 71,6 | 72,9 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 946.

Na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego w latach 2010–2018 dochodziło do bardzo wielu – w porównaniu z innymi okręgami federalnymi – wypadków drogowych, przy czym najwięcej z nich odnotowano w roku 2012 (175,1 wypadków na 100 tys. ludności). W latach 2013–2017 liczba wypadków drogowych, do jakich doszło na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego,

systematycznie malała, jednakże w roku 2018 rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych odnotowało ponowny ich wzrost do poziomu 133,3 wypadków na 100 tys. osób zamieszkujących ten okręg federalny. Podmiotami wchodzącymi w skład Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego, w których najczęściej dochodziło do wypadków drogowych, były obwód nowogrodzki oraz obwód pskowski. Wysoka liczba wypadków została także odnotowana w badanym okresie w obwodzie leningradzkim. Natomiast według zestawień sporządzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej najrzadziej do wypadków drogowych dochodziło w obwodzie kaliningradzkim, obwodzie murmańskim, a także w Sankt Petersburgu (zob. tab. 2.11).

Tabela 2.11. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Północno- Zachodniego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego | 168,5 | 172,6 | 175,1 | 172,1 | 169,8 | 149,8 | 134,2 | 130,7 | 133,3 | |
| 1. Republika Karelii | 122,2 | 132,7 | 134,9 | 137,8 | 139,7 | 126,8 | 109,9 | 100,8 | 124,9 | |
| 2. Republika Komi | 161,2 | 184,2 | 189,2 | 181,9 | 164,0 | 129,3 | 128,7 | 126,3 | 127,5 | |
| 3. Obwód archangielski | 186,6 | 187,9 | 180,1 | 175,3 | 166,3 | 145,3 | 138,1 | 134,5 | 133,9 | |
| 4. Nieniecki Okręg Autonomiczny | 90,2 | 106,5 | 100,9 | 121,2 | 131,9 | 89,0 | 82,0 | 90,9 | 72,9 | |
| 5. Obwód wołogodzki | 173,7 | 170,7 | 165,9 | 157,6 | 144,7 | 139,6 | 134,2 | 127,0 | 133,7 | |
| 6. Obwód kaliningradzki | 138,3 | 140,7 | 139,6 | 136,4 | 128,4 | 124,9 | 140,3 | 132,5 | 119,3 | |
| 7. Obwód leningradzki | 194,0 | 203,1 | 205,2 | 215,9 | 230,2 | 193,0 | 166,1 | 153,9 | 161,9 | |
| 8. Obwód murmański | 129,7 | 130,5 | 123,6 | 118,9 | 122,8 | 99,2 | 111,5 | 106,8 | 117,9 | |
| 9. Obwód nowogrodzki | 245,8 | 247,4 | 234,2 | 223,7 | 231,6 | 225,7 | 194,6 | 189,2 | 190,8 | |
| 10. Obwód pskowski | 228,5 | 258,6 | 246,2 | 222,9 | 235,7 | 219,3 | 175,5 | 169,7 | 159,8 | |
| 11. Miasto Sankt Petersburg | 154,8 | 153,3 | 166,1 | 164,2 | 159,3 | 139,1 | 116,2 | 118,6 | 120,4 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 946.

Według materiałów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej dotyczących wypadków drogowych, do jakich doszło w latach 2010–2018 na terytorium Południowego Okręgu Federalnego, można stwierdzić, że do roku 2014 ich liczba utrzymywała się na względnie stałym poziomie, natomiast od roku 2015 nastąpił znaczny spadek wypadków tego rodzaju. W badanym okresie najwięcej wypadków zostało odnotowanych w roku 2012 (136,3 wypadków na 100 tys. ludności), a najmniej w roku 2018 (111,2 wypadków na 100 tys. ludności). W badanym okresie najczęściej do wypadków dochodziło w Republice Kałmucji, natomiast najrzadziej w obwodzie wołogodzki (zob. tab. 2.12).

Tabela 2.12. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Południowego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Południowego Okręgu Federalnego | 132,6 | 135,6 | 136,3 | 133,8 | 131,1 | 116,8 | 116,5 | 112,7 | 111,2 | |
| 1. Republika Adygei | 130,7 | 126,0 | 121,8 | 119,0 | 117,7 | 114,6 | 111,8 | 124,4 | 119,6 | |
| 2. Republika Kałmucji | 136,5 | 165,7 | 242,5 | 238,1 | 239,3 | 198,8 | 181,1 | 174,6 | 173,3 | |
| 3. Republika Krymu | | | | | | 92,8 | 108,2 | 108,4 | 107,1 | |
| 4. Kraj Krasnodarski | 128,9 | 128,0 | 126,4 | 130,9 | 125,8 | 114,6 | 115,2 | 114,8 | 124,6 | |
| 5. Obwód astrachański | 122,0 | 168,3 | 173,8 | 177,9 | 181,1 | 152,1 | 128,1 | 121,6 | 117,7 | |
| 6. Obwód wołgogradzki | 116,7 | 114,0 | 117,9 | 111,0 | 104,0 | 98,6 | 105,7 | 102,1 | 101,9 | |
| 7. Obwód rostowski | 149,1 | 149,4 | 145,2 | 135,3 | 136,6 | 123,6 | 117,6 | 109,5 | 93,2 | |
| 8. Miasto Sewastopol | | | | | | 161,6 | 157,9 | 124,1 | 121,2 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 946.

Na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego w badanym okresie odnotowano najmniejszą – spośród innych okręgów federalnych – liczbę wypadków drogowych. Najwięcej wypadków – według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej – wydarzyło się w roku 2017 (76,6 wypadków na 100 tys. ludności), a najmniej w roku 2011 (73,8 wypadków drogowych na 100 tys. ludności zamieszkującej Północnokaukaski Okręg Federalny). Podmiotami Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego, w których najczęściej w badanym okresie dochodziło do wypadków drogowych, były Republika Karacajsko-Czerkieska, Republika Osetii Północnej-Alanii, jak również Kraj Stawropolski. Natomiast najrzadziej wypadki drogowe były odnotowywane w Republice Czeczeńskiej (zob. tab. 2.13).

Tabela 2.13. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Łącznie na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego | 74,9 | 73,8 | 75,7 | 75,2 | 75,5 | 74,3 | 74,5 | 76,6 | 75,3 | |
| 1. Republika Dagestanu | 58,4 | 54,0 | 48,3 | 46,9 | 43,1 | 52,8 | 50,6 | 60,4 | 56,5 | |
| 2. Republika Inguszetii | 52,8 | 45,2 | 53,9 | 45,8 | 50,6 | 37,8 | 40,9 | 49,2 | 41,8 | |
| 3. Republika Kabardyjsko-Bałkarska | 85,3 | 99,5 | 97,4 | 93,9 | 90,2 | 83,1 | 76,9 | 78,9 | 70,2 | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 4. Republika Karaczajsko-Czerkieska | 129,7 | 120,6 | 135,7 | 124,7 | 125,0 | 109,7 | 114,1 | 130,4 | 112,9 |
| 5. Republika Osetii Północnej-Alanii | 90,2 | 86,5 | 108,7 | 118,1 | 113,1 | 100,8 | 107,2 | 104,2 | 131,5 |
| 6. Republika Czeceńska | 29,5 | 33,0 | 29,5 | 34,8 | 36,1 | 28,8 | 26,8 | 19,5 | 15,7 |
| 7. Kraj Stawropolski | 99,3 | 98,7 | 104,4 | 104,1 | 111,0 | 110,6 | 114,4 | 111,4 | 113,8 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 946.

W latach 2010–2018 na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego odnotowano znaczną liczbę wypadków drogowych, przy czym najwięcej w roku 2013 (148,9 wypadków na 100 tys. ludności). W poszczególnych podmiotach wchodzących w skład Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego liczba wypadków drogowych, do jakich doszło w badanym okresie, ulegała znacznym wahaniom. Zaobserwowano jednak tendencję do rosnącej częstotliwości wypadków w latach 2010–2018 w obwodzie niżnonowogrodzkim (zob. tab. 2.14).

Tabela 2.14. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Rok Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego | 135,0 | 135,1 | 140,0 | 148,9 | 144,6 | 131,7 | 130,1 | 125,9 | 127,5 | |
| 1. Republika Baszkortostanu | 126,8 | 126,8 | 125,9 | 122,5 | 120,7 | 112,1 | 111,8 | 107,9 | 108,6 | |
| 2. Republika Mari El | 155,6 | 142,2 | 161,0 | 168,2 | 166,3 | 150,7 | 120,7 | 113,8 | 115,5 | |
| 3. Republika Mordowii | 120,3 | 119,9 | 134,3 | 123,3 | 126,6 | 115,9 | 140,5 | 132,7 | 137,0 | |
| 4. Republika Tatarstanu | 141,1 | 146,7 | 143,8 | 141,2 | 140,4 | 128,7 | 130,8 | 120,6 | 118,4 | |
| 5. Republika Udmurcka | 109,6 | 106,5 | 100,4 | 100,2 | 92,1 | 90,9 | 131,3 | 131,5 | 132,6 | |
| 6. Republika Czuwaska | 138,7 | 144,1 | 165,5 | 164,9 | 155,9 | 130,4 | 116,0 | 111,2 | 101,9 | |
| 7. Kraj Permski | 146,8 | 144,7 | 148,1 | 198,7 | 184,9 | 157,9 | 147,3 | 131,6 | 131,6 | |
| 8. Obwód kirowski | 174,0 | 168,4 | 158,1 | 153,6 | 149,6 | 129,9 | 125,0 | 124,1 | 137,4 | |
| 9. Obwód niżnonowogrodzki | 167,2 | 160,3 | 158,3 | 186,5 | 185,0 | 163,6 | 163,5 | 164,1 | 171,4 | |
| 10. Obwód orenburski | 142,4 | 132,0 | 121,2 | 135,9 | 133,6 | 118,2 | 116,4 | 116,6 | 113,0 | |
| 11. Obwód penzeński | 118,6 | 132,4 | 164,0 | 178,1 | 167,1 | 155,1 | 142,7 | 145,4 | 144,4 | |
| 12. Obwód samarski | 132,6 | 131,0 | 143,1 | 148,1 | 136,1 | 121,0 | 120,2 | 116,4 | 126,1 | |
| 13. Obwód saratowski | 99,4 | 100,4 | 103,9 | 113,8 | 124,3 | 136,6 | 128,4 | 127,1 | 131,0 | |
| 14. Obwód uljanowski | 101,8 | 124,6 | 172,0 | 159,5 | 146,8 | 132,5 | 116,9 | 116,9 | 107,0 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 947.

Na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego liczba wypadków, do jakich dochodziło w badanym okresie, była stosunkowo wysoka w latach 2010–2012, natomiast od roku 2013 zaobserwowano znaczny spadek ich liczby. Tendencja ta utrzymywała się do roku 2016, przy czym nastąpił nieznaczny wzrost liczby wypadków drogowych, do jakich dochodziło w tym okręgu federalnym. Najwięcej wypadków drogowych – według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej – zdarzyło się na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego w roku 2010 (153,3 wypadków na 100 tys. ludności), a najmniej w roku 2016 (107,7 wypadków na 100 tys. ludności zamieszkującej ten okręg federalny). W badanym okresie podmiotem wchodzącym w skład Uralskiego Okręgu Federalnego, w którym odnotowano najwięcej wypadków drogowych, był obwód tiumeński, natomiast stosunkowo najrzadziej do wypadków tego rodzaju dochodziło w obwodzie swierdłowskim (zob. tab. 2.15).

Tabela 2.15. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego | 153,3 | 149,0 | 150,8 | 141,1 | 133,8 | 117,9 | 107,7 | 108,4 | 108,7 | |
| 1. Obwód kurgański | 153,1 | 152,7 | 158,2 | 157,5 | 148,5 | 131,7 | 125,2 | 130,5 | 140,8 | |
| 2. Obwód swierdłowski | 143,0 | 127,8 | 124,9 | 110,4 | 93,4 | 81,0 | 68,9 | 59,2 | 66,3 | |
| 3. Obwód tiumeński | 175,7 | 180,0 | 190,4 | 177,5 | 169,1 | 146,4 | 139,9 | 138,4 | 137,7 | |
| 4. Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny-Jugra | 161,9 | 163,1 | 156,6 | 149,9 | 131,4 | 125,5 | 123,2 | 109,4 | 104,2 | |
| 5. Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny | 117,1 | 129,1 | 137,8 | 123,6 | 118,2 | 114,7 | 105,8 | 92,9 | 92,4 | |
| 6. Obwód czelabiński | 144,3 | 143,8 | 141,4 | 138,2 | 144,3 | 130,9 | 117,7 | 132,5 | 122,8 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 947.

Według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, dotyczących liczby wypadków drogowych, do jakich doszło w latach 2010–2018 na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego, można stwierdzić, że w badanym okresie ich liczba rosła do roku 2013, a od roku 2014 następował systematyczny ich spadek. W roku 2013 doszło do 147,5 wypadków drogowych w przeliczeniu na 100 tys. ludności zamieszkującej ten okręg federalny, a w roku 2018 ich liczba wyniosła 118,4 wypadków na 100 tys. ludności, co stanowiło spadek o 19,7% w porównaniu z rokiem 2013.

W latach 2010–2013 najczęściej wypadków drogowych zdarzyło się w Republice Chakasji, w latach 2014–2015 w Republice Ałtaju, a w latach 2016–2018 w Republice Tuwy. Natomiast podmiotami wchodzącymi w skład Syberyjskiego Okręgu Federalnego, w których w badanym okresie odnotowano najmniej wypadków drogowych, były obwód tomski oraz obwód nowosybirski (zob. tab. 2.16).

Tabela 2.16. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego | 136,6 | 140,3 | 146,2 | 147,5 | 139,8 | 136,1 | 128,2 | 122,8 | 118,4 | |
| 1. Republika Ałtaju | 136,0 | 192,8 | 208,2 | 237,4 | 198,9 | 172,0 | 126,8 | 126,0 | 141,0 | |
| 2. Republika Tuwy | 110,8 | 107,2 | 108,7 | 124,1 | 128,5 | 165,3 | 167,1 | 168,4 | 164,0 | |
| 3. Republika Chakasji | 215,2 | 236,2 | 219,7 | 209,5 | 192,7 | 167,6 | 139,2 | 116,3 | 104,9 | |
| 4. Kraj Ałtajski | 144,2 | 142,2 | 157,2 | 179,4 | 168,7 | 146,7 | 135,2 | 131,8 | 123,9 | |
| 5. Kraj Krasnojarski | 176,1 | 174,6 | 180,7 | 182,0 | 167,4 | 156,4 | 143,9 | 131,4 | 124,7 | |
| 6. Obwód irkucki | 141,1 | 148,5 | 141,1 | 141,1 | 142,7 | 138,6 | 144,4 | 140,6 | 141,2 | |
| 7. Obwód kemerowski | 123,1 | 126,9 | 142,5 | 135,5 | 129,2 | 118,8 | 112,6 | 109,3 | 103,6 | |
| 8. Obwód nowosybirski | 104,4 | 103,5 | 97,7 | 104,5 | 94,6 | 107,1 | 98,5 | 97,7 | 90,6 | |
| 9. Obwód omski | 138,1 | 148,7 | 171,0 | 153,3 | 151,3 | 169,0 | 156,6 | 150,6 | 153,5 | |
| 10. Obwód tomski | 84,9 | 88,9 | 89,7 | 86,4 | 81,9 | 79,1 | 81,0 | 76,9 | 72,5 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 947.

Na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego w całym badanym okresie rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych odnotowało bardzo dużą liczbę – w porównaniu z innymi okręgami federalnymi – wypadków drogowych. Najwięcej z nich wydarzyło się w roku 2013 (170,9 wypadków na 100 tys. ludności), a najmniej w roku 2016 (138,6 wypadków na 100 tys. ludności). Podmiotami wchodzącymi w skład Dalekowschodniego Okręgu Federalnego, w których najczęściej dochodziło do wypadków drogowych, były: obwód magadański, Kraj Nadmorski, Kraj Kamczacki oraz Żydowski Okręg Autonomiczny. Natomiast najmniej wypadków w badanym okresie zanotowano w Czukockim Okręgu Autonomicznym (zob. tab. 2.17).

Tabela 2.17. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego | 152,5 | 155,9 | 165,5 | 170,9 | 168,4 | 148,4 | 138,6 | 139,0 | 139,3 | |
| 1. Republika Buriacji | 157,4 | 162,4 | 150,6 | 164,1 | 157,6 | 139,1 | 129,4 | 130,1 | 121,9 | |
| 2. Republika Sachy (Jakucja) | 94,2 | 96,0 | 97,5 | 107,4 | 112,0 | 104,1 | 102,8 | 104,2 | 103,8 | |
| 3. Kraj Zabajkalski | 129,0 | 125,8 | 117,3 | 141,8 | 136,9 | 132,4 | 129,0 | 129,5 | 127,7 | |
| 4. Kraj Kamczacki | 171,8 | 196,0 | 204,5 | 188,0 | 174,2 | 175,5 | 174,7 | 172,6 | 160,2 | |
| 5. Kraj Nadmorski | 190,1 | 193,8 | 224,2 | 213,3 | 223,8 | 171,9 | 156,6 | 145,3 | 150,3 | |
| 6. Kraj Chabarowski | 145,5 | 141,5 | 164,1 | 166,3 | 151,1 | 139,0 | 143,1 | 145,0 | 153,1 | |
| 7. Obwód amurski | 140,4 | 149,9 | 166,9 | 183,5 | 185,9 | 173,1 | 155,4 | 151,9 | 152,4 | |
| 8. Obwód magadański | 208,5 | 218,0 | 204,7 | 175,1 | 198,4 | 173,3 | 181,6 | 186,2 | 173,1 | |
| 9. Obwód sachaliński | 174,1 | 158,6 | 153,7 | 179,6 | 167,4 | 165,6 | 162,1 | 157,7 | 148,0 | |
| 10. Żydowski Obwód Autonomiczny | 167,3 | 242,4 | 232,2 | 217,5 | 173,0 | 148,3 | 150,8 | 133,6 | 153,5 | |
| 11. Czukocki Okręg Autonomiczny | 39,4 | 59,2 | 47,2 | 61,2 | 47,5 | 57,6 | 50,0 | 62,8 | 64,6 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 947.

Według materiałów zgromadzonych przez rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, dotyczących ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, do jakich doszło na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2010–2018, można stwierdzić, że największa liczba mieszkańców Rosji zginęła w wypadkach drogowych w roku 2011 (19,6 ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności). W kolejnych latach liczba ofiar wypadków drogowych, do jakich doszło w Rosji, systematycznie malała. Najmniej ofiar wypadków odnotowano w roku 2018 (12,4 ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności). Najczęściej ofiarami wypadków drogowych byli mieszkańcy Uralskiego Okręgu Federalnego, a następnie Południowego Okręgu Federalnego oraz Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego (zob. tab. 2.18).

Tabela 2.18. Liczba ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym na terytorium Federacji Rosyjskiej w podziale na poszczególne okręgi federalne (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Okręgi federalne | Rok | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Łączna liczba wypadków drogowych | 18,6 | 19,6 | 19,5 | 18,8 | 18,7 | 15,8 | 13,8 | 13,0 | 12,4 | |
| Centralny Okręg Federalny | 18,3 | 19,5 | 18,9 | 17,8 | 19,0 | 15,6 | 13,3 | 12,1 | 11,4 | |
| Północno-Zachodni Okręg Federalny | 16,6 | 18,5 | 18,2 | 17,1 | 17,5 | 14,7 | 12,3 | 11,4 | 10,9 | |
| Południowy Okręg Federalny | 19,9 | 20,5 | 20,3 | 21,3 | 22,0 | 17,8 | 17,8 | 15,8 | 15,3 | |
| Północnokaukaski Okręg Federalny | 19,6 | 20,2 | 19,1 | 17,9 | 18,6 | 16,8 | 14,8 | 14,4 | 13,4 | |
| Nadwołżański Okręg Federalny | 18,6 | 18,9 | 19,3 | 19,2 | 18,1 | 15,1 | 13,6 | 13,0 | 12,4 | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Uralski Okręg Federalny | 18,4 | 18,2 | 20,4 | 18,7 | 17,3 | 14,5 | 12,5 | 11,6 | 10,8 |
| Syberyjski Okręg Federalny | 18,4 | 20,1 | 20,1 | 19,6 | 18,2 | 16,3 | 13,2 | 12,7 | 12,1 |
| Dalekowschodni Okręg Federalny | 20,4 | 22,6 | 22,4 | 20,7 | 19,8 | 16,8 | 14,0 | 15,4 | 16,0 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 948–949.

W latach 2010–2018 najwięcej ofiar wypadków drogowych w Centralnym Okręgu Federalnym odnotowano w roku 2011 (19,5 ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności zamieszkującej ten okręg federalny). Najmniej ofiar wypadków drogowych Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ujawniło w roku 2018 (11,4 osób na 100 tys. ludności), co stanowiło spadek o 41,5% w porównaniu z rokiem 2011. Podmiotami wchodzącymi w skład Centralnego Okręgu Federalnego, w których w badanym okresie odnotowano największą liczbę ofiar wypadków drogowych, były: obwód włodzimierski, a następnie obwód kałuski oraz obwód riazański. Natomiast wśród podmiotów z tego obszaru najmniej ofiar wypadków drogowych w latach 2010–2018 odnotowano w Moskwie (zob. tab. 2.19).

Tabela 2.19. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Centralnego Okręgu Federalnego | 18,3 | 19,5 | 18,9 | 17,8 | 19,0 | 15,6 | 13,3 | 12,1 | 11,4 | |
| 1. Obwód biełgorodzki | 16,4 | 18,8 | 18,5 | 16,6 | 17,5 | 13,4 | 13,7 | 10,5 | 10,0 | |
| 2. Obwód briański | 18,3 | 21,2 | 18,9 | 20,9 | 22,5 | 19,8 | 14,1 | 12,7 | 14,8 | |
| 3. Obwód włodzimierski | 30,9 | 34,2 | 31,5 | 30,6 | 31,6 | 27,8 | 22,6 | 21,2 | 19,2 | |
| 4. Obwód woroneski | 22,9 | 24,4 | 26,4 | 25,3 | 27,2 | 23,3 | 20,9 | 20,3 | 19,0 | |
| 5. Obwód iwanowski | 15,9 | 16,6 | 17,8 | 14,6 | 14,7 | 12,3 | 10,3 | 11,1 | 8,0 | |
| 6. Obwód kałuski | 26,3 | 33,4 | 36,5 | 30,7 | 37,5 | 26,5 | 20,4 | 17,1 | 18,9 | |
| 7. Obwód kostromski | 14,2 | 15,2 | 12,1 | 13,7 | 14,5 | 13,2 | 7,7 | 9,9 | 10,0 | |
| 8. Obwód kurski | 20,7 | 23,6 | 27,4 | 23,4 | 23,5 | 21,8 | 16,1 | 18,0 | 18,0 | |
| 9. Obwód lipiecki | 23,9 | 24,6 | 23,3 | 22,6 | 24,4 | 18,3 | 18,9 | 20,8 | 18,0 | |
| 10. Obwód moskiewski | 26,1 | 25,7 | 24,4 | 22,4 | 23,5 | 19,1 | 16,0 | 14,3 | 12,4 | |
| 11. Obwód orłowski | 22,2 | 26,9 | 23,1 | 18,2 | 22,9 | 19,3 | 16,9 | 14,9 | 15,1 | |
| 12. Obwód riazański | 29,1 | 32,9 | 32,3 | 26,9 | 28,7 | 25,8 | 22,7 | 19,8 | 19,6 | |
| 13. Obwód smoleński | 22,6 | 28,3 | 22,4 | 26,0 | 25,8 | 19,0 | 15,7 | 13,8 | 15,1 | |
| 14. Obwód tambowski | 19,8 | 19,5 | 23,0 | 21,6 | 23,5 | 19,1 | 17,6 | 14,0 | 15,8 | |
| 15. Obwód twerski | 21,8 | 23,3 | 22,5 | 23,2 | 26,2 | 20,8 | 20,6 | 17,2 | 16,1 | |
| 16. Obwód tulski | 25,7 | 27,1 | 25,1 | 24,0 | 25,6 | 24,2 | 21,3 | 20,5 | 19,2 | |
| 17. Obwód jarosławski | 19,9 | 22,4 | 22,3 | 20,6 | 21,7 | 18,3 | 17,3 | 14,1 | 13,5 | |
| 18. Miasto Moskwa | 6,7 | 6,7 | 6,8 | 7,0 | 7,3 | 5,5 | 4,5 | 4,0 | 3,7 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 948.

Na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego w latach 2010–2018 odnotowano znaczącą różnicę w ujawnionej liczbie ofiar wypadków drogowych. Największa liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. ludności w tym okręgu federalnym została odnotowana przez rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w roku 2011 (18,5 ofiar na 100 tys. ludności), co stanowiło spadek o 41,1% w porównaniu z rokiem 2010. Podmiotami Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego, w których odnotowano największą liczbę ofiar wypadków drogowych, były: obwód leningradzki, a następnie obwód nowogrodzki oraz obwód pskowski. Natomiast na podstawie zestawień dokonanych przez rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych można stwierdzić, że najmniej ofiar wypadków odnotowano w takich podmiotach Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego, jak m. Sankt Petersburg oraz Nieniecki Okręg Autonomiczny (zob. tab. 2.20).

Tabela 2.20. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego | 16,6 | 18,5 | 18,2 | 17,1 | 17,5 | 14,7 | 12,3 | 11,4 | 10,9 | |
| 1. Republika Karelii | 16,4 | 16,1 | 17,2 | 17,1 | 15,0 | 14,7 | 14,3 | 16,3 | 12,1 | |
| 2. Republika Komi | 14,0 | 14,0 | 15,1 | 15,1 | 16,2 | 14,5 | 11,8 | 10,5 | 12,1 | |
| 3. Obwód archangielski | 16,2 | 17,8 | 18,0 | 16,4 | 18,2 | 12,0 | 12,9 | 11,0 | 11,0 | |
| 4. Nieniecki Okręg Autonomiczny | 9,5 | 14,2 | 9,4 | 7,0 | 6,9 | 11,5 | 9,1 | 6,8 | 6,8 | |
| 5. Obwód wotogodzki | 16,3 | 18,1 | 17,3 | 16,7 | 15,7 | 11,6 | 10,3 | 11,1 | 12,2 | |
| 6. Obwód kaliningradzki | 16,7 | 19,0 | 20,3 | 18,0 | 17,0 | 17,3 | 17,2 | 12,3 | 11,1 | |
| 7. Obwód leningradzki | 33,2 | 37,2 | 36,8 | 36,1 | 39,8 | 34,4 | 27,6 | 23,8 | 23,9 | |
| 8. Obwód murmański | 12,9 | 10,6 | 10,8 | 7,6 | 10,7 | 7,3 | 8,0 | 7,9 | 8,9 | |
| 9. Obwód nowogrodzki | 34,1 | 36,6 | 34,4 | 29,0 | 32,1 | 27,4 | 23,8 | 23,3 | 18,6 | |
| 10. Obwód pskowski | 27,0 | 38,3 | 37,2 | 33,1 | 33,5 | 27,9 | 21,7 | 19,7 | 19,3 | |
| 11. Miasto Sankt Petersburg | 8,2 | 9,6 | 8,9 | 8,7 | 8,0 | 6,8 | 4,5 | 4,9 | 4,3 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 948.

Według materiałów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej dotyczących ofiar wypadków z Południowego Okręgu Federalnego w latach 2010–2014 zaobserwowano wzrost ich liczby, a od roku 2015 systematyczny spadek. W roku 2014 na terytorium Południowego Okręgu Federalnego ujawniono 22,0 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. ludności zamieszkującej ten okręg federalny. W całym badanym okresie najwięcej ofiar wypadków

drogowych zostało ujawnionych w Republice Kałmucji, a następnie w Republice Adygei. Natomiast stosunkowo najmniejsza liczba ofiar wypadków została odnotowana w obwodzie astrachańskim (zob. tab. 2.21).

Tabela 2.21. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Południowego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Południowego Okręgu Federalnego | 19,9 | 20,5 | 20,3 | 21,3 | 22,0 | 17,8 | 17,8 | 15,8 | 15,3 | |
| 1. Republika Adygei | 28,6 | 26,5 | 25,0 | 27,4 | 25,0 | 29,1 | 26,3 | 20,7 | 22,5 | |
| 2. Republika Kałmucji | 30,4 | 34,1 | 34,7 | 36,7 | 34,1 | 33,2 | 33,1 | 25,3 | 30,3 | |
| 3. Republika Krymu | | | | | ... | 18,0 | 19,8 | 17,8 | 17,6 | |
| 4. Kraj Krasnodarski | 22,0 | 22,4 | 22,4 | 25,1 | 25,5 | 20,6 | 19,3 | 18,9 | 18,7 | |
| 5. Obwód astrachański | 16,2 | 18,6 | 16,6 | 16,5 | 15,3 | 13,4 | 11,8 | 8,2 | 9,2 | |
| 6. Obwód wołgogradzki | 16,7 | 17,5 | 16,7 | 17,2 | 17,2 | 13,5 | 13,6 | 12,1 | 10,4 | |
| 7. Obwód rostowski | 18,6 | 19,1 | 19,3 | 18,4 | 21,0 | 15,9 | 16,8 | 14,2 | 13,2 | |
| 8. Miasto Sewastopol | | | | | ... | 12,0 | 18,0 | 10,6 | 8,4 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 948.

W latach 2010–2018 na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego liczba ujawnionych ofiar wypadków drogowych ulegała znaczącym zmianom. Największa ich liczba została odnotowana w roku 2011 (20,2 ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności zamieszkującej ten okręg federalny), a najmniejsza w roku 2018 (13,4 ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności). Podmiotem wchodzącym w skład Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego, w którym w badanym okresie zaobserwowano największą liczbę ofiar wypadków drogowych, była Republika Karaczajsko-Czerkieska, natomiast stosunkowo najmniejsza liczba ofiar tych wypadków została ujawniona w Republice Czecheńskiej (zob. tab. 2.22).

Tabela 2.22. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Łącznie na terytorium Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego | 19,6 | 20,2 | 19,1 | 17,9 | 18,6 | 16,8 | 14,8 | 14,4 | 13,4 | |
| 1. Republika Dagestanu | 21,3 | 19,4 | 17,4 | 16,3 | 16,3 | 16,5 | 13,9 | 14,2 | 12,0 | |
| 2. Republika Inguszetii | 16,9 | 22,7 | 20,2 | 15,6 | 21,6 | 15,2 | 16,4 | 17,3 | 12,2 | |

Tabela 2.22 (cd.)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3. Republika Kabardyjsko-Batkarska | 22,1 | 27,5 | 24,7 | 24,0 | 21,6 | 19,5 | 16,1 | 15,8 | 18,9 |
| 4. Republika Karaczajsko-Czerkieska | 29,2 | 26,9 | 28,1 | 27,8 | 30,0 | 27,5 | 18,6 | 14,8 | 17,6 |
| 5. Republika Osetii Północnej-Alanii | 20,2 | 21,5 | 22,0 | 18,6 | 20,3 | 16,9 | 17,9 | 16,5 | 15,4 |
| 6. Republika Czeczeńska | 16,8 | 18,1 | 16,0 | 12,7 | 13,0 | 12,0 | 9,0 | 7,9 | 6,5 |
| 7. Kraj Stawropolski | 16,9 | 17,7 | 18,1 | 18,7 | 20,0 | 17,1 | 16,7 | 16,3 | 15,7 |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 948.

Według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, dotyczących liczby ofiar wypadków drogowych z lat 2010–2018 w Nadwołżańskim Okręgu Federalnym, ich liczba rosła w latach 2010–2012, natomiast od roku 2013 zaobserwowano systematyczny spadek. W roku 2012 na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego ujawniono 19,3 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. ludności, a w roku 2018 – 12,4 ofiar na 100 tys. mieszkańców tego okręgu federalnego, co stanowiło spadek o 35,8% w porównaniu z rokiem 2012. Podmiotami wchodzącymi w skład Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego, w których najczęściej dochodziło do wypadków drogowych z dużą liczbą ofiar śmiertelnych, były Republika Mordowii, obwód penzeński, obwód niżnonowogrodzki, Republika Czuwaska oraz Kraj Permski (zob. tab. 2.23).

Tabela 2.23. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego | 18,6 | 18,9 | 19,3 | 19,2 | 18,1 | 15,1 | 13,6 | 13,0 | 12,4 | |
| 1. Republika Baszkortostanu | 16,2 | 17,8 | 17,4 | 17,4 | 17,3 | 14,8 | 12,7 | 12,6 | 13,6 | |
| 2. Republika Mari El | 22,5 | 16,6 | 21,8 | 21,0 | 19,6 | 14,7 | 14,7 | 14,3 | 12,2 | |
| 3. Republika Mordowii | 21,2 | 21,5 | 26,6 | 24,2 | 24,9 | 18,9 | 16,0 | 14,5 | 18,5 | |
| 4. Republika Tatarstanu | 17,6 | 18,3 | 18,2 | 18,5 | 16,0 | 12,7 | 11,6 | 11,0 | 9,7 | |
| 5. Republika Udmurcka | 16,6 | 19,4 | 17,7 | 17,0 | 16,6 | 13,8 | 12,5 | 13,3 | 10,4 | |
| 6. Republika Czuwaska | 23,0 | 20,9 | 21,3 | 20,4 | 19,8 | 16,8 | 13,8 | 13,0 | 13,2 | |
| 7. Kraj Permski | 20,1 | 21,7 | 22,6 | 22,8 | 17,8 | 16,0 | 12,9 | 12,9 | 11,2 | |
| 8. Obwód kirowski | 16,2 | 19,8 | 18,2 | 17,4 | 18,0 | 14,8 | 13,3 | 13,6 | 13,6 | |
| 9. Obwód niżnonowogrodzki | 22,8 | 20,9 | 21,4 | 22,1 | 20,5 | 16,0 | 14,5 | 12,6 | 12,0 | |
| 10. Obwód orenburski | 17,5 | 18,1 | 18,3 | 17,6 | 20,9 | 17,7 | 15,4 | 14,9 | 13,9 | |
| 11. Obwód penzeński | 24,3 | 22,1 | 21,6 | 20,4 | 18,8 | 17,2 | 17,8 | 16,6 | 16,0 | |
| 12. Obwód samarski | 16,5 | 15,3 | 18,4 | 18,0 | 16,6 | 13,4 | 13,4 | 11,7 | 10,8 | |
| 13. Obwód saratowski | 16,3 | 17,7 | 17,5 | 16,8 | 16,9 | 14,5 | 14,5 | 14,5 | 13,1 | |
| 14. Obwód uljanowski | 18,3 | 18,0 | 16,6 | 19,0 | 17,6 | 15,6 | 12,6 | 14,1 | 13,2 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 949.

W latach 2010–2018 na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego liczba ofiar wypadków drogowych wahała się od 10,8 osób na 100 tys. ludności zamieszkującej ten okręg federalny w roku 2018 do 20,4 osób na 100 tys. ludności w roku 2012. Na podstawie zestawień sporządzonych przez rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, dotyczących ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, do jakich doszło na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego w badanym okresie, można stwierdzić, że od roku 2013 następował systematyczny ich spadek. Co więcej, w roku 2018 liczba ofiar wypadków drogowych zmniejszyła się aż o 47,1% w porównaniu z rokiem 2012. Podmiotem wchodzącym w skład Uralskiego Okręgu Federalnego, w którym w badanym okresie zaobserwowano największą liczbę ofiar wypadków drogowych, był obwód kurgański, a tendencja ta była widoczna we wszystkich latach analizowanego okresu (zob. tab. 2.24).

Tabela 2.24. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Uralskiego Okręgu Federalnego | 18,4 | 18,2 | 20,4 | 18,7 | 17,3 | 14,5 | 12,5 | 11,6 | 10,8 | |
| 1. Obwód kurgański | 27,5 | 23,9 | 26,4 | 29,6 | 26,7 | 22,9 | 18,3 | 18,0 | 17,5 | |
| 2. Obwód swierdłowski | 16,2 | 17,4 | 19,4 | 15,7 | 14,7 | 12,1 | 10,9 | 9,5 | 8,7 | |
| 3. Obwód tiumeński | 19,2 | 18,6 | 22,1 | 20,5 | 17,4 | 14,7 | 14,4 | 13,7 | 10,8 | |
| 4. Chanty-Mansyjski Okręg Autonomiczny-Jugra | 18,6 | 15,8 | 19,6 | 18,7 | 17,4 | 15,1 | 12,5 | 13,1 | 9,9 | |
| 5. Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny | 13,5 | 15,8 | 15,0 | 14,4 | 12,8 | 10,8 | 10,5 | 8,9 | 8,3 | |
| 6. Obwód czelabiński | 17,9 | 17,4 | 18,4 | 18,0 | 18,1 | 15,4 | 11,1 | 10,6 | 11,8 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 949.

Z zestawień sporządzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, dotyczących ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, do jakich doszło w latach 2010–2018 na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego, wynika, że największa ich liczba została odnotowana w roku 2011 i 2012 (20,1 ofiar śmiertelnych na 100 tys. ludności zamieszkującej ten okręg federalny). W latach 2013–2018 na tym obszarze następował systematyczny spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, a w roku 2018 ich liczba została oszacowana na 12,1 osób na 100 tys. ludności, co stanowiło spadek o 39,8% w stosunku do roku 2011 i roku 2012. Podmiotem wchodzącym w skład Syberyjskiego Okręgu Federalnego, w którym w całym badanym okresie odnotowano największą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, była Republika

Tuwy. Należy podkreślić, że w latach 2010–2014 ich liczba była szczególnie wysoka, a w roku 2014 rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych odnotowało w Republice Tuwy aż 52,1 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. ludności. Natomiast najmniej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych było w obwodzie tomskim (zob. tab. 2.25).

Tabela 2.25. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Syberyjskiego Okręgu Federalnego | 18,4 | 20,1 | 20,1 | 19,6 | 18,2 | 16,3 | 13,2 | 12,7 | 12,1 | |
| 1. Republika Altaju | 26,7 | 28,9 | 40,1 | 28,4 | 24,0 | 27,0 | 16,2 | 16,5 | 16,5 | |
| 2. Republika Tuwy | 42,9 | 46,6 | 46,8 | 42,8 | 52,1 | 38,1 | 37,2 | 30,9 | 28,5 | |
| 3. Republika Chakasji | 22,9 | 25,4 | 28,0 | 22,5 | 22,6 | 21,6 | 16,9 | 18,0 | 12,1 | |
| 4. Kraj Altajski | 16,5 | 17,9 | 16,9 | 16,2 | 14,6 | 13,1 | 10,8 | 12,6 | 10,1 | |
| 5. Kraj Krasnojarski | 21,0 | 22,5 | 21,8 | 21,6 | 21,0 | 19,8 | 15,2 | 13,9 | 13,5 | |
| 6. Obwód irkucki | 20,0 | 22,1 | 21,8 | 21,8 | 20,5 | 19,8 | 15,1 | 15,0 | 14,7 | |
| 7. Obwód kemerowski | 19,3 | 20,2 | 20,5 | 20,1 | 18,3 | 16,0 | 12,6 | 11,2 | 11,1 | |
| 8. Obwód nowosybirski | 16,1 | 17,4 | 16,8 | 19,3 | 16,5 | 13,1 | 11,7 | 9,8 | 10,7 | |
| 9. Obwód omski | 12,9 | 15,1 | 19,0 | 16,2 | 13,9 | 13,1 | 10,6 | 11,2 | 11,7 | |
| 10. Obwód tomski | 14,3 | 17,3 | 11,9 | 13,4 | 12,0 | 10,0 | 9,8 | 8,9 | 7,2 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 949.

Na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego w latach 2010–2018 najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, do jakich doszło w tym okręgu federalnym, zostało odnotowanych w roku 2011 (22,6 osób na 100 tys. ludności), natomiast najmniej – w roku 2016 (14,0 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. ludności). Podmiotami wchodzącymi w skład Dalekowschodniego Okręgu Federalnego, w których odnotowano największą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, były obwód magadański, Żydowski Obwód Autonomiczny, obwód sachaliński oraz Kraj Zabajkalski. Natomiast najmniejszą liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, do jakich dochodziło w latach 2010–2018 na terytorium tego okręgu federalnego, stwierdzono w Czukockim Okręgu Autonomicznym (zob. tab. 2.26).

Tabela 2.26. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności)

| Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego | Rok | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| Łącznie na terytorium Dalekowschodniego Okręgu Federalnego | 20,4 | 22,6 | 22,4 | 20,7 | 19,8 | 16,8 | 14,0 | 15,4 | 16,0 | |
| 1. Republika Buriacji | 21,8 | 27,3 | 24,4 | 24,4 | 21,1 | 16,6 | 13,8 | 13,8 | 13,6 | |
| 2. Republika Sachy (Jakucja) | 12,4 | 16,4 | 14,0 | 16,3 | 14,6 | 12,4 | 10,4 | 11,6 | 12,4 | |
| 3. Kraj Zabajkalski | 24,6 | 25,3 | 25,2 | 23,4 | 27,2 | 19,6 | 19,1 | 20,5 | 22,9 | |
| 4. Kraj Kamczacki | 18,3 | 19,6 | 23,4 | 20,0 | 18,8 | 17,7 | 21,9 | 21,6 | 15,5 | |
| 5. Kraj Nadmorski | 22,1 | 24,4 | 25,5 | 22,0 | 20,2 | 15,6 | 12,7 | 13,8 | 16,2 | |
| 6. Kraj Chabarowski | 18,3 | 18,3 | 17,4 | 16,0 | 13,5 | 14,7 | 11,2 | 10,8 | 12,1 | |
| 7. Obwód amurski | 18,3 | 23,8 | 23,4 | 23,2 | 21,0 | 18,8 | 12,4 | 18,1 | 17,1 | |
| 8. Obwód magadański | 22,8 | 23,1 | 31,9 | 21,1 | 19,4 | 20,4 | 21,2 | 24,8 | 21,0 | |
| 9. Obwód sachaliński | 25,3 | 24,8 | 24,3 | 22,8 | 26,5 | 22,1 | 18,9 | 20,7 | 19,2 | |
| 10. Żydowski Obwód Autonomiczny | 25,4 | 26,2 | 29,4 | 15,2 | 22,4 | 25,1 | 14,5 | 19,6 | 19,9 | |
| 11. Czukocki Okręg Autonomiczny | 9,8 | 3,9 | 2,0 | 2,0 | 5,9 | 9,9 | 4,0 | 10,1 | 4,0 | |

Źródło: Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019, s. 949.

Podsumowując, można stwierdzić, że w latach 2010–2013 liczba wypadków drogowych, do jakich dochodziło na terytorium Federacji Rosyjskiej – w przeliczeniu na 100 tys. ludności – systematycznie rosła, natomiast od roku 2014 do końca badanego okresu następował ich systematyczny spadek. Największa liczba wypadków drogowych w została zaobserwowana w roku 2012 i 2013 i wyniosła 142,2 wypadki na 100 tys. ludności, a najwięcej z nich zostało odnotowanych na terytorium Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego (175,1 wypadków na 100 tys. osób w roku 2012 i 172,1 wypadków na 100 tys. ludności w roku 2013).

Największa liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, do jakich doszło na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2010–2018, została odnotowana w roku 2011 (19,6 osób w przeliczeniu na 100 tys. ludności). Najwięcej osób w roku 2011 straciło życie w wyniku wypadków drogowych w Dalekowschodnim Okręgu Federalnym (22,6 osób na 100 tys. ludności), a następnie w Południowym Okręgu Federalnym (20,5 osób na 100 tys. ludności), Północnokaukaskim Okręgu Federalnym (20,2 osób na 100 tys. ludności) oraz w Syberyjskim Okręgu Federalnym (20,1 osób na 100 tys. ludności).

Rozdział 3

Unormowania przestępstw na transporcie w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej a skala zjawiska przestępczości na transporcie w Rosji

3.1. Najważniejsze unormowania dotyczące przestępstw i ich sprawców ujęte w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej

Kodeks karny Federacji Rosyjskiej¹ został przyjęty przez Dumę Państwową 24 maja 1996 roku i zaakceptowany przez Radę Federacji 5 czerwca 1996 roku. Wszedł on w życie 1 stycznia 1997 roku, zastępując poprzedni Kodeks karny z 1960 roku².

Wejście w życie nowego Kodeksu karnego można uznać za symboliczny początek nowego kursu polityki kryminalnej Federacji Rosyjskiej ku doskonaleniu i korekcie środków prawnocarnej reakcji na czyny społecznie niebezpieczne,

1 Kodeks karny Federacji Rosyjskiej z dnia 13 czerwca 1996 r. Nr 63 (*Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ*), z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

2 Kodeks karny RSFR obowiązywał od 1 stycznia 1961 r. Więcej o nim zob. w: И.А. Исаев, *История отечественного государства и права*, Московская Государственная Юридическая Академия Имени О.Е. Кутафина, Москва 2012; idem, *История государства и права России*, Норма, Москва 2019; А.И. Толстая, *История государства и права России*, Юстицинформ, Москва 2010; В.В. Захаров, *История государства и права России*, Норма, Москва 2014; Б.Н. Земцов, *История отечественного государства и права*, Норма, Москва 2012, jak również w literaturze polskojęzycznej: A. Lityński, *Prawo Rosji i ZSRR 1917–1991, czyli historia wszechzwiązkowego komunistycznego prawa (bolszewików)*. Krótki kurs, С.Н. Beck, Warszawa 2012; idem, *O podstawach ustawodawstwa karnego ZSRR z 1958 r. oraz o kodeksie karnym RSFR z 1960 r.*, „Miscellanea Historico-Iuridica” 2009, t. VII, s. 175–193; M. Filar, *W służbie utopii: 73 lata radzieckiego prawa karnego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń 1992.

jak również w zakresie optymalizacji działań w obszarze walki z przestępczością w Rosji³. Jednakże jak podkreśla K. Laskowska, Federacja Rosyjska kontynuuje tradycje ustawodawcze ukształtowane przez lata w zakresie tworzenia surowego prawa i wysokich wyroków⁴.

Kodeks karny Federacji Rosyjskiej składa się z dwóch części – ogólnej i szczególnej. Część ogólna Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej obejmuje Działy I–VI (Rozdziały 1–15.2, art. 1–104.5), natomiast część szczególna – Działy VII–XII (Rozdział 16–34, art. 105–361). Strukturę części ogólnej Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej prezentuje tabela 3.1.

Tabela 3.1. Struktura części ogólnej Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej

| | |
|----|---|
| 1. | Dział I. Ustawa karna, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 1. Zadania i zasady Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej (art. 1–8), ▪ Rozdział 2. Obowiązki ustawy karnej w czasie i w przestrzeni (art. 9–13). |
| 2. | Dział II. Przestępstwo, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 3. Pojęcie przestępstwa i rodzaje przestępstw (art. 14–18), ▪ Rozdział 4. Osoby podlegające odpowiedzialności karnej (art. 19–23), ▪ Rozdział 5. Wina (art. 24–28), ▪ Rozdział 6. Niezakończony przestępstwo (art. 29–31), ▪ Rozdział 7. Współdziałanie w przestępstwie (art. 32–36), ▪ Rozdział 8. Okoliczności wyłączające przestępczość czynu (art. 37–42). |
| 3. | Dział III. Kara, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 9. Pojęcie i cele kary. Rodzaje kar (art. 43–59), ▪ Rozdział 10. Wymiar kary (art. 60–74). |
| 4. | Dział IV. Zwolnienie z odpowiedzialności karnej i kary, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 11. Zwolnienie z odpowiedzialności karnej (art. 75–78), ▪ Rozdział 12. Zwolnienie z kary (art. 79–83), ▪ Rozdział 13. Amnestia. Ułaskawienie. Karalność (art. 84–86). |
| 5. | Dział V. Odpowiedzialność karna nieletnich, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 14. Specyfika odpowiedzialności karnej i karania nieletnich (art. 87–96). |
| 6. | Dział VI. Inne środki o charakterze prawnokarnym, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 15. Środki przymusu o charakterze leczniczym (art. 97–104), ▪ Rozdział 15.1. Konfiskata mienia (art. 104.1–104.3), ▪ Rozdział 15.2. Sądowa kara grzywny (art. 104.4–104.5). |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej.

Część szczególna Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej obejmuje poszczególne kategorie przestępstw. Strukturę części szczególnej rosyjskiego Kodeksu karnego prezentuje tabela 3.2.

3 M. Okulski, *Prace przymusowe – nowy rodzaj kary w rosyjskim prawie karnym*, „Probacja” 2015, nr 1, s. 67. Więcej zob. w: D. Sołodow, *Reformy procesu karnego w Rosji: zarys historyczno-prawny*, Oficyna Wydawnicza „Stopka”, Łomża 2015.

4 K. Laskowska, *Przestępczość w Rosji z perspektywy kryminologii i prawa karnego*, Wydawnictwo Temida2, Białystok 2016, s. 386.

Tabela 3.2. Struktura części szczególnej Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej

| | |
|-----|---|
| 7. | Dział VII. Przestępstwa przeciwko jednostce, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 16. Przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu (art. 105–125), ▪ Rozdział 17. Przestępstwa przeciwko wolności, czci i godności jednostki (art. 126–128.1*), ▪ Rozdział 18. Przestępstwa przeciwko nietykalności seksualnej i wolności seksualnej jednostki (art. 131–135), ▪ Rozdział 19. Przestępstwa przeciwko prawom konstytucyjnym i wolnościom człowieka i obywatela (art. 136–149), ▪ Rozdział 20. Przestępstwa przeciwko rodzinie i nieletnim (art. 150–157). |
| 8. | Dział VIII. Przestępstwa w sferze gospodarki, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 21. Przestępstwa przeciwko własności (art. 158–168), ▪ Rozdział 22. Przestępstwa w sferze działalności ekonomicznej (art. 169–200.3), ▪ Rozdział 23. Przestępstwa przeciwko interesom służby w organizacjach komercyjnych i innych organizacjach (art. 201–204.2). |
| 9. | Dział IX. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 24. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu publicznemu (art. 205–227), ▪ Rozdział 25. Przestępstwa przeciwko zdrowiu ludności i moralności społecznej (art. 228–245), ▪ Rozdział 26. Przestępstwa ekologiczne (art. 246–262), ▪ Rozdział 27. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym i eksploatacji transportu (art. 263–271.1), ▪ Rozdział 28. Przestępstwa w sferze informacji komputerowej (art. 272–274.1). |
| 10. | Dział X. Przestępstwa przeciwko władzy państwowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 29. Przestępstwa przeciwko podstawom ustroju konstytucyjnego i bezpieczeństwa państwa (art. 275–284.1), ▪ Rozdział 30. Przestępstwa przeciwko władzy państwowej, interesom służby państwowej i służby w organach samorządu lokalnego (art. 285–293), ▪ Rozdział 31. Przestępstwa przeciwko wymiarowi sprawiedliwości (art. 294–316), ▪ Rozdział 32. Przestępstwa przeciwko porządkowi kierowania (art. 317–330.2). |
| 11. | Dział XI. Przestępstwa przeciwko służbie wojskowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 33. Przestępstwa przeciwko służbie wojskowej (art. 331–352). |
| 12. | Dział XII. Przestępstwa przeciwko pokojowi i bezpieczeństwu ludzkości, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozdział 34. Przestępstwa przeciwko pokojowi i bezpieczeństwu ludzkości (art. 353–361). |

* Art. 129 i 130 KK FR utraciły moc.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej.

Pojęcie przestępstwa zostało zdefiniowane w art. 14 KK FR (Dział II. Przestępstwo, Rozdział 3. Pojęcie przestępstwa i rodzaje przestępstw). W myśl postanowień art. 14 ust. 1 KK FR przestępstwo stanowi zawiniony społecznie szkodliwy czyn, zabroniony przez Kodeks karny Federacji Rosyjskiej pod groźbą kary⁵. Ponadto ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym nie stanowi przestępstwa działanie (zaniechanie), chociażby formalnie wypełniające znamiona jakiegokolwiek czynu przewidzianego w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej, ale ze względu na znikomość niebędące społecznie szkodliwe (ust. 2).

5 Więcej zob. w: П.Н. Кобец, *Понятие и признаки преступления по российскому уголовному законодательству*, „Международный научный журнал «Инновационная наука»” 2017, № 01–1, s. 149; Е.Ю. Уткина, Г.В. Богунова, *Понятие и признаки преступления*, „Ученые заметки ТОГУ” 2014, т. 5, № 4, s. 508.

W artykule 15 KK FR, zatytułowanym „Kategorie przestępstw”, ustawodawca określił i objaśnił cztery kategorie przestępstw. W ustępie 1 niniejszego artykułu zawarto zapis stanowiący, że w zależności od charakteru i stopnia społecznego niebezpieczeństwa czynu przewidziane przez Kodeks karny Federacji Rosyjskiej przestępstwa dzielą się na przestępstwa niewielkiej ciężkości, przestępstwa średniej ciężkości, ciężkie przestępstwa i szczególnie ciężkie przestępstwa. Zgodnie z brzmieniem art. 15 ust. 2 KK FR za przestępstwa niewielkiej ciężkości uznawane są czyny umyślne i nieumyślne, za których popełnienie najwyższa kara przewidziana w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej nie przekracza trzech lat pozbawienia wolności. W ustępie 3 niniejszego artykułu ustawodawca zawarł zapis stanowiący, że za przestępstwa średniej ciężkości uznawane są czyny umyślne, za których popełnienie najwyższa kara przewidziana w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej nie przekracza pięciu lat pozbawienia wolności, oraz czyny nieumyślne, za których popełnienie najwyższa kara przewidziana w rosyjskim Kodeksie karnym przekracza trzy lata pozbawienia wolności. W myśl art. 15 ust. 4 KK FR za ciężkie przestępstwa uznawane są czyny umyślne, za których popełnienie najwyższa kara przewidziana w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej nie przekracza dziesięciu lat. Artykuł 15 ust. 5 KK FR zawiera zapis, że za szczególnie ciężkie przestępstwa uznawane są czyny umyślne, za których popełnienie Kodeks karny Federacji Rosyjskiej przewiduje karę pozbawienia wolności od lat dziesięciu lub karę surowszą.

Kwestia współuczestnictwa w przestępstwie została ujęta w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej w art. 32 zatytułowanym „Pojęcie współuczestnictwa w przestępstwie”. Zgodnie z brzmieniem art. 32 KK FR za współuczestnictwo w przestępstwie uznaje się umyślne wspólne uczestnictwo dwóch lub więcej osób w dokonaniu przestępstwa umyślnego⁶. W artykule 33 ust. 1–5 KK FR zatytułowanym „Typy współuczestników przestępstwa” wymienione zostały cztery kategorie współuczestników przestępstwa. W myśl postanowień art. 33 ust. 1 KK FR za współuczestników przestępstwa – obok sprawcy – uznawani są: organizator, podżegacz i pomocnik. Wymienieni współuczestnicy przestępstwa zostali określani w postanowieniach zawartych w ust. 2–5 art. 33 KK FR. Stosownie do postanowień art. 33 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej:

- za sprawcę uznawana jest osoba, która bezpośrednio popełniła przestępstwo lub bezpośrednio uczestniczyła w jego popełnieniu razem z innymi osobami (współsprawcami), a także osoba, która popełniła przestępstwo,

6 Więcej zob. w: Д.А. Гарбатович, *Зависимость уголовно-правовой оценки деяний соучастников от квалификации исполнителя*, „Уголовное право” 2018, № 1, s. 33–38; Д.А. Безбородов, *Соучастие в преступлении: понятие, признаки и юридическая природа*, Санкт-Петербургский Юридический Институт (Филиал) Академии Генеральной Прокуратуры Российской Федерации, Санкт-Петербург 2014, s. 3 i nast.; Ю.А. Клименко, *Правила квалификации преступлений, совершенных в соучастии*, „Журнал российского права” 2017, № 4, s. 112–121; Е.В. Благов, *О признаках соучастия в преступлении*, „Актуальные вопросы борьбы с преступлениями” 2017, № 3, s. 4–10.

wykorzystując do tego celu inne osoby, które nie osiągnęły wieku odpowiedzialności karnej, będące osobami niepoczytalnymi, lub ze względu na inne okoliczności przewidziane w Kodeksie karnym Federacji Rosyjskiej (ust. 2);

- za organizatora uważana jest osoba, która organizowała dokonane przestępstwo lub kierowała jego popełnieniem, a także osoba, która utworzyła zorganizowaną grupę lub wspólnotę przestępczą (organizację przestępczą), albo osoba kierująca zorganizowaną grupą lub wspólnotą przestępczą (organizacją przestępczą) (ust. 3);
- za podżegacza uznawana jest osoba, która nakłoniła inną osobę do popełnienia przestępstwa drogą namowy, przekupstwa, groźby lub innym sposobem (ust. 4);
- za pomocnika uznawana jest osoba pomagająca w popełnieniu przestępstwa radami, wskazówkami, udzielaniem informacji, dostarczaniem środków i narzędzi do popełnionego przestępstwa lub przez eliminację przeszkód, a także osoba, która uprzednio obiecała ukryć przestępcę, środki lub narzędzia popełnionego przestępstwa, ślady przestępstwa lub przedmioty zdobyte w wyniku przestępstwa, a także osoba, która zawczasu obiecała nabyć lub zbyć takie przedmioty (ust. 5).

W artykule 35 ust. 1–4 KK FR ustawodawca przewidział cztery rodzaje grup, które mogą popełniać przestępstwa. Zostały one ujęte w następującym porządku:

- grupa osób (ust. 1);
- grupa osób będących w zмовie (ust. 2);
- zorganizowana grupa (ust. 3) oraz
- wspólnota przestępcza (organizacja przestępcza) (ust. 4).

Zgodnie z postanowieniami art. 35 KK FR zatytułowanego „Popełnienie przestępstwa przez grupę osób, grupę osób będących w zмовie, zorganizowaną grupę lub przez wspólnotę przestępczą (organizację przestępczą)”:

- z przestępstwem popełnionym przez grupę osób mamy do czynienia wtedy, gdy w jego popełnieniu uczestniczyło wspólnie dwóch lub więcej sprawców bez wcześniejszej zмовy (ust. 1);
- za przestępstwo popełnione przez grupę osób będących w zмовie uznaje się takie, w którym uczestniczyły osoby, które uprzednio umówiły się w kwestii wspólnego popełnienia przestępstwa (ust. 2);
- przestępstwo uznaje się za popełnione przez zorganizowaną grupę, jeśli zostało ono popełnione przez grupę osób posiadającą trwały i stabilny charakter, które to osoby wcześniej połączyły się w celu popełnienia jednego lub kilku przestępstw (ust. 3);
- przestępstwo uznawane jest za popełnione przez wspólnotę przestępczą (organizację przestępczą), jeśli zostało ono popełnione przez zorganizowaną grupę, opartą na określonej strukturze, lub przez związek zorganizowanych grup, funkcjonujących pod wspólnym kierownictwem, których członkowie połączyli się w celu wspólnego popełnienia jednego lub kilku

ciężkich przestępstw lub szczególnie ciężkich przestępstw w celu uzyskania w sposób bezpośredni lub pośredni korzyści finansowej lub materialnej (ust. 4).

Pojęcie kary i cele jej wymierzania zostały opisane w art. 43 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej, zatytułowanym „Pojęcie i cele kary”. Zgodnie z brzmieniem art. 43 ust. 1 KK FR kara jest środkiem przymusu państwowego wymierzanego na podstawie wyroku sądu. Karę stosuje się w stosunku do osoby, która została uznana za winną popełnienia przestępstwa, i polega ona na przewidzianych przez Kodeks karny Federacji Rosyjskiej pozbawieniu lub ograniczeniu praw i wolności tejże osoby. W ustępie 2 niniejszego artykułu ustawodawca zawarł zapis stanowiący, że kara stosowana jest w celu przywrócenia sprawiedliwości społecznej, a także w celu poprawy skazanego i zapobieżeniu popełnianiu nowych przestępstw⁷.

3.2. Ogólne informacje o sprawcach przestępstw popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej od roku 2003 gromadzi i publikuje materiały dotyczące zarówno przestępstw popełnionych na terytorium Rosji, jak i ich sprawców, w podziale na poszczególne kategorie⁸.

W latach 2003–2019 największa liczba osób, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej, została ujawniona w roku 2006 (1 360 860 osób), a najmniejsza – w roku 2019 (884 661 osób). Najwyższy wzrost liczby wykrytych sprawców przestępstw popełnionych w Rosji w badanym okresie został zaobserwowany w roku 2015 (o 6,9%), a najwyższy spadek – w roku 2010 (o 8,9%) (zob. tab. 3.3).

W latach 2003–2019 systematycznie malała liczba osób niepełnoletnich, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej. O ile na początku badanego okresu rosyjskie organy ścigania zatrzymały 145 577 niepełnoletnich sprawców przestępstw, o tyle w roku 2019 ich liczba wyniosła 37 953. Według materiałów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej największa liczba osób niepełnoletnich będących sprawcami przestępstw została zatrzymana w roku 2014 (151 890 osób). W tymże roku odnotowany został także najwyższy

7 Więcej zob. w: Ю.Ф. Беспалов (red.), *Правила назначения уголовного наказания. Учебно-практическое пособие для судей*, Издательство „Проспект”, Москва 2018.

8 Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации, МВД России.

wzrost liczby osób niepełnoletnich, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej (o 4,3%). Natomiast największy spadek zatrzymanych sprawców przestępstw, którymi były osoby niepełnoletnie, został zaobserwowany w roku 2009 (o 20,8%).

Tabela 3.3. Liczba ujawnionych osób, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019

| Rok | Liczba ujawnionych osób, które popełniły przestępstwa | Dynamika (w %) |
|------|---|----------------|
| 2003 | 1 236 733 | -1,7 |
| 2004 | 1 222 504 | -1,2 |
| 2005 | 1 297 123 | 6,1 |
| 2006 | 1 360 860 | 4,9 |
| 2007 | 1 317 582 | -3,2 |
| 2008 | 1 256 199 | -4,7 |
| 2009 | 1 219 789 | -2,9 |
| 2010 | 1 111 145 | -8,9 |
| 2011 | 1 041 340 | -6,3 |
| 2012 | 1 010 938 | -2,9 |
| 2013 | 1 012 563 | 0,2 |
| 2014 | 1 006 003 | -0,6 |
| 2015 | 1 075 333 | 6,9 |
| 2016 | 1 015 875 | -5,5 |
| 2017 | 967 103 | -4,8 |
| 2018 | 931 107 | -3,7 |
| 2019 | 884 661 | -5,0 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

W badanym okresie największa liczba kobiet będących sprawcami przestępstw została odnotowana w roku 2003 (205 884 osoby), natomiast najmniejsza – w roku 2019 (142 505 osób). Najwyższy wzrost liczby sprawców płci żeńskiej przestępstw popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej został zaobserwowany w roku 2006 (o 14,8%), natomiast największy spadek – w roku 2004 (o 20,7%).

W grupie osób uczących się i studentów, którzy byli sprawcami przestępstw popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019, najwięcej z nich zostało zatrzymanych przez rosyjskie organy ścigania w roku 2006 (113 094 osoby), natomiast najmniej w roku 2019 (40 910 osób). Najwyższy wzrost liczby osób uczących się i studentów, którzy dopuścili się przestępstw na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie, został zaobserwowany w roku 2003 (o 7,2%), a największy spadek w roku 2009 (o 14,6%) (zob. tab. 3.4).

Tabela 3.4. Liczba niepełnoletnich, kobiet oraz osób uczących się i studentów, którzy popełnili przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019

| Rok | Liczba niepełnoletnich, którzy popełnili przestępstwa | Dynamika (w %) | Liczba kobiet, które popełniły przestępstwa | Dynamika (w %) | Liczba osób uczących się i studentów, którzy popełnili przestępstwa | Dynamika (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|---|----------------|
| 2003 | 145 577 | 3,7 | 205 884 | -7,8 | 102 229 | 7,2 |
| 2004 | 151 890 | 4,3 | 163 259 | -20,7 | 105 139 | 2,8 |
| 2005 | 149 981 | -1,3 | 178 446 | 9,3 | 107 942 | 2,7 |
| 2006 | 148 595 | -0,9 | 204 927 | 14,8 | 113 094 | 4,8 |
| 2007 | 131 965 | -11,2 | 200 892 | -2,0 | 106 139 | -6,1 |
| 2008 | 107 890 | -18,2 | 200 834 | -0,03 | 90 982 | -14,3 |
| 2009 | 85 452 | -20,8 | 194 202 | -3,3 | 77 702 | -14,6 |
| 2010 | 72 692 | -14,9 | 172 375 | -11,2 | 72 002 | -7,3 |
| 2011 | 65 963 | -9,3 | 159 329 | -7,6 | 63 652 | -11,6 |
| 2012 | 59 461 | -9,9 | 154 368 | -3,1 | 59 157 | -8,6 |
| 2013 | 60 761 | 2,2 | 156 268 | 1,2 | 60 879 | 2,9 |
| 2014 | 54 369 | -10,5 | 158 156 | 1,3 | 54 870 | -9,9 |
| 2015 | 55 993 | 3,0 | 172 178 | 8,9 | 55 963 | 2,0 |
| 2016 | 48 589 | -13,2 | 148 026 | -14,0 | 49 971 | -10,7 |
| 2017 | 42 504 | -12,5 | 146 916 | -0,7 | 45 504 | -8,9 |
| 2018 | 40 860 | -3,9 | 145 486 | -1,0 | 44 430 | -2,4 |
| 2019 | 37 953 | -7,1 | 142 505 | -2,0 | 40 910 | -7,9 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Z materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej za lata 2003–2019, dotyczących liczby osób nieposiadających stałego źródła dochodu, które popełniły przestępstwa w badanym okresie, wynika, że najwięcej osób należących do tej kategorii sprawców przestępstw zostało ujętych w roku 2006 (811 986 osób), a najmniej w roku 2019 (563 986 osób). Największy wzrost liczby zatrzymanych sprawców przestępstw, którymi były osoby nieposiadające stałego źródła dochodu, został odnotowany w roku 2005 i wyniósł 8,8%, a największy spadek w roku 2016 (o 7,3%).

Najwięcej osób bezrobotnych, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie, zostało zatrzymanych przez rosyjskie organy ścigania w roku 2006 (84 143 osoby), a najmniej w roku 2017 (4391 osób). Najwyższy wzrost liczby ujętych osób bezrobotnych, które dopuściły się popełnienia przestępstw na terytorium Federacji Rosyjskiej w analizowanym okresie, został odnotowany w roku 2005 (o 12,2%), a największy spadek w roku 2016 (o 72,1%) (zob. tab. 3.5).

Tabela 3.5. Liczba osób nieposiadających stałego źródła dochodu, w tym osób bezrobotnych, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019

| Rok | Liczba osób nieposiadających stałego źródła dochodu, które popełniły przestępstwa | Dynamika (w %) | W tym osób bezrobotnych, które popełniły przestępstwa | Dynamika (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|
| 2003 | 663 747 | 0,8 | 65 870 | 4,1 |
| 2004 | 718 594 | 8,3 | 73 118 | 11,0 |
| 2005 | 781 751 | 8,8 | 82 032 | 12,2 |
| 2006 | 811 281 | 3,8 | 84 143 | 2,6 |
| 2007 | 785 383 | -3,2 | 74 340 | -11,7 |
| 2008 | 763 716 | -2,8 | 67 304 | -9,5 |
| 2009 | 785 577 | 2,9 | 55 101 | -18,1 |
| 2010 | 730 314 | -7,0 | 54 304 | -1,4 |
| 2011 | 690 920 | -5,4 | 47 160 | -13,2 |
| 2012 | 674 656 | -2,4 | 45 356 | -3,8 |
| 2013 | 664 969 | -1,4 | 38 056 | -16,1 |
| 2014 | 663 097 | -0,3 | 35 012 | -8,0 |
| 2015 | 716 638 | 8,1 | 22 011 | -37,1 |
| 2016 | 664 627 | -7,3 | 6146 | -72,1 |
| 2017 | 635 517 | -4,4 | 4391 | -28,6 |
| 2018 | 601 252 | -5,4 | 4775 | 8,7 |
| 2019 | 563 986 | -6,2 | 4935 | 3,4 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Największa liczba przestępstw popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 przez sprawców, którzy już wcześniej popełnili przestępstwa, została zatrzymana przez rosyjskie organy ścigania w roku 2015 (556 914 osób). W analizowanym okresie liczba sprawców przestępstw należących do tej kategorii ulegała znaczącym wahaniom, przy czym najmniejsza liczba osób, które wcześniej popełniły przestępstwa, została ujęta w roku 2003 (301 998 osób). Najwyższy wzrost liczby zatrzymanych przez rosyjskie organy ścigania osób należących do tej kategorii sprawców przestępstw został zaobserwowany w roku 2005 (o 18,2%), a największy spadek w roku 2019 (o 4,0%). Najwięcej osób wcześniej sądzonych za popełnienie przestępstw, które powtórnie popełniły przestępstwa, zostało zatrzymanych w roku 2012 (326 894 osoby), a najmniej w roku 2019 (261 941 osób). Najwyższy wzrost liczby sprawców przestępstw należących do tej kategorii został zaobserwowany w roku 2005 (o 11,9%), a najmniejszy w roku 2016 (o 10,1%). Rosyjskie organy ścigania zatrzymały największą liczbę osób uznanych za niebezpiecznych lub szczególnie niebezpiecznych recydywistów w roku 2003 (30 911 osób). W kolejnym roku nastąpił najwyższy – w ciągu badanego okresu – spadek liczby zatrzymanych osób klasyfikowanych do tej kategorii sprawców

przestępstw (o 46,8%). Natomiast największy wzrost liczby sprawców przestępstw będących osobami uznanymi za niebezpiecznych lub szczególnie niebezpiecznych recydywistów został zaobserwowany w roku 2012 i wyniósł 15,2% (zob. tab. 3.6).

Tabela 3.6. Liczba osób, które wcześniej popełniły przestępstwa, w tym osób wcześniej sądzonych za popełnienie przestępstw oraz osób uznanych za niebezpiecznych lub szczególnie niebezpiecznych recydywistów

| Rok | Liczba osób, które wcześniej popełniły przestępstwa | Dynamika (w %) | Liczba osób wcześniej sądzonych za popełnienie przestępstw | Dynamika (w %) | Liczba osób uznanych za niebezpiecznych lub szczególnie niebezpiecznych recydywistów | Dynamika (w %) |
|------|---|----------------|--|----------------|--|----------------|
| 2003 | 301 998 | -1,5 | 262 059 | 0,2 | 30 911 | 3,9 |
| 2004 | 316 227 | 4,7 | 275 948 | 5,3 | 16 459 | -46,8 |
| 2005 | 373 837 | 18,2 | 308 855 | 11,9 | 15 991 | -2,8 |
| 2006 | 392 275 | 4,9 | 316 034 | 2,3 | 14 618 | -8,6 |
| 2007 | 383 418 | -2,3 | 306 105 | -3,1 | 13 159 | -10,0 |
| 2008 | 377 401 | -1,6 | 299 521 | -2,2 | 13 120 | -0,3 |
| 2009 | 390 549 | 3,5 | 291 285 | -2,7 | 13 977 | 6,5 |
| 2010 | 397 403 | 1,8 | 294 167 | 1,0 | 15 124 | 8,2 |
| 2011 | 401 894 | 1,1 | 299 005 | 1,6 | 15 772 | 4,3 |
| 2012 | 452 312 | 12,5 | 326 894 | 9,3 | 18 176 | 15,2 |
| 2013 | 482 520 | 6,7 | 322 029 | -1,5 | 19 699 | 8,4 |
| 2014 | 510 122 | 5,7 | 308 616 | -4,2 | 21 674 | 10,0 |
| 2015 | 556 914 | 9,2 | 303 494 | -1,7 | 23 318 | 7,6 |
| 2016 | 548 382 | -1,5 | 272 967 | -10,1 | 22 449 | -3,7 |
| 2017 | 541 541 | -1,2 | 273 379 | 0,2 | 21 505 | -4,2 |
| 2018 | 525 475 | -3,0 | 270 988 | -0,9 | 19 950 | -7,2 |
| 2019 | 504 416 | -4,0 | 261 941 | -3,3 | 19 564 | -1,9 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Według danych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej największa liczba osób, które popełniły przestępstwa w grupie (ogółem), została zatrzymana przez rosyjskie organy ścigania w roku 2004 (321 559 osób), a najmniejsza w roku 2019 (117 616 osób). Najwyższy wzrost liczby zatrzymanych osób należących do tej kategorii sprawców przestępstw został odnotowany w roku 2015 (o 9,6%), a największy spadek w roku 2008 (o 15,9%).

Najwięcej sprawców przestępstw będących osobami, które popełniły przestępstwa w zorganizowanej grupie lub grupie przestępczej, zostało ujętych przez rosyjskie organy ścigania w roku 2006 (11 715 osób), a najmniej w roku 2012

(7444 osoby). Najwyższy wzrost liczby ujętych osób kwalifikowanych do tej kategorii sprawców przestępstw został odnotowany w roku 2015 (o 15,4%), a największy spadek w roku 2011 (o 14,6%) (zob. tab. 3.7).

Tabela 3.7. Liczba osób, które popełniły przestępstwa w grupie (ogółem), w tym osób, które popełniły przestępstwa w zorganizowanej grupie lub grupie przestępczej

| Rok | Liczba osób, które popełniły przestępstwa w grupie (ogółem) | Dynamika (w %) | W tym liczba osób, które popełniły przestępstwa w zorganizowanej grupie lub grupie przestępczej | Dynamika (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|
| 2003 | 312 999 | -1,3 | 10 321 | -10,7 |
| 2004 | 321 559 | 2,7 | 10 713 | 3,8 |
| 2005 | 317 793 | -1,2 | 10 748 | 0,3 |
| 2006 | 302 947 | -4,7 | 11 715 | 9,0 |
| 2007 | 270 222 | -10,8 | 11 543 | -1,5 |
| 2008 | 227 374 | -15,9 | 10 591 | -8,2 |
| 2009 | 192 973 | -15,1 | 10 179 | -3,9 |
| 2010 | 173 784 | -9,9 | 8 770 | -13,8 |
| 2011 | 163 220 | -6,1 | 7 487 | -14,6 |
| 2012 | 151 061 | -7,4 | 7 444 | -0,6 |
| 2013 | 145 382 | -3,8 | 8 086 | 8,6 |
| 2014 | 138 716 | -4,6 | 8 375 | 3,6 |
| 2015 | 152 072 | 9,6 | 9 664 | 15,4 |
| 2016 | 141 478 | -7,0 | 9 317 | -3,6 |
| 2017 | 131 165 | -7,3 | 9 261 | -0,6 |
| 2018 | 127 015 | -3,2 | 9 693 | 4,7 |
| 2019 | 117 616 | -7,4 | 9 578 | -1,2 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Rosyjskie organy ścigania zatrzymały największą liczbę osób, które popełniły przestępstwa w stanie upojenia alkoholowego, w roku 2016 (395 299 osób). W wypadku sprawców przestępstw, którzy popełnili przestępstwa w stanie upojenia narkotycznego, największa ich liczba została zatrzymana w roku 2015 (30 523 osoby). Największy wzrost liczby zatrzymanych osób, które popełniły przestępstwa w stanie upojenia alkoholowego, został odnotowany w roku 2012 i wyniósł 23,1%, a w wypadku liczby zatrzymanych za popełnione przestępstwa w stanie upojenia narkotycznego również dotyczył 2012 roku i wyniósł 39,4% (zob. tab. 3.8).

Tabela 3.8. Liczba osób, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 w stanie upojenia alkoholowego lub narkotycznego

| Rok | Liczba osób, które popełniły przestępstwa w stanie upojenia alkoholowego | Dynamika (w %) | Liczba osób, które popełniły przestępstwa w stanie upojenia narkotycznego | Dynamika (w %) |
|------|--|----------------|---|----------------|
| 2003 | 296 689 | -2,7 | 7238 | -3,6 |
| 2004 | 274 988 | -7,3 | 5611 | -22,5 |
| 2005 | 275 947 | 0,3 | 5500 | -2,0 |
| 2006 | 265 315 | -3,9 | 7439 | 35,3 |
| 2007 | 228 677 | -13,8 | 8336 | 12,1 |
| 2008 | 201 448 | -11,9 | 9418 | 13,0 |
| 2009 | 186 077 | -7,6 | 10 337 | 9,8 |
| 2010 | 201 440 | 8,3 | 11 513 | 11,4 |
| 2011 | 221 536 | 10,0 | 15 237 | 32,3 |
| 2012 | 272 684 | 23,1 | 21 244 | 39,4 |
| 2013 | 298 306 | 9,4 | 25 221 | 18,7 |
| 2014 | 311 347 | 4,4 | 29 451 | 16,8 |
| 2015 | 354 397 | 13,8 | 30 523 | 3,6 |
| 2016 | 395 299 | 11,5 | 25 969 | -14,9 |
| 2017 | 352 062 | -10,9 | 21 370 | -17,7 |
| 2018 | 326 269 | -7,3 | 11 998 | -43,9 |
| 2019 | 298 432 | -8,5 | 8117 | -32,3 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

W latach 2003–2019 największy wzrost liczby ujawnionych sprawców przestępstw nieposiadających stałego źródła dochodu został zaobserwowany w następujących podmiotach Federacji Rosyjskiej: w Republice Inguszetii (97,3% w 2009 r., 92,2% w 2010 r., 88,1% w 2012 r., 87,1% w 2007 r., 87,0% w 2014 r., 86,8% w 2006 r. i 85,8% w 2008 r.), Republice Karaczajsko-Czerkieskiej (85,2% w 2017 r.), Republice Osetii Północnej-Alanii (85,0% w roku 2015 i 2017) oraz Republice Dagestanu (84,8% w roku 2012).

Spośród wszystkich podmiotów Federacji Rosyjskiej zjawisko wzrostu przestępczości w grupie osób nieposiadających stałego źródła dochodu zostało odnotowane w Republice Inguszetii (81,1% w 2003 r., 86,8% w 2006 r., 87,1% w 2007 r., 97,3% w 2008 r., 92,2% w 2009 r., 88,1% w 2012 r., 81,3% w 2013 r., 87,0% w 2014 r. i 84,6% w 2015 r.), Republice Osetii Północnej-Alanii (82,0% w 2012 r., 83,6% w 2013 r., 82,8% w 2014 r., 85,0% w 2015 r., 83,4% w 2016 r., 85,0% w 2017 r., 83,4% w 2018 r. i 82,7% w 2019 r.), w Republice Dagestanu (81,8% w 2011 r., 84,8% w 2012 r., 84,0% w 2013 r., 81,6% w 2014 r., 82,0% w 2015 r. i 82,3% w 2018 r.) oraz w Republice Czecheńskiej (81,8% w 2012 r., 82,0% w 2013 r., 82,1% w 2016 r., 83,7%

w 2017 r., 81,6% w 2018 r. i 84,1% w 2019 r.), a także w Republice Kabardyjsko-Bałkarskiej (81,0% w 2004 r., 84,3% w 2005 r. i 81,2% w 2011 r.) oraz w Republice Karaczajsko-Czerkieskiej (83,3% w 2016 r., 85,2% w 2017 r. i 83,6% w 2018 r.).

W grupie osób wcześniej sądzonych za popełnienie przestępstw najwięcej z nich powtórnie popełniło przestępstwo bądź przestępstwa w latach 2003–2008. Podmiotami Federacji Rosyjskiej, gdzie zaobserwowano najwyższy wzrost liczby ujawnionych osób, które powtórnie popełniły przestępstwa, były: Republika Mari El (99,3% w 2003 r.), Republika Karaczajsko-Czerkieska (98,9% w roku 2011), Republika Dagestanu i obwód moskiewski (98,5%, odpowiednio: w 2003 r. i w 2005 r.), Republika Inguszetii (98,4% w 2003 r.), obwód moskiewski oraz Republika Dagestanu (98,3%, odpowiednio: w 2004 i 2006 r. oraz w 2008 r.), Republika Dagestanu i obwód saratowski (98,1%, odpowiednio: w 2004 r. i w 2003 r.) oraz Republika Inguszetii (98,0% w roku 2008).

Najczęściej do powtórznego popełnienia przestępstw dochodziło w Republice Dagestanu, gdzie w latach 2003–2009 wzrost liczby ujawnionych osób, które uprzednio popełniły przestępstwa, wyniósł: w roku 2003 – 98,5%, w roku 2004 – 98,1%, w roku 2005 – 97,6%, w roku 2006 – 96,7%, w roku 2007 – 97,7%, w roku 2008 – 98,3% i w roku 2009 – 96,2%. Pozostałymi podmiotami Federacji Rosyjskiej, w których w badanym okresie najczęściej dochodziło do popełnienia przestępstw przez osoby wcześniej karane, były Republika Inguszetii (wzrost o 98,4% w 2003 r., o 96,1% w 2006 r., o 96,2% w 2007 r., o 98,0% w 2008 r., o 97,3% w 2009 r. i o 97,1% w 2016 r.) oraz obwód moskiewski (wzrost o 97,2% w 2003 r., o 98,5% w 2005 r., o 98,3% w 2006 r. i o 97,0% w 2008 r.).

W latach 2003–2019 największy wzrost liczby ujawnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej sprawców przestępstw, którzy popełnili przestępstwa, wchodząc w skład grupy, został zaobserwowany w latach 2003–2005, przy czym tendencja ta była szczególnie widoczna w roku 2003 i 2004. Podmiotami Federacji Rosyjskiej, w których zaobserwowano najwyższy wzrost liczby ujawnionych osób tego rodzaju, były: Kraj Kamczacki i obwód jarosławski (36,9%, odpowiednio: w 2003 r. i 2004 r.), obwód sachaliński (36,1% w 2004 r.), obwód kostromski (35,8% w 2003 r. i 35,6% w 2004 r.), Kraj Kamczacki (35,7% w 2004 r.) oraz obwód twerski (35,5% w 2004 r.).

W grupie nieletnich, którzy popełnili przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019, najwięcej z nich dopuściło się czynów karalnych w latach 2003–2004, a w następnych latach badanego okresu tendencja ta uległa stopniowemu obniżeniu. Podmiotami Federacji Rosyjskiej, gdzie zaobserwowano najwyższy wzrost liczby ujawnionych nieletnich, którzy popełnili przestępstwa w badanym okresie, były: obwód sachaliński (22,0% w roku 2003 i 21,6% w roku 2004), obwód archangielski (19,8% w roku 2004 i 19,2% w roku 2003), Czukocki Okręg Autonomiczny (19,6% w roku 2004) oraz Kraj Kamczacki (19,0% w roku 2003).

Rosyjskie organy ścigania ujęły w latach 2003–2019 znaczną liczbę osób, które popełniły przestępstwa w stanie upojenia alkoholowego, przy czym najwięcej z nich zostało ujawnionych w latach 2011–2019. Znaczący wzrost liczby przestępstw popełnionych przez osoby znajdujące się w stanie upojenia alkoholowego został zaobserwowany w latach 2014–2019. Podmiotami Federacji Rosyjskiej, gdzie w badanym okresie zaobserwowano największy wzrost liczby ujawnionych osób, które popełniły przestępstwa w stanie upojenia alkoholowego, były: Republika Sachy (Jakucja) (57,7% w roku 2016), Czukocki Okręg Autonomiczny (56,7% w roku 2018, 55,9% w roku 2016 i 55,1% w roku 2017), Nieniecki Okręg Autonomiczny (54,5% w roku 2017), obwód kirowski (54,1% w roku 2016), Jamalsko-Nieniecki Okręg Autonomiczny (53,9% w roku 2016), Republika Tuwy (53,8% w roku 2016) oraz Czukocki Okręg Autonomiczny (53,6% w roku 2019).

3.3. Przestępczość na transporcie – unormowania prawne oraz skala zjawiska w latach 2003–2019

Unormowanie prawne przestępstw popełnianych na transporcie zostało zawarte w Rozdziale 27 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskie zatytułowanym „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu i eksploatacji transportu”. Obejmuje on 11 artykułów, uszeregowanych od art. 263 do art. 271.1 KK FR, w następującej kolejności:

- art. 263 KK FR „Naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu i eksploatacji transportu kolejowego, lotniczego, morskiego i wewnętrznego transportu wodnego oraz metra”;
- art. 263.1 KK FR „Naruszenie wymogów w sferze bezpieczeństwa transportowego”;
- art. 264 KK FR „Naruszenie zasad ruchu drogowego i użytkowania środków transportu”;
- art. 264.1 KK FR „Naruszenie zasad ruchu drogowego przez osobę poddaną karze administracyjnej”;
- art. 266 KK FR „Nieodpowiednia jakościowo naprawa środków transportu i przekazanie ich do użytkowania z usterkami technicznymi”;
- art. 267 KK FR „Doprowadzenie do nieużywalności środków transportu lub połączeń komunikacyjnych”;
- art. 267.1 KK FR „Czyny, zagrażające bezpieczeństwu eksploatacji środków transportu”;
- art. 268 KK FR „Naruszenie zasad zapewniających bezpieczną pracę transportu”;

- art. 270 KK FR „Nieudzielenie przez kapitana statku pomocy osobom potrzebującym ratunku”;
- art. 271 KK FR „Naruszenie zasad lotów międzynarodowych”;
- art. 271.1 KK FR „Naruszenie zasad korzystania z przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej”⁹.

Konstrukcję poszczególnych artykułów Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej dotyczących przestępstw przeciwko bezpieczeństwu ruchu i eksploatacji transportu prezentuje tabela 3.9.

Tabela 3.9. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu i eksploatacji transportu, wyszczególnione w Rozdziale 27 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej (art. 263–271.1 KK FR)

| Nr artykułu | Nazwa artykułu | Konstrukcja artykułu |
|-------------|--|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 263 | „Naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu i eksploatacji transportu kolejowego, lotniczego, morskiego i wewnętrznego transportu wodnego oraz metra” | Ust. 1, ust. 1.1, ust. 1.2, ust. 2, ust. 2.1, ust. 3–4 oraz jeden przypis |
| 263.1 | „Naruszenie wymogów w sferze bezpieczeństwa transportowego” | Ust. 1–4 wraz z przypisem |
| 264 | „Naruszenie zasad ruchu drogowego i użytkowania środków transportu” | Ust. 1–6 oraz przypisy 1–2 |
| 264.1 | „Naruszenie zasad ruchu drogowego przez osobę poddaną karze administracyjnej” | – |
| 265 | Utracił moc (podstawa prawna: Ustawa Federalna z dnia 8 grudnia 2003 r. Nr 162) | |
| 266 | „Nieodpowiednia jakościowo naprawa środków transportu i przekazanie ich do użytkowania z usterkami technicznymi” | Ust. 1–3 |
| 267 | „Doprowadzenie do nieużywalności środków transportu lub połączeń komunikacyjnych” | Ust. 1–3 wraz z przypisem |
| 267.1 | „Czyny zagrażające bezpieczeństwu eksploatacji środków transportu” | – |

9 Więcej zob. w: Н.Ю. Доронина, *Экономические преступления в сфере железнодорожного транспорта*, „Молодой ученый” 2020, № 3(293), s. 172–175; Д.А. Гришин, М.Н. Вилачева, И.В. Сошникова, *Хищение груза из подвижного железнодорожного состава: вопросы квалификации и расследования*, „Российское право: образование, практика, наука” 2019, № 3, май–июнь, s. 70–77; Е.В. Чиненов, В.И. Шукин, *Экономические преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, как объект криминалистического анализа*, „Вестник Восточно-Сибирского Института МВД России” 2018, № 1, s. 90–100; О.В. Ивушкина, *Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: характеристика и предупреждение (региональный аспект)*, Красноярск 2018; Д.А. Гришин, Ю.В. Балашова, *Уголовно-правовая характеристика хулиганских действий, угрожающих безопасности эксплуатации транспортных средств*, „Транспортное право” 2019, № 1, s. 21–23.

Tabela 3.9 (cd.)

| 1 | 2 | 3 |
|-------|---|----------|
| 268 | „Naruszenie zasad zapewniających bezpieczną pracę transportu” | Ust. 1-3 |
| 269 | Utracił moc (podstawa prawna: Ustawa Federalna z dnia 23 kwietnia 2018 r.) | |
| 270 | „Nieudzielenie przez kapitana statku pomocy osobom potrzebującym ratunku” | - |
| 271 | „Naruszenie zasad lotów międzynarodowych” | - |
| 271.1 | „Naruszenie zasad korzystania z przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej” | Ust. 1-2 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej.

Artykuł 263 KK FR zatytułowany „Naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu i eksploatacji transportu kolejowego, lotniczego, morskiego i wewnętrznego transportu wodnego oraz metra” składa się z ust. 1, ust. 1.1, ust. 1.2, ust. 2, ust. 2.1, ust. 3–4 oraz jednego przypisu. Z unormowania zawartego w art. 263 ust. 1 KK FR wynika, że naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu i eksploatacji transportu kolejowego, lotniczego, morskiego i wewnętrznego transportu wodnego oraz metra przez osobę, która z mocy świadczonej pracy lub zajmowanego stanowiska jest zobowiązana do przestrzegania tych zasad, z wyjątkiem zasad przewidzianych w ust. 271.1 KK FR, a także odmowa przez tę osobę wypełnienia swoich obowiązków związanych ze świadczoną pracą w przypadku, kiedy taka odmowa jest zakazana przez prawo, jeśli działania te spowodowały w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka bądź wyrządzenie szkody w dużym rozmiarze, zagrożone jest karą grzywny w wysokości od 100 tys. do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od jednego roku do lat dwóch, albo karą ograniczenia wolności na okres do lat czterech, bądź karą prac przymusowych na okres do lat dwóch i fakultatywną karą pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, albo karą aresztu na okres do sześciu miesięcy, bądź karą pozbawienia wolności na okres do lat dwóch i fakultatywną karą pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Przepis art. 263 ust. 1.1 KK FR określa, że naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu i eksploatacji transportu lotniczego, morskiego i wewnętrznego transportu wodnego przez osobę sterującą lekkim (ultralekkim) statkiem powietrznym lub statkiem małych rozmiarów, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 271.1 KK FR, jeśli czyny te spowodowały w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub wyrządzenie szkody w dużym rozmiarze, pociąga za sobą karę grzywny w wysokości od 100 tys. do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od jednego roku do lat dwóch, albo karę ograniczenia wolności na okres do lat czterech, bądź karę prac przymusowych na okres do lat

dwóch i fakultatywną karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, albo karę aresztu na okres do sześciu miesięcy, bądź karę pozbawienia wolności na okres do lat dwóch i fakultatywną karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

W artykule 263 ust. 1.2 KK FR przyjęto, że za czyny przewidziane w ust. 1 i w ust. 1.1 niniejszego artykułu, dokonane przez osobę będącą w stanie upojenia, które spowodowały w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka, grozi kara prac przymusowych na okres do lat pięciu i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara pozbawienia wolności na okres od trzech do siedmiu lat i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Prawodawca w ust. 2 niniejszego artykułu wskazał, że czyny przewidziane w ust. 1 i w ust. 1.1 niniejszego artykułu, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć człowieka, zagrożone są karą prac przymusowych na okres do lat pięciu bądź karą pozbawienia wolności na tenże okres. W artykule 263 ust. 2.1 KK zapisano, że za czyny przewidziane w ust. 1 i w ust. 1.1 niniejszego artykułu, dokonane przez osobę znajdującą się w stanie upojenia, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć człowieka, grozi kara pozbawienia wolności na okres od pięciu do dwunastu lat. W ustępie 3 niniejszego artykułu przyjęto, że czyny przewidziane w ust. 1 i w ust. 1.1 niniejszego artykułu, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub więcej osób, pociągają za sobą karę prac przymusowych na okres do lat pięciu bądź karę pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu. W ustępie 4 zapisano, że za czyny przewidziane w ust. 1 i w ust. 1.1 niniejszego artykułu, dokonane przez osobę znajdującą się w stanie upojenia, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub więcej osób, grozi kara pozbawienia wolności na okres od ośmiu do piętnastu lat.

W przypisie do art. 263 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym pod pojęciem szkody w dużym rozmiarze rozumiana jest szkoda, której wartość przekracza 1 mln rubli.

Artykuł 263.1 KK FR zatytułowany „Naruszenie wymogów w sferze bezpieczeństwa transportowego” składa się z czterech ustępów i jednego przypisu. Zgodnie z regulacją zawartą w ust. 1 niniejszego artykułu za niewypełnienie wymogów dotyczących przestrzegania bezpieczeństwa transportowego na obiektach infrastruktury transportowej i środkach transportu, jeśli czyn ten spowodował w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub wyrządzenie szkody w dużym rozmiarze, grozi kara grzywny w wysokości do 80 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do sześciu miesięcy, bądź kara ograniczenia wolności na okres do jednego roku.

W ustępie 2 niniejszego artykułu zapisano, że za niewypełnienie wymogów dotyczących przestrzegania bezpieczeństwa transportowego na obiektach infrastruktury transportowej i środkach transportu przez osobę odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa transportowego, jeśli czyn ten spowodował w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub wyrządzenie szkody w dużym rozmiarze, grozi kara ograniczenia wolności na okres do lat czterech, lub kara prac przymusowych na okres do lat pięciu i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara pozbawienia wolności na okres do lat pięciu.

W świetle art. 263.1 ust. 3 KK FR czyny przewidziane w ust. 1 lub w ust. 2 niniejszego artykułu, dokonane przez grupę osób będących w zмовie lub które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć człowieka, zagrożone są karą prac przymusowych na okres do lat pięciu i fakultatywną karą pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź karą pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu i fakultatywną karą pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech. W ustępie 4 niniejszego artykułu przyjęto, że czyny przewidziane w ust. 1 lub w ust. 2 niniejszego artykułu, dokonane przez zorganizowaną grupę lub które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub więcej osób, pociągają za sobą karę pozbawienia wolności na okres od pięciu do ośmiu lat i fakultatywną karę grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat trzech wraz z fakultatywną karą pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech. W przypisie do art. 263.1 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym pod pojęciem szkody w dużym rozmiarze w niniejszym artykule uznawana jest szkoda, której wartość przekracza 1 mln rubli.

Artykuł 264 KK FR zatytułowany „Naruszenie zasad ruchu drogowego i użytkowania środków transportu” składa się z sześciu ustępów oraz dwóch przypisów. Zgodnie z brzmieniem art. 264 ust. 1 KK FR za naruszenie przez osobę kierującą samochodem, tramwajem lub innym mechanicznym środkiem transportu zasad ruchu drogowego lub eksploatacji środków transportu, które spowodowało w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka, grozi kara ograniczenia wolności na okres do lat trzech, bądź kara prac przymusowych na okres do lat dwóch i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara aresztu na okres do sześciu miesięcy, albo kara pozbawienia wolności na okres do lat dwóch i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

W artykule 264 ust. 2 KK FR zapisano, że za czyn przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka, jeśli czyn ten:

- a) został dokonany przez osobę znajdującą się w stanie upojenia,
- b) był związany z porzuceniem miejsca jego dokonania,

grozi kara prac przymusowych na okres do lat pięciu i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara pozbawienia wolności na okres od trzech do siedmiu lat i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

W ustępie 3 niniejszego artykułu postanowiono, że czyn przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny śmierć człowieka, pociąga za sobą karę prac przymusowych na okres do lat czterech i obligatoryjną karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź karę pozbawienia wolności na okres do lat pięciu i obligatoryjną karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Przepis art. 264 ust. 4 KK FR określa, że za czyn przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny śmierć człowieka, jeśli:

- a) został on dokonany przez osobę znajdującą się w stanie upojenia,
- b) był związany z porzuceniem miejsca jego dokonania,

grozi kara pozbawienia wolności na okres od pięciu do dwunastu lat i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Prawodawca w ust. 5 niniejszego artykułu wskazał, że za czyn przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub więcej osób, grozi kara prac przymusowych na okres do lat pięciu i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

W ustępie 6 niniejszego artykułu przyjęto, że czyn przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub więcej osób, jeśli:

- a) został on dokonany przez osobę znajdującą się w stanie upojenia,
- b) był związany z porzuceniem miejsca jego dokonania,

pociąga za sobą karę pozbawienia wolności na okres od ośmiu do piętnastu lat i obligatoryjną karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

W przypisie 1 do art. 264 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym pod pojęciem innego mechanicznego środka transportu w niniejszym artykule

i w art. 264.1 KK FR rozumiane są traktory, samobieżne maszyny drogowo-budowlane i inne samobieżne maszyny, a także środki transportu, do kierowania którymi – zgodnie z ustawodawstwem Federacji Rosyjskiej o bezpieczeństwie ruchu drogowego – wydawane jest specjalne upoważnienie. W przypisie 2 postanowiono, że dla celów niniejszego artykułu i art. 263 oraz art. 264.1 KK FR pod pojęciem osoby znajdującej się w stanie upojenia rozumiana jest osoba kierująca środkiem transportu, w przypadku ustanowienia faktu spożycia przez tę osobę środków wywołujących upojenie alkoholowe lub w przypadku występowania w organizmie tej osoby środków narkotycznych, środków psychotropowych lub ich analogów albo nowych potencjalnie niebezpiecznych środków psychoaktywnych, a także osoba kierująca środkiem transportu, która nie wykonała zgodnego z prawem żądania upoważnionego funkcjonariusza publicznego dotyczącego poddania się zbadaniu przez lekarza pod kątem stanu upojenia w trybie i na zasadach przewidzianych przez ustawodawstwo Federacji Rosyjskiej.

Artykuł 264.1 KK FR zatytułowany „Naruszenie zasad ruchu drogowego przez osobę poddaną karze administracyjnej” nie zawiera ustępów i przypisów. Z unormowania zawartego w art. 264.1 KK FR wynika, że za kierowanie samochodem, tramwajem lub innym mechanicznym środkiem transportu przez osobę znajdującą się w stanie upojenia, osobę poddaną karze administracyjnej za kierowanie środkiem transportu w stanie upojenia lub za niewypełnienie zgodnego z prawem żądania upoważnionego funkcjonariusza publicznego dotyczącego poddania się zbadaniu przez lekarza pod kątem stanu upojenia, albo przez osobę karaną za popełnienie przestępstwa w stanie upojenia przewidzianego w art. 264 ust. 2, ust. 4 lub ust. 6 KK FR, albo przestępstwa przewidzianego w niniejszym artykule, grozi kara grzywny w wysokości od 200 tys. do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od jednego roku do lat dwóch i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara prac obowiązkowych na okres do 480 godzin i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, albo kara prac przymusowych na okres do lat dwóch i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara pozbawienia wolności na okres do lat dwóch i obligatoryjna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Artykuł 265 KK FR – zgodnie z postanowieniami Ustawy Federalnej z dnia 8 grudnia 2003 r. Nr 162 – utracił moc.

Artykuł 266 KK FR zatytułowany „Nieodpowiednia jakościowo naprawa środków transportu i przekazanie ich do użytkowania z usterkami technicznymi” składa się z trzech ustępów. Zgodnie z brzmieniem art. 266 ust. 1 KK FR nieodpowiednia jakościowo naprawa środków transportu, połączeń komunikacyjnych,

środków alarmowych lub środków łączności albo wyposażenia transportowego, a także przekazanie do eksploatacji środków transportu z usterkami technicznymi przez osobę odpowiedzialną za stan techniczny środków transportu, jeśli czyny te spowodowały w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka, pociąga za sobą karę grzywny w wysokości od 100 tys. do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od jednego roku do lat dwóch, lub karę ograniczenia wolności na okres do lat trzech, bądź karę prac przymusowych na okres do lat dwóch i fakultatywną karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, albo karę aresztu na okres do sześciu miesięcy, bądź karę pozbawienia wolności na okres do lat dwóch i fakultatywną karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Zgodnie z brzmieniem art. 266 ust. 2 KK FR czyny wymienione w ust. 1 niniejszego artykułu, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć człowieka, pociągają za sobą karę prac przymusowych na okres do lat pięciu lub karę pozbawienia wolności na tenże okres. W ustępie 3 niniejszego artykułu ustawodawca zawarł zapis, że za czyny przewidziane w ust. 1 niniejszego artykułu, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub większej liczby osób, grozi kara prac przymusowych na okres do lat pięciu lub kara pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu.

Artykuł 267 KK FR zatytułowany „Doprowadzenie do nieużywalności środków transportu lub połączeń komunikacyjnych” składa się z trzech ustępów oraz przypisu. Prawodawca w art. 267 ust. 1 KK FR wskazał, że zniszczenie, uszkodzenie lub doprowadzenie w inny sposób do stanu uniemożliwiającego eksploatację środka transportu, połączeń komunikacyjnych, środków alarmowych lub środków łączności albo innego wyposażenia transportowego, a także blokowanie szlaków komunikacyjnych, jeśli czyny te spowodowały w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub wyrządzenie szkody w dużym rozmiarze, pociąga za sobą karę grzywny w wysokości od 100 tys. do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od jednego roku do lat dwóch, bądź karę prac przymusowych na okres do lat czterech, albo karę pozbawienia wolności na tenże okres. W ustępie 2 niniejszego artykułu postanowiono, że za czyny przewidziane w ust. 1 niniejszego artykułu, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć człowieka, grozi kara pozbawienia wolności na okres do lat ośmiu. Przepis art. 267 ust. 3 KK FR określa, że czyny przewidziane w ust. 1 niniejszego artykułu, które spowodowały w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub więcej osób, zagrożone są karą pozbawienia wolności na okres do lat dziesięciu. W przypisie do art. 267 KK FR zawarto zapis, zgodnie z którym pod pojęciem szkody w dużym rozmiarze rozumiana jest szkoda, której wartość przekracza 1 mln rubli.

Artykuł 267.1 KK FR zatytułowany „Czynny, zagrażające bezpieczeństwu eksploatacji środków transportu” nie posiada ustępów ani przypisów. W świetle

art. 267.1 KK FR dokonanie z pobudek chuligańskich czynów zagrażających bezpiecznej eksploatacji środków transportu pociąga za sobą karę grzywny w wysokości od 150 tys. do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat dwóch, bądź karę ograniczenia wolności na okres do lat dwóch, albo karę pozbawienia wolności na tenże okres.

Artykuł 268 KK FR zatytułowany „Naruszenie zasad zapewniających bezpieczną pracę transportu” składa się z trzech ustępów. W ustępie 1 niniejszego artykułu zapisano, że naruszenie przez pasażera, pieszego lub innego uczestnika ruchu (oprócz osób wskazanych w art. 263 i art. 264 KK FR) zasad bezpieczeństwa ruchu lub eksploatacji środków transportu, jeśli czyn ten spowodował w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka, pociąga za sobą karę ograniczenia wolności na okres do lat trzech, albo karę prac przymusowych na okres do lat dwóch, bądź karę aresztu na okres do czterech miesięcy, albo karę pozbawienia wolności na okres do lat dwóch. W ustępie 2 przyjęto, że za czyn wymieniony w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny śmierć człowieka, grozi kara ograniczenia wolności na okres do lat czterech, bądź kara prac przymusowych na okres do lat czterech, albo kara pozbawienia wolności na tenże okres. Natomiast w ust. 3 ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym czyn przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub większej liczby osób, zagrożony jest karą prac przymusowych na okres do lat pięciu bądź karą pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu.

Artykuł 269 KK FR, na podstawie unormowań zawartych w Ustawie Federalnej z dnia 23 kwietnia 2018 r., utracił moc.

Artykuł 270 KK FR, określony jako „Nieudzielenie przez kapitana statku pomocy osobom potrzebującym ratunku”, nie posiada ustępów ani przypisów. W świetle art. 270 KK FR za nieudzielenie przez kapitana statku pomocy osobom potrzebującym ratunku na morzu lub na innym szlaku wodnym, jeśli pomoc ta mogła zostać okazana bez poważnego zagrożenia dla swojego statku, jego załogi i pasażerów, grozi kara grzywny w wysokości do 200 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do osiemnastu miesięcy, bądź kara prac przymusowych na okres do lat dwóch i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech, bądź kara pozbawienia wolności na okres do lat dwóch i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Artykuł 271 KK FR, określony jako „Naruszenie zasad lotów międzynarodowych”, nie posiada ustępów i przypisów. Według postanowień zawartych w art. 271 KK FR za nieprzestrzeganie wskazanych w zezwoleniu tras, miejsc lądowania, korytarzy powietrznych, wysokości lotu lub inne naruszenie zasad lotów międzynarodowych grozi kara grzywny w wysokości do 200 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do osiemnastu

miesiący, bądź kara aresztu na okres do sześciu miesięcy i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Artykuł 271.1 KK FR zatytułowany „Naruszenie zasad korzystania z przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej” składa się z dwóch ustępów. W ustępie 1 niniejszego artykułu ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym za wykorzystanie przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej bez zezwolenia w przypadkach, gdy takie zezwolenie jest wymagane w związku z postanowieniami zawartymi w ustawodawstwie Federacji Rosyjskiej, jeśli czyn ten spowodował w sposób nieumyślny wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub śmierć człowieka, grozi kara pozbawienia wolności na okres do lat pięciu i obowiązkowa kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech. W ustępie 2 niniejszego artykułu przyjęto, że czyn przewidziany w ust. 1 niniejszego artykułu, który spowodował w sposób nieumyślny śmierć dwóch lub większej liczby osób, pociąga za sobą karę pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu i obowiązkową karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat trzech.

Według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 najwięcej przestępstw na transporcie zostało popełnionych w roku 2007 (83 898 przestępstw tego rodzaju). W badanym okresie liczba przestępstw na transporcie ulegała znacznemu wahaniu, przy czym największy ich wzrost został odnotowany w roku 2006 i wyniósł 8,4%, a największy spadek, wynoszący 22,2%, zaobserwowano w roku 2010. Należy także zauważyć, że udział przestępstw na transporcie w przestępstwach ogółem popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w analizowanym okresie wahał się od 1,7% w roku 2015 i 2016 do 2,6% w roku 2008 (zob. tab. 3.10).

Tabela 3.10. Liczba przestępstw na transporcie popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw ogółem

| Rok | Liczba przestępstw ogółem popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw na transporcie popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Udział liczby przestępstw na transporcie w przestępstwach ogółem (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 2003 | 2 756 398 | 1,9 | 66 594 | 1,7 | 2,4 |
| 2004 | 2 893 810 | 5,0 | 69 087 | 3,7 | 2,4 |
| 2005 | 3 554 738 | 22,8 | 74 571 | 7,9 | 2,1 |
| 2006 | 3 855 373 | 8,5 | 80 850 | 8,4 | 2,1 |
| 2007 | 3 582 541 | -7,1 | 83 898 | 3,8 | 2,3 |
| 2008 | 3 209 862 | -10,4 | 81 956 | -2,3 | 2,6 |

Tabela 3.10 (cd.)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|------|-----------|-------|--------|-------|-----|
| 2009 | 2 994 820 | -6,7 | 75 013 | -8,5 | 2,5 |
| 2010 | 2 628 799 | -12,2 | 58 360 | -22,2 | 2,2 |
| 2011 | 2 404 807 | -8,5 | 53 364 | -8,6 | 2,2 |
| 2012 | 2 302 168 | -4,3 | 46 462 | -12,9 | 2,0 |
| 2013 | 2 206 249 | -4,2 | 42 029 | -9,5 | 1,9 |
| 2014 | 2 190 578 | -0,7 | 40 581 | -3,4 | 1,9 |
| 2015 | 2 388 476 | 9,0 | 40 556 | -0,1 | 1,7 |
| 2016 | 2 160 063 | -9,6 | 37 181 | -8,3 | 1,7 |
| 2017 | 2 058 476 | -4,7 | 38 647 | 3,9 | 1,9 |
| 2018 | 1 991 532 | -3,3 | 38 605 | -0,1 | 1,9 |
| 2019 | 2 024 337 | 1,6 | 36 153 | -6,4 | 1,8 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Materiały rosyjskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych dowodzą, że w latach 2003–2019 systematycznie malała liczba przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej. Najwięcej przestępstw kwalifikowanych do tej kategorii czynów przestępnych zostało ujawnionych w roku 2003 (1 080 151 przestępstw), a najmniej w roku 2017 (437 303 przestępstwa). W wypadku przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na transporcie najwięcej z nich zostało także wykrytych w roku 2003 (19 329 przestępstw tego rodzaju), a najmniej w roku 2019 (9372 przestępstwa). Największy wzrost liczby przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej został zaobserwowany w roku 2005 i wyniósł 15,0%, a przestępstw tego rodzaju popełnionych na transporcie – w roku 2014 (o 8,0%). Udział przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na transporcie w ogólnej liczbie przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie wahał się od 1,7% w roku 2005 i 2006 do 2,3% w roku 2017 (zob. tab. 3.11).

Kolejną kategorią przestępstw, do jakich dochodziło na transporcie, jest przestępstwo zabójstwa. Unormowanie prawne dotyczące tej kategorii czynów przestępnych zawiera art. 105 KK FR zatytułowany „Zabójstwo”¹⁰. Zgodnie

10 Więcej zob. w: С.А. Боженко, *Квалификация преступлений против личности. Учебное пособие*, Издательство „Проспект”, Москва 2019; Т.А. Плаксина, *Дополнительные критерии установления умысла на убийство. Правовая система общества: преемственность и модернизация*, Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Издательство Алтайского государственного университета, Барнаул 2013, s. 148–150; Ю.А. Жданов, *О содержании реальной опасности угрозы убийством или причинением тяжкого вреда здоровью*, „Черные дыры» в российском законодательстве” 2013, № 1, s. 140–142; Ю.М. Антонян, М.И. Могачев,

z brzmieniem art. 105 ust. 1 KK FR za zabójstwo, to jest za umyślne spowodowanie śmierci innej osoby, grozi kara pozbawienia wolności na okres od sześciu do piętnastu lat i fakultatywna kara ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

Tabela 3.11. Liczba przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej ogółem

| Rok | Liczba przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich na transporcie | Dynamika (w %) | Udział przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich na transporcie w ogólnej liczbie przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich (w %) |
|------|--|----------------|---|----------------|---|
| 2003 | 1 080 151 | -19,8 | 19 329 | -12,5 | 1,8 |
| 2004 | 936 804 | -13,3 | 17 694 | -8,5 | 1,9 |
| 2005 | 1 076 988 | 15,0 | 18 540 | 4,8 | 1,7 |
| 2006 | 1 074 501 | -0,2 | 18 613 | 0,4 | 1,7 |
| 2007 | 961 133 | -10,6 | 19 272 | 3,5 | 2,0 |
| 2008 | 851 392 | -11,4 | 18 868 | -2,1 | 2,2 |
| 2009 | 796 224 | -6,5 | 18 440 | -2,3 | 2,3 |
| 2010 | 684 347 | -14,1 | 12 819 | -30,5 | 1,9 |
| 2011 | 607 507 | -11,2 | 11 728 | -8,5 | 1,9 |
| 2012 | 569 804 | -6,2 | 10 603 | -9,6 | 1,9 |
| 2013 | 537 664 | -5,6 | 10 026 | -5,4 | 1,9 |
| 2014 | 531 388 | -1,2 | 10 832 | 8,0 | 2,0 |
| 2015 | 519 655 | -2,2 | 10 510 | -3,0 | 2,0 |
| 2016 | 457 779 | -11,9 | 9682 | -7,9 | 2,1 |
| 2017 | 437 303 | -4,5 | 9942 | 2,7 | 2,3 |
| 2018 | 448 174 | 2,5 | 9413 | -5,3 | 2,1 |
| 2019 | 494 092 | 10,2 | 9372 | -0,4 | 1,9 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Уголовно-правовой и криминологический анализ убийств, совершенных при отягчающих обстоятельствах (по материалам эмпирического исследования), „Уголовное право” 2013, № 4, s. 109–115; Н.Э. Рустамов, *Социальные основания повышенной уголовной ответственности за убийство по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражды либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы*, „Пробелы в российском законодательстве” 2014, № 5, s. 184–186; В.В. Антонченко, *Уголовное право на охране жизни человека*, „Актуальные проблемы российского права” 2016, № 12, s. 119–126.

Prawodawca w art. 105 ust. 2 KK FR wskazał, że zabójstwo:

- a) dwóch lub więcej osób,
 - b) osoby lub jej bliskich w związku z wykonywaniem przez daną osobę obowiązków służbowych lub wypełnianiem przez nią obowiązków społecznych,
 - c) małoletniego lub innej osoby, której stan bezradności jest znany sprawcy, a także związane z uprowadzeniem człowieka,
 - d) kobiety, której stan brzemienności jest znany sprawcy,
 - e) popełnione ze szczególnym okrucieństwem,
 - f) popełnione w sposób niebezpieczny dla ogółu,
 - f.1) z motywu krwawej zemsty,
 - g) popełnione przez grupę osób, grupę osób będących w zмовie lub przez zorganizowaną grupę,
 - h) z pobudek materialnych lub na zlecenie, a także związane z rozbojem, wymuszeniem lub bandytyzmem,
 - i) z pobudek chuligańskich,
 - j) w celu ukrycia innego przestępstwa lub ułatwienia jego popełnienia, a także związane ze zgwałceniem lub przemocą o charakterze seksualnym,
 - k) z motywów politycznej, ideologicznej, rasowej, narodowościowej lub religijnej nienawiści lub wrogości bądź z motywów nienawiści lub wrogości w stosunku do jakiegokolwiek grupy społecznej,
 - l) w celu wykorzystania organów lub tkanek ofiary
- zagrożone jest karą pozbawienia wolności na okres od ośmiu do dwudziestu lat i obowiązkową karą ograniczenia wolności na okres od jednego roku do lat dwóch, albo karą dożywotniego pozbawienia wolności, bądź karą śmierci.

Według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej liczba przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa popełnionych w Rosji w latach 2003–2019 systematycznie malała. W roku 2003 rosyjskie organy ścigania wykryły 31 630 przestępstw tego rodzaju, a w roku 2019 – 7948 przestępstw kwalifikowanych jako zabójstwo i usiłowanie zabójstwa. W ciągu badanego okresu następował systematyczny spadek liczby przestępstw tego rodzaju, a największy został zaobserwowany w roku 2007 i wyniósł 19,1%.

W przypadku przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa na transporcie najczęściej z nich zostało popełnionych w roku 2005 (119 przestępstw tego rodzaju), a najmniej w roku 2017 i 2019 (17 przestępstw). W badanym okresie zaobserwowano znaczące wahania liczby przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa popełnionych na transporcie – największy wzrost został odnotowany w roku 2018 i wyniósł 58,8%, a największy spadek w roku 2009 (o 41,2%). Warto także podkreślić, że udział przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa na transporcie w ogólnej liczbie przestępstw tego rodzaju popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 wahał się od 0,2 do 0,4% (zob. tab. 3.12).

Tabela 3.12. Liczba przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa, popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa ogółem

| Rok | Liczba przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa ogółem | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa na transporcie | Dynamika (w %) | Udział przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa na transporcie w ogólnej liczbie przestępstw tego rodzaju (w %) |
|------|--|----------------|--|----------------|---|
| 2003 | 31 630 | -2,0 | 103 | -16,9 | 0,3 |
| 2004 | 31 553 | -0,2 | 115 | 11,7 | 0,4 |
| 2005 | 30 849 | -2,2 | 119 | 3,5 | 0,4 |
| 2006 | 27 462 | -11,0 | 80 | -32,8 | 0,3 |
| 2007 | 22 227 | -19,1 | 68 | -15,0 | 0,3 |
| 2008 | 20 056 | -9,8 | 85 | 25,0 | 0,4 |
| 2009 | 17 681 | -11,8 | 50 | -41,2 | 0,3 |
| 2010 | 15 563 | -12,0 | 57 | 14,0 | 0,4 |
| 2011 | 14 305 | -8,1 | 52 | -8,8 | 0,4 |
| 2012 | 13 265 | -7,3 | 39 | -25,0 | 0,3 |
| 2013 | 12 361 | -6,8 | 33 | -15,4 | 0,3 |
| 2014 | 11 933 | -3,5 | 38 | 15,2 | 0,3 |
| 2015 | 11 496 | -3,7 | 23 | -39,5 | 0,2 |
| 2016 | 10 444 | -9,2 | 25 | 8,7 | 0,2 |
| 2017 | 9738 | -6,8 | 17 | -32,0 | 0,2 |
| 2018 | 8574 | -12,0 | 27 | 58,8 | 0,3 |
| 2019 | 7948 | -7,3 | 17 | -37,0 | 0,2 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Przestępstwa związane ze spowodowaniem uszczerbku na zdrowiu są unormowane w kilku artykułach Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej¹¹, natomiast materiały zgromadzone przez rosyjskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, dotyczące

¹¹ Więcej zob. w: Постановления Правительства РФ от 17 августа 2007 г. N 522 (ред. от 17.11.2011) „Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека”; Приказ Минздравсоцразвития РФ от 24 апреля 2008 г. № 194н. „Об утверждении медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека”; Федеральный закон от 21.11.2011 N 323-ФЗ (ред. от 29.07.2017) „Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации”; Е.В. Безручко, *Потеря зрения*,

przestępstw na transporcie, umożliwiając ich analizę pod kątem przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. Ta kategoria przestępstw została unormowana w art. 111 KK FR, zatytułowanym „Umyślne spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu”.

Zgodnie z brzmieniem art. 111 ust. 1 KK FR za umyślne spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, niebezpiecznego dla życia człowieka lub które spowodowało utratę wzroku, mowy, słuchu lub jakiegokolwiek organu albo utratę przez dany organ jego funkcji, poronienie, rozstrój psychiczny, chorobę związaną z narkomanią lub toksykomanią, lub które przejawiało się w trwałym oszpeczeniu tej osoby, bądź które spowodowało poważną trwałą utratę ogólnej zdolności do pracy nie mniej niż na jedną trzecią, bądź pełną utratę zawodowej zdolności do pracy, grozi kara pozbawienia wolności na okres do lat ośmiu.

W artykule 111 ust. 2 KK FR zapisano, że czyny wymienione w ust. 1 niniejszego artykułu, dokonane:

a) w stosunku do osoby lub jej bliskich w związku z wykonywaniem przez daną osobę obowiązków służbowych lub wypełnianiem przez nią obowiązków społecznych,

b) w stosunku do małoletniego lub innej osoby, której stan bezradności jest znany sprawcy, a także ze szczególnym okrucieństwem, pastwieniem się lub męczarniami ofiary,

c) w sposób niebezpieczny dla ogółu,

d) na zlecenie,

e) z pobudek chuligańskich,

f) z motywów politycznej, ideologicznej, rasowej, narodowościowej lub religijnej nienawiści lub wrogości bądź z motywów nienawiści lub wrogości w stosunku do jakiejkolwiek grupy społecznej,

g) w celu wykorzystania organów lub tkanek ofiary,

h) z użyciem broni lub przedmiotów wykorzystywanych w charakterze broni zagrożone są karą pozbawienia wolności na okres do lat dziesięciu i fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

речи, слуха, потеря какого-либо органа либо утрата органом его функций как основные признаки тяжкого вреда здоровью, „Юристъ-Правоведъ” 2012, № 3(52), s. 40–43; A.V. Шалагин, *Уголовно-правовая охрана здоровья населения в Российской Федерации*, Юристинформ, Москва 2013; Ю.М. Антонян, *Одержимость идеей как мотив преступного поведения*, Lex Russica, Московский государственный университет имени О.Е. Кутафина, 2017, № 8(129), s. 147–161; Л.В. Шадрина, *Уголовно-правовая и криминологическая характеристика угрозы убийством и причинением тяжкого вреда здоровью*, Издательство Юристинформ, Москва 2013; Е.В. Безручко, *К вопросу о совершенствовании норм о причинении вреда здоровью человека*, Научный портал МВД России. ВНИИ МВД России, 2010, № 3(11), s. 35–41; idem, *Здоровье человека и здоровье населения: проблема соотношения объектов уголовно-правовой охраны*, „Российский следователь” 2011, № 7, s. 12–16; Н.И. Верченко, *Угроза как вид психического насилия*, „Научный альманах” 2016, № 7–2(21), s. 93–96; С.М. Воробьев, *Понятие психического насилия: теоретико-правовой анализ*, „Юридическая психология” 2017, № 1, s. 23–26.

W artykule 111 ust. 3 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym za czyny przewidziane w ust. 1 lub w ust. 2 niniejszego artykułu, jeśli zostały dokonane:

a) przez grupę osób, grupę osób będących w zмовie lub przez zorganizowaną grupę,

b) w stosunku do dwóch lub więcej osób,

grozi kara pozbawienia wolności na okres do lat dwunastu i fakultatywna kara ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

W ustępie 4 zapisano natomiast, że czyny przewidziane w ust. 3 niniejszego artykułu, które spowodowały nieumyślnie śmierć ofiary, pociągają za sobą karę pozbawienia wolności na okres do lat piętnastu i fakultatywną karę ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

Według materiałów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej dotyczących przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu w latach 2003–2019 najwięcej z nich zostało wykrytych w roku 2005 (57 863 przestępstwa tego rodzaju), a najmniej w roku 2019 (21 465 przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej). Liczba przestępstw tego rodzaju systematycznie malała, a największy ich spadek został zaobserwowany w roku 2006 (o 11,1%).

W wypadku przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 najwięcej z nich zostało wykrytych w roku 2004 (165 przestępstw), a najmniej w roku 2019 (33 przestępstwa). W badanym okresie liczba przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu systematycznie malała, a największy spadek został zaobserwowany w roku 2017 i wyniósł 26,0%. Należy także podkreślić, że udział przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 w ogólnej liczbie przestępstw tego rodzaju popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie wahał się od 0,2 do 0,3% (zob. tab. 3.13).

Tabela 3.13. Liczba przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu ogółem

| Rok | Liczba przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu popełnionych na transporcie | Dynamika (w %) | Udział (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|--------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 2003 | 57 087 | -2,4 | 138 | -23,3 | 0,2 |
| 2004 | 57 352 | 0,5 | 165 | 15,4 | 0,3 |
| 2005 | 57 863 | 0,9 | 147 | -10,9 | 0,3 |
| 2006 | 51 429 | -11,1 | 147 | -10,9 | 0,3 |
| 2007 | 47 348 | -7,9 | 140 | -4,8 | 0,3 |

Tabela 3.13 (cd.)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|------|--------|-------|-----|-------|-----|
| 2008 | 45 436 | -4,0 | 114 | -18,6 | 0,3 |
| 2009 | 43 112 | -5,1 | 101 | -11,4 | 0,2 |
| 2010 | 39 745 | -7,8 | 114 | 12,9 | 0,3 |
| 2011 | 38 512 | -3,1 | 96 | -15,8 | 0,2 |
| 2012 | 37 091 | -3,7 | 89 | -7,3 | 0,2 |
| 2013 | 34 786 | -6,2 | 79 | -11,2 | 0,2 |
| 2014 | 32 899 | -5,4 | 65 | -17,7 | 0,2 |
| 2015 | 30 167 | -8,3 | 55 | -15,4 | 0,2 |
| 2016 | 27 442 | -9,0 | 50 | -9,1 | 0,2 |
| 2017 | 24 552 | -10,5 | 37 | -26,0 | 0,2 |
| 2018 | 23 224 | -5,4 | 37 | 0,0 | 0,2 |
| 2019 | 21 465 | -7,6 | 33 | -10,8 | 0,2 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Kolejną kategorią przestępstw popełnianych na transporcie jest przestępstwo zgwałcenia. Zostało ono unormowane w art. 131 KK FR, zatytułowanym „Zgwałcenie”¹². Zgodnie z brzmieniem art. 131 ust. 1 KK FR za zgwałcenie, to jest za stosunek płciowy z użyciem przemocy lub z groźbą jej użycia w stosunku do ofiary lub innych osób, albo z wykorzystaniem stanu bezradności ofiary, grozi kara pozbawienia wolności na okres od trzech do sześciu lat.

W ustępie 2 niniejszego artykułu postanowiono, że zgwałcenie:

a) dokonane przez grupę osób, grupę osób będących w zмовie lub przez zorganizowaną grupę,

12 Więcej zob. w: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 4.12.2014 № 16 „О судебной практике по делам о преступлениях против половой неприкосновенности и половой свободы личности”, „Бюллетень Верховного Суда РФ” 2015, № 2; А.В. Авдеев, *Уголовно-правовая охрана половой неприкосновенности и половой свободы личности*, „Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право” 2016, т. 18, № 1–2, s. 85–99; А.М. Смирнов, *Преступления против половой неприкосновенности и половой свободы личности*, Юрлитинформ, Москва 2015; А. Бохан, *Вопросы квалификации изнасилований (ст. 131 УК РФ) и насильственных действий сексуального характера (ст. 132 УК РФ)*, „Уголовное право” 2014, № 5, s. 32–35; А. Бриллиантов, *Насилие и угроза применения насилия при совершении изнасилования*, „Уголовное право” 2014, № 5, s. 35–38; Р.М. Кочетов, *Применение необходимой обороны при защите половой неприкосновенности и свободы личности от преступного посягательства*, „Российский следователь” 2016, № 18, s. 23–25; А.С. Ященко, *К вопросу о дефинициях терминов «изнасилование» и «насильственные действия сексуального характера» и их соотношении*, „Вестник Брянского государственного университета” 2015, № 1, s. 203–206.

b) związane z groźbą zabójstwa lub spowodowaniem ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, a także dokonane ze szczególnym okrucieństwem w stosunku do ofiary lub innych osób,

c) które spowodowały zarażenie ofiary chorobą weneryczną, zagrożone jest karą pozbawienia wolności na okres od czterech do dziesięciu lat i fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

W artykule 131 ust. 3 KK FR zapisano, że za zgwałcenie:

a) nieletniej,

b) które nieumyślnie spowodowało wyrządzenie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu ofiary, zarażenie jej wirusem HIV lub inne ciężkie skutki, grozi kara pozbawienia wolności na okres od ośmiu do piętnastu lat i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat dwudziestu wraz z obowiązkową karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

Ustawodawca w ust. 4 niniejszego artykułu zawarł zapis, zgodnie z którym za zgwałcenie:

a) które nieumyślnie spowodowało śmierć ofiary,

b) nieletniej, która nie osiągnęła czternastego roku życia, grozi kara pozbawienia wolności na okres od dwunastu do dwudziestu lat i fakultatywna kara pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat dwóch.

W ustępie 5 zapisano, że czyn przewidziany w ust. 4 pkt b) niniejszego artykułu, dokonany przez osobę wcześniej karaną za popełnione przestępstwo przeciwko nietykalności seksualnej osoby nieletniej, pociąga za sobą karę pozbawienia wolności na okres od piętnastu do dwudziestu lat i obowiązkową karę pozbawienia prawa zajmowania określonych stanowisk lub zajmowania się określoną działalnością na okres do lat dwudziestu, bądź karę dożywotniego pozbawienia wolności.

Materiały zgromadzone przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej za lata 2003–2019, dotyczące przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie, dowodzą, że najwięcej przestępstw tego rodzaju zostało wykrytych w roku 2005 (9222 przestępstwa), a najmniej w roku 2019 (3177 przestępstw tego rodzaju). W badanym okresie liczba przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu ulegała znaczącym wahaniom – największy wzrost przestępstw tego rodzaju został odnotowany w roku 2004 (o 8,8%), a największy spadek w roku 2007 (o 20,7%).

W wypadku przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 najwięcej z nich zostało wykrytych w roku 2007 (40 przestępstw tego rodzaju), a najmniej w roku 2016 (3 przestępstwa). W badanym okresie liczba przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu na transporcie ulegała znaczącym wahaniom. Największy wzrost liczby przestępstw tego rodzaju popełnionych na transporcie został odnotowany w roku 2017 i wyniósł 166,7%, a największy spadek, wynoszący 62,5%, w roku 2016. Należy także zauważyć,

że udział przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 w ogólnej liczbie przestępstw tego rodzaju popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie wahał się od 0,1% w roku 2014 i 2018 do 0,6% w roku 2007 (zob. tab. 3.14).

Tabela 3.14. Liczba przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw zgwałcenia ogółem

| Rok | Liczba przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu popełnionych na transporcie | Dynamika (w %) | Udział (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|--------------|
| 2003 | 8085 | -0,4 | 34 | -26,1 | 0,4 |
| 2004 | 8795 | 8,8 | 39 | 14,7 | 0,4 |
| 2005 | 9222 | 4,9 | 36 | -7,7 | 0,4 |
| 2006 | 8871 | -3,8 | 39 | 8,3 | 0,4 |
| 2007 | 7038 | -20,7 | 40 | 2,6 | 0,6 |
| 2008 | 6208 | -11,8 | 21 | -47,5 | 0,3 |
| 2009 | 5398 | -13,0 | 16 | -23,8 | 0,3 |
| 2010 | 4907 | -9,1 | 11 | -31,3 | 0,2 |
| 2011 | 4801 | -2,2 | 11 | 0,0 | 0,2 |
| 2012 | 4486 | -6,6 | 15 | 36,4 | 0,3 |
| 2013 | 4246 | -5,3 | 12 | -20,0 | 0,3 |
| 2014 | 4163 | -2,0 | 5 | -58,3 | 0,1 |
| 2015 | 3936 | -5,5 | 8 | 60,0 | 0,2 |
| 2016 | 3893 | -1,1 | 3 | -62,5 | 0,1 |
| 2017 | 3538 | -9,1 | 8 | 166,7 | 0,2 |
| 2018 | 3374 | -4,6 | 5 | -37,5 | 0,1 |
| 2019 | 3177 | -5,8 | 6 | 20,0 | 0,2 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Kolejną kategorią przestępstwa ujętego w materiałach rosyjskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych jest przestępstwo rozboju. Ta kategoria przestępstwa została unormowana w art. 162 KK FR¹³. Artykuł 162 Kodeksu karnego Federacji

13 Więcej zob. w: E.A. Жаренова, *Разбой, совершенный с применением оружия: вопросы квалификации*, „Вестник международного Института управления” 2018, № 1(146), s. 23–26; A.A. Алексенко, *Психическое насилие как признак объективной стороны разбоя*, „Право. Общество. Государство” 2018, s. 18–21; E.X. Андрианова, *Методология исследования объективных, субъективных признаков разбоя*:

Rosyjskiej zatytułowany „Rozbój” składa się z czterech ustępów. Z unormowania zawartego w art. 162 ust. 1 KK FR wynika, że rozbój, to jest napad w celu zagarnięcia cudzego mienia, dokonany z użyciem przemocy stanowiącej zagrożenie dla życia lub zdrowia bądź z groźbą użycia takiej przemocy, zagrożony jest karą prac przymusowych na okres do lat pięciu, bądź karą pozbawienia wolności na okres do lat ośmiu i fakultatywną karą grzywny w wysokości do 500 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat trzech.

W artykule 162 ust. 2 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym rozbój dokonany przez grupę osób pozostających w zмовie, a także rozbój z użyciem broni lub przedmiotów wykorzystywanych w charakterze broni pociąga za sobą karę pozbawienia wolności na okres do lat dziesięciu i fakultatywną karę grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch. Przepis art. 162 ust. 3 KK FR określa, że rozbój dokonany poprzez nielegalne wtargnięcie do mieszkania, pomieszczenia lub magazynu bądź dokonany w dużej wysokości zagrożony jest karą pozbawienia wolności na okres od siedmiu do dwunastu lat i fakultatywną karą grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch. Według postanowień zawartych w art. 162 ust. 4 KK FR za rozbój dokonany przez zorganizowaną grupę (pkt a) bądź dokonany w bardzo dużej wysokości (pkt b), albo którego konsekwencją było spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu poszkodowanego (pkt c), grozi kara pozbawienia wolności na okres od ośmiu do piętnastu lat i fakultatywna kara grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

Według materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, dotyczących przestępstw rozboju popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019, ich liczba ulegała znacznym wahaniom. Najwięcej przestępstw tego rodzaju zostało wykrytych w roku 2005 (63 671 przestępstw), a najmniej w roku 2019 (6739 przestępstw). Największy

уголовно-правовые аспекты, „Молодой ученый” 2016, № 11, s. 1234–1237; P.A. Ахмедов, *Проблемы уголовной ответственности за разбой*, „Актуальные проблемы правотворчества и правоприменительной деятельности в Российской Федерации”, Материалы межвузовской научной студенческой конференции, 2017, s. 332–335; P.C. Гасанов, *Проблемы квалификации и доказывания разбойных нападений*, „Уголовное право” 2015, № 1, s. 35–39; А.Ю. Кутузов, *Проблемы теории и практики при квалификации разбоев*, „Постулат” 2017, № 5, s. 1–4; Э.В. Сон, *Проблемы квалификации разбоя с применением отдельных видов оружия*, „Пробелы в российском законодательстве” 2017, № 7, s. 150–154.

wzrost liczby przestępstw rozboju popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie został zaobserwowany w roku 2005 (o 14,8%), a największy spadek w roku 2007 (o 24,2%).

W wypadku przestępstw rozboju popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 największa ich liczba została wykryta w roku 2006 (408 przestępstw tego rodzaju), a najmniejsza w roku 2018 i 2019 (32 przestępstwa). W badanym okresie liczba przestępstw rozboju popełnionych na transporcie ulegała znaczącym wahaniom. Najwyższy wzrost liczby przestępstw tego rodzaju został odnotowany w roku 2005 i wyniósł 18,3%, a największy spadek, wynoszący 32,1%, zaobserwowano w roku 2011. Udział przestępstw rozboju popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 w ogólnej liczbie przestępstw rozboju popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie wahał się od 0,4% w roku 2018 do 0,9% w roku 2010 (zob. tab. 3.15).

Tabela 3.15. Liczba przestępstw rozboju popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw rozboju ogółem

| Rok | Liczba przestępstw rozboju popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw rozboju popełnionych na transporcie | Dynamika (w %) | Udział (w %) |
|------|--|----------------|--|----------------|--------------|
| 2003 | 48 673 | 3,4 | 304 | 3,8 | 0,6 |
| 2004 | 55 448 | 13,9 | 333 | 9,5 | 0,6 |
| 2005 | 63 671 | 14,8 | 394 | 18,3 | 0,6 |
| 2006 | 59 763 | -6,1 | 408 | 3,6 | 0,7 |
| 2007 | 45 318 | -24,2 | 342 | -16,2 | 0,8 |
| 2008 | 35 366 | -22,0 | 282 | -17,5 | 0,8 |
| 2009 | 30 085 | -14,9 | 227 | -19,5 | 0,8 |
| 2010 | 24 537 | -18,4 | 215 | -5,3 | 0,9 |
| 2011 | 20 080 | -18,2 | 146 | -32,1 | 0,7 |
| 2012 | 18 622 | -7,3 | 122 | -16,4 | 0,7 |
| 2013 | 16 416 | -11,8 | 98 | -19,7 | 0,7 |
| 2014 | 14 340 | -12,6 | 71 | -27,6 | 0,6 |
| 2015 | 13 642 | -4,9 | 69 | -2,8 | 0,5 |
| 2016 | 11 416 | -16,3 | 53 | -23,2 | 0,5 |
| 2017 | 9104 | -20,3 | 47 | -11,3 | 0,5 |
| 2018 | 7474 | -17,9 | 32 | -31,9 | 0,4 |
| 2019 | 6739 | -9,8 | 32 | 0,0 | 0,5 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Kolejną kategorią przestępstw popełnionych na transporcie ujętych w materiałach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej jest przestępstwo grabieży. Przestępstwo to zostało unormowane w art. 161 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej¹⁴. Artykuł 161 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej zatytułowany „Grabież” składa się z trzech ustępów. Według postanowień zawartych w art. 161 ust. 1 KK FR za grabież, to jest za jawny zabór cudzego mienia, grozi kara prac obowiązkowych na okres do 480 godzin, bądź kara prac poprawczych na okres do lat dwóch, lub kara ograniczenia wolności na okres od dwóch do czterech lat, bądź kara prac przymusowych na okres do lat czterech, albo kara aresztu na okres do sześciu miesięcy, bądź kara pozbawienia wolności na okres do lat czterech.

W artykule 161 ust. 2 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym za grabież dokonaną przez grupę osób pozostających w zмовie (pkt a) bądź poprzez nielegalne wtargnięcie do mieszkania, pomieszczenia lub magazynu (pkt c), albo z użyciem przemocy niestanowiącej zagrożenia dla życia lub zdrowia bądź z groźbą użycia takiej przemocy (pkt d), lub w dużym rozmiarze (pkt e), grozi kara prac przymusowych na okres do lat pięciu, bądź kara pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu i fakultatywna kara grzywny w wysokości do 10 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do jednego miesiąca wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do jednego roku.

Punkt b) ustępu 2 niniejszego artykułu na podstawie postanowień Ustawy Federalnej z dnia 8 grudnia 2003 r. Nr 162 utracił moc. W poprzednim brzmieniu Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej w pkt b) zapisano: „niejednokrotnie”.

Z unormowania zawartego w art. 161 ust. 3 KK FR wynika, że za grabież dokonaną przez zorganizowaną grupę (pkt a) bądź w bardzo dużej wysokości (pkt b) grozi kara pozbawienia wolności na okres od sześciu do dwunastu lat i fakultatywna kara grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego na okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

Punkt c) ustępu 3 niniejszego artykułu na podstawie postanowień Ustawy Federalnej z dnia 8 grudnia 2003 r. Nr 162 utracił moc. W poprzednim brzmieniu Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej w pkt c) zapisano: „przez osobę wcześniej dwukrotnie lub więcej razy karaną za zabór lub wymuszenie rozbójnicze”.

14 Więcej zob. w: Ю.С. Пилюгина, *Квалификация грабежей*, „Молодой ученый” 2018, № 23(209), s. 121–123; А.А. Коновалова, *Грабеж и разбой, как форма хищения чужого имущества*, „Юридический факт” 2018, № 23, s. 8–10; З.М. Челябинова, *Мониторинг практики применения норм о грабеже, совершенном посредством рывка*, „Мониторинг правоприменения” 2017, № 3(24), s. 19–22; Е.Н. Симоненко, *Вопросы квалификации насильственного грабежа*, „Молодой ученый” 2019, № 44(282), s. 259–262; С.В. Богданчиков, *Уголовно-правовые и криминологические аспекты преступлений против собственности*, ЮНИТИДАНА: Закон и право, Москва 2015; А.В. Анянова, *Проблемы отграничения грабежа с применением насилия от разбоя*, „Молодой ученый” 2018, № 26, s. 103–105.

Z danych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej dotyczących przestępstw grabieży popełnionych w Rosji w latach 2003–2019 wynika, że w badanym okresie najczęściej z nich zostało wykrytych w roku 2006 (357 302 przestępstwa tego rodzaju), a najmniej w roku 2019 (45 815 przestępstw). Liczba przestępstw grabieży w analizowanym okresie ulegała znacznym wahaniam. Największy wzrost liczby przestępstw tego rodzaju został zaobserwowany w roku 2005 i wyniósł 37,0%, a największy spadek, wynoszący 22,3%, odnotowano w roku 2011.

Najwięcej przestępstw grabieży popełnionych na transporcie w badanym okresie zostało ujawnionych w roku 2006 (2137 przestępstw tego rodzaju), a najwyższy wzrost, wynoszący 17,6%, odnotowano w roku 2005. Najmniej przestępstw grabieży popełniono na transporcie w roku 2019 (249 przestępstw tego rodzaju), a największy spadek liczby tego rodzaju przestępstw, wynoszący 32,3%, został zaobserwowany w roku 2014. Udział przestępstw grabieży popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 w ogólnej liczbie przestępstw tego rodzaju wahał się od 0,5% w roku 2005, 2016 i 2019 do 0,8% w roku 2003 (zob. tab. 3.16).

Tabela 3.16. Liczba przestępstw grabieży popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw grabieży ogółem

| Rok | Liczba przestępstw grabieży popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw grabieży popełnionych na transporcie | Dynamika (w %) | Udział (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|--------------|
| 2003 | 198 036 | 18,4 | 1505 | 3,1 | 0,8 |
| 2004 | 251 433 | 27,0 | 1586 | 5,4 | 0,6 |
| 2005 | 344 440 | 37,0 | 1865 | 17,6 | 0,5 |
| 2006 | 357 302 | 3,7 | 2137 | 14,6 | 0,6 |
| 2007 | 295 071 | -17,4 | 1973 | -7,7 | 0,7 |
| 2008 | 243 957 | -17,3 | 1643 | -16,7 | 0,7 |
| 2009 | 205 379 | -15,8 | 1407 | -14,4 | 0,7 |
| 2010 | 164 547 | -19,9 | 1177 | -16,3 | 0,7 |
| 2011 | 127 772 | -22,3 | 900 | -23,5 | 0,7 |
| 2012 | 110 063 | -13,9 | 807 | -10,3 | 0,7 |
| 2013 | 92 069 | -16,3 | 660 | -18,2 | 0,7 |
| 2014 | 77 725 | -15,6 | 447 | -32,3 | 0,6 |
| 2015 | 72 739 | -6,4 | 446 | -0,2 | 0,6 |
| 2016 | 61 524 | -15,4 | 317 | -28,9 | 0,5 |
| 2017 | 56 855 | -7,6 | 360 | 13,6 | 0,6 |
| 2018 | 50 111 | -11,9 | 288 | -20,0 | 0,6 |
| 2019 | 45 815 | -8,6 | 249 | -13,5 | 0,5 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Kolejną kategorią przestępstw popełnionych na transporcie ujętych w materiałach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej jest przestępstwo kradzieży. Zostało ono unormowane w art. 158 KK FR¹⁵. Artykuł 158 KK FR zatytułowany „Kradzież” składa się z czterech ustępów i czterech przypisów. W artykule 158 ust. 1 KK FR zapisano, że kradzież, to jest potajemny zabór cudzego mienia w celu przywłaszczenia, zagrożona jest karą grzywny w wysokości do 80 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu, jaki skazany otrzymuje z tytułu wykonywanej pracy zarobkowej za okres do sześciu miesięcy, bądź karą prac obowiązkowych na okres do 360 godzin, albo karą prac poprawczych na okres do jednego roku, bądź karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch, lub karą prac przymusowych na okres do lat dwóch, bądź karą aresztu na okres do czterech miesięcy, albo karą pozbawienia wolności na okres do lat dwóch.

Zgodnie z brzmieniem art. 158 ust. 2 KK FR kradzież dokonana przez grupę osób pozostających w zмовie (pkt a) bądź połączona z nielegalnym wtargnięciem do pomieszczenia lub magazynu (pkt b), lub związana z wyrządzeniem znacznej szkody obywatelowi (pkt c), bądź z odzieży, torebki lub innego bagażu podręcznego znajdującego się przy pokrzywdzonym (pkt d), pociąga za sobą karę grzywny w wysokości do 200 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu, jaki skazany otrzymuje z tytułu wykonywanej pracy zarobkowej za okres do osiemnastu miesięcy, bądź karę prac obowiązkowych na okres do 480 godzin, albo karę prac poprawczych na okres do lat dwóch, bądź karę prac przymusowych na okres do lat pięciu i fakultatywną karę ograniczenia wolności na okres do jednego roku, albo karę pozbawienia wolności na okres do lat pięciu i fakultatywną karę ograniczenia wolności na okres do jednego roku.

15 Więcej zob. w: Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 декабря 2002 г., № 29 (в редакции от 3 марта 2015 г.) „О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое”, „Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации” 2003, № 3; 2015, № 6; М.М. Нафиков, *Проблемы квалификации краж: вопросы теории и практики*, „Вестник экономики, права и социологии” 2016, № 1, s. 160; В.Ю. Окружко, *Новый взгляд законодателя на „мелкое хищение”*, „Научно- методический электронный журнал Концепт” 2016, т. 41, s. 172–177; А.Н. Попов, *Квалификация преступлений против собственности. Учебное пособие*, Санкт-Петербургский Юридический Институт (Филиал) Университета Прокуратуры Российской Федерации, Санкт-Петербург 2018; В.В. Сверчков, *Преступления против собственности: критический анализ преобразования российского уголовного законодательства и практики его применения*, „Актуальные проблемы экономики и права” 2018, т. 12, № 1, s. 101–111; В.В. Хилjuta, *Проблемы доктринального толкования физического признака имущества в уголовном праве*, „Российский юридический журнал” 2014, № 5, s. 155–160; Н.В. Краслянская, *К вопросу об уголовно-правовой характеристике состава кражи*, „Вестник Краснодарского Университета МВД России” 2013, № 8(20), s. 32–39; D. Solodov, *Przestępstwo kradzieży w prawie oraz praktyce karnej Rosji i Polski*, „Studia Prawnoustrojowe” 2019, vol. 42, s. 281–296.

W artykule 158 ust. 3 KK FR postanowiono, że za kradzież dokonaną z nielegalnym wtargnięciem do lokalu mieszkalnego (pkt a) bądź z rurociągu naftowego, rurociągu produktów naftowych, rurociągu gazowego (pkt b), albo w dużej wysokości (pkt c), grozi kara grzywny w wysokości od 100 tys. do 500 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu, jaki skazany otrzymuje z tytułu wykonywanej pracy zarobkowej za okres od jednego roku do lat trzech, bądź kara prac przymusowych na okres do lat pięciu i fakultatywna kara ograniczenia wolności na okres do półtora roku, lub kara pozbawienia wolności na okres do lat sześciu i fakultatywna kara grzywny w wysokości do 80 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do sześciu miesięcy wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do półtora roku.

W artykule 158 ust. 4 KK FR zapisano, że kradzież dokonana przez zorganizowaną grupę (pkt a) bądź w bardzo dużej wysokości (pkt b) pociąga za sobą karę pozbawienia wolności na okres do lat dziesięciu i fakultatywną karę grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu, jaki skazany otrzymuje z tytułu wykonywanej pracy zarobkowej za okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

W przypisie 1 do art. 158 KK FR ustawodawca wskazał, że pod pojęciem zaboru w artykułach Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej rozumiane jest dokonane w celach materialnych bezprawne nieodpłatne odebranie i (lub) zamiana cudzego majątku na rzecz sprawcy albo innych osób, które wyrządziło szkodę właścicielowi lub innemu posiadaczowi tego majątku. W przypisie 2 do art. 158 KK FR zapisano, że znaczna szkoda wyrządzona obywatelowi w artykułach niniejszego rozdziału Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej, z wyjątkiem art. 159 ust. 5 KK FR, określana jest z uwzględnieniem jego stanu majątkowego, jednakże nie może stanowić ona mniej niż 5 tys. rubli. W przypisie 3 do art. 158 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym pod pojęciem pomieszczenia w artykułach niniejszego rozdziału Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej rozumiane są budynki i budowle niezależnie od formy własności, przeznaczone do czasowego przebywania w nich ludzi lub umieszczenia w nich wartości materialnych dla realizacji celów produkcyjnych lub innych celów wynikających ze stosunku pracy. Co więcej, ustawodawca w przypisie 3 do art. 158 KK FR precyzuje, że pod pojęciem magazynu w artykułach niniejszego rozdziału Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej rozumiane są pomieszczenia gospodarcze, wydzielone z budynków mieszkalnych, budowli mieszkalnych, działki gruntu, rurociągi, inne budowle, przeznaczone do stałego lub czasowego przechowywania wartości materialnych. W przypisie 4 do art. 158 KK FR wskazano, że pod pojęciem dużej wysokości w artykułach niniejszego rozdziału Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej, z wyjątkiem art. 159 ust. 6 i ust. 7, art. 159.1, art. 159.3, art. 159.5 i art. 159.6 KK FR, rozumiana jest wartość majątku przekraczająca 250 tys. rubli, a pod pojęciem bardzo dużej wysokości – przekraczająca 1 mln rubli.

W artykule 158.1 KK FR zatytułowanym „Drobny zabór dokonany przez osobę poddaną karze administracyjnej” przyjęto, że za drobny zabór cudzego mienia dokonany przez osobę poddaną karze administracyjnej za drobny zabór przewidziany w art. 7.27 ust. 2 Kodeksu wykroczeń administracyjnych Federacji Rosyjskiej¹⁶ grozi kara grzywny w wysokości do 40 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu, jaki skazany otrzymuje z tytułu wykonywanej pracy zarobkowej za okres do trzech miesięcy, bądź kara prac obowiązkowych na okres do 180 godzin, albo kara prac poprawczych na okres do sześciu miesięcy, bądź kara ograniczenia wolności na okres do jednego roku, lub kara prac przymusowych na okres do jednego roku, bądź kara aresztu na okres do dwóch miesięcy, lub kara pozbawienia wolności na okres do jednego roku.

Z danych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej dotyczących przestępstw kradzieży popełnionych w Rosji w latach 2003–2019 wynika, że najwięcej takich przestępstw zostało wykrytych w roku 2006 (1 676 983 przestępstwa tego rodzaju), a największy wzrost ich liczby został odnotowany w roku 2003 i wyniósł 24,2%. W badanym okresie liczba przestępstw kradzieży popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej ulegała znacznym wahaniom, przy czym najmniejsza ich liczba została wykryta w roku 2018 (756 395 przestępstw tego rodzaju). Największe spadki przestępstw kradzieży odnotowano w roku 2008 (o 15,4%) oraz w roku 2016 (o 14,5%).

W wypadku przestępstw kradzieży popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 największa ich liczba została wykryta w roku 2007 (22 709 przestępstw tego rodzaju), a najwyższy wzrost ich liczby, wynoszący 18,3%, został zaobserwowany w roku 2005. Najmniej przestępstw kradzieży popełnionych na transporcie zostało ujawnionych w roku 2016 (12 126 przestępstw tego rodzaju), a największy

16 Więcej zob. w: Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 декабря 2002 г. № 29 (в редакции от 3 марта 2015 г.) „О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое”, „Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации” 2003, № 3; 2015, № 6; М.М. Нафиков, *Проблемы квалификации краж: вопросы теории и практики*, „Вестник экономики, права и социологии” 2016, № 1, s. 160; В.Ю. Окружко, *Новый взгляд законодателя на „мелкое хищение”*, „Научно- методический электронный журнал Концепт” 2016, т. 41, s. 172–177; А.Н. Попов, *Квалификация преступлений против собственности. Учебное пособие*, Санкт-Петербургский Юридический Институт (Филиал) Университета Прокуратуры Российской Федерации, Санкт-Петербург 2018; В.В. Сверчков, *Преступления против собственности: критический анализ преобразования российского уголовного законодательства и практики его применения*, „Актуальные проблемы экономики и права” 2018, т. 12, № 1, s. 101–111; В.В. Хилjuta, *Проблемы доктринального толкования физического признака имущества в уголовном праве*, „Российский юридический журнал” 2014, № 5, s. 155–160; Н.В. Краслянская, *К вопросу об уголовно-правовой характеристике состава кражи*, „Вестник Краснодарского Университета МВД России” 2013, № 8(20), s. 32–39; D. Solodov, *Przestępstwo kradzieży w prawie oraz praktyce karnej Rosji i Polski*, „Studia Prawnoustrojowe” 2019, vol. 42, s. 281–296.

ich spadek, wynoszący 22,5%, zaobserwowano w roku 2009. Udział przestępstw kradzieży popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 w ogólnej liczbie przestępstw kradzieży popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie wahał się od 1,2% w roku 2005 do 1,7% w roku 2012 i 2018 (zob. tab. 3.17).

Tabela 3.17. Liczba przestępstw kradzieży popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw kradzieży ogółem

| Rok | Liczba przestępstw kradzieży popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw kradzieży popełnionych na transporcie | Dynamika (w %) | Udział (w %) |
|------|--|----------------|--|----------------|--------------|
| 2003 | 1 150 772 | 24,2 | 14 485 | 6,5 | 1,3 |
| 2004 | 1 276 880 | 11,0 | 15 981 | 10,3 | 1,3 |
| 2005 | 1 572 996 | 23,2 | 18 903 | 18,3 | 1,2 |
| 2006 | 1 676 983 | 6,6 | 21 537 | 13,9 | 1,3 |
| 2007 | 1 566 970 | -6,6 | 22 709 | 5,4 | 1,4 |
| 2008 | 1 326 342 | -15,4 | 21 028 | -7,4 | 1,6 |
| 2009 | 1 188 574 | -10,4 | 16 302 | -22,5 | 1,4 |
| 2010 | 1 108 369 | -6,7 | 16 952 | 4,0 | 1,5 |
| 2011 | 1 038 566 | -6,3 | 16 998 | 0,3 | 1,6 |
| 2012 | 992 238 | -4,5 | 17 133 | 0,8 | 1,7 |
| 2013 | 922 562 | -7,0 | 14 719 | -14,1 | 1,6 |
| 2014 | 908 901 | -1,5 | 13 772 | -6,4 | 1,5 |
| 2015 | 1 018 451 | 12,1 | 14 379 | 4,4 | 1,4 |
| 2016 | 871 084 | -14,5 | 12 126 | -15,7 | 1,4 |
| 2017 | 788 531 | -9,5 | 12 695 | 4,7 | 1,6 |
| 2018 | 756 395 | -4,1 | 12 649 | -0,4 | 1,7 |
| 2019 | 774 159 | 2,3 | 12 143 | -4,0 | 1,6 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Z materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, dotyczących przestępstw kradzieży ładunków na szlakach kolejowych, powietrznych i wodnych popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej, wynika, że najwięcej z nich zostało wykrytych przez rosyjskie organy ścigania w roku 2008 (4596 przestępstw tego rodzaju), a najmniej w roku 2019 (1549 przestępstw kwalifikowanych do tej kategorii). Największy wzrost liczby przestępstw kradzieży ładunków na szlakach kolejowych, powietrznych i wodnych został zaobserwowany w roku 2012 i wyniósł 27,3%, a największy spadek, wynoszący 26,4%, w roku 2016 (zob. tab. 3.18).

Tabela 3.18. Liczba przestępstw kradzieży ładunków na szlakach kolejowych, powietrznych i wodnych popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej

| Rok | Liczba przestępstw kradzieży ładunków na szlakach kolejowych, powietrznych i wodnych popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) |
|------|--|----------------|
| 2003 | 3087 | 11,5 |
| 2004 | 3466 | 12,3 |
| 2005 | 3653 | 5,4 |
| 2006 | 4090 | 12,0 |
| 2007 | 4318 | 5,6 |
| 2008 | 4596 | 6,4 |
| 2009 | 4049 | -11,9 |
| 2010 | 4237 | 4,6 |
| 2011 | 4541 | 7,2 |
| 2012 | 5782 | 27,3 |
| 2013 | 4969 | -14,1 |
| 2014 | 3974 | -20,0 |
| 2015 | 3331 | -16,2 |
| 2016 | 2452 | -26,4 |
| 2017 | 1979 | -19,3 |
| 2018 | 1893 | -4,3 |
| 2019 | 1549 | -18,2 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Kolejną kategorią przestępstw popełnionych na transporcie ujętych w materiałach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej jest przestępstwo oszustwa. Zostało ono unormowane w art. 159 KK FR¹⁷. Artykuł 159 Kodeksu

17 Więcej zob. w: E.V. Никульченкова, А.Н. Харитонов, *Мошенничество: проблемные вопросы*, „Вестник Омского университета”, Серия „Право” 2018, № 2(55), s. 160–165; Н.В. Щетинина, Д.Л. Кокорин, *Особенности квалификации мошенничества в сфере кредитования*, „Вестник Воронежского государственного университета”, Серия „Право” 2018, № 2, s. 191–196; А.А. Харламова, *Проблемные вопросы квалификации мошенничества с использованием платежных карт*, „Вестник Уральского Юридического Института МВД России” 2017, № 1, s. 44–47; eadem, *Некоторые вопросы квалификации мошенничества в сфере страхования*, „Уголовное право” 2017, № 5, s. 69–77; Е.А. Куликов, *Уголовная ответственность за мошенничество и контрабанду с позиций соотношения общей и специальной нормы, а также принципа правовой определенности*, „Юридические исследования” 2017, № 8, s. 69–79; О.В. Ермакова, *Квалификация специальных видов мошенничества (ст. 159.1–159.6 УК РФ): учебное пособие*, Барнаульский юридический институт МВД России, Барнаул 2016; М.А. Филатова, П.С. Яни, *Взаимосвязанные проблемы квалификации мошенничества и легализации преступных доходов*, „Законность” 2018, № 7, s. 33–38; А.Г. Кибальник, *Квалификация мошенничества в новом постановлении Пленума*

karnego Federacji Rosyjskiej zatytułowany „Oszustwo” składa się z siedmiu ustępów oraz czterech przypisów. Z unormowania zawartego w art. 159 ust. 1 KK FR wynika, że oszustwo, to jest zabór cudzego mienia lub nabycie prawa do cudzego mienia drogą oszukania lub nadużycia zaufania, pociąga za sobą karę grzywny w wysokości do 120 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do jednego roku, bądź karę prac obowiązkowych na okres do 360 godzin, albo karę prac poprawczych na okres do jednego roku, bądź karę ograniczenia wolności na okres do lat dwóch, lub karę prac przymusowych na okres do lat dwóch, bądź karę aresztu na okres do czterech miesięcy, albo karę pozbawienia wolności na okres do lat dwóch.

Zgodnie z regulacją zawartą w art. 159 ust. 2 KK FR za oszustwo dokonane przez grupę osób pozostających w zмовie, a także związane z wyrządzeniem szkody obywatelowi w znacznym rozmiarze, grozi kara grzywny w wysokości do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat dwóch, bądź kara prac obowiązkowych na okres do 480 godzin, albo kara prac poprawczych na okres do lat dwóch, bądź kara prac przymusowych na okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do jednego roku, lub kara pozbawienia wolności na okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do jednego roku.

Prawodawca w art. 159 ust. 3 KK FR wskazał, że oszustwo dokonane przez osobę z wykorzystaniem swojego stanowiska służbowego, jak również w dużej wysokości, pociąga za sobą karę grzywny w wysokości od 100 tys. do 500 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od jednego roku do lat trzech, bądź karę prac przymusowych na okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch, lub karę pozbawienia wolności na okres do lat sześciu wraz z fakultatywną karą grzywny w wysokości do 80 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do sześciu miesięcy i fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do półtora roku.

Przepis art. 159 ust. 4 KK FR określa, że za oszustwo dokonane przez zorganizowaną grupę lub w bardzo dużej wysokości lub które spowodowało pozbawienie obywatela prawa do lokalu mieszkalnego, grozi kara pozbawienia wolności na okres do lat dziesięciu wraz z fakultatywną karą grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat trzech i fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

Верховного Суда РФ, „Уголовное право” 2018, № 1, s. 61–67; А.А. Боровков, О соответствии законодательного описания признаков мошенничества в сфере предпринимательской деятельности конституционному принципу равенства всех перед законом и судом, „Российский юридический журнал” 2017, № 5, s. 125–131; А.А. Гуров, А.С. Куликов, Предпринимательское мошенничество: проблемы применения неконституционной нормы, „Российский юридический журнал” 2017, № 4, s. 136–142.

W artykule 159 ust. 5 KK FR przyjęto, że za oszustwo związane z umyślnym niewykonaniem zobowiązań umownych w sferze działalności gospodarczej, jeśli czyn ten spowodował wyrządzenie znacznej szkody, grozi kara grzywny w wysokości do 300 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat dwóch, bądź kara prac obowiązkowych na okres do 480 godzin, lub kara prac poprawczych na okres do lat dwóch, bądź kara prac przymusowych na okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do jednego roku, albo kara pozbawienia wolności na okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do jednego roku. W świetle art. 159 ust. 6 KK FR czyn przewidziany w ust. 5 niniejszego artykułu dokonany w dużej wysokości zagrożony jest karą grzywny w wysokości od 100 tys. do 500 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od jednego roku do lat trzech, bądź karą prac przymusowych na okres do lat pięciu wraz z fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch, lub karą pozbawienia wolności na okres do lat sześciu wraz z fakultatywną karą grzywny w wysokości do 80 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do sześciu miesięcy i fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do półtora roku. W artykule 159 ust. 7 KK FR przyjęto, że za czyn przewidziany w ust. 5 niniejszego artykułu dokonany w bardzo dużej wysokości grozi kara pozbawienia wolności na okres do lat dziesięciu wraz z fakultatywną karą grzywny w wysokości do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres do lat trzech i fakultatywną karą ograniczenia wolności na okres do lat dwóch.

W przypisie 1 do art. 159 KK FR ustawodawca zawarł zapis, zgodnie z którym pod pojęciem znacznej szkody w ust. 5 niniejszego artykułu rozumiana jest szkoda w kwocie wynoszącej nie mniej niż 10 tys. rubli. W przypisie 2 do art. 159 KK FR zapisano, że pod pojęciem dużej wysokości w ust. 6 niniejszego artykułu rozumiana jest wartość majątku przekraczająca 3 mln rubli. Natomiast w przypisie 3 do wskazanego artykułu postanowiono, że pod pojęciem bardzo dużej wysokości w ust. 7 niniejszego artykułu rozumiana jest wartość majątku przekraczająca 12 mln rubli. Ponadto w przypisie 4 do art. 159 KK FR prawodawca wskazał, że obowiązywanie zapisów zawartych w ust. 5–7 niniejszego artykułu dotyczy sytuacji umyślnego niewykonania zobowiązań umownych w sferze działalności gospodarczej, w której stronami umowy są przedsiębiorcy indywidualni i (lub) organizacje komercyjne.

Z materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej za lata 2003–2019, dotyczących przestępstw oszustwa popełnionych na terytorium Rosji w badanym okresie, wynika, że największa ich liczba została ujawniona w roku 2019 (257 187 przestępstw tego rodzaju), a najmniejsza w roku 2003 (87 471 przestępstw kwalifikowanych jako oszustwa). Największy wzrost liczby przestępstw oszustwa popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w analizowanym okresie zaobserwowano w roku 2004 (o 44,1%), a największy spadek, wynoszący 15,2%, w roku 2010.

Najwięcej przestępstw oszustwa popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej zostało ujawnionych w roku 2008 (5024 przestępstwa tego rodzaju), a najmniej w roku 2019 (1334 przestępstwa). Najwyższy wzrost liczby przestępstw oszustwa popełnionych na transporcie zaobserwowano w roku 2004 (o 52,5%), a największy spadek, wynoszący 34,4%, w roku 2010. Udział przestępstw oszustwa popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 w ogólnej liczbie przestępstw oszustwa popełnionych w badanym okresie na terytorium Federacji Rosyjskiej wahał się od 0,5% w roku 2019 do 3,4% w roku 2004 (zob. tab. 3.19).

Tabela 3.19. Liczba przestępstw oszustwa popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw oszustwa ogółem

| Rok | Liczba przestępstw oszustwa popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw oszustwa popełnionych na transporcie | Dynamika (w %) | Udział (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|--------------|
| 2003 | 87 471 | 26,1 | 2774 | 12,7 | 3,2 |
| 2004 | 126 047 | 44,1 | 4231 | 52,5 | 3,4 |
| 2005 | 179 553 | 42,4 | 4381 | 3,5 | 2,4 |
| 2006 | 225 326 | 25,5 | 4514 | 3,0 | 2,0 |
| 2007 | 211 277 | -6,2 | 4893 | 8,4 | 2,3 |
| 2008 | 192 490 | -8,9 | 5024 | 2,7 | 2,6 |
| 2009 | 188 723 | -2,0 | 4589 | -8,7 | 2,4 |
| 2010 | 160 081 | -15,2 | 3010 | -34,4 | 1,9 |
| 2011 | 147 468 | -7,9 | 2738 | -9,0 | 1,9 |
| 2012 | 161 969 | 9,8 | 2414 | -11,8 | 1,5 |
| 2013 | 164 629 | 1,6 | 2161 | -10,5 | 1,3 |
| 2014 | 160 214 | -2,7 | 1970 | -8,8 | 1,2 |
| 2015 | 200 598 | 25,2 | 1824 | -7,4 | 0,9 |
| 2016 | 208 926 | 4,2 | 1594 | -12,6 | 0,8 |
| 2017 | 222 772 | 6,6 | 1733 | 8,7 | 0,8 |
| 2018 | 215 036 | -3,5 | 1610 | -7,1 | 0,7 |
| 2019 | 257 187 | 19,6 | 1334 | -17,1 | 0,5 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Ostatnią kategorią przestępstw popełnionych na transporcie ujętych w materiałach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej jest przestępstwo chuligaństwa. Zostało ono unormowane w art. 213 KK FR zatytułowanym „Chuligaństwo”¹⁸. Zgodnie z brzmieniem art. 231 ust. 1 KK FR chuligaństwo, to jest

18 Więcej zob. w: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 „О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных противоправные

poważne naruszenie porządku publicznego, stanowiące jawny brak szacunku dla społeczeństwa, dokonane:

a) z użyciem broni lub przedmiotów wykorzystywanych w charakterze broni,
b) z motywów politycznej, ideologicznej, rasowej, narodowościowej lub religijnej nienawiści lub wrogości bądź z motywów nienawiści lub wrogości w stosunku do jakiejkolwiek grupy społecznej,

c) w komunikacji kolejowej, morskiej, wewnętrznej wodnej lub powietrznej, a także w jakiejkolwiek innej komunikacji publicznej

zagrożone jest karą grzywny w wysokości od 300 tys. do 500 tys. rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od dwóch do trzech lat, albo karą prac obowiązkowych na okres do 480 godzin, lub karą prac poprawczych na okres od jednego roku do lat dwóch, bądź karą prac przymusowych na okres do lat pięciu, albo karą pozbawienia wolności na tenże okres.

W artykułe 231 ust. 2 KK FR zapisano, że za czyn wymieniony w ust. 1 niniejszego artykułu dokonany przez grupę osób będących w zмовie lub przez zorganizowaną grupę bądź związany ze stawianiem oporu przedstawicielowi władzy lub innej osobie wypełniającej obowiązki związane z ochroną porządku publicznego lub udaremniającej naruszenie porządku publicznego grozi kara grzywny w wysokości od 500 tys. do 1 mln rubli lub w wysokości wynagrodzenia za pracę albo innego dochodu skazanego za okres od trzech do czterech lat, lub kara prac przymusowych za okres do lat pięciu, albo kara pozbawienia wolności na okres do lat siedmiu. Natomiast w ust. 3 niniejszego artykułu postanowiono, że czyny przewidziane w ust. 1 lub w ust. 2 niniejszego artykułu dokonane z użyciem materiałów wybuchowych lub urządzeń wybuchowych pociągają za sobą karę pozbawienia wolności na okres od pięciu do ośmiu lat.

Na podstawie materiałów zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, dotyczących przestępstw chuligaństwa popełnionych w Rosji w latach 2003–2019, można stwierdzić, że ich liczba znacznie zmalała.

деяниях, совершенных из хулиганских побуждений”, Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации 2008, № 1; А.Ю. Горбачева, *Особенности уголовной ответственности за хулиганство*, „Научные вести” 2019, т. 6, с. 32–37; А.Т. Дзевисов, *Уголовно – правовая характеристика современного хулиганства*, Сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции 2019, Агентство международных исследований, Уфа 2019, с. 249–251; С.В. Лукашук, П.В. Тепляшин, *Общественная опасность и криминологическая детерминация насильственной преступности несовершеннолетних*, „Научно-образовательный потенциал молодежи в решении актуальных проблем XXI века” 2017, № 6, с. 355–357; О.Н. Ворошилова, Д.М. Ворошилова, *Проблемы преступности несовершеннолетних*, „Успехи современной науки” 2016, т. 5, № 10, с. 96–97; А.Б. Мартемьянов, *Проблемы уголовной ответственности за хулиганство*, „Вестник Югорского государственного университета” 2015, № 53–2, с. 186–187; А.С. Лавринцев, *Актуальные проблемы уголовно-правовой характеристики современного хулиганства и изменения в законодательстве*, „Молодой ученый” 2019, № 4(242), с. 305–308.

O ile w roku 2003 na terytorium Federacji Rosyjskiej wykryto 114 052 przestępstwa chuligaństwa, o tyle w roku 2019 ujawniono 2005 przestępstw tego rodzaju. W badanym okresie liczba przestępstw chuligaństwa popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej ulegała znacznym wahanom. Największy spadek przestępstw tego rodzaju, wynoszący 78,3%, został odnotowany w roku 2004, a największy wzrost (o 21,1%) – w roku 2005.

W wypadku przestępstw chuligaństwa popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 można stwierdzić, że największa ich liczba została wykryta w roku 2003 (1609 przestępstw tego rodzaju), a najmniejsza w roku 2016 (45 przestępstw kwalifikowanych jako chuligaństwo). W badanym okresie najwyższy wzrost liczby przestępstw chuligaństwa popełnionych na transporcie został zaobserwowany w roku 2003 i wyniósł 83,8%, a największy wzrost, wynoszący 66,7%, w roku 2017. Udział przestępstw chuligaństwa popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 w ogólnej liczbie przestępstw chuligaństwa, popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie wahał się od 1,1% w roku 2004 do 4,0% w roku 2019 (zob. tab. 3.20).

Tabela 3.20. Liczba przestępstw chuligaństwa popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw chuligaństwa ogółem

| Rok | Liczba przestępstw chuligaństwa popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej | Dynamika (w %) | Liczba przestępstw chuligaństwa popełnionych na transporcie | Dynamika (w %) | Udział (w %) |
|------|---|----------------|---|----------------|--------------|
| 2003 | 114 052 | -14,4 | 1609 | -28,3 | 1,4 |
| 2004 | 24 798 | -78,3 | 261 | -83,8 | 1,1 |
| 2005 | 30 041 | 21,1 | 371 | 42,1 | 1,2 |
| 2006 | 28 645 | -4,6 | 371 | 0,0 | 1,3 |
| 2007 | 20 360 | -28,9 | 277 | -25,3 | 1,4 |
| 2008 | 13 589 | -33,3 | 288 | 4,0 | 2,1 |
| 2009 | 9 474 | -30,3 | 189 | -34,4 | 2,0 |
| 2010 | 7 219 | -23,8 | 136 | -28,0 | 1,9 |
| 2011 | 5 635 | -21,9 | 98 | -27,9 | 1,7 |
| 2012 | 5 155 | -8,5 | 70 | -28,6 | 1,4 |
| 2013 | 4 850 | -5,9 | 95 | 35,7 | 2,0 |
| 2014 | 4 022 | -17,1 | 67 | -29,5 | 1,7 |
| 2015 | 3 318 | -17,5 | 66 | -1,5 | 2,0 |
| 2016 | 2 597 | -21,7 | 45 | -31,8 | 1,7 |
| 2017 | 2 190 | -15,7 | 75 | 66,7 | 3,4 |
| 2018 | 2 091 | -4,5 | 80 | 6,7 | 3,8 |
| 2019 | 2 005 | -4,1 | 81 | 1,3 | 4,0 |

Źródło: *Состояние преступности в России за январь-декабрь 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).

Na podstawie przeprowadzonej analizy opartej na materiałach zgromadzonych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, dotyczących przestępstw popełnionych w Rosji w latach 2003–2019, w tym przestępstw na transporcie, można stwierdzić, że przestępczość na transporcie stanowiła niewielki udział w przestępstwach ogółem popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej w badanym okresie. Co więcej, liczba przestępstw na transporcie systematycznie malała, co związane jest z realizacją działań rządowych mających na celu poprawę bezpieczeństwa na transporcie w Rosji.

Zakończenie

Federacja Rosyjska – ze względu na swoje położenie geograficzne – posiada bardzo korzystne warunki do rozwoju transportu oraz prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze transportu i gospodarki magazynowej. Rosja – według danych na początek roku 2020 – dysponuje 1,3 mln km dróg ogólnego przeznaczenia, 100 tys. km dróg wodnych śródlądowych, 86 tys. km linii kolejowych ogólnego przeznaczenia, 7,3 tys. km linii tramwajowych i trolejbusowych, a także 500 km linii metra oraz 297 lotniskami.

Podstawę normatywną rozwoju transportu w Rosji stanowi „Strategia transportowa Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku”, zatwierdzona rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej z dnia 22 listopada 2008 r. Nr 1734-r. Ten akt prawny zawiera trzy warianty scenariuszowe rozwoju systemu transportowego Federacji Rosyjskiej na okres do 2030 roku: wariant inercyjny, energetyczno-surowcowy oraz wariant innowacyjny.

W Rosji na koniec 2018 roku były zarejestrowane 246 052 przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w tym sektorze, co stanowiło 5,8% ogółu podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej. Łączny obrót podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rosyjskim sektorze transportu i gospodarki materiałowej na koniec 2018 roku wyniósł 11 225,8 mld rubli, co stanowiło 7,3% obrotu wszystkich przedsiębiorstw i osób prawnych działających w sposób legalny na terytorium Federacji Rosyjskiej. Najwyższy łączny obrót przedsiębiorstw i osób prawnych działających w sektorze transportu i gospodarki magazynowej został odnotowany w Centralnym Okręgu Federalnym i wyniósł 5659,8 mld rubli, natomiast najmniejszy – w Północnokaukaskim Okręgu Federalnym (64,8 mld rubli). Największy udział obrotów generowanych przez przedsiębiorstwa i osoby prawne prowadzące działalność gospodarczą w tym sektorze został zaobserwowany w Syberyjskim Okręgu Federalnym (9,2%), a następnie w Centralnym Okręgu Federalnym (8,1%) oraz w Daleko-wschodnim Okręgu Federalnym (7,1%).

W latach 1992–2018 największe przewozy ładunków na terytorium Federacji Rosyjskiej zostały odnotowane w roku 1992 w transporcie kolejowym, samochodowym, morskim, śródlądowym wodnym oraz w transporcie lotniczym. Największy udział w przewozach ładunków na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 1992–2018 miał w całym badanym okresie transport samochodowy, a jego udział w przewozie ładunków ogółem wahał się od 81% w roku 1992 do 68% w roku 2018. W badanym okresie zaobserwowano znaczący wzrost przewozów pasażerów transportem lotniczym, a szczególnie dotyczyło to okresu od roku 2000 do roku 2018. Według materiałów opublikowanych przez Federalną Służbę Statystyki Państwowej w roku 2000 przewóz pasażerów w Federacji Rosyjskiej transportem lotniczym wyniósł 23 mln osób, a w roku 2018 – 118 mln osób, co stanowiło wzrost o 513,0% w stosunku do roku 2000.

Zasadniczym problemem bezpieczeństwa komunikacyjnego w Rosji jest niebezpieczne zachowanie się uczestników ruchu drogowego. Jednym z istotnych czynników wpływających na liczbę wypadków komunikacyjnych, do jakich dochodzi corocznie na terytorium Federacji Rosyjskiej, jest prowadzenie środków transportu przez osoby będące pod wpływem alkoholu. Liczba wypadków drogowych w Rosji w ostatnich latach zmniejszyła się, jednakże w dalszym ciągu pozostaje ona wysoka w porównaniu z innymi krajami europejskimi.

Bibliografia

- Adamczewski P., *Górski Karabach w polityce niepodległego Azerbejdżanu*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2014.
- Baluk W., *Status prawny Morza Kaspijskiego i potencjalny podział zasobów naturalnych*, „Wschodnioznawstwo” 2009, nr 3.
- Berkovich K.M., *Kanały 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.
- Brzęk G., *Udział Polaków w badaniu przyrody Syberii, a zwłaszcza Bajkału*, „Analecta” 1999, nr 8/1(15).
- Budzisz M., *Biznes w Rosji: raport*, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców i Organizacji Pracodawców Ziemi Lubuskiej, Warszawa 2019.
- Caban W., *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.
- Chodubski A., *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.
- Chodubski A., *Odrębność narodowościowa i etniczna Kaukazu w warunkach współczesnej unifikacji i dywersyfikacji świata*, „Forum Politologiczne” 2007, t. 5.
- Eberhardt P., *Sytuacja demograficzna Federacji Rosyjskiej na przełomie XX i XXI wieku*, [w:] A. Mironowicz (red.), *Wprowadzenie do studiów wschodnioeuropejskich*, t. 3: *Rosja*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Lublin 2013.
- Eberhardt P., *Zmiany podziałów administracyjnych w Cesarstwie Rosyjskim, w Związku Sowieckim oraz w Federacji Rosyjskiej*, „Studia z Dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej” 2010, t. XLV.
- Filar M., *W służbie utopii: 73 lata radzieckiego prawa karnego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń 1992.
- Foligowski P., *Białoruś – trudna niepodległość*, Alta 2, Wrocław 1999.
- The International Geographical Union, <http://igu-online.org> (dostęp: 1.01.2020).

- Kabzińska I., *Utopijna idea słowiańskiej jedności w świetle podziałów w tonie katolicyzmu i prawosławia oraz konfliktów między „siostrzanymi kościołami”*, „Etnografia Polska” 2001, t. XLV, z. 1–2.
- Kandzia A., *Samorząd terytorialny Federacji Rosyjskiej*, „Pisma Humanistyczne” 2010, nr 7.
- Kądziołka J., Kocimowski K., Wołoncej E., *Świat w liczbach 2008/2009*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 2009.
- Kodeks karny Federacji Rosyjskiej z dnia 13 czerwca 1996 r. Nr 63 (Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ), z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.
- Konstytucja Federacji Rosyjskiej przyjęta w ogólnonarodowym referendum 12 grudnia 1993 r. (Конституция Российской Федерации принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.).
- Kornowski A., *Polityka antyalkoholowa w Federacji Rosyjskiej*, „Zarządzanie Publiczne” 2014, nr 1(25).
- Kotarba A., *Współczesne modelowanie węglanowych stoków wysokogórskich na przykładzie Czerwonych Wierchów w Tatrach Zachodnich*, „Geographical Studies” 1976, vol. 120.
- Kozłowska A., Rączkowska Z., *Problems in geocological approach to high-mountain environment (based on studies of relief-vegetation relationships)*, „Landform Analysis” 2009, vol. 10.
- Kruczek Z., *Europa. Geografia turystyczna*, Proksenia, Kraków 2008.
- Kubin T., *Stosunki polsko-białoruskie w końcu XX i na początku XXI wieku*, [w:] M. Stolarczyk (red.), *Stosunki Polski z sąsiadami w pierwszej dekadzie XXI wieku*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2011.
- Kuciaba E., *Rola transportu morsko-rzecznego w europejskim systemie transportowym*, „Problemy Transportu i Logistyki” 2017, nr 2.
- Kuřík M., *Polacy w armii carskiej na wyższych szczytach na Kaukazie*, „Wiadomości Polskie” (Krasnodar) 2005, nr 3(12).
- Laskowska K., *Przestępczość w Rosji z perspektywy kryminologii i prawa karnego*, Wydawnictwo Temida2, Białystok 2016.
- Legucka A., *Uregulowanie statusu Morza Kaspijskiego*, „Biuletyn Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych” 2018, nr 116(1689).
- Lityński A., *O podstawach ustawodawstwa karnego ZSRR z 1958 r. oraz o kodeksie karnym RSFR z 1960 r.*, „Miscellanea Historico-Iuridica” 2009, t. VII.
- Lityński A., *Prawo Rosji i ZSRR 1917–1991, czyli historia wszechzwiązkowego komunistycznego prawa (bolszewików). Krótki kurs*, C.H. Beck, Warszawa 2012.
- Marszałkowski M., *Rosja osiągnęła historyczny szczyt wydobywania ropy naftowej*, „Biznes Alert”, 3 stycznia 2020 r., <https://biznesalert.pl> (dostęp: 3.01.2020).
- Okulski M., *Prace przymusowe – nowy rodzaj kary w rosyjskim prawie karnym*, „Probacja” 2015, nr 1.
- Rączkowska Z., *Współczesna rzeźba peryglacialna wysokich gór Europy*, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyńskiego, Warszawa 2007.

- Rączkowska Z., *Zróznicowanie współczesnej rzeźby peryglacjalnej w górach wysokich Europy*, „Landform Analysis” 2008, vol. 9.
- Rzepska A., Jelenskaja V., Kochniev S., Kancelaria Prawna Chałas i Wspólnicy, *Biznes w Rosji – wybrane aspekty prawne*, Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej, Wydział Promocji, Handlu i Inwestycji, Moskwa, grudzień 2016.
- Solodov D., *Przestępstwo kradzieży w prawie oraz praktyce karnej Rosji i Polski*, „Studia Prawnoustrojowe” 2019, t. 42.
- Sołodow D., *Reformy procesu karnego w Rosji: zarys historyczno-prawny*, Oficyna Wydawnicza „Stopka”, Łomża 2015.
- Szyszlak T.J., *Stosunki państwa z Kościołami (zjednoczeniami religijnymi) we współczesnej Rosji*, „Wschodnioznawstwo” 2007, nr 1.
- Świdzińska L., *Jak powstał Bajkał?*, „Wszechświat. Pismo Przyrodnicze” 1968, maj.
- Tewzadze W., *Kaukaz. Szkic geograficzno-opisowy*, Biblioteka Służby Geograficznej, t. 12, Główna Drukarnia Wojskowa, Warszawa 1933.
- Troll C., *High mountains belts between the polar caps and the equator: their definition and lower limit*, „Arctic and Alpine Research” 1973, vol. 5, part 2.
- Tyszkowski S., Kaczmarek H., Sowiński M., Kozyreva E., Brykała D., Rybcenko A., Babiceva V.A., *Ruchy masowe na obszarze wieloletniej zmarzliny wyspowej w dobie zmian klimatu (Olchon, Wschodnia Syberia)*, „Przegląd Geograficzny” 2015, nr 3(87).
- Wites T., *Niejednorodność podziału administracyjnego Rosji ograniczeniem gospodarowania przestrzenią geograficzną*, [w:] M. Śmigielska, J. Słodczyk (red.), *Geograficzne aspekty globalizacji i integracji europejskiej*, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Uniwersytet Opolski, Opole 2003.
- Wojcieszek Ł., *Porozumienie regulujące status Morza Kaspijskiego – geneza i znaczenie*, „Nowa Polityka Wschodnia” 2019, nr 1(20).
- Zieliński E., *System konstytucyjny Federacji Rosyjskiej*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2005.
- Авдеев А.В., *Уголовно-правовая охрана половой неприкосновенности и половой свободы личности*, „Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право” 2016, т. 18, № 1–2.
- Агуреев И.Е., Герасимов А.А., Пышный В.А., Темнов Э.С., *Разработка программного, организационного и методического обеспечения для управления транспортными системами региона*, „Актуальные проблемы гуманитарных естественных наук” 2017, № 2–1.
- Алексенко А.А., *Психическое насилие как признак объективной стороны разбоя*, „Право. Общество. Государство” 2018.
- Андреянова Е.Х., *Методология исследования объективных, субъективных признаков разбоя: уголовно-правовые аспекты*, „Молодой ученый” 2016, № 11.
- Антонченко В.В., *Уголовное право на охране жизни человека*, „Актуальные проблемы российского права” 2016, № 12.
- Антонян Ю.М., Могачев М.И., *Уголовно-правовой и криминологический анализ убийств, совершенных при отягчающих обстоятельствах (по материалам эмпирического исследования)*, „Уголовное право” 2013, № 4.

- Антонян Ю.М., *Одержимость идеями как мотив преступного поведения*, Lex Russica, Московский государственный университет имени О.Е. Кутафина, 2017, № 8(129).
- Анянова А.В., *Проблемы ограничения грабежа с применением насилия от разбоя*, „Молодой ученый” 2018, № 26.
- Ахмедов Р.А., *Проблемы уголовной ответственности за разбой*, „Актуальные проблемы правотворчества и правоприменительной деятельности в Российской Федерации”, Материалы межвузовской научной студенческой конференции, 2017.
- Безбородов Д.А., *Соучастие в преступлении: понятие, признаки и юридическая природа*, Санкт-Петербургский Юридический Институт (Филиал) Академии Генеральной Прокуратуры Российской Федерации, Санкт-Петербург 2014.
- Безруков А.В., *Конституция, основной закон и международный договор: правовая природа и соотношение*, „Конституционное и муниципальное право” 2005, № 7.
- Безручко Е.В., *К вопросу о совершенствовании норм о причинении вреда здоровью человека*, Научный портал МВД России. ВНИИ МВД России 2010, № 3(11).
- Безручко Е.В., *Потеря зрения, речи, слуха, потеря какого-либо органа либо утрата органом его функций как основные признаки тяжкого вреда здоровью*, „Юристъ-Правоведъ” 2012, № 3(52).
- Безручко Е.В., *Здоровье человека и здоровье населения: проблема соотношения объектов уголовно-правовой охраны*, „Российский следователь” 2011, № 7.
- Беспалов Ю.Ф. (red.), *Правила назначения уголовного наказания. Учебно-практическое пособие для судей*, Издательство „Проспект”, Москва 2018.
- Благов Е.В., *О признаках соучастия в преступлении*, „Актуальные вопросы борьбы с преступлениями” 2017, № 3.
- Богданчиков С.В., *Уголовно-правовые и криминологические аспекты преступлений против собственности*, ЮНИТИДАНА: Закон и право, Москва 2015.
- Боженко С.А., *Квалификация преступлений против личности. Учебное пособие*, Издательство „Проспект”, Москва 2019.
- Борисов А.В., *Становление криминологической теории о транспортной безопасности*, „Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации” 2019, № 2(20).
- Борисов А.В., *Транспортный комплекс Российской Федерации в контексте обеспечения правопорядка*, „Расследование преступлений: проблемы и пути их решения” 2019, № 3(25).
- Боровков А.А., *О соответствии законодательного описания признаков мошенничества в сфере предпринимательской деятельности конституционному принципу равенства всех перед законом и судом*, „Российский юридический журнал” 2017, № 5.
- Бохан А., *Вопросы квалификации изнасилований (ст. 131 УК РФ) и насильственных действий сексуального характера (ст. 132 УК РФ)*, „Уголовное право” 2014, № 5.
- Бриллиантов А., *Насилие и угроза применения насилия при совершении изнасилования*, „Уголовное право” 2014, № 5.
- Бурцев А.А., Киржанова В.В., Григорова Н.И., Баканов К.С., *Основные тренды показателей медицинского освидетельствования на состояние опьянения в Российской Федерации в 2004–2017 гг.*, „Наркология” 2019, № 18(4).

- Верченко Н.И., *Угроза как вид психического насилия*, „Научный альманах” 2016, № 7–2(21).
- Вишняков А., *Раскол, как церковно-бытовое явление*, „Литературная библиотека” 1868, январь.
- Вишняков Я.Д. (red.), *Экономическая география*, Издательство Юрайт, Москва 2019.
- Воробьев С.М., *Понятие психического насилия: теоретико-правовой анализ*, „Юридическая психология” 2017, № 1.
- Ворошилова О.Н., Ворошилова Д.М., *Проблемы преступности несовершеннолетних*, „Успехи современной науки” 2016, т. 5, № 10.
- Гарбатович Д.А., *Зависимость уголовно-правовой оценки деяний соучастников от квалификации исполнителя*, „Уголовное право” 2018, № 1.
- Гасанов Р.С., *Проблемы квалификации и доказывания разбойных нападений*, „Уголовное право” 2015, № 1.
- Гладкевич Г.И., Савоскул М.С. (red.), *Социально-экономическая география. Учебное пособие, Географический факультет МГУ*, Москва 2015.
- Голубчик М.М., Макара С.В., Носонов А.М., Файбусович Э.Л., *Социально-экономическая география: учебник для вузов*, Издательство Юрайт, Москва 2019.
- Горбачева А.Ю., *Особенности уголовной ответственности за хулиганство*, „Научные вести” 2019, т. 6.
- Гражданский кодекс Российской Федерации, часть первая от 30 ноября 1994 г. N 51-ФЗ, часть вторая от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ, часть третья от 26 ноября 2001 г. N 146-ФЗ и часть четвертая от 18 декабря 2006 г. N 230-ФЗ.
- Гришин Д.А., Балашова Ю.В., *Уголовно-правовая характеристика хулиганских действий, угрожающих безопасности эксплуатации транспортных средств*, „Транспортное право” 2019, № 1.
- Гришин Д.А., Вилачева М.Н., Сошникова И.В., *Хищение груза из подвижного железнодорожного состава: вопросы квалификации и расследования*, „Российское право: образование, практика, наука” 2019, № 3, май–июнь.
- Гуров А.А., Куликов А.С., *Предпринимательское мошенничество: проблемы применения неконституционной нормы*, „Российский юридический журнал” 2017, № 4.
- Дзевисов А.Т., *Уголовно – правовая характеристика современного хулиганства*, Сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции 2019, Агентство международных исследований, Уфа 2019.
- Доронина Н.Ю., *Экономические преступления в сфере железнодорожного транспорта*, „Молодой ученый” 2020, № 3(293).
- Дутчак Е.Е., *Географическое пространство в картине мира старообрядцев-странников второй половине XIX XX вв.*, „Исторический источник: человек и пространство” 1997.
- Духно Н.А., *Безопасность и уровни опасности на транспорте*, „Транспортное право и безопасность” 2018, № 4(28).
- Еремейкина О.Л., *Принцип верховенства Конституции Российской Федерации во взаимодействии органов государственной власти субъектов Российской Феде-*

- рации и органов местного самоуправления, „Известия Алтайского государственного университета” 2010, № 2–2(66).
- Ермакова О.В., *Квалификация специальных видов мошенничества (ст. 159.1–159.6 УК РФ): учебное пособие*, Барнаульский юридический институт МВД России, Барнаул 2016.
- Жаренова Е.А., *Разбой, совершенный с применением оружия: вопросы квалификации*, „Вестник международного Института управления” 2018, № 1(146).
- Жданов Ю.А., *О содержании реальной опасности угрозы убийством или причинением тяжкого вреда здоровью*, „Черные дыры» в российском законодательстве” 2013, № 1.
- Жиделева В.В., Большаков Н.М., Акишин В.С., Гурьева Л.А., Еремеева Л.Э., Кокашрова Н.Г., Левина И.В., Пунгина В.С., Рабкин С.В., Бобров В.В., Слабиков В.С., *Стратегия развития дорожно-транспортной сети региона: методология и практика*, Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет им. С.М. Кирова, Санкт-Петербург 2015.
- Закон РСФСР „О свободе вероисповеданий”, „Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР” 1990, № 240.
- Закон РФ от 15.04.93 N 4802-1 (ред. от 18.07.95) „О статусе столицы Российской Федерации”.
- Захаров В.В., *История государства и права России*, Норма, Москва 2014.
- Зеленин Д.К., „Красная смерть” у русских старообрядцев, „Этнографическое обозрение” 1904, № 3.
- Землин А.И., *Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности*, „Национальная безопасность и стратегическое планирование. Транспортное право и безопасность” 2020, № 1(33).
- Земцов Б.Н., *История отечественного государства и права*, Норма, Москва 2012.
- Зиганшин М.М., *Транспортная безопасность как объект административно-правового регулирования*, „Административное и муниципальное право” 2017, № 2(110).
- Иванов В., *Глава субъекта Российской Федерации. История губернаторов*, т. 1: *История*, кн. 1, Гнозис, Москва 2019.
- Ивашин А.С., *Железнодорожный транспорт России: региональные и организационные особенности функционирования*, „Транспорт: наука, техника, управление” 2012, № 8.
- Ивушкина О.В., *Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: характеристика и предупреждение (региональный аспект)*, Красноярск 2018.
- Исаев И.А., *История государства и права России*, Норма, Москва 2019.
- Исаев И.А., *История отечественного государства и права*, Московская Государственная Юридическая Академия Имени О.Е. Кутафина, Москва 2012.
- Каширский Д.Ю., *Особенности применения компьютерной техники при расследовании дорожно-транспортных происшествий*, „Организация и безопасность дорожного движения”, Тюмень 2017.
- Кибальник А.Г., *Квалификация мошенничества в новом постановлении Пленума Верховного Суда РФ*, „Уголовное право” 2018, № 1.

- Клименко Ю.А., *Правила квалификации преступлений, совершенных в соучастии*, „Журнал российского права” 2017, № 4.
- Князьков А.С., *Типичные следственные ситуации, возникающие на последующем этапе расследования преступных нарушений правил дорожного движения*, „Вестник Томского государственного университета” 2017, № 421.
- Кобец П.Н., *Понятие и признаки преступления по российскому уголовному законодательству*, „Международный научный журнал «Инновационная наука»” 2017, № 01–1.
- Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ.
- Козлов А.В., Зайченко И.М., Гутман С.С., Рытова Е.В., *Комплекс региональных индикаторов как инструмент формирования стратегии инновационно-промышленного развития районов Крайнего Севера*, „Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки” 2016, № 4(246).
- Коновалова А.А., *Грабеж и разбой, как форма хищения чужого имущества*, „Юридический факт” 2018, № 23.
- Кочетов Р.М., *Применение необходимой обороны при защите половой неприкосновенности и свободы личности от преступного посягательства*, „Российский следователь” 2016, № 18.
- Краслянская Н.В., *К вопросу об уголовно-правовой характеристике состава кражи*, „Вестник Краснодарского Университета МВД России” 2013, № 8(20).
- Кретов Б.И., *Политика России в развитии транспортной системы арктической зоны*, „Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура” 2016, № 1(54).
- Куликов Е.А., *Уголовная ответственность за мошенничество и контрабанду с позиций соотношения общей и специальной нормы, а также принципа правовой определенности*, „Юридические исследования” 2017, № 8.
- Кутузов А.Ю., *Проблемы теории и практики при квалификации разбоев*, „Постулат” 2017, № 5.
- Лавринцев А.С., *Актуальные проблемы уголовно-правовой характеристики современного хулиганства и изменения в законодательстве*, „Молодой ученый” 2019, № 4.
- Лазаревич К.С., *Большие реки России*, „География” 2006, № 5.
- Лукашук С.В., Тепляшин П.В., *Общественная опасность и криминологическая детерминация насильственной преступности несовершеннолетних*, „Научно-образовательный потенциал молодежи в решении актуальных проблем XXI века” 2017, № 6.
- Лысов Н.Н., *Теория и практика разграничения административных правонарушений и преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения*, „Уголовное производство: процессуальная теория и криминологическая практика” 2018.
- Мартемьянов А.Б., *Проблемы уголовной ответственности за хулиганство*, „Вестник Югорского государственного университета” 2015, № 53–2.

- Мишарин А.С., Евсеев О.В., *Актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года*, „Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике” 2013, № 2.
- Мохова Т.А., *О некоторых проблемах, связанных с использованием системы автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения*, Научный журнал „Эпомен” 2018, № 20.
- Население, учтенное при Всероссийской переписи населения 2010 года*, Федеральная служба государственной статистики, <https://www.gks.ru> (dostęp: 1.01.2020).
- Нафиков М.М., *Проблемы квалификации краж: вопросы теории и практики*, „Вестник экономики, права и социологии” 2016, № 1.
- Невинская Е.В., *Верховенство Конституции Российской Федерации как отражение государственного суверенитета России*, „Российский юридический журнал” 2008, № 3.
- Никульченкова Е.В., Харитонов А.Н., *Мошенничество: проблемные вопросы*, „Вестник Омского университета”, Серия „Право” 2018, № 2(55).
- Окружко В.Ю., *Новый взгляд законодателя на „мелкое хищение”*, „Научно- методический электронный журнал Концепт” 2016, т. 41.
- Панкратова К.М., *Обеспечение безопасности дорожного движения за счет качества дорожного покрытия*, „Организация и безопасность дорожного движения”, Тюмень 2017.
- Петрова Н.Н., Соловьева Ю.А., *ЕГЭ-2020. География. Теория и практика*, Эксмо-Пресс, Москва 2019.
- Пилогина Ю.С., *Квалификация грабежей*, „Молодой ученый” 2018, № 23(209).
- Плаксина Т.А., *Дополнительные критерии установления умысла на убийство. Правовая система общества: преемственность и модернизация*, Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Издательство Алтайского государственного университета, Барнаул 2013.
- Покровский Н.Н., *Антифеодалный протест урало-сибирских крестьян-старообрядцев в XVIII в.*, Наука, Новосибирск 1974.
- Попов А.Н., *Квалификация преступлений против собственности. Учебное пособие*, Санкт-Петербургский Юридический Институт (Филиал) Университета Прокуратуры Российской Федерации, Санкт-Петербург 2018.
- Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 декабря 2002 г. № 29 (в редакции от 3 марта 2015 г.) „О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое”, „Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации” 2003, № 3; 2015, № 6.
- Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 4.12.2014 № 16 „О судебной практике по делам о преступлениях против половой неприкосновенности и половой свободы личности”, „Бюллетень Верховного Суда РФ” 2015, № 2.
- Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 „О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных противоправных деяниях, совершенных из хулиганских побуждений”, Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации 2008, № 1.

- Постановления Правительства РФ от 17 августа 2007 г. N 522 (ред. от 17.11.2011) „Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека”.
- Постников А.Е., *Статус столицы как категория российского конституционного права*, „Журнал российского права” 2018, № 4.
- Приказ Минздравсоцразвития РФ от 24 апреля 2008 г. № 194-н. „Об утверждении медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека”.
- Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р „Об утверждении Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года”, Собр. законодательства РФ, 2008, № 29.
- Распределение населения по возрастным группам*, Федеральная Служба Государственной Статистики, <https://gks.ru> (dostęp: 1.01.2020).
- Регионы России. Социально-экономические показатели. Статистический сборник*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.
- Религия и промышленность*, „Старообрядческая мысль” 1915, № 7.
- Родионова И.А. (red.), *Экономическая и социальная география мира*, Издательство Юрайт, Москва 2012.
- Розов А.И., *Странники или бегуны в русском расколе*, „Вестник Европы” 1872, № 12.
- Россия в цифрах 2019*, Федеральная Служба Государственной Статистики (Росстат), Москва 2019.
- Румянцева В.С., *Народное антицерковное движение в России в XVII в.*, Наука, Москва 1986.
- Рустамов Н.Э., *Социальные основания повышенной уголовной ответственности за убийство по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражды либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы*, „Пробелы в российском законодательстве” 2014, № 5.
- Сабаева С.В., *Статус столицы Российской Федерации как объект конституционного права*, „Конституционное и муниципальное право” 2010, № 3.
- Сандакова Н.Ю., *Эффективность использования транспортного потенциала как фактора развития региональной экономики*, „Экономика и предпринимательство” 2015, № 7(60).
- Сверчков В.В., *Преступления против собственности: критический анализ преобразования российского уголовного законодательства и практики его применения*, „Актуальные проблемы экономики и права” 2018, т. 12, № 1.
- Симоненко Е.Н., *Вопросы квалификации насильственного грабежа*, „Молодой ученый” 2019, № 44(282).
- Смирнов А.М., *Преступления против половой неприкосновенности и половой свободы личности*, Юрлитинформ, Москва 2015.
- Совет Республик Верховного Совета СССР, Декларация в связи с созданием Содружества Независимых Государств от 26 декабря 1991 года № 142-Н, „Ведомости Верховного Совета СССР” 1991, № 52.

- Состояние преступности в России за январь-декабрь 2017 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).
- Состояние преступности в России за январь-декабрь 2018 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).
- Состояние преступности в России за январь-декабрь 2019 года*, Министерство Внутренних Дел Российской Федерации, ФКУ „Главный Информационно-Аналитический Центр”, www.mvd.ru (dostęp: 1.01.2020).
- Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р.
- Субботин Н., *Русская старообрядческая литература за границей*, „Русский вестник” 1868, № 8.
- Тарасова В.И., *Типичные следственные ситуации, а также программы действий следователя на этапе предварительной проверки сообщений о ДТП, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами*, „Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России” 2017, Вып. 2(74).
- Толстая А.И., *История государства и права России*, Юстицинформ, Москва 2010.
- Транспорт России*, Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации, https://www.mintrans.gov.ru/transport_of_russian (dostęp: 1.01.2020).
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
- Тушко И.С., *Изменения законодательства по обеспечению транспортной безопасности*, „Безопасность и охрана труда на железнодорожном транспорте” 2019, № 5.
- Указ Президента РФ от 16.03.2010 N 321 „О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации”, Собр. законодательства РФ, 2010, № 12.
- Уткина Е.Ю., Богунова Г.В., *Понятие и признаки преступления*, „Ученые заметки ТОГУ” 2014, т. 5, № 4.
- Фармаковский Вл., *Замечания об организации и сношениях раскольничьих общин*, „Вятские епархиальные ведомости” 1867, № 16.
- Федеральный закон „О государственных и муниципальных унитарных предприятиях” от 14.11.2002 N 161-ФЗ.
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ „О железнодорожном транспорте в Российской Федерации”, Собр. законодательства РФ 2003, № 2.
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ „Устав железнодорожного транспорта”, Собр. законодательства РФ 2003, № 2.
- Федеральный закон от 21.11.2011 N 323-ФЗ (ред. от 29.07.2017) „Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации”.

- Федеральный закон от 26 сентября 1997 г. № 125-ФЗ „О свободе совести и о религиозных объединениях”, „Собрание законодательства Российской Федерации” 1997, № 4465.
- Филатова М.А., Яни П.С., *Взаимосвязанные проблемы квалификации мошенничества и легализации преступных доходов*, „Законность” 2018, № 7.
- Харламова А.А., *Проблемные вопросы квалификации мошенничества с использованием платежных карт*, „Вестник Уральского Юридического Института МВД России” 2017, № 1.
- Харламова А.А., *Некоторые вопросы квалификации мошенничества в сфере страхования*, „Уголовное право” 2017, № 5.
- Хилота В.В., *Проблемы доктринального толкования физического признака имущества в уголовном праве*, „Российский юридический журнал” 2014, № 5.
- Челябова З.М., *Мониторинг практики применения норм о грабеже, совершенном посредством рывка*, „Мониторинг правоприменения” 2017, № 3(24).
- Чиненов Е.В., Шукин В.И., *Экономические преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, как объект криминалистического анализа*, „Вестник Востоčno-Сибирского Института МВД России” 2018, № 1.
- Численность населения*, Федеральная Служба Государственной Статистики, <https://gks.ru> (dostęp: 1.01.2020).
- Шадрина Л.В., *Уголовно-правовая и криминологическая характеристика угрозы убийством и причинением тяжкого вреда здоровью*, Издательство Юристинформ, Москва 2013.
- Шалагин А.В., *Уголовно-правовая охрана здоровья населения в Российской Федерации*, Юристинформ, Москва 2013.
- Шахрай С.М., *О Конституции: Основной закон как инструмент правовых и социально-политических преобразований*, Наука, Москва 2013.
- Щетинина Н.В., Кокорин Д.Л., *Особенности квалификации мошенничества в сфере кредитования*, „Вестник Воронежского государственного университета”, Серия „Право” 2018, № 2.
- Яковлев В.Ф., *Конституция Российской Федерации и судебная система в современной России*, [w:] *Конституция Российской Федерации: к 20-летию принятия Основного закона*, Москва 2013.
- Ященко А.С., *К вопросу о дефинициях терминов «изнасилование» и «насильственные действия сексуального характера» и их соотношении*, „Вестник Брянского государственного университета” 2015, № 1.

Spis tabel

| | | |
|--------------|--|----|
| Tabela 1.1. | Powierzchnia Federacji Rosyjskiej w podziale na jej poszczególne składowe (w mln ha) | 11 |
| Tabela 1.2. | Udział poszczególnych składników wchodzących w skład powierzchni Federacji Rosyjskiej (w %) | 11 |
| Tabela 1.3. | Najdłuższe rzeki Rosji z wyszczególnieniem ich długości | 14 |
| Tabela 1.4. | Największe jeziora Rosji z wyszczególnieniem ich powierzchni i największej głębokości | 15 |
| Tabela 1.5. | Struktura Konstytucji Federacji Rosyjskiej, przyjętej w ogólnonarodowym referendum 12 grudnia 1993 roku | 17 |
| Tabela 1.6. | Liczba ludności Rosji w latach 1991–2020 z wyszczególnieniem ludności zamieszkującej miasta i wsie | 19 |
| Tabela 1.7. | Podział ludności Federacji Rosyjskiej ze względu na kategorie wiekowe (stan na początek 2020 r.) | 20 |
| Tabela 1.8. | Skład narodowościowy ludności Federacji Rosyjskiej (w tys. osób) według spisu ludności z 2010 roku | 21 |
| Tabela 1.9. | Liczba organizacji (związków) religijnych zarejestrowanych w Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku | 22 |
| Tabela 1.10. | Jednostki administracyjne Federacji Rosyjskiej najwyższego rzędu | 26 |
| Tabela 1.11. | Charakterystyka poszczególnych okręgów federalnych Federacji Rosyjskiej | 27 |
| Tabela 1.12. | Struktura makroregionów Federacji Rosyjskiej | 29 |
| Tabela 1.13. | Wydobycie głównych bogactw naturalnych w jednostkach samorządu lokalnego Federacji Rosyjskiej z najwyższym tempem wydobywania | 30 |
| Tabela 1.14. | Liczba przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej na koniec 2018 roku, w podziale na poszczególne okręgi federalne | 32 |
| Tabela 1.15. | Liczba przedsiębiorstw i osób prawnych prowadzących działalność na terytorium Federacji Rosyjskiej, z podziałem ze względu na rodzaj działalności | 33 |
| Tabela 1.16. | Obrót przedsiębiorstw i osób prawnych zarejestrowanych na terytorium Federacji Rosyjskiej pod koniec 2018 roku, z wyszczególnieniem podmiotów gospodarczych z sektora „transport i gospodarka materiałowa” (w mld rubli) | 34 |

| | |
|---|----|
| Tabela 1.17. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 35 |
| Tabela 1.18. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 36 |
| Tabela 1.19. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 37 |
| Tabela 1.20. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 38 |
| Tabela 1.21. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 38 |
| Tabela 1.22. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 39 |
| Tabela 1.23. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 40 |
| Tabela 1.24. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 41 |
| Tabela 1.25. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 41 |
| Tabela 1.26. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 42 |
| Tabela 1.27. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 43 |

| | |
|--|----|
| Tabela 1.28. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 44 |
| Tabela 1.29. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 45 |
| Tabela 1.30. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 46 |
| Tabela 1.31. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznej liczby przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” | 46 |
| Tabela 1.32. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem łącznego obrotu przedsiębiorstw i organizacji zarejestrowanych na koniec 2018 roku oraz przedsiębiorstw i organizacji z sektora „transport i gospodarka magazynowa” (w mld rubli) | 47 |
| Tabela 2.1. Przewozy ładunków na terytorium Federacji Rosyjskiej (w mln ton) | 55 |
| Tabela 2.2. Obrót ładunków w Federacji Rosyjskiej (w mld tkm) | 56 |
| Tabela 2.3. Przewozy pasażerów w Federacji Rosyjskiej (w mln osób) | 57 |
| Tabela 2.4. Przewozy pasażerów w Federacji Rosyjskiej (w mld pasażerokilometrów) | 58 |
| Tabela 2.5. Sieć komunikacyjna w Federacji Rosyjskiej (na koniec roku; w tys. km) | 59 |
| Tabela 2.6. Liczba wypadków komunikacyjnych w Federacji Rosyjskiej z wyszczególnieniem miejsc ich wystąpienia | 61 |
| Tabela 2.7. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w Federacji Rosyjskiej | 62 |
| Tabela 2.8. Liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w Federacji Rosyjskiej | 62 |
| Tabela 2.9. Liczba wypadków drogowych na terytorium Federacji Rosyjskiej w podziale na poszczególne okręgi federalne (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 63 |
| Tabela 2.10. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 64 |
| Tabela 2.11. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 65 |
| Tabela 2.12. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 66 |
| Tabela 2.13. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 66 |
| Tabela 2.14. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 67 |
| Tabela 2.15. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 68 |

| | |
|---|----|
| Tabela 2.16. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 69 |
| Tabela 2.17. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby wypadków drogowych (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 70 |
| Tabela 2.18. Liczba ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym na terytorium Federacji Rosyjskiej w podziale na poszczególne okręgi federalne (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 70 |
| Tabela 2.19. Podmioty Centralnego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 71 |
| Tabela 2.20. Podmioty Północno-Zachodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 72 |
| Tabela 2.21. Podmioty Południowego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 73 |
| Tabela 2.22. Podmioty Północnokaukaskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 73 |
| Tabela 2.23. Podmioty Nadwołżańskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 74 |
| Tabela 2.24. Podmioty Uralskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 75 |
| Tabela 2.25. Podmioty Syberyjskiego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 76 |
| Tabela 2.26. Podmioty Dalekowschodniego Okręgu Federalnego z wyszczególnieniem liczby ofiar wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym (w przeliczeniu na 100 tys. ludności) | 77 |
| Tabela 3.1. Struktura części ogólnej Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej | 80 |
| Tabela 3.2. Struktura części szczególnej Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej | 81 |
| Tabela 3.3. Liczba ujawnionych osób, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 | 85 |
| Tabela 3.4. Liczba niepełnoletnich, kobiet oraz osób uczących się i studentów, którzy popełnili przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 | 86 |
| Tabela 3.5. Liczba osób nieposiadających stałego źródła dochodu, w tym osób bezrobotnych, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 | 87 |
| Tabela 3.6. Liczba osób, które wcześniej popełniły przestępstwa, w tym osób wcześniej sądzonych za popełnienie przestępstw oraz osób uznanych za niebezpiecznych lub szczególnie niebezpiecznych recydywistów | 88 |

| | | |
|--------------|--|-----|
| Tabela 3.7. | Liczba osób, które popełniły przestępstwa w grupie (ogółem), w tym osób, które popełniły przestępstwa w zorganizowanej grupie lub grupie przestępczej | 89 |
| Tabela 3.8. | Liczba osób, które popełniły przestępstwa na terytorium Federacji Rosyjskiej w latach 2003–2019 w stanie upojenia alkoholowego lub narkotycznego | 90 |
| Tabela 3.9. | Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu i eksploatacji transportu, wyszczególnione w Rozdziale 27 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej (art. 263–271.1 KK FR) | 93 |
| Tabela 3.10. | Liczba przestępstw na transporcie popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw ogółem | 101 |
| Tabela 3.11. | Liczba przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw ciężkich i szczególnie ciężkich popełnionych na terytorium Federacji Rosyjskiej ogółem | 103 |
| Tabela 3.12. | Liczba przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa, popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw zabójstwa i usiłowania zabójstwa ogółem | 105 |
| Tabela 3.13. | Liczba przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw umyślnego spowodowania ciężkiego uszczerbku na zdrowiu ogółem | 107 |
| Tabela 3.14. | Liczba przestępstw zgwałcenia i usiłowania gwałtu popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw zgwałcenia ogółem | 110 |
| Tabela 3.15. | Liczba przestępstw rozboju popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw rozboju ogółem | 112 |
| Tabela 3.16. | Liczba przestępstw grabieży popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw grabieży ogółem | 114 |
| Tabela 3.17. | Liczba przestępstw kradzieży popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw kradzieży ogółem | 118 |
| Tabela 3.18. | Liczba przestępstw kradzieży ładunków na szlakach kolejowych, powietrznych i wodnych popełnionych w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej | 119 |
| Tabela 3.19. | Liczba przestępstw oszustwa popełnionych na transporcie w latach 2003–2019 na terytorium Federacji Rosyjskiej na tle przestępstw oszustwa ogółem | 122 |