

Otwarcie mostu z Rosji na Krym

Iwona Wiśniewska, Jan Strzelecki

15 maja Władimir Putin oficjalnie otworzył most łączący Rosję z Półwyspem Krymskim przez Cieśninę Kerczeńską. Putin siedząc za kierownicą ciężarówki Kamaz, przejechał w kolumnie samochodów ciężarowych na Krym. Uroczysty przejazd transmitowany był przez rosyjskie media. Od 16 maja, ponad pół roku przed zaplanowanym terminem, wyznaczonym na grudzień 2018 roku, z mostu korzystać będą mogły samochody osobowe i transport publiczny. Dla samochodów ciężarowych przeprawa ma zostać otwarta w październiku br., natomiast budowa mostu kolejowego powinna zakończyć się z opóźnieniem – w grudniu 2019 roku. Dzienna przepustowość mostu zaprojektowana została na 40 tys. samochodów i 47 pociągów w obie strony. Decyzję o budowie mostu prezydent Rosji podjął w kwietniu 2014 roku, tuż po aneksji Krymu. Prace budowlane na przeprawie drogowo-kolejowej o długości 19 km (najdłuższej w Europie) rozpoczęły się na początku 2016 roku i pochłonęły 228 mld rubli (prawie 3,8 mld USD) ze środków publicznych. Budowie mostu konsekwentnie sprzeciwiała się Ukraina, uznając to za naruszenie swojej integralności terytorialnej. Strona ukraińska podkreśla również negatywne skutki inwestycji dla środowiska naturalnego, rybołówstwa i żeglugi. Kijów złożył do Trybunału Arbitrażowego w Hadze pozew, dotyczący złamania przez Rosję konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.

Komentarz

- Otwarcie mostu na Krym, zwłaszcza pół roku przed oficjalnym terminem, jest sukcesem rosyjskich władz. Realizacja projektu miała priorytetowe znaczenie dla Kremla. Jej celem było m.in. zademonstrowanie rosyjskiemu społeczeństwu i Zachodowi zdolności państwa rosyjskiego. Tym bardziej że w związku z nielegalną aneksją półwyspu przez Rosję budowa objęta została zachodnimi sankcjami, przez co jej wykonawca miał utrudniony dostęp do zagranicznych technologii i kapitału, w tym problemy z ubezpieczeniem inwestycji. Restrykcje, jak się okazało, nie były w pełni przestrzegane, o czym świadczy wszczęte w 2018 roku przez holenderską prokuraturę postępowanie wobec siedmiu firm z tego kraju, które w latach 2015–2017 miały dostarczać ciężki sprzęt wykorzystywany przy tej inwestycji.
- Finansowym beneficjentem budowy mostu jest bliski przyjaciel prezydenta Arkadij Rotenberg (sparingpartner Putina w sztukach walki), którego firma Strojgazmontaż bez przetargu została głównym wykonawcą inwestycji. W czasie prezydentury Putina Rotenberg wraz z bratem Borysem dorobił się majątku (wycenianego obecnie na ok. 5,5 mld USD) na zamówieniach publicznych. Należące do nich spółki otrzymywały

najbardziej intratne kontrakty od państwowych spółek, w tym przede wszystkim Gazpromu.

- Od czasu aneksji Krymu Kreml stara się integrować infrastrukturalnie półwysep z Rosją, zwłaszcza że od roku 2015 półwysep jest objęty ukraińską blokadą ekonomiczną. Most jest ważną częścią rosyjskiego projektu. Jego uruchomienie znacząco poprawi sytuację półwyspu, na który dotąd towary trafiały głównie drogą morską. Już wcześniej oddana została do użytku część tzw. mostu energetycznego, dostarczającego na Krym energię elektryczną, nadal trwają prace nad rozbudową tej sieci. Ponadto w 2017 roku oddany został podmorski gazociąg łączący rosyjski Kubań z Krymem (również realizowany przez Strojgasmontaż). Jednym z wciąż istniejących problemów półwyspu pozostaje natomiast dostęp do słodkiej wody.

Mapa. Połączenia infrastrukturalne Rosji z Krymem

