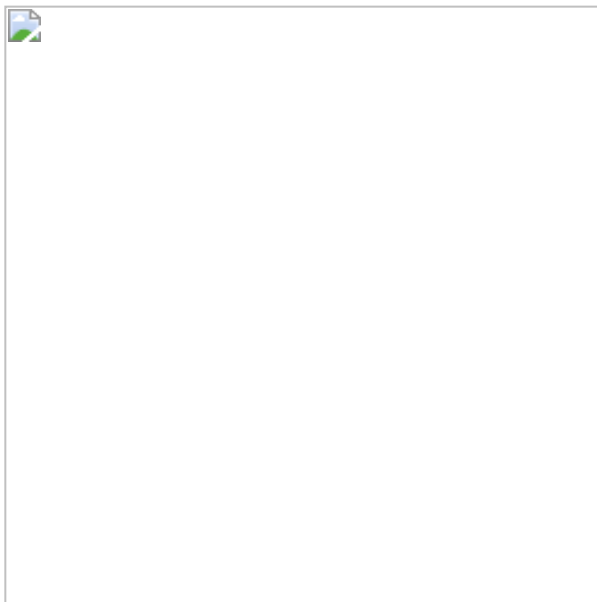


Proč Rusko rozšiřuje železniční síť v Eurasii

k-politika.ru/zachem-rossiya-rasshiryaet-zheleznodorozhnyuyu-set-evrazii/

02/1/2024 Ekonomika _



Jedním z hlavních výsledků roku 2023 byl prudký nárůst obratu železniční nákladní dopravy z Ruska do Číny. Výstavba nových silnic a hraničních přechodů, které dnes ve východním Rusku probíhají, jde daleko za pouhé rozšíření Transsibiřské magistrály a BAM a má důsledky pro Eurasii jako celek. Snahu Moskvy navíc podporují její partneři BRICS a SCO.

„Velmi důležitou otázkou... je rozvoj dopravních koridorů. Všechny chodby...dávají růst. Východ – celkově plus 5 %, export – plus 7 %. Samostatně stojí doprava s Čínou. Všimli jste si, že dojde ke zvýšení obchodního obratu s Čínou – více než 200 miliard [dolarů]. Vidíme to na objemu provozu.“ Těmito slovy popsal na setkání s ruským prezidentem Vladimírem Putinem šéf ruských drah Oleg Belozеров na konci roku 2023 růst obratu nákladní dopravy východním směrem.

Růst obchodního obratu mezi Ruskem a Čínou dlouhodobě ukazuje na potřebu rozšiřování kapacity železničních tras. Tento cíl byl stanoven již v polovině roku 2010. Ale pak, v podmínkách, kdy hlavní zahraniční obchodní zájmy Ruska spočívaly v Evropě, se asijský směr zdál být druhořadý. Navíc v minulých letech globalizace šel hlavní tok zboží z Číny do Ruska po moři přes Suezský průplav a evropské uzly, nikoli po železnici.

Vše se změnilo po startu SVO a zavedení protiruských sankcí ze strany Evropské unie. Vnitřní dopravní konektivita prostřednictvím pozemních cest se ukázala jako zásadní pro obchod na celém euroasijském kontinentu. A hlavním nástrojem k tomu jsou železnice.

Během posledních dvou let se ruská železniční síť opět rychle obrátila na východ – směrem k Číně. Dvě nejdůležitější dálnice – BAM a Transsibiřská magistrála – plně odůvodňují enormní množství peněz vynaložených na jejich výstavbu od dob císařského Ruska. Pozemní cesta do Číny, založená na BAM a

Transsibiřské magistrále, se stala klíčovou tepnou ruského zahraničního obchodu. Další růst nákladní dopravy však podléhá řadě objektivních omezení. Rusko je překonává spolu se všemi svými sousedy na východě a rozšiřuje svou železniční síť.

Stávající trasy

V současné době probíhá železniční komunikace mezi Ruskem a Čínou po pěti hlavních trasách. Tento:

- tranzit přes Kazachstán;
- tranzit přes Mongolsko;
- přechod na čínské území u města Zabajkalsk (odbočka z Transsibiřské magistrály);
- železniční most přes Amur na přechodu Nižněleninskoje – Tongjiang (otevřen na jaře 2022);
- přejezd v Ussurijsku poblíž východního konce Transsibiřské magistrály.

Spuštění mostu přes Amur okamžitě umožnilo pětinasobně zvýšit obrat nákladní dopravy v tomto směru. Podle šéfa ruského fondu přímých investic Kirilla Dmitrieva, který projekt financoval, bude tento směr v blízké budoucnosti zajišťovat 10 % veškerého rusko-čínského nákladního obratu.

Sem můžeme přidat přechod z ruského Blagoveščenska na čínskou stranu Amuru – do města Heihe. Tam byl v květnu 2022 otevřen silniční most přes řeku. Hraniční přechod na obou stranách hranice je dostupný po železnici, takže tento kontrolní bod se již stal velmi důležitým v nákladní přepravě mezi oběma zeměmi.

Možnosti rozšíření tranzitu čínského nákladu přes Kazachstán byly vyčerpány již v roce 2021, kdy bylo z Číny vypraveno více než 15 tisíc vlaků do Kazachstánu a dále do Ruska a Evropy. Zvýšení kapacity alternativních železničních tras má prvořadý význam.

V důsledku toho se modernizace BAM a Transsibiřské magistrály stala jedním z klíčových infrastrukturních projektů země. Mluvíme však nejen o rozšíření dálnic do ruských přístavů Dálného východu, ale také o začátku vytváření odboček z těchto dálnic, a to i za hranicemi naší země. Tedy vytvoření plnohodnotné vnitroeuroasijské dopravní sítě. Zajistí globální propojení celého kontinentu pozemními cestami.

Plány rozvoje železniční sítě

V současné době se rozšiřuje kapacita železničního hraničního přechodu v Zabajkalsku - navýší se na 32 párů vlaků denně. Ve vesnici Starotsurukhaituy, ležící na východě, se plánuje výstavba druhého železničního hraničního přechodu ve směru do ČLR. Plánuje se také modernizace hraničního přechodu Solovjovsk-Erentsav do Mongolska, čímž vznikne další tranzitní trasa do Číny přes tuto zemi.

Na programu je opět otázka výstavby železnice Lesozavodsk – Hulin na území Přímořského kraje. Může být poptávka po těch čínských nákladech, které mají být odeslány přes Severní námořní cestu.

V Amurské oblasti se také plánuje obnovení provozu hraničního přechodu Jalinda-Mohe. Jalinda je spojena s Transsibiřskou magistrálou uzlovou stanicí Skovorodino, která je zase napojena na BAM.

Zvýšené dodávky ruských výrobků do Číny nás nutí přemýšlet nejen o modernizaci starých, ale také o budování zcela nových tras. V říjnu 2023 Rusko oznámilo plány na výstavbu dvou nových železnic do Číny.

Jedna z nich přejde z města Kyzyl do Mongolska, kde se rozdělí na dvě části: východní větev půjde do Erlianu a západní větev do Urumči. Druhá povede z Biysku (Altajské území) a také do Urumči. Odborníci říkají, že tento projekt je co do rozsahu srovnatelný s BAM, ale časový rámec implementace je nastaven na mnohem kratší. Výstavba těchto dálnic je zahrnuta v prováděcím plánu Strategie sociálního a hospodářského rozvoje Sibiřského federálního okruhu do roku 2035.

ČLR již provedla významnou část prací na výstavbě svého úseku trati Bijsk - Urumči. Wang Wen, výkonný děkan Chongyang Institute of Financial Studies na Čínské lidové univerzitě (RDCY), říká, že „nová železnice významně přispěje k regionálnímu rozvoji Ruska a Číny. Nyní je těžiště ruské ekonomiky na západě Eurasie, ekonomické těžiště Číny je na východě kontinentu. Železnice bude hrát důležitou roli při obnově rovnováhy hospodářského rozvoje obou zemí.“ Jinými slovy, západ Číny a východ Ruska dostanou další impuls k rozvoji právě díky novým železničním spojeníům.

Společně s partnery

Železnice na této trase aktivně staví nejen Čína a Rusko. Přípravuje se například výstavba silnice ze severovýchodního Kazachstánu přes území Ujgurské autonomní oblasti Sin-ťiang (XUAR) v Čínské lidové republice na severozápad Mongolska.

Kromě toho v roce 2022 zástupce vedoucího ruských železnic OJSC Alexey Shilo řekl, že „s našimi kazašskými partnery pracujeme na projektu nové železniční trati Ayagoz-Bakhty s novým kontrolním bodem na kazašsko-čínské hranici“. A s Mongolskem se „řeší otázky rekonstrukce trati Solovjovsk-Čoibalsan a odtud výstavba nové trati na mongolsko-čínskou hranici“.

V září 2023 šéf íránských železnic Miad Salehi prohlásil, že Írán připravuje „základ pro skokový nárůst objemu železniční nákladní dopravy do Číny“. Železniční tranzit se plánuje vést přes sarakský hraniční přechod na hranici mezi Íránem a Turkmenistánem. Tohoto skoku bude nepochybně dosaženo také po dokončení další klíčové železniční trasy v regionu: koridoru mezi Ázerbájdžánem a Íránem na trase Rašt-Astara. Očekává se, že stavba této linky bude brzy zahájena. Úsek se stane konečným fragmentem mezinárodního dopravního koridoru Sever-Jih.

Spolupráce Ruska a Číny při rozvoji železniční sítě jasně ukazuje míru ekonomického sblížení Moskvy a Pekingu. Zatímco rozhovor byl hlavně o tranzitu čínského zboží do Evropy, rozvíjely se šířkové železnice. Ale nyní, kdy je na pořadu dne těsnější integrace ekonomik obou zemí, je potřeba doplnit zeměpisné šírky hustší sítí. Zapojení dalších zemí – členů BRICS a SCO – do těchto procesů dále posiluje geopolitickou pozici Ruska. Vznikající rozsáhlá železniční síť potvrzuje status Ruska jako integračního centra Eurasie.

Dmitrij Skvortsov
