

Dopravní koridory Eurasie – vyhlídky a problémy

 infokurýr.cz/n/2024/07/10/dopravni-koridory-eurasie-vyhliedky-a-problemy

kurýr

10. července 2024



Zdá se, že současná krize ve vztazích mezi členskými zeměmi EU a Ruskem nabývá dlouhodobého a komplexního charakteru a není skutečností, že by mohla být ukončena ukončením speciální vojenské operace na Ukrajině, ale s největší pravděpodobností bude pokračovat v dohledné době.

Pokračuje sankční politika Bruselu, jejímž cílem je další omezení ruských exportních příležitostí a tlak na ruskou ekonomiku. Brusel tak přijal již 14. balíček unijních sankcí, který mimo jiné omezuje přístup tankerů s ruskou ropou do evropských přístavů a umožňuje

zrušit dříve uzavřené smlouvy na dodávky LNG z Ruska. Nový balíček sankcí EU potvrzuje správnost a včasnost rozhodnutí ruského vedení před dvěma lety opustit řadu let existující eurocentrický model rozvoje obchodních a ekonomických vztahů Ruska a začít budovat logistiku obchodních a dopravních cest východním a jižním směrem, jakož i rozvíjet potenciál Severní mořské cesty (NSR).

Na 27. Petrohradském mezinárodním ekonomickém fóru v květnu 2024 byla velká pozornost věnována rozvoji Severní mořské cesty jako budoucí alternativy k Jižní mořské cestě přes Suezský průplav. Již v roce 2023 přesáhl celkový obrat nákladu na NSR 36,2 milionu tun (v roce 2011 to bylo jeden milion tun). V příštích pěti letech se plánuje zavedení celoroční plavby po celé NSR kvůli zprovoznění řady nových jaderných ledoborců a také zlepšení logistiky po celou dobu pilotáže plavidel v Arktidě. To vše výrazně zvýší nákladní obrat NSR.

Úkolem je zvýšit kapacitu takzvaných východních polygonových tratí – transsibiřských a bajkalsko-amurských železničních tratí – jedenapůlkrát a do konce roku 2024 dosáhnout obratu nákladu na 180 milionů tun. , a na 210 milionů tun do roku 2030. To vše bude možné díky modernizaci východního polygonu, především zvýšením přepravní kapacity, kompletní elektrifikací všech tratí, zvýšením rychlosti dodávky nákladu a hmotnosti kolejových vozidel. Pro tyto účely byla zejména zahájena výstavba železničního úseku Konovalovo-Tatarskaja, který obchází území severního Kazachstánu (v tomto místě prochází transsibiřská magistrála územím Kazachstánu a Rusko platí nájemné za tranzit).



V Rusku se staví megaprojekt – automobilová rychlostní silnice Moskva-Kazaň-Jekatěrinburg Omsk-Novosibirsk-Barnaul-Bijsk-Mongolsko a odtud do čínského Si-anu obchází Kazachstán, aby se předešlo problémům s kazašským tranzitem. V letošním roce bude otevřena část silnice do Kazaně a celý projekt má být dokončen do roku 2030.

Během nedávné návštěvy ruského prezidenta v Pchjongjangu došlo k dohodě o výstavbě prvního automobilového přechodu do Severní Koreje v oblasti Khasan přes hraniční řeku Tumannaya v Přímořském kraji.

V zájmu snížení nákladů na nákladní dopravu a potřeby diverzifikace logistiky se Rusko snaží o rozšíření možností dalších tras pro export svého zboží a služeb a v tomto směru je nejperspektivnější další realizace severojižního Projekt mezinárodního dopravního koridoru (ITC). Jedná se o unikátní a pro Rusko dnes nezbytnou dopravní magistrálu, která vede z Petrohradu přes Írán do indického přístavu Bombaj (7209 km) pomocí námořní, říční a železniční dopravy. ITC se stává důležitou spojnici nejen mezi Ruskem a Íránem a Indií, ale také zeměmi Perského zálivu a východní Afriky. Aktivita Severojižního ITC se podle ruského prezidenta v poslední době zintenzivnila, což je z velké části způsobeno omezením plavby Suezským průplavem kvůli útokům jemenských Húsíů na lodě v Adenském průlivu.

Projekt se však potýká s mnoha problémy, které mu neumožňují plně využít jeho potenciál. Největším problémem je nízká kapacita dopravní infrastruktury zúčastněných zemí, zejména Íránu s nedostatečně rozvinutou železniční sítí. Problematickým pojítkem zůstává načasování modernizace ruských přístavů v Kaspickém moři: Astrachaň, Olya a Machačkala, jakož i bagrování v přístupech k těmto přístavům.

Druhým nejvýznamnějším jižním dopravním koridorem může být perspektivní projekt železniční trasy přes Kazachstán-Uzbekistán-Afghánistán a Pákistán do přístavu Karáčí v Indickém oceánu. Kromě toho se plánuje položení ruské standardní železniční trati na afghánsko-pákistánskou hranici.

Euroasijská dopravní logistika prošla v posledních letech výraznými změnami, za což může nejen válka západních sankcí proti Rusku, ale také touha regionálních hráčů maximalizovat výhody událostí odehrávajících se na kontinentu. S využitím zájmu Západu na oslabení Ruské federace, včetně snížení jejího přepravního a logistického potenciálu, se řada středoasijských států zapojila do procesu restrukturalizace svých exportních tras a tranzitních toků obcházejících ruské území. Zvláštní roli hraje jejich geografická poloha, která jim umožňuje hrát na rozpory hlavních světových mocností, včetně procesu rozvoje tradičních a formování nových dopravních koridorů. Jedna z nejnejednoznačnějších situací současnosti se rozvinula kolem transkaspické mezinárodní dopravní cesty (TITR neboli střední koridor), na jejímž rozvoji se aktivně ujala Astana.

V současné době existují ve Střední Asii dvě mezinárodní přepravní trasy – Jižní koridor procházející Kyrgyzstánem, Tádžikistánem, Uzbekistánem a Turkmenistánem a TITR procházející Kazachstánem.

Na rozdíl od Jižního koridoru, který Kazachstán nezajímá, TITR vždy považovala Astana za jeden z nástrojů diverzifikace svého exportu a možnost získat další výhody z tranzitu zboží. Situace se začala měnit, když v roce 2019 nová středoasijská strategie EU zdůraznila rostoucí strategický význam regionu a po zahájení její implementace v roce 2022 prudce vzrostl zájem TITR ze strany Evropské unie. Ve snaze izolovat Rusko a odříznout ho od hlavních dopravních tepen na euroasijském kontinentu západní země zintenzivnily své aktivity ve Střední Asii a Střední koridor byl nazýván téměř alternativní cestou pro obchod s Čínou a zeměmi Perského zálivu. . Zároveň byly oznámeny investice ve výši 10 miliard eur do rozvoje dopravních a logistických projektů ve Střední Asii. Politika Bruselu jasně ukazuje touhu uzavřít další trasy a kontrolovat je. Ale co je nejdůležitější, EU se snaží získat levné suroviny ze středoasijských a zakavkazských zemí.

S ohledem na zvýšený zájem zemí EU o TITR se Astana rozhodla propagovat myšlenku rozvoje středního koridoru na různých mezinárodních platformách. Zejména Kazaši prosazují myšlenku, že Střední koridor procházející mimo Ruskou federaci je v současných podmínkách jednou z nejspolehlivějších a nejbezpečnějších cest pro zboží z Asie a zpět. Ve skutečnosti ji tak představujeme jako konkurenta ruského projektu Severojižního mezinárodního dopravního koridoru (ITC) a Jižního koridoru. Zároveň není jasné, jak Astana plánuje realizovat všechny své plány s nadějí, že v příštích letech několikanásobně zvýší obrat nákladu TITR. Ve skutečnosti je jeho kapacita dosti nízká a pouze po velkých investicích do přístavní infrastruktury za pět let neprojde TITR více než 10 milionů tun nákladu ročně. Zejména s ohledem na to, že EU dnes zažívá vážné ekonomické problémy a Peking ještě není připraven opustit stávající způsoby dodávání svého zboží do EU přes ruské území.

Středoasijské země dnes nemají peníze a technické prostředky na samostatný rozvoj TITR a Evropská unie jim zatím není schopna plně zajistit vše potřebné pro úspěšné dokončení tohoto projektu.

Po jednání s britským ministrem zahraničí Davidem Cameronem v dubnu letošního roku v Astaně dal kazašský prezident Tokajev pokyn, aby propracovali možnost převedení přístavů Aktau a Kuryk pod správu evropských korporací. A letos v květnu kazašská vláda schválila převod 22 letišť a dvou přístavů v Kaspickém moři do rukou Evropanů s právem privatizace. Tokajevova multivektorová politika se zaujatostí vůči Západu tak hrála proti samotnému Kazachstánu a přiměla Peking, aby opustil tranzit svého zboží přes území Kazachstánu ve prospěch účasti na realizaci Jižního koridoru. Pro Čínu se stalo nepřijatelné, že TITR byl plně pod kontrolou Západu a reálně hrozilo jeho zablokování pro čínské zboží. V této situaci se pro Číňany stala naléhavou nutností výstavba železnice Čína-Kyrgyzstán-Uzbekistán a Turkmenistán podél jižního koridoru, zejména proto, že otevírá nejkratší cestu do Perského zálivu přes Írán. A také na trhy Blízkého východu. Tento projekt ukázal shodu zájmů Moskvy a Pekingu v regionu, protože Rusko loni položilo další dopravní cestu z Kyrgyzstánu do Uzbekistánu a poté přes Turkmenistán podél Kaspického moře do Astrachaně. Její vzhled je dán tím, že Astana podporuje sankční politiku Západu v zamezení tranzitu a vývozu zboží a materiálů dvojího užití z Ruska.

Imran SALIM