

# Rostoucí rusko-iránské partnerství podél severojižního koridoru

J [jamestown.org/program/growing-russian-iranian-partnership-along-the-north-south-corridor](https://jamestown.org/program/growing-russian-iranian-partnership-along-the-north-south-corridor)

Yunis Sharifi

V nedávném vývoji, 17. května, Rusko a Írán oficiálně podepsaly dohodu o výstavbě železnice Rasht-Astara ( [Kremlin.ru](https://kremlin.ru) , 17. května). Tento železniční projekt má obrovský význam, protože řeší klíčový chybějící článek v mezinárodním severojižním dopravním koridoru (INSTC). INSTC je multimodální síť lodních, železničních a silničních tras pro přepravu nákladu mezi Indií, Íránem, Ázerbájdžánem, Ruskem, Střední Asií a Evropou. Jako dvě z nejméně sankcionovaných zemí na světě mají Rusko i Írán zájem o nalezení alternativních cest k diverzifikaci svých vývozních a dovozních tras a také k obcházení západních sankcí. V této souvislosti od začátku ruské války proti Ukrajině strategický význam INSTC pro Moskvu a Teherán výrazně vzrostl.

Pro obě země je INSTC zásadní pro nahrazení evropského obchodu asijskými trhy, usnadňuje orientaci na východ a poskytuje alternativu k tradiční námořní cestě přes Suezský průplav. Pro Moskvu trasa poskytuje příležitosti ke zlepšení jejich ekonomických vztahů s Indií, která od začátku války zvýšila dovoz ropy z Ruska asi o 2200 procent ( [The Moscow Times](https://www.themoscowtimes.com) , 28. března ). Pro Írán nabízí rozvoj koridoru lukrativní příležitost vydělat si tranzitní poplatky, které se odhadují na zhruba 100 dolarů za tunu zboží procházející jeho územím, což je srovnatelné s cenou jednoho barelu ropy. ( [Mehr News Agency](https://www.mehrnews.com) , 1. srpna 2022).

Koridor má tři hlavní trasy. Transkaspický směr prochází Kaspickým mořem i územími jeho přímořských států. Na západ vede trasa podél západního pobřeží Kaspického moře a prochází Ruskem a Ázerbájdžánem. Na východě trasa prochází Íránem, vstupuje do Turkmenistánu a poté prochází Uzbekistánem a Kazachstánem ( [Hedvábná stezka](https://www.hedvabna.cz) , 4. dubna). Pro Moskvu a Teherán má západní

cesta větší význam ve srovnání s transkaspickými a východními cestami. Důvodem je především skutečnost, že západní části obou zemí zahrnují nejhustěji osídlené oblasti. V důsledku toho tato cesta představuje příznivé vyhlídky pro posílení obchodních vztahů a stimulaci vzniku nových obchodních sektorů.

Kromě toho je západní trasa pro INSTC klíčová z hlediska kapacity a investic. Podíl její potenciální nákladní dopravy se pohybuje kolem 60 procent a očekává se, že obdrží přibližně 69 procent budoucích investic (Eurasian Development Bank, 30. listopadu 2021 , 26. října 2022 ). Tento průjezd totiž v poslední době zaznamenal nárůst nákladní dopravy. Železniční přeprava po INSTC se od ledna do května 2023 zvýšila o více než 40 procent na 4 miliony tun. Většina objemu byla přepravena po západní trase, která v tomto období představovala 3,6 milionu tun, což představuje nárůst o 37,9 procenta ve srovnání do stejného období v roce 2022 ( Kommersant , 5. června).

V tomto ohledu rostoucí spolupráce mezi Teheránem a Moskvou odráží jejich zájem na rozvoji tvrdé i měkké infrastruktury západní trasy. Pokud jde o tvrdou infrastrukturu, dohoda o výstavbě železnice Rasht-Astara bude hrát klíčovou roli ve zlepšení účinnosti a efektivity INSTC. Podle dohody Rusko vyčlenilo 1,6 miliardy eur (1,71 miliardy dolarů) na rozvoj svého segmentu železnice, který má být dokončen do 48 měsíců. Írán zaplatí svou část z tranzitních poplatků, jakmile bude trasa uvedena do provozu. Po dokončení bude Írán schopen propojit svou železniční síť se zeměmi jižního Kavkazu, Ruskem a zeměmi severní Evropy, 20. dubna 2022 , 18. května 2023 ).

Rusko a Írán také dosáhly dohody o zlepšení měkké infrastruktury. Dohodli se na usnadnění a urychlení celních postupů a poskytování pomoci podnikům ke zvýšení objemu obchodu přepravovaného po trase. Kromě toho Írán nabídl služby oprávněným ruským podnikům k podpisu smluv s jejich íránskými protějšky v rámci „Zeleného celního koridoru“ ( Mehr News Agency , 17. května).

Ačkoli nové dohody o rozvoji západní trasy INSTC mají potenciál pomoci zkrátit dodací lhůty a náklady na náklad, v dlouhodobém rozvoji koridoru zůstávají politické i technické problémy. Co se týče technických potíží s tvrdou infrastrukturou, rozdíly mezi Ruskem a Íránem v rozchodech kolejí a rozměrech kolejových vozidel komplikují bezproblémovou přepravu po železniční trase. Kromě toho nedostatek tranzitních vagónů a špatně rozvinutá infrastruktura na straně Íránu kvůli geografickým omezením a nedostatku investic vytvářejí další problémy pro efektivitu INSTC ( Hedvábná stezka , 4. dubna).

Kromě toho je současná tranzitní kapacita Íránu nižší než 10 milionů tun. V této souvislosti se ruský a íránský cíl zvýšit dodávky západní cestou až na 15 milionů tun nákladu ročně do roku 2030 nejeví jako proveditelný. Ve skutečnosti by podle Eurasijské rozvojové banky mohla kontejnerová doprava INSTC do roku 2030 dosahovat až 5,9 až 11,9 milionů tun, vezmeme-li v úvahu všechny tři primární trasy a všechny druhy dopravy (Eurasijská rozvojová banka, 26. října 2022 ; Financial Tribune , 12. března; TASS , 17. května).

A konečně, rozdíly v sazbách za přepravu, chybějící systém jednotného okna pro celní kontrolu a absence harmonizace postupů vedou ke zvýšení dodacích lhůt a nákladů, jakož i ke snížení předvídatelnosti časů příjezdu, což vede k dalším zpožděním ( Eurasijská rozvojová banka , 26. října 2022).

Politicky západní sankce proti Íránu a Rusku a rostoucí nejistota v domácí politice odradily některé země a mezinárodní společnosti od využívání Ruska a Íránu jako tranzitních zemí. Kromě toho měly sankce také negativní dopad na přilákání soukromých společností k investicím do ruské a íránské infrastruktury, což vyžaduje masivní investiční kapitál pro rozvoj INSTC (35 a 34 procent). V této souvislosti jsou jedinými zdroji financování státní rozpočty obou zemí, které byly navíc omezené kvůli zhoršující se ekonomické situaci v obou zemích ( Eurasijská rozvojová banka , 26. října 2022).

Doutnající napětí mezi Íránem a Ázerbájdžánem představuje další politickou výzvu, která by mohla omezit rozvoj západní pobočky INSTC. V současnosti je nejpoužívanější a nejrozvinutější částí koridoru ázerbájdžánská infrastruktura. V důsledku toho by další zhoršování vztahů mezi Teheránem a Baku mohlo negativně ovlivnit další vývoj, zejména ve zlepšování měkké infrastruktury (viz [EDM](#) , 19. dubna; [Trend.az](#) , 18. května).

Stručně řečeno, jak Rusko, tak Írán mají hluboký zájem na rozvoji INSTC, zejména jeho západní větve, protože tento úsek prochází nejlidnatějšími provinciemi obou zemí a má nejvyšší potenciální kapacitu pro přepravu nákladů. Navzdory nedávné dohodě o výstavbě železnice Rasht-Astara a zmírnění celních problémů mohou politické a technické potíže zabránit tomu, aby koridor dosáhl svého maximálního potenciálu v dlouhodobém horizontu. To odhaluje zajímavý paradox: Rusko a Írán jsou hlavními *hybateli* rozvoje INSTC; zároveň však zvyšující se sankce vůči oběma zemím a problematické vztahy s jejich sousedy z nich činí hlavní *překážku* budoucího rozvoje tohoto koridoru.