

Sergej Savčuk: 150-ROČNÝ SEN RUSKA SA PLNÍ. 17. máj sa definitívne zapíše do novodobých dejín ako udalosť historického významu

- CZ24 News | 19. května 2023

RUSKO/IRÁN: Včerašok, 17. máj 2023, sa definitívne zapíše do novodobých dejín ako udalosť skutočne historického významu, o ktorej raz, čo je dosť možné, dokonca napíšu samostatnú kapitolu v učebnici ekonómie pre špecializované vysoké školy.

V tento deň Vladimir Putin spolu so svojim iránskym kolegom Ibrahimom Raisim cez video-most spustili výstavbu železničnej trate Rašt-Astara. Tento projekt v blízkej budúcnosti zrealizuje sen takmer všetkých politických vodcov našej krajiny za posledných 150 rokov.

Tejto udalosti predchádzalo vylodenie ruských politických jednotiek v Teheráne zastúpených podpredsedom vlády Alexandrom Novakom, ministrom dopravy Vitalijom Saveljevom, zástupcom riaditeľa centrálnej banky Ruska a vedúcim colnej služby. Iránsky veľvyslanec v Moskve Kazem Jalali tiež uviedol, že v rámci tohto projektu pricestuje do Iránu na budúci týždeň aj Elvira Nabiullina. Už samotné zloženie ruskej delegácie napovedá o význame podujatia pre našu krajinu a prijatie zo strany Iránu nemenej potvrdzuje záujem perzskej strany.

Dĺžka rozostavaného úseku Rašt-Astara je len 162 kilometrov a celý prechádza územím Islamskej republiky, no zdanlivá skromnosť čísel by nemala nikoho pomýliť.

V roku 1865 sa začala výstavba zakaukazskej (vtedy Poti-Tiflis) železnice. Cisár Alexander II. a jeho nástupcovia na tróne vytrvalo ťahali koľaje na juh cez kaukazské hory, hnaní na tie časy bláznivým snom – spojiť Rusko a vzdialenú Perziu priamym pozemným koridorom. O dôležitosti projektu svedčí skutočnosť, že výstavba sa nezastavila ani počas celej Prvej svetovej vojny, v čase revolúcie v roku 1917 sa ocelové vedenia dostali do Soči, križom presekli Arménsko a smerovali do Turecka a takmer do Baku.

Po revolúcii sa bolševici pustili do práce s trojitým zápalom. Už v roku 1925 sa trať dostala do arménskeho Leninakanu, gruzínskeho Cchaltubo, v roku 1940 sa na trati objavil osetský Cchinvali a abcházsky Suchum a v roku 1949 bola grandiózna stavba dokončená otvorením veľkej stanice Adler. Trasa bola premenovaná na Zakaukazskú. Potom to však zamrzlo a do roku 1991 zostali krajnými bodmi na mape železnice Leninakan v Arménsku a stanice Nacičevan a Lenkoran v Azerbajdžane.

Teraz sa veľa hovorí o zbližovaní Moskvy a Peking, čím sa podobné procesy s Iránom nezaslúžene odsúvajú do tieňa. Americký „Bloomberg“ spustil v decembri minulého roku čistú hystériu, keďže Moskva a Teherán zrýchleným tempom budujú viacero dopravných koridorov, vrátane morských cez Astrachán a Dagestan do prístavov Astara, Anzeli, Nowshahr a Amirabad, ako aj spomínanú železničnú trať. Zrazu sa ukázalo, že Peržania, ktorí sú už dlho a pevne pod sankciami Spojených štátov a celého demokratického sveta, ťahajú železničnú líniu na juh k prístavom Bandar Abbas a Čáhbahár stachanovským tempom. Hneď ako bude dielo dokončené, bude možné dostať sa priamo z

Ruska nielen do Teheránu, ale rovno do indického prístavu Bombaj — jedného z najväčších komoditných a logistických uzlov v celej Ázii, hneď za prístavmi Kandla a Paradip z hľadiska prekládky, cez každú z nich prejdú stovky miliónov ton nákladu.

Preto sa výstavbe posledného úseku trate, ktorý je z hľadiska dĺžky železnice nevelký, pripisuje taký význam, a preto sa prvé pražce zakladajú pod dohľadom hláv oboch štátov.

Tu je potrebné pridať pár kaukazských reálií.

Po prvé, tu sa ukázal dôvod diplomatickej tvrdohlavosti Moskvy, pôsobiacej ako arbiter medzi Arménskom a Azerbajdžanom. Pre Kremľ je mimoriadne dôležité vybudovať spoľahlivý dopravný koridor do Ázie, a preto je potrebné, aby región, cez ktorý prechádza jediná vetva, bol pokojný a stabilný. Po druhé, do dnešného dňa je nevyužitý úsek trasy cez Gruzínsko. Tbilisi, samozrejme, nie je žiadny spojenec, ale už rok a pol neuvalilo sankcie na Rusko a nedávno Vladimir Putin náhle obnovil leteckú dopravu medzi krajinami. Je pozoruhodné, že prezidentka Salome Zurbichvili to označila za provokáciu, ale parlament jednoducho jej názor ignoroval, pričom zostáva v zálohe gruzínsky ešte tranzit vedúci do tureckého Erzurumu; ale o tom inokedy.

Do množiny „náhod“ treba pridať aj skutočnosť, že koncom roka 2022 dosiahol obchodný obrat medzi Ruskom a Iránom nový historický rekord. Ruský veľvyslanec v Iráne Alexej Dedov nedávno povedal, že v priebehu roka sa zvýšil o 15% a celkový obchod presiahol 4,5 miliardy dolárov. Rusko posielala na juh produkty anorganickej chémie, dôležité vybavenie pre iránsky ropný a plynárenský priemysel a rôzne meracie prístroje. Opačným smerom idú potraviny, stavebné materiály, plasty a ruda.

Na záver treba dodať, že spojenie medzi Ruskom a Iránom sa teraz ťahá na dlhú „štreku“, opúšťa prístavy Baltského mora a pokračuje ďalej cez Severné more, cez Francúzsko, Španielsko, cez Stredozemné more a Suezský prieliv. Lode, aby sa dostali do vyššie uvedeného prístavu v Bombaji, absolvujú cestu dlhú viac ako 14.000 kilometrov, čo trvá v priemere 40 dní. Len čo sa otvorí krátka - lacná a priama - trasa cez Kaukaz a Irán, dĺžka trasy sa skrúti na 3.000 kilometrov.

AUTOR: Sergej Savčuk

ZDROJ: Ria Novosti/ News Front