

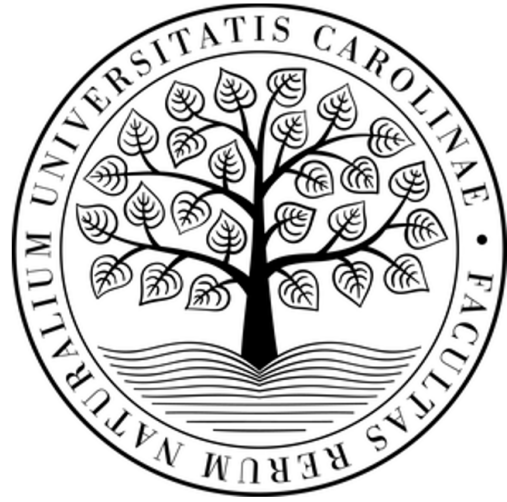
Univerzita Karlova

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



**GEOPOLITICKÉ ASPEKTY ROZVOJE DOPRAVNÍ
PROVÁZANOSTI JIHOKAVKAZSKÝCH STÁTŮ**

**Geopolitical aspects of transport interconnections
development in the Southern Caucasus**

Pavel Makovský

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

Ve Svatce dne 14. 4. 2019

Poděkování:

Rád bych poděkoval vedoucímu své diplomové práce RNDr. Liboru Jelenovi, Ph.D., za čas, který mi při vedení práce věnoval a za ochotu, s kterou mne vždy směřoval k danému cíli. Dále bych chtěl poděkovat rodičům za podporu a poskytnutí úžasného rodinného zázemí, které mi během mého studia na střední i vysoké škole velice pomohlo. V neposlední řadě chci poděkovat své dlouholeté přítelkyni a všem pozitivním lidem okolo mě, jejichž podpora mi při mé cestě studiem dodávala stále nové síly.

Abstrakt

Tato studie řeší vzájemnou dopravní provázanost v regionu Jižního Kavkazu se zaměřením na čtyři druhy dopravy – leteckou, železniční, silniční a potrubní. Výzkum se zabývá jak vnitroregionální spoluprací, tak i přeshraničním napojením dalších států a mezinárodních organizací. K řešení byla použita rešerše literatury a data dostupná ze státních webů Arménie, Ázerbájdžánu a Gruzie, která jsem analyzoval a následně konfrontoval s liberální teorií funkcionalismu (neofunkcionalismu) a opačnou teorií realismu (neorealismu). Výsledkem je analýza vzájemné provázanosti hodnocená na dvou řádovostních úrovních (regionální a přeshraniční). Na tu navazuje aplikovatelnost a shrnutí všech politických aktérů vystupujících na základě liberálního nebo realistického myšlení. Na práci je možné navázat v regionu střední Asie.

Klíčová slova:

Jižní Kavkaz; dopravní provázanost; Arménie; Ázerbájdžán; Gruzie; geopolitika

Abstract

This study solves transport interconnection in the South Caucasus region with a focus on four modes of transport – air, rail, road and pipeline. The research covers regional cooperation and cross-border involvement of other states and international organizations. Literature and data research from statistical office of Armenia, Azerbaijan and Georgia sites, which I analyzed and confronted with the liberal theory of functionalism (neofunctionalism) and the opposite theory of realism (neorealism), was conducted. The result is an interdependence analysis evaluated at two ranks (regional and cross-border). It is followed by the applicability and summary of all political actors acting on the basis of liberal or realistic thinking. On the basis of the work there is possibility to build on research in the region of Central Asia.

Keywords:

South Caucasus; transport interconnection; Armenia; Azerbaijan; Georgia; geopolitics

OBSAH

Úvod	9
2. Teoretický rámec	12
2.1 Funkcionalismus a neofunkcionalismu	12
2.2 Realismus a neorealismus	14
2.3 Aplikování teoretických koncepcí na diplomovou práci.....	16
3. Metodika	18
4. Politicko-historický kontext.....	21
4. 1 Etnické složení Jižního Kavkazu	21
4. 2 Budování infrastruktury za éry Sovětského svazu.....	23
4.3 Politická situace na Jižním Kavkaze	24
4.3.1 Politický vývoj Gruzie po rozpadu SSSR.....	24
4.3.2 Politický vývoj Ázerbájdžánu po rozpadu SSSR.....	26
4.3.3 Politický vývoj Arménie po rozpadu SSSR.....	27
5 Letecká doprava a napojení na okolní státy	31
5.1 Letecké propojení v oblasti	31
5.2 Civilní letecká přeprava	32
5.3 Domácí aerolinie v porovnání se zahraničními společnostmi	34
5.4 Cílové destinace leteckých aerolinií	38
5.5 Letecká nákladní doprava.....	40
6 Železniční doprava na Jižním Kavkaze	43
6.1 Historie železniční výstavby.....	43
6.2 Pokles po rozpadu SSSR a uzavírání hranic.....	43

6.3 Vývoj přepravy obyvatel a nákladu	44
6.4 Klíčová role tranzitní železniční přepravy	46
6.4.1 Evropské spojení s Asií TRACECA (TRAansport Corridor Europe – Caucassus – Asia)	46
6.4.2 Transportní koridor Východ – Západ	47
6.4.3 Transportní koridor Sever – Jih.....	49
6.4.4 Transportní koridor Jih – Západ.....	51
6.5 Množství přepraveného materiálu železniční dopravou	51
7 Silniční doprava na Jižním Kavkaze	53
7.1 Osobní přeprava.....	53
7.2 Nákladní silniční doprava.....	55
8 Produktovody na Jižním Kavkaze.....	59
8.1 Těžba ropy a následný transport	59
8.2 Těžba plynu a následný transport přes Jižní Kavkaz	62
8.3 Geopolitická hra o transport plynu	63
8.4 Status Kaspického moře a možnost výstavby Transkaspického plynovodu	65
9 Shrnutí	68
9.1 Analýza letecké dopravy	68
9.2 Analýza železniční přepravy	70
9.3 Analýza silniční dopravy.....	72
9.4 Analýza produktovodů.....	73
9.5 Souhrnná analýza jihokavkazských zemí a jejich politické směřování	75
Závěr.....	77
Použitá literatura	82

Seznam tabulek, grafů, obrázků a map

Seznam map

Mapa č. 1: Etnické složení kavkazské oblasti.....	22
Mapa č. 2: Politická mapa jihokavkazských států a sporná území de facto států.....	30
Mapa č. 3: Letiště v Arménii, Ázerbájdžánu a Gruzii.....	31
Mapa č. 4: Cílové destinace z hlavního mezinárodního letiště Tbilisi v březnu 2019....	41
Mapa č. 5: Cílové destinace z hlavního mezinárodního letiště Heydara Aliyeva v Baku v březnu 2019.....	42
Mapa č. 6: Cílové destinace z hlavního mezinárodního letiště Zvartnots v Jerevanu v březnu 2019.....	42
Mapa č. 7: Železniční infrastruktura v Arménii, Ázerbájdžánu a Gruzii.....	44
Mapa č. 8: Státy začleněné do programu TRACECA.....	47
Mapa č. 9: Plánovaný tranzitní koridor Východ – Západ (nebo také TITR).....	49
Mapa č. 10: Plánovaný tranzitní koridor Sever – Jih.....	50
Mapa č. 11: Silniční síť a zpřístupněné zahraniční přejezdy v regionu.....	56
Mapa č. 12: Plánovaný silniční koridor v Arménii spojující Gruzii s Íránem.....	57
Mapa č. 13: Ropovody a plynovody vedoucí z Ázerbájdžánu.....	61
Mapa č. 14: Zdroje fosilních paliv Ázerbájdžánu.....	63
Mapa č. 15: Plynovody vedoucí z Asie do Evropy.....	65

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Množství přepraveného zboží a osob v Ázerbájdžánu po rozpadu Sovětského svazu.....	23
Tabulka č. 2: Počet provozovaných linek vztažených na 100 000 obyvatel ve třech jihokavkazských státech během jednoho týdne v září 2018 a březnu 2019.....	40
Tabulka č. 3: Počet obětí na silnicích a podíl na celkovém počtu úmrtí v roce 2017.....	54
Tabulka č. 4: Počet přepravených osob v Ázerbájdžánu mezi lety 2007 a 2017.....	55

Seznam grafů

Graf č. 1: Počet přepravených osob v porovnání s předcházejícím rokem mezi lety 2012 - 2018.....	32
Graf č. 2: Počet letecky přepravených obyvatel mezi lety 2011–2018	33
Graf č. 3: Počet letecky přepravených osob vztažený k počtu obyvatel 2011–2018	34
Graf č. 4 a 5: Podíl leteckých spojů v Arménii podle země původu aerolinií v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019	35
Graf č. 8 a 9: Podíl leteckých spojů v Gruzii podle země původu aerolinií v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019	37
Graf č. 10 a 11: Cílové destinace z arménských letišť v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019	38
Graf č. 12 a 13: Cílové destinace z ázerbájdžánských letišť v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019	39
Graf č. 14 a 15: Cílové destinace z gruzínských letišť v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019	39
Graf č. 16: Počet letecky přepravených tun nákladu mezi lety 2011-2018.....	41
Graf č. 17: Množství přepraveného nákladu po železnici na Jižním Kavkaze v roce 2007–2017	52
Graf č. 18: Hodnocení stavu mezinárodních silnic v Gruzii mezi lety 2004 a 2011	54

Úvod

Během období Sovětského svazu byl region Jižního Kavkazu vzájemně provázaný v oblasti ekonomiky i politického vývoje. K tomu bylo zapotřebí rozsáhlých investic do dopravní infrastruktury. Většina liniových staveb spojovala začleněné svazové republiky. S rozpadem Sovětského svazu řízeného komunisty došlo k eskalaci mnoha lokálních konfliktů, které v úvodu 90. let gradovaly v ozbrojené střety. Národy si s sebou nesly traumata z počátku 20. století, která sice příchod sovětské vlády utlumil, nicméně nevyřešil. Navíc během éry Sovětského svazu docházelo k nešetrným rozhodnutím, kvůli nimž s sebou různé národní menšiny nesly vzájemné křivdy. Komunisté z Moskvy na dálku rozhodovali o rozdělení vnitřních hranic a autonomních oblastech, které se často měnily. Během sovětské vlády si lidé na tato rozhodnutí nemohli stěžovat. S blížícím se rozpadem Sovětského svazu umožnila Gorbačovova perestrojka silnou vlnu nacionalizace.

Všechny tři jihokavkazské státy Arménie, Ázerbájdžán a Gruzie vznikly až s rozpadem Sovětského svazu. Ovšem ani jeden se nevyhnul vojenským střetům. Gruzie čelila hrozbě občanské války vedoucí k úplnému zhroucení státu. Spor o Náhorní Karabach dospěl k válce mezi Arménií a Ázerbájdžánem. Žádný z konfliktů nepřinesl konečné rozřešení a proto během 90. let vznikly tři de facto státy – Abcházie, Jižní Osetie a Náhorní Karabach. De facto státy se díky podpoře patronské země dokázaly ubránit, a přestože nebyly až na výjimky uznány na mezinárodní scéně, existují už více než čtvrt století. Patronský stát plní roli ochránce a finančního podporovatele, díky čemuž se mohou samozvané vlády i nadále držet u moci (Šmíd, Vaňura 2009). Přestože všechny tři zamrzlé konflikty dodnes nepřinesly konečné rozřešení, státy se po válečných 90. letech mohly stabilizovat a začít s dalším rozvojem. Především díky nerostnému bohatství Ázerbájdžánu se na Jižním Kavkaze začaly budovat produktovody spojující Kaspické moře s mořem Černým a Evropou. Státy obnovovaly válkou poničenou dopravní infrastrukturu z dob sovětské éry. Transport ropy a zemního plynu vedl k zvýšení kapitálu a následným dopravním projektům majících mezinárodní přesah.

Jihokavkazským regionem jsem se zabýval už ve své bakalářské práci, na kterou bych chtěl svou diplomovou práci částečně navázat. Studoval jsem vzájemné vztahy na základě stěžejních pilířů liberálně-idealistickej tradice. Představitelé liberálně-idealistickej tradice kladou důraz na vzájemnou ekonomickou provázanost, kterou jsem v bakalářské práci analyzoval. Nicméně žádný stát nebyl dostatečně ekonomicky silný a vzájemný obchod tří aktérů byl takřka zanedbatelný. Navíc Arménie s Ázerbájdžánem neudrží, vzhledem k nevyřešenému konfliktu o Náhorní Karabach, žádné obchodní vztahy. Přestože měly principy liberálně-idealistickej tradice na Jižním Kavkaze s ohledem na silnou roli států a přetrvávajících konfliktů slabší relevanci, rozhodl jsem se na základě nabytých zkušeností, pokračovat ve svém výzkumu. Na teorii Normana Angella navázal David Mitrany a Ernst B. Haas. Jejich teorie funkcionalismu a neofuncionalismu se oprostily od idealistickej teorií a začaly se zabývat konkrétními faktory vedoucími k posilování vzájemných vztahů. Kromě volného obchodu je jedním z faktorů i provázanost a spolupráce na mezinárodních dopravních projektech všech druhů dopravy. A právě tímto tématem bych se chtěl ve své diplomové práci zabývat. Neoddiskutovatelnou součástí regionu je i realistický přístup několika aktérů, proto jsem se rozhodl vycházet z obou tradic mezinárodních vztahů.

Cílem práce je posoudit rozvoj jednotlivých druhů dopravy, jejich vzájemnou provázanost a využití na Jižním Kavkaze. Také se chci zabývat mezinárodním přesahem ovlivňujícím chování okolních států a mocností. Dílčím cílem je posoudit teoretické přístupy liberálních myšlenek v rámci mezinárodních vztahů. Ovšem jejich aplikovatelnost v postsovětských republikách je obtížná. Proto je velmi důležité akceptovat myšlenky realistické teorie, jimiž se řídí převážně sousední velmoc Rusko. Výstupem by tedy měla být komparace liberálních a realistických myšlenek mezinárodních vztahů týkajících se klíčových druhů dopravy tří jihokavkazských států. Z uvedených cílů vychází následující výzkumné otázky: *Vede dopravní provázanost k lepším vzájemným vztahům a prohlubování vzájemné spolupráce jihokavkazských zemí?* Na toto téma bych chtěl navázat zodpovězením další výzkumné otázky: *Dochází na Jižním Kavkaze k budování mezinárodních dopravních projektů, v nichž se společně angažují jihokavkazské státy?* Důležité je rovněž chování aktérů, angažovaných na Jižním Kavkaze podle liberální nebo realistické teorie. Otázku jsem proto stanovil následovně: *Chovají se Arménie, Ázerbájdžán a Gruzie spíše podle liberální nebo realistické teorie z hlediska mezinárodní dopravní infrastruktury a společného propojení?* Další, avšak

neméně důležitá, výzkumná otázka se týká přístupu dalších politických aktérů. *Jak se v regionu angažují další geopolitičtí aktéři z hlediska plánovaných i stávajících mezinárodních dopravních systémů?* Na základě předchozím částí jsem stanovil poslední výzkumnou otázku: *Jakým směrem se politicky orientují Arménie, Ázerbájdžán a Gruzie?*

Toto téma jsem si zvolil, protože není mnoho odborných prací zabývajících se dopravní infrastrukturou a vzájemným propojením v postsovětském regionu. Tento region je pro komparaci ideální díky dlouholeté existenci integrovaného prostoru, jehož dědictví stále v některých společenských oblastech a regionech přežívá. Sám mám s tímto regionem i dopravou osobní zkušenosti, když jsem se zde přepravoval ať už letecky, nočními vlaky nebo místními maršrutkami. Domnívám se, že mi osobní zkušenost s regionem a nabyté poznatky pomohou k lepším a relevantnějším výsledkům. Ostatní výzkumné práce se většinou zabývají pouze jediným druhem dopravy ve vztahu k rozvoji území. Tím ovšem nelze objektivně popsat danou skutečnost, jelikož jsou některé druhy dopravy vzájemně úzce provázané a společně tvoří velmi komplexní síť, kterou bych chtěl v rámci výzkumu zkoumat.

Vzhledem k stanoveným cílům bude struktura práce vypadat následovně. Po úvodu bude představen teoretický rámec a metodika, na kterou naváže analytická část, kde budou zkoumané jednotlivé druhy dopravy. Jako první budu zkoumat leteckou dopravu. Cílem je nejen zpracovat data přepraveného nákladu a osob, ale i zanalyzovat směry letů a původ leteckých společností provozujících letecké linky. V železniční dopravě budu studovat mezinárodní propojení, případně možnost dalšího rozšíření a počty přepravených osob nebo nákladu. Podobnou analýzu provedu i u silniční dopravy. Především osobní silniční doprava je pro region zcela klíčová a většina osob se na Jižním Kavkaze přepravuje pomocí minibusů neboli maršrutek. Posledním důležitým druhem dopravy jsou produktovody. Smyslem je prostudovat všechny vybudované i plánované ropovody, respektive plynovody. Dále jejich využití a geopolitický aspekt, který je vzhledem k nerostnému bohatství a jeho transportu v regionu významný. Následovat bude syntéza získaných informací a závěr.

2. Teoretický rámec

Přestože jsem v bakalářské práci označil všeobecné principy liberálně-idealistické tradice za neaplikovatelné v rámci Jižního Kavkazu, chtěl bych částečně navázat na tyto teoretické přístupy, avšak v mnohem specifičtější a cílenější rovině výzkumu. Do tradičního liberálního myšlení můžeme zařadit i funkcionalismus, jehož hlavním představitelem je David Mitrany (Drulák 2003). Funkcionalismus je teoretický přístup, který se objevil v polovině minulého století jako alternativa k federalistickým návrhům mezinárodní organizace (Mihai 2007). Avšak kavkazské prostředí i společnost ovlivnila éra Sovětského svazu a komunismu. Postsovětské republiky inklinují mnohem více k realistickému pojetí, založeném na moci a vojenské síle (Orbánová 2010). Pojem realistické teorie zavedl Edward Hallett Carr. Koncem 70. let navázal na realistické argumenty Američan Kenneth Waltz, jenž bývá označován za duchovního otce neorealismu (Drulák 2003).

2.1 Funkcionalismus a neofunkcionalismu

Stěžejní dílo teorie funkcionalismu *A Working Peace System* napsal David Mitrany v roce 1943. Dílo vzniklo během druhé světové války jako projekt poválečné architektury, jehož cílem je zabránit a předejít dalším vojenským konfliktům (Drulák 2003). Mitrany byl velmi kritický k dalším teoretickým reformátorům. Poukazoval na to, že většina odborníků se zabývá spíše zpochybňováním a kritikou již existujících teorií, avšak nikdo v té době nebyl schopný přednést ucelený návrh, který by pomohl vyřešit poválečné uspořádání světa (Mitrany 1948). Ovšem nejvíce kritizoval Společnost národů (*také známou jako Liga Národů*). V jeho pohledu to byla právě tato mezinárodní organizace založená po první světové válce, která svými mechanismy zcela selhala v prevenci před další světovou válkou. (Mihai 2007, Mitrany 1943). David Mitrany jako jeden z mála i během války viděl nadále budoucnost v mezinárodní spolupráci a vzájemné provázanosti. Sílicí hlasy prosazující protekcionismus a pankontinentalismus tak byly častými kritiky Mitranyho pohledu na budoucí uspořádání světa (Mihai 2007).

Funkcionalisté zdůrazňovali neefektivitu mezinárodních smluv. Státy totiž mohou jednotlivé smlouvy kdykoliv vypovědět bez výrazného postihu. Proto nemá smysl uzavírat pakty, charty nebo další mezinárodní smlouvy, jejichž plnění vychází z libovůle jednotlivých států. Funkcionalismus proto klade důraz na mezinárodní spolupráci v oblasti velice konkrétních cílů na neformálním základě (Drulák 2003). Mezinárodní spolupráce by měla vznikat na základě řešení dílčích praktických problémů. Řešení by měli navrhnout odborníci v daném oboru, aby se zvýšila efektivita a potlačily se politické aspekty, které by do řešení mohly zasahovat a negativně ho ovlivňovat (Drulák 1998). Nové mezinárodní organizace by tak měly vznikat pouze za účelem řešení konkrétních otázek. Tento důležitý rys funkcionalistické spolupráce dovede podle Mitranyho uchovat mezinárodní vztahy před iracionalitou politických rozhodnutí vedoucích k válečným konfliktům (Drulák 1998).

Hlavním předpokladem jsou rozvíjející se obchodní vztahy, díky kterým k sobě budou mít státy blíže a tím se stanou vzájemně závislými, což vyloučí případný budoucí konflikt. Proto funkcionalisté zdůrazňují potřebu vyměnit v rámci zahraniční politiky vrcholné politiky a nahradit je odborníky, respektive obchodníky, čímž by se předešlo konfliktům řešených vojenskou cestou. Obdobně varovali i před vznikem univerzálních politických organizací, které se již dříve neuplatnily (Fodorová 2013).

Mitrany předpokládá, že spolupráce bude mít svou vlastní dynamiku, tzv. **větvení** (ramification), kdy spolupráce v jedné oblasti povede k rozvoji spolupráce i v dalších odvětvích. Spolupráce v zdánlivě nedůležitých oblastech může nastartovat a podnítit k prohlubování vztahů i v dalších sektorech. Tím postupně vznikne hustá propojená síť, která se bude neustále větvit a rozšiřovat. To vše za předpokladu, že v čele budou stát odborníci na úkor politiků, kteří jednají iracionálně nebo mají jiné zájmy. (Mitrany 1943, Drulák 1998).

Na teorii funkcionalismu navázal Ernst B. Haas, který zavedl pojem neofunkcionalismus. Haas odmítal myšlenku realismu soustředěnou na moc v mezinárodním systému a také odmítal myšlení idealistů (Rosamond 2005). Na rozdíl od Mitranyho neodmítal roli států jako aktérů mezinárodních vztahů (Schmitter 2005). Také neofunkcionalisté předpokládali stoupající vzájemnou závislost mezi státy vlivem zájmových skupin a obchodních organizací na úkor států. Tyto nevládní zájmy měly tlačit k integraci. Neofunkcionalisté se zaměřili pouze na okamžitý proces integrace mezi státy

(tj. regionální integraci). Inspirací jim byla situace v Evropě v druhé polovině 20. století (Drulák 2003). Na rozdíl od předchozích teorií integrace se neofunkcionalismus snažil vysvětlit proces regionální integrace na základě empirických dat. Dále kladl velký důraz na pluralitní společnost. V rámci teorie bylo napsáno několik článků o evropské integraci. Možnosti zkoumání neofunkcionalismu jsou velmi různorodé. Může se jednat o integraci švédského lesnictví v Evropské unii (Bjärstig 2013) nebo o Ukrajinu a její pozvolné začleňování do struktur Evropské unie. Evropská unie je dobrým příkladem pro integraci dopravy a jednotného trhu. Navíc má díky svým dalším organizacím přesah i na další mimo členské státy viz. EHP v dopravě, ESVO v obchodu (Ikani 2019). Za pomoci měkkých nástrojů v podání Evropské politiky sousedství (ENP) nebo rozvojové spolupráci (ACP–EU), mají její organizace přesah i na státy mimo Evropu včetně mnou studovaného Jižního Kavkazu. To dokládá tvrzení Schmittera (2005) o tom, že státy už nebývají výhradními aktéry v mezinárodních vztazích, ale bývají nahrazovány například Evropskou Unií nebo Severoatlantickou aliancí.

Mitranyho teorie větvení bývá s mírnými modifikacemi aplikovaná ve výzkumu dodnes. Neofunkcionalisté pracují s pojmem **přelévání** (spill-over). Koncept přelévání je myšlenka, že integrace mezi státy v jednom hospodářském odvětví vytvoří silné pobídky pro spolupráci v dalších odvětvích. Začíná se v relativně omezeném počtu interakcí. Zvýšený počet transakcí a intenzita jednání pak probíhá ruku v ruce s rostoucí regionální provázaností (Drulák 2003). Přelévání je charakteristické pro svůj expanzivní charakter. Přičiněním nadnárodních i národních elit se rozšiřuje z jednoho sektoru do druhého. Vzhledem k tomu, že je neofunkcionalismus především empirickou teorií, vyvolala stagnace evropské integrace v šedesátých letech pochybnosti. Pro lepší zachycení reality zavedli nový pojem **odlévání** (spill-back), který zachycuje i negativní reakce vůči předchozí integraci. Neplatí tedy že se dřívější integrace musí přelévat do dalších sektorů. Naopak může od další integrace také odrazovat (Drulák 2003).

2.2 Realismus a neorealismus

Realistická teorie vychází z předpokladu, že mezinárodní vztahy vychází ze státocentrického hlediska. To znamená, že výhradním aktérem na mezinárodním poli jsou podle realistů národní státy (Orbánová 2010). Základním předpokladem je podle představitelů moc a bezpečnost s důrazem právě na první jmenovanou – moc. Její shromažďování je cílem všech států. Proto mezi státy panuje neustálá rivalita

a nepřátelství (Drulák 2003). Pojem realismus zavedl anglický diplomat a historik Edward Hallett Carr. Ten koncem třicátých let napsal dílo *Dvacetiletá krize*. Carr ve své knize kritizuje chování evropských mocností po první světové válce. Motivace k sepsání knihy byla velmi podobná dílu Davida Mitranyho, přesto nemůže být rozdílnějších teoretických přístupů. Carr kritizoval ostatní teorie za ignorování mocenských faktorů. Realismus se věnuje pouze faktům, analyzuje jejich příčiny a následky, nezabývá se tím, co by mělo být, nýbrž tím, co je (Drulák 2003). Realistická teorie vychází z myšlenky, že se státy neustále snaží o dominanci nad ostatními, poněvadž za stát rozhodují lidé a lidé jsou agresivní bytosti.

Byť bylo realistické myšlení v mnohém správné, vyžádalo si vlnu kritiky. Kritizovaný byl postoj, který realisté zaujali k agresorům. Z jejich postavení spíše plynulo, že ospravedlňují mocenské výpady světových mocností a jejich agresivní styl politiky na mezinárodní scéně nepřináší žádnou možnost změny nebo reformy. Jedná se tedy o silně deterministický přístup (Drulák 2003). Také zcela opomíjí roli mezinárodních institucí a nadnárodních společností, které jsou dle realistů slabé a mají takřka nulový politický vliv. Navzdory tomu můžeme označit evropskou integraci po druhé světové válce za velmi úspěšnou a Evropská unie dnes hraje významnou roli na poli mezinárodních vztahů (Schmitter 2005). V neposlední řadě realisté podceňují roli ekonomiky a význam idejí, naopak se zaměřují na vojenskou a politickou moc s předpokladem, že se všichni aktéři chovají racionálně (Drulák 2003).

Realistickou teorii v 70. letech přepracoval americký politolog Kenneth Neal Waltz, jenž položil základ neorealismu. Waltz navázal na myšlenky realismu o neměnné a násilné povaze států v mezinárodních vztazích, vedoucí k souboji o moc a vojenskou přesilu. Avšak scientistická kritika vedla Waltze k odhlédnutí od realistické představy zkažené lidské přirozenosti (Drulák 2003). Waltz sice připouští, že státy nejsou výhradními aktéry mezinárodních vztahů, přesto mají i nadále rozhodující a klíčovou úlohu, poněvadž udávají pravidla pro vzájemnou interakci (Karlas 2004). Neorealismus se odklání od snahy charakterizovat mnoho oblastí, které jiné teorie považují za klíčové. Cílem teorie je z minima informací předložit co možná nejvýstižnější obraz mezinárodních vztahů. Waltz dělil uspořádání světa na multipolární, které se s koncem druhé světové války postupně změnilo na bipolární (Drulák 2003), jehož součástí byly i Arménie, Ázerbájdžán a Gruzie spadající pod jednu ze dvou bývalých světových velmocí. Teorie bývá označována za velmi optimistickou, poněvadž se pozitivně

vyjadřovala k bipolárnímu uspořádání světa v sedmdesátých letech 20. století, kdy docházelo k řadě dohod mezi supervelmocemi (Drulák 2003).

Na mezinárodní scéně v Jižním Kavkaze velmi aktivně vystupuje Rusko, nesoucí odkaz bývalé světové velmoci. Jeho cílem je dosažení a udržení moci v regionu. Zahraničně politická doktrína Ruska z roku 1992 uváděla, že zahraniční politika již není řízena žádnou ideologií nýbrž reálným rozdělením moci. Jedná se tak o realistické pojetí mezinárodních vztahů. Vysoké ceny energií po roce 1999 výrazně umocnily možnosti Ruska v mezinárodním systému (Orbánová 2010). Podle Huntingtona (1993) je ekonomika pouze druhý nástroj, nelze-li uplatnit vojenská moc. V ekonomických vztazích nejde pouze o absolutní zisky, v mnoha případech jsou důležitější zisky relativní. Tím se dají vysvětlit ohromné investice Ruska do de facto států Abcházie nebo Jižní Osetie. Moc, vliv a vzájemná závislost spolu souvisí. Státy k sobě mohou zachovávat jak konflikt, tak spolupráci v jiném odvětví. Ať už jsou v konfliktu nebo spolupracují, jsou na sobě státy vzájemně závislé. Je-li tam nějaká vzájemnost, mohou si oba státy uškodit (Knorr 1975).

2.3 Aplikování teoretických koncepcí na diplomovou práci

Cílem diplomové práce je na základě teoretických poznatků rozpracovat Mitranyho větvení a Haasovo přelévání v oblasti dopravních toků na Jižním Kavkaze. Ovšem nelze zcela odhlédnout od realistického chování Ruska. K tomu lze i přirovnat postavení Ázerbájdžánu, jehož politika je velmi podobná sousední severní mocnosti. Srovnatelná je i charakteristika ekonomiky obou států, jelikož jsou zcela odkázané na export nerostných surovin, což z nich v jistém slova smyslu dělá rivaly. Důležitý je fakt, že se jedná o postsovětské státy, a proto je zde zcela rozdílné politické prostředí. Demokracie ve společnosti stále není zcela zakořeněna, a proto je velmi obtížné aplikovat předchozí výzkumy prováděné v regionech severní Ameriky nebo západní Evropy (Radnitz 2012). Například v Ázerbájdžánu se u moci drží již více než čtvrtstoletí rodinný klan z ázerbájdžánské enklávy Nachičevan. Také v Arménii byli u moci více než dvacet let zástupci karabašského klanu, což negativně ovlivnilo jednání o sporné území Náhorního Karabachu.

Hlavním předpokladem diplomové práce je, že dílčí spolupráce ať už v oblasti osobní dopravy nebo vedení přeshraničních produktovodů, povede k další kooperaci mezi

sousedními státy i nadnárodními organizacemi angažujícími se v regionu. „*Mezinárodní spolupráce musí vznikat na základě konkrétních projektů řešících ryze praktické problémy typu plavebního režimu na řekách protékajících více státy, koordinace jízdnicích řádů na železnici, harmonizace technických standardů, spolupráce v oblasti telekomunikací či koordinace hospodářských politik*“. (Drulák 2003, s. 75). Na podobné myšlence vznikla práce izraelského geografa Tamara Arieliho (2012), když zdůrazňoval, že pro obnovení vztahů po válce je nutné vybudovat společnou infrastrukturu. Arieli se zabýval vztahem mezi Izraelem a Jordánskem. Plány na výstavbu 520 kilometrů silnic, výroba elektřiny, spolupráce na hospodaření s vodními zdroji, nové železnice, propojení Mrtvého moře s Rudým mořem nebo společné letiště v Aqabě, výrazně napomohly k normalizaci vztahů a prohlubování další spolupráce.

3. Metodika

Cílem diplomové práce je vypracovat případovou studii regionu, proto je nezbytné pracovat podle rešerše historické literatury zabývající se výstavbou infrastruktury a dopravních sítí v regionu. Neméně důležitá jsou dostupná data týkající se dopravy na Jižním Kavkaze. Vzhledem k tomu, že Arménie s Ázerbájdžánem a Gruzii nemají kolektivně harmonizovaný postup pro sběr dat, jsou metody případné statistické analýzy dat nerelevantní (Ženka Kofroň 2012). Proto jsem se rozhodl vypracovat vlastní výzkum na základě idiografické popisné studie, jelikož popisují oblast, která dosud nebyla v rámci vzájemné dopravní provázanosti komplexně zpracovaná. Politickým vývojem Jižního Kavkazu se u nás zabývají Vincenc Kopeček a Tomáš Hoch z Ostravské univerzity. Rovněž podrobně zpracovali pozici de facto států a roli patrona. Toto téma u nás zpracovali také Tomáš Šmíd a Vladimír Vaďura. Mnoho kvalitních prací o regionu a národní identitě zpracoval Emil Aslan Souleimanov nebo Slavomír Horák. Vedoucí mé diplomové práce Libor Jelen pak zpracoval etnické konflikty a politickou mobilizaci. Ze zahraničních autorů stojí za zmínku Ronald Grigor Suny nebo Svante Cornell, kteří velice detailně zanalyzovali historický vývoj jihokavkazska odkazující na dnešní stav. Nizozemský politolog Frans de Waal ve své knize Černá Zahrada podrobně zpracoval konflikt o Náhorní Karabach. Z tamních výzkumníků chci jmenovat Azada Garibova zabývajícího se geopolitikou a dopravní geografii. V analýze chci rovněž vycházet z osobních zkušeností, načerpaných během mého cestování po Gruzii a Arménii z doby, kdy došlo ke krátkému obnovení konfliktu mezi Arménií a Ázerbájdžánem.

Jihokavkazský region je vzhledem ke své historii a geografické poloze zcela jedinečný. Kvůli Sovětskému svazu a komunismu je tamní společnost i politická scéna zcela odlišná od většiny jiných zkoumaných regionů (Radnitz 2012). Proto se ve své práci zcela distancuji od nomotetických přístupů a snahy aplikovat výsledky diplomové práce na další části světa. Výjimkou by mohla být snad jen střední Asie. Podobně jako jihokavkazské státy byly státy ležící na druhé straně Kaspického moře součástí Sovětského svazu. Po jeho rozpadu si prošly stejně složitým obdobím jako mnou zkoumané země. Jednou z podobností je i geografická poloha mezi novou ekonomickou

mocností Čínou, dále Ruskem a Evropou. Nakonec je to i zdroj nerostného bohatství (především fosilních paliv), jenž výrazně diverzifikuje příjmy jednotlivých států.

Práce s dostupnými daty je specifická, jelikož většina zpracovaných dat pochází ze statistických úřadů jednotlivých států. S ohledem na složitý politický a ekonomický vývoj regionu, který ovlivnil dostupnost dat pro některá období, musíme k hodnotám přistupovat obezřetně. Tento fakt umocňuje odlišná metodika sběru dat a vykazování statistických údajů za jednotlivé státy. Další data vztahující se ke konkrétním projektům jsem převážně čerpal z ročenek a oficiálních vyjádření dostupných přímo na oficiálních webech daných projektů nebo podílejících se organizací. V neposlední řadě jsem čerpal i z webových zpravodajských zdrojů, zabývajících se daným regionem. Nutno říci, že jsem se veškeré použité zdroje snažil ověřit i na dalších zpravodajských serverech. Data jsem zpracovával na dvou řádovostních úrovních: regionálních (týkající se především vzájemných vztahů Arménie, Ázerbájdžánu a Gruzie) a přeshraničních (sem spadají sousední státy Írán, Turecko, Rusko a další aktéři jako Evropská Unie). Obě úrovně jsou důležité pro zodpovězení výzkumných otázek.

Pro leteckou dopravu budu porovnávat dostupné hodnoty mezi lety 2011 až 2018. Data pro Ázerbájdžán jsou přístupná z výročních zpráv o dopravě jejich statistického úřadu. Rovněž v Arménii zpracovává letecká data jejich statistický úřad. Informace o počtu cestujících a přepraveném množství nákladu v Gruzii vyhodnocuje úřad pro civilní letectví. Podklad pro následující analýzu vzájemné provázanosti tvoří letecký server Flightradar24.com. Cílem je zpracovat data všech příletů na mezinárodních letištích Jižního Kavkazu v průběhu celého týdne. Data budou zpracována ve dvou týdnech v rozmezí 6 měsíců v září 2018 a březnu 2019, abych se vyhnul letním sezónním výkyvům, kdy jsou dočasně otevírány nové mezinárodní linky. Výstupem by měly být grafy a mapy znázorňující směry napojení leteckých společností a také kdo tyto linky zprostředkovává.

Podobně jako v letecké i v železniční dopravě budu pouze porovnávat získaná data ze statistických úřadů všech tří jihokavkazských států z let 2007 až 2017. Mnohem důležitější bude v rámci železniční dopravy řešerše literatury. Cílem je shrnout mezinárodní napojení a existující nebo plánované tranzitní koridory, které v budoucnu mohou přinést významný finanční příjem pro státní rozpočty. V neposlední řadě chci vypracovat mapu znázorňující železniční infrastrukturu a uzavřené železnice, kterých je

v oblasti vlivem nevyřešených konfliktů více než dost. Takřka totožný přístup zvolím i pro silniční druh dopravy. Výstupem by měly být grafy z dostupných dat ze statistických úřadů, bezpečnost silnic, ale i mapa znázorňující hustotu silniční sítě včetně hraničních přejezdů.

Posledním zkoumaným druhem dopravy jsou produktovody. Ty jsou z hlediska geopolitiky a vměšování zahraničních mocností nejdůležitější. Také u produktovodů chci vypracovat mapu všech přeshraničních liniových staveb procházející Jižním Kavkazem. Za pomoci rešerše literatury a analýzy energetických společností (především britskou BP a ázerbájdžánskou SOCAR) chci zpracovat množství přepravené ropy/plynu a možné kapacity. Rovněž je nezbytné zkoumat další případné rozšiřování a angažovanost ostatních aktérů na mezinárodní scéně. V rámci kvalitativní analýzy všechny nabyté poznatky shrnu za jednotlivé druhy doprav v poslední kapitole.

4. Politicko-historický kontext

4. 1 Etnické složení Jižního Kavkazu

Národnostní různorodost je předpokladem politického napětí, které se promítá do mezinárodních vztahů. Etnické složení na Jižním Kavkaze je velmi pestré. Válečné konflikty z 90. let zapříčinily rozsáhlou migraci a smrt velkého množství obyvatel. Na rozdíl od oblasti ležící severně od Kavkazu tvoří drtivou většinu v Arménii, Ázerbájdžánu i Gruzii majoritní etnikum. Vzhledem k hromadné genocidě Arménů během první světové války, dnes nežije mnoho Arménů v okolí města Kars, hory Ararat ani jezera Van, přestože tato oblast v minulosti k Arménii patřila (Šaginjan 2001). Arméni mají rozsáhlou diasporu v Rusku, USA nebo Francii. Po válečném konfliktu o Náhorní Karabach došlo k hromadnému vysídlení Azerů z oblasti, proto je dnes populace v Náhorním Karabachu pouze arménská. Po vypuknutí války museli uprchnout Azerové z Arménie i Arméni z Ázerbájdžánu. Migrace postihla až 750 000 obyvatel (de Waal 2012). Arméni dnes žijí v Gruzii, v méně osídleném příhraničním regionu Samcche-Džavachetie žije přibližně polovina Arménů. Naopak v sousedním gruzínském regionu Kvemo Kartli žije až 40 % Azerů (Geostat 2019).

Na území Gruzie žije ještě menšina Abchazů nacházející se při pobřeží Černého moře. Po rozpadu Sovětského svazu došlo k ozbrojenému separatistickému konfliktu mezi lety 1992 a 1993. S podporou Ruska se Abcházii podařilo odrazit útok gruzínských ozbrojených sil a vyhlásila nezávislost. V současné době funguje Abcházie jako de facto stát, který je zcela závislý na patronském státu. Jeho patronem stejně jako v Jižní Osetii je Rusko, které v regionech financuje fungování samozvaných vlád (Šmíd, Vaďura 2009). Rovněž v Jižní Osetii vypukl vojenský konflikt, který se v roce 2008 obnovil. Dnes je oblast takřka vylidněná, žije zde přes 50 000 obyvatel (Tibilov 2016) a jediný přístup do oblasti je ze strany Ruska. Osetové na jihu se snaží připojit k Severní Osetii spadající pod Ruskou federaci.

Populace v Ázerbájdžánu je tvořena téměř výhradně Azery, kterých zde žije 95 %. Po hromadných deportacích Arménů z 90. let jsou nejpočetnější menšinou Lezgové nacházející se u hranic s Ruskem, na severu jsou dále Avarové a Tshakurové. Na jihu

v okolí příhraničního města Astara žijí Talyšové. Až 20 milionů Azerů žije na severu Íránu, ten proto považuje Ázerbájdžán za svou hrozbu, jelikož má strach ze silících nacionalistických nálad Azerů na svém území. Nutno říci, že k tomu zatím nikdy nedošlo. Přesto se Írán historicky snažil svůj sousední stát spíše oslabovat (Kraus, Souleimanov 2015). Populace v Ázerbájdžánu je velice sekularizovaná, a proto tíhne spíše k panturkismu, díky čemuž udržuje nadstandartní vztahy s Tureckem. Zatímco s Íránem mají chladný politický vztah, ačkoliv obě země vyznávají šíitský islám.

Mapa č. 1: Etnické složení kavkazské oblasti



Zdroj: Staženo z Wikipedia (2019)

4. 2 Budování infrastruktury za éry Sovětského svazu

Jak již bylo zmíněno, všechny tři jihokavkazské státy byly po většinu 20. století součástí komunistického Sovětského svazu. Podobně jako v jiných částech i zde probíhala kolektivizace a sovětizace. Ať už dnes způsoby sovětského vedení hodnotíme jakkoliv, nelze jim upřít efektivitu výstavby dopravní infrastruktury. Vzhledem k plánované ekonomice a rozsáhlé industrializaci docházelo k budování mnoha přeshraničních napojení. Železnice vybudovaná za carského Ruska byla během Sovětského svazu nadále rozšiřována a větvena. Došlo k propojení nejen Kaspického a Černého moře, ale i Baku s enklávou Nachičevan, kdy železnice pokračovala do Jerevanu a dále do gruzínského Tbilisi. S výstavbou průmyslových komplexů docházelo ke stavbě hustší silniční sítě spojující Rusko s Jižním Kavkazem. V neposlední řadě docházelo k výstavbě metra a dalších linek v rámci městské hromadné dopravy v hlavních městech.

S rozpadem sovětského svazu došlo k přerušení většiny mezinárodních spojů. V regionu eskalovaly ozbrojené konflikty. Ty zapříčinily uzavírání hranic. Nově vzniklé státy neměly žádné společnosti spravující železniční tratě či asfaltové silnice. Také neměly leteckou flotilu, což vedlo k výraznému poklesu leteckého napojení především v rámci zemí bývalého Sovětského svazu. Početné diaspory v Moskvě a dalších ruských městech byly takřka odříznuty od dalších postsovětských republik. Koncem 90. let se začala situace stabilizovat a využití dopravních prostředků začalo pozvolna stoupat (viz. tabulka č. 1).

Tabulka č. 1: Množství přepraveného zboží a osob v Ázerbájdžánu po rozpadu Sovětského svazu

Množství přepraveného nákladu v milionech tun											
Druh dopravy/ Rok	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Silniční doprava	137	50,4	24,5	12,0	14,0	13,6	15,0	18,8	32,2	40,4	50,5
Železniční doprava	73,0	39,7	25,0	13,0	9,0	9,6	11,3	13,5	14,2	15,9	15,4
Lodní doprava	15,6	7,9	6,5	6,6	5,7	5,7	7,5	8,2	7,4	8,8	10,2
Množství přepravených osob v milionech											
Druh dopravy/ Rok	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Silniční doprava	715	610	562	470	486	523	600	689	723	743	765
Železniční doprava	15,6	13,0	9,8	10,6	9,0	4,6	3,8	4,3	4,1	4,3	4,6
Letecká doprava	2,0	1,7	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	0,8	0,7	0,7	0,7

Zdroj: Statistical of Azerbaijan (2019), vlastní zpracování

Díky uklidnění vojenských konfliktů a stabilizaci jednotlivých vlád začaly do regionu plynout první přeshraniční investice ať už z bohatých diaspor nebo například v rámci projektů Evropské unie. V posledních letech docházelo k významným rekonstrukcím a modernizaci dříve opuštěných železničních tratí nebo mezinárodních silnic. Ázerbájdžán s Gruzii využily části bývalého ropovodu rozebraného za druhé světové války a vystavěly ropovod Baku – Supsa (Transneft 2019). Přestože se dopravní situace v regionu za poslední roky velmi zlepšila, v mnohých ohledech stále nedosahuje využití z dob konce Sovětského svazu.

4.3 Politická situace na Jižním Kavkaze

Před samotnou analýzou přeshraniční dopravní provázanosti, je nezbytné seznámit se s politickou situací v regionu. Ta je tvořena hustou změť kroků světových velmocí, ale i menších regionálních aktérů. Jižní Kavkaz tak tvoří velmi pestrou mozaiku, které je obtížné porozumět. Tomuto tématu se ve světě věnují například švédský akademik Svante Cornell nebo americký profesor Ronald Grigor Suny. U nás několik publikací vydal například ostravský politolog Vincenc Kopeček. Moderní dějiny se zde začaly psát s rozpadem SSSR, kdy postupně Gruzie, Ázerbájdžán i Arménie vyhlásily nezávislost. Nová neklidná doba si na Jižním Kavkaze vyžádala časté střídání politického vedení i ekonomickou stagnaci. Také se zde rozhořely vojenské konflikty, které nebyly dodnes vyřešeny a zůstávají nepřekonaným problémem pro vedení všech tří států.

4.3.1 Politický vývoj Gruzie po rozpadu SSSR

Jako první ze tří již zmíněných států vyhlásila nezávislost Gruzie. Jejím prvním legitimně zvoleným prezidentem byl Zviad Gamsachurdia. Nový prezident si udělal spoustu vlivných nepřátel a v čele Gruzie nevydržel ani rok. Poté co na přelomu let 1991 a 1992 vypukly protesty, uprchl Gamsachurdia do zahraničí (Kopeček 2012). Moci se chopil bývalý ministr zahraničních věcí SSSR Eduard Ševardnadze. Ten byl poměrně oblíbený díky své minulosti v úspěšném boji proti korupci. Také měl dobré vztahy s USA a dalšími evropskými mocnostmi. Avšak čekal ho velmi obtížný úkol. Gruzie byla narozdíl od Arménie poměrně heterogenní. Už během rozpadu Sovětského svazu v Gruzii sílily nacionalistické myšlenky a silná rétorika proti menšinám Osetů nebo Abchazů. Naopak v Abcházii a Jižní Osetii sílily proruské myšlenky, což bylo na tehdejší dobu téměř ojedinělé. Spory vygradovaly v otevřený vojenský konflikt, při kterém v Abcházii

zemřelo přibližně 15 000 obyvatel a dalších zhruba 300 000 obyvatel bylo vystěhováno (Hoch, Kopeček, Baar 2012). Na stranu Abcházie se postavilo Rusko a Gruzie byla postupně vytlačena z celého území Abcházie. V dubnu roku 1994 bylo podepsáno příměří. Ačkoliv se už na žádné frontě aktivně neválčí, není konflikt stále vyřešen. Ani po čtvrt století nebyla vyjednána otázka politického statusu Abcházie. Do roku 2006 proběhlo několik jednání mezi zástupci Gruzie a Abcházie. Nové vedení Gruzie ještě intenzivněji usilovalo o obnovení teritoriální integrity, což bylo pro zástupce Abcházie neakceptovatelné (Hoch, Kopeček, Baar 2012). Definitivní zlom nastal v srpnu 2008 po válce mezi Gruzii a Ruskem převážně v Jižní Osetii. Důsledkem ozbrojeného konfliktu bylo uznání Abcházie a Jižní Osetie ze strany Ruska a dalších 4 států OSN. Obyvatelstvo v obou de facto státech je dle výzkumné práce O’loughlina, Kolossova a Toala (2015) proruský laděné a téměř 80 % jich podporuje setrvání ruských vojenských jednotek.

Od roku 1991 usilovala o větší míru autonomie také Adžárie ležící při pobřeží Černého moře. Nicméně zde neproběhly snahy o odtržení se od Gruzie. Moci se v Adžarii chopil Aslan Abašidze a do roku 2003 byl významným spojencem prezidenta Eduarda Ševardnadzeho. Na oplátku Aslan Abašidze získal kontrolu nad celou Adžárií a obchodem s Tureckem (Kopeček 2012b, Mitchell 2006). Změna nastala až s revolucí vedenou Michailem Saakašvilim v roce 2003 (označovaná též jako Růžová revoluce). Nový prezident Saakašvili donutil v následujícím roce Abašidzeho k abdikaci a zamezil tak dalším konfliktům (Hoch 2010). Saakašvilimu se poté podařilo zefektivnit státní moc a úspěšně bojoval s korupcí. Také prosadil několik demokratických reforem. Gruzii nasměroval ještě více na západ k EU a NATO, což nelibě neslo Rusko. Tyto pozitivní kroky byly občas řešeny za hranou zákona, což na tehdejšího prezidenta vrhá dodnes stín (Kopeček 2012). Saakašviliho vláda, chtěla okamžité výsledky, což s sebou neslo i časté neúspěchy v případě mezinárodního jednání. V srpnu roku 2008 se Gruzie nechala vyprovokovat a odstartovala konflikt s Ruskem, který během několika dní prohrála. V čele státu vydržel ještě 5 let. V roce 2012 porazilo Saakašviliho vládní stranu opoziční hnutí Gruzínský sen financované kontroverzním miliardářem Ivanišvilim. Gruzínský sen získal většinu v parlamentu a připsal si vítězství také v prezidentských volbách (Česko 2013). Politická strana dokázala obhájit vítězství i v parlamentních volbách v roce 2016 a prezidentských volbách 2018, kdy zvítězila Salome Zurabišviliová. Gruzie je i nadále proevropsky orientovaná a stále aspiruje o připojení k NATO. V únoru 2019 se americký generálporučík Ben Hodges vyjádřil velmi optimisticky k připojení Gruzie k alianci,

rovněž odsoudil přítomnost ruských vojsk na území Abcházie a Jižní Osetie. Dále zdůraznil, že přítomnost ruských vojsk nemůže být brána jako překážka pro připojení Gruzie (Civil 2019).

4.3.2 Politický vývoj Ázerbájdžánu po rozpadu SSSR

Počátky samostatného státu se podobně jako v Gruzii nesly ve znamení chaosu a častého střídání čelních představitelů. V Ázerbájdžánu vzniklo několik nacionalistických milic, které hájily zájmy svých velitelů. Prvním prezidentem se stal bývalý komunista Ajaz Mutalibov. Ázerbájdžán neměl téměř žádnou armádu a neúspěch v konfliktu o Náhorní Karabach zapříčinil Mutalibovův pád. Později musel uprchnout do Ruska. V červnu 1992 byl v prvních, rovněž jediných svobodných, volbách zvolen Abulfaz Elčibej. Nový prezident byl demokrat, ovšem podobně jako prezident Gamsachurdia v Gruzii si i Elčibej nadělal mnoho mocných nepřátel. Jeho myšlenka o propojení severních a jižních Azerů poškodila vztahy s Íránem a poté, co se rozhodl odvolat ministry obrany a vnitra, ztratil podporu ozbrojených složek (Kopeček 2012). Nové povstání, v jehož pozadí pravděpodobně stálo Rusko, vedlo k odstoupení Abulfaza Elčibeje. Nicméně Elčibej předal svou moc Hejdaru Alijevovi, který si zatím upevnil pozici v Nachičevanu.

Nový prezident byl schopný a charismatický politik. V následujících prezidentských volbách získal 99 % hlasů, což značí nedemokratický průběh voleb, jelikož řada oponentů byla pozatýkána nebo zavražďována (Šmíd 2006). Alijev také upevnil vztahy s Ruskem vstupem Ázerbájdžánu do SNS, čímž získal od Ruska potřebné vojenské vybavení, pomocí něhož zamezili dalšímu postupu nepřítelů v Karabachu (Kopeček 2012). Poté co konsolidoval svou pozici, podepsal tzv. „kontrakt století“ umožňující zahraničním společnostem těžit lukrativní ropná ložiska v Kaspickém moři. Dále vybudoval novou vládní stranu, která je u moci dodnes. Také urovnal vztahy s Íránem. Zasadil se o novou ústavu, podle níž se v Ázerbájdžánu zavedl prezidentský politický systém. Hejdar Alijev okolo sebe vybudoval silný rodinný klan, v jehož čele ho v roce 2003 po prezidentských volbách plynule vystřídal syn Ilham Alijev. Pravděpodobně jediné příležitosti nedokázala roztržitá opozice využít. Celé čtvrtstoletí se tak nese v duchu upevňování moci skupiny okolo rodu Alijevů. V posledních prezidentských volbách Ilham Alijev získal 86 procent (ElectionGuide 2018). Podle neziskové organizace Freedom House se Ázerbájdžán stal postupně nesvobodným

státem, jehož rating má hodnotu 6,5, přičemž na škále od 1 do 7 je právě sedm nejméně svobodná země (Freedom House 2018). Západní mocnosti se k situaci v Ázerbájdžánu příliš nevyjadřují, jelikož mají zajištěny pravidelné dodávky ropy a zemního plynu.

4.3.3 Politický vývoj Arménie po rozpadu SSSR

Transformace politické scény v Arménii proběhla rychleji a poklidněji než v sousedních státech. Na území státu neprobíhaly žádné vojenské konflikty, přestože byla Arménie de facto ve válečném stavu s Ázerbájdžánem. Arménská ekonomika byla oslabena blokadou ze strany Turecka a Ázerbájdžánu, nicméně země zůstala jednotná (Kopeček 2012). První prezident Levon Ter-Petrosjan byl poměrně umírněný a byl přístupný ke kompromisu jak s Ázerbájdžánem, tak především s Tureckem. Arménie si s sebou nesla několik historických traumat. Tím nejčerstvějším bylo rozsáhlé zemětřesení z prosince 1988 nedaleko druhého největšího města Gyumri. Zemětřesení si vyžádalo přibližně 25 000 obětí a téměř 700 000 obyvatel přišlo o střechu nad hlavou (Armenian Noji Oganessian 1992). V té době žilo v Arménii 3 500 000 obyvatel (Worldometers 2019). Ještě dalekosáhlejší důsledky měla genocida spáchaná ze strany Osmanské říše (dnešní Turecko) na arménský národ. V dubnu 1915 bylo v Istanbulu popraveno na 250 arménských představitelů inteligence (Šaginjan 2001). Následné deportace do koncentračních táborů a masové vraždy si vyžádaly při nejmenším 1 milion obětí (Lhoťan 2015). Dodnes je otázka genocidy velmi ožehavé téma a Turecko stále lobuje za odmítnutí genocidy a snaží se celý incident bagatelizovat. Krveprolití z minulého století považují spíše za důsledek první světové války (Souleimanov, Ehrmann, Kopeček 2013). V současné době uznaly genocidu tři desítky států, včetně České republiky (Bartoniček Švec 2017). Posledním klínem ve vztahu Arménie s Tureckem jsou neshody o sporná území. Především arménský národní symbol hora Ararat, ležící nad Jerevanem, patří od minulého století Turecku.

Prezident Ter-Petrosjan nedokázal zabránit vojenskému konfliktu o Náhorní Karabach. Navíc se na stranu Ázerbájdžánu přiklonilo již zmíněné Turecko, které uzavřelo hranice s Arménií. Vzniklé situace využilo Rusko a začalo podporovat Arménii. Rusko postupně začlenilo Arménii do sféry vlivu a umístilo zde vojenské jednotky. Válka v Karabachu utichla v květnu 1994 (Hoch Kopeček Baar 2012). Rusko pomohlo sjednat příměří a status quo platí s drobnými konflikty dodnes. V dubnu 2016 obě strany obnovily konflikt, ale po čtyřech dnech konflikt opět utichl. Výsledkem byl velmi zanedbatelný

posun Ázerbájdžánu. Nicméně obě strany v domácích médiích podaly výsledky dubnové války jako vlastní vítězství (Shiriyev 2017).

Ter-Petrosjanovi se podobně jako Alijevovi podařilo prosadit více pravomocí do rukou prezidenta a v následných volbách dokázal těsně zvítězit už v prvním kole, kdy těsně překonal hranici 50 %. Volby byly zcela zjevně zfalšované, přesto dokázal potlačit opozici a udržet se u moci (Kopeček 2012). Sílicí korupce okolo prezidenta vedla Ter-Petrosjana k riskantním politickým rošádám. Obklopil se politiky z Karabachu, kteří byli u lidí oblíbení. Arménská ekonomika byla velmi slabá, což dával prezident za vinu nevyřešenému konfliktu o Náhorní Karabach a blokádě hranic ze strany dvou sousedních států. Přistoupil proto na jednání s Ázerbájdžánem na částečné opuštění dobitého území. Národ i opozice nesla tento krok velmi nelibě a poté co Ter-Petrosjana zradili i zástupci vlastní strany, musel rezignovat. K moci se tak dostal tzv. karabašský klan v čele se Seržem Sarkisjanem a Robertem Kočarjanem (Kopeček 2012), na dalších 20 let dvou prezidentů Arménie.

Robert Kočarjan vedl zemi deset let do roku 2008, kdy byl na dalších deset nahrazen Seržem Sarkisjanem. Oba rodáci karabašského Stěpanakertu nechtěli přistoupit na podmínky stažení vojenských složek z obsazeného území, čímž celý konflikt zcela zamrzl (Makovský 2016). Sarkisjan se po svém nástupu pokusil o normalizaci vztahů s Tureckem, nicméně zakročil sousední Ázerbájdžán a veškerá jednání opět utichla. V roce 2015 Arménie v referendu změnila ústavu. Moc měla být převedena do rukou premiéra a prezident hraje od roku 2018 pouze reprezentativní roli. Změna ústavy byla vnímána jako způsob udržení se u moci Sarkisjana, kterému končilo funkční období (Grigoryan 2015). Ovšem předání moci doprovázely hromadné protesty, které vedl Nikol Pašinjan. Po sílicím tlaku se premiér rozhodl rezignovat a novým předsedou vlády se stal Nikol Pašinjan. Nový premiér neměl podporu v parlamentu, což vedlo k předčasným volbám. Tam zaznamenala drtivou porážku dosud vládnoucí Republikánská strana. Suverénní vítězství si připsala nová strana Nikola Pašinjana se ziskem 70 % (Armenia News 2018). Arménie tak získala nový impuls pro zahraniční politiku i jednání o Náhorní Karabach. Za zmínku stojí fakt, že Nikol Pašinjan nepochází z Karabachu, a proto by mohl být přístupný k drobným kompromisům. Už během prvního roku došlo ke třem neformálním schůzkám s Ilhamem Alijevem.

Již zmíněný konflikt o Náhorní Karabach tvoří nepřekonatelnou bariéru k možnému oteplení vzájemných vztahů mezi Arménií a Ázerbájdžánem. Spor je pouze výsledkem nešetrné politiky Sovětského svazu, který začlenil Náhorní Karabach k Ázerbájdžánu, ačkoliv zde žilo přibližně 90 % Arménů (Kopeček 2017). Válka si vyžádala zhruba 20 000 lidských obětí a zapříčinila vysokou míru migrace. Vojenský konflikt a vzájemné pogromy na obyvatelstvu vedly k odchodu zhruba 350 000 Arménů z Ázerbájdžánu a až 750 000 Azerů z Arménie, Karabachu a pohraničí (de Waal 2012). Přestože mírová jednání zamrzla, v historii došlo 2x téměř k dohodě. Jak už bylo zmíněno v roce 1998 připravila možná dohoda o pozici prezidenta Arménie Ter-Petrosjana. V roce 2000 pak málem došlo k dohodě zcela z pragmatických důvodů. Náhorní Karabach by se připojil k Arménii, na oplátku by Ázerbájdžán získal pás na jihu při hranicích s Íránem spojující Ázerbájdžán s Nachičevanem a Tureckem. Zde by následně vybudoval ropovod vedoucí do Evropy. Avšak ani tento ambiciózní plán nevyšel (Kopeček 2017). Začlenění Náhorního Karabachu zpět k Ázerbájdžánu je v současné době velmi nepravděpodobné. Více než 85 % obyvatel Náhorního Karabachu má k Ázerbájdžánu negativní vztah. Zároveň zdejší lidé propadli jistě skepsi a Arménii věří pouze 60 % dotázaných (O'Loughlin Kolossov Toal 2014).

Ačkoliv měla válka o Náhorní Karabach pro obě země ničivé důsledky, najdou se zde státy, které z celého konfliktu dokázaly profitovat. Rusko zařadilo Arménii do sféry vlivu a ta se na něm stala de facto závislá, ať už v otázce bezpečnosti, tak dodávek fosilních paliv a energetiky (Lynch 2002). Také Gruzie, která se k celému konfliktu staví neutrálně získala tím, že přes její území vede ropovod Baku-Tbilisi-Ceyhan, z čehož získává nemalé prostředky. Turecko i Írán jsou blízké regionální mocnosti, avšak ani jedna země není tak silná, aby prosadila své zájmy (Ditrych 2006). Turecko uzavřelo hranici s Arménií a soustředí se na posilování vztahů s Ázerbájdžánem. Jakousi protiosu vytváří Írán. Ten se z obavy možné sílící nacionality Azerů snaží dlouhodobě Ázerbájdžán oslabovat (Kraus, Souleimanov 2015). Evropská unie i NATO se příliš neangažují, přestože opakovaně volají po vyřešení konfliktu. Tyto instituce pouze sjednávají trilaterální schůzky zneprátelených stran.

Při bližším prozkoumání tak můžeme pozorovat tři naprosto rozdílná postavení států Jižního Kavkazu. Gruzie se už od samotného počátku orientovala na Evropu, kam ji ještě výrazněji nasměroval Michail Saakašvili. Konflikt s Ruskem ještě více podtrhl proevropské smýšlení Gruzínů. Osud Arménie byl zcela opačný. Uzavření hranic na

východě s Ázerbájdžánem a na západě s Tureckem vešlo Arménii zpět k Rusku. To postupně získalo nad vnitrozemským státem moc, z které se Arménie, bude-li chtít, bude ještě dlouho vymaňovat. Přestože je Ázerbájdžán z části okupován. Dokázal se stabilizovat a zachoval si díky umné politice prezidenta Hejdara Alieva dobré vztahy s okolními mocnostmi. Hlavním faktorem jsou nerostné suroviny, které přináší do státní pokladny nemalé množství financí.

Mapa č. 2: Politická mapa jihokavkazských států a sporná území de facto států

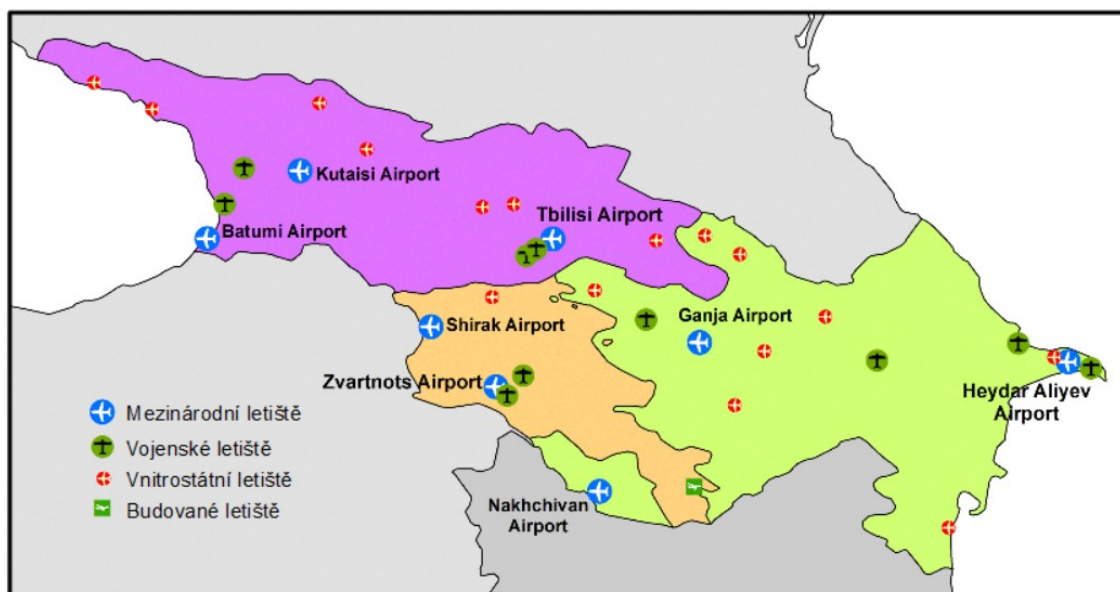


Zdroj: Vlastní zpracování

5 Letecká doprava a napojení na okolní státy

S rozpadem Sovětského svazu zaznamenala letecká doprava v Arménii, Ázerbájdžánu i Gruzii velký pokles. Nově vzniklé státy neměly vlastní aerolinie a také musely investovat do rekonstrukce letišť. Jako první vznikly aerolinie v Arménii oddělením od ruského Aeroflotu. Všechna letadla vyjma Airbusu A310 pocházela z éry Sovětského svazu. Nicméně v roce 2003 Armenia Airlines vyhlásily bankrot. V současné době je hlavním dopravcem Armenia Aircompany, která vlastní 2 Boeingy 737 (Armenia Aircompany 2019). Ázerbájdžánské aerolinie byly založeny v roce 1992. Společnost Azerbaijan Airlines se neustále rozrůstá, v současné době čítá 23 letadel. V roce 2016 založila dceřinou společnost Buta Airways. Ta se zaměřuje na nízkonákladové lety (AZAL 2019). Gruzie založila leteckou společnost Airzena v září 1993. Airzena se v roce 2004 přejmenovala na Georgian Airways a pod tímto názvem poskytuje letecké služby dodnes s osmi letadly (Georgian Airways 2019).

Mapa č. 3: Letiště v Arménii, Ázerbájdžánu a Gruzii



Zdroj: Vlastní zpracování

5.1 Letecké propojení v oblasti

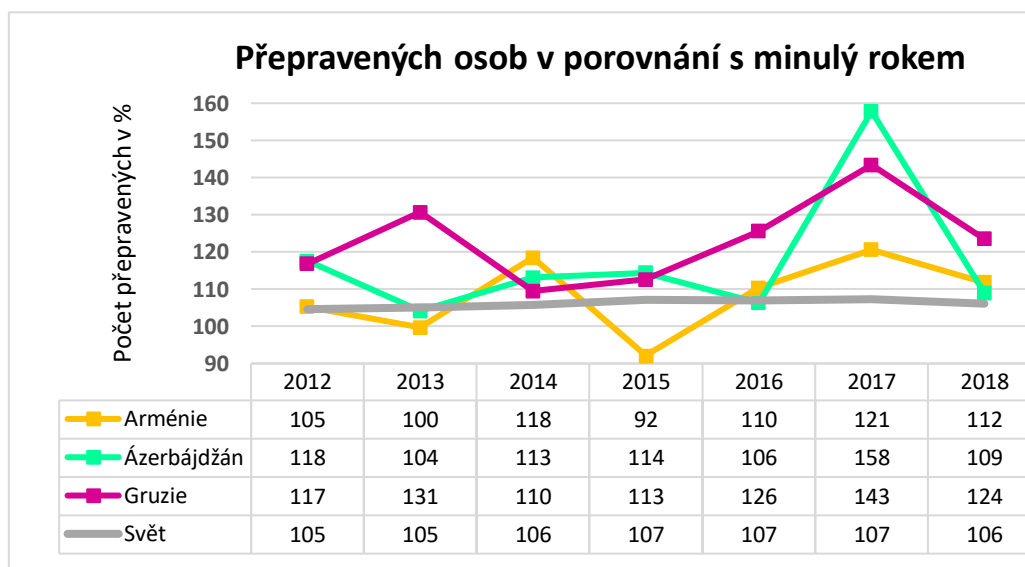
Letecké spojení v regionu zajišťují 3 letecké společnosti. Georgian Airways létají 1x denně mezi Jerevanem a Tbilisi. Spojení vzniklo v rámci spolupráce mezi již zmíněnými společnostmi z Gruzie a Arménie za účelem možného přestupu do Londýna,

Barcelony nebo Bruselu. Spolupráce vznikla v roce 2017 a měla pomoci společnosti Armenia Aircompany od krachu (Liparteliani 2016). Spojení mezi Baku a Tbilisi zajišťují Azerbaijan Airlines společně s nízkonákladovými Buta Airways. Mezi hlavními městy létají 17x týdně. O zbylé čtyři týdenní spoje se starají od června 2018 aerolinie Qatar Airways. Společnost z Kataru je jedinou cizí aerolinií zajišťující osobní přepravu uvnitř regionu (Flightradar24 2019). Vzhledem k nevyřešenému konfliktu o Náhorní Karabach neexistuje žádné letecké propojení mezi Arménií a Ázerbájdžánem.

5.2 Civilní letecká přeprava

V posledních letech zaznamenala letecká doprava na Jižním Kavkaze výrazný nárůst. Po rozpadu Sovětského svazu trvalo přibližně 15 let, než se dopravní společnosti stabilizovaly a počet přepravených osob začal stoupat. Rovněž se v posledních letech všechny tři státy snažily přilákat více turistů, díky čemuž vzrostl počet zahraničních návštěv.

Graf č. 1: Počet přepravených osob v porovnání s předcházejícím rokem mezi lety 2012 - 2018



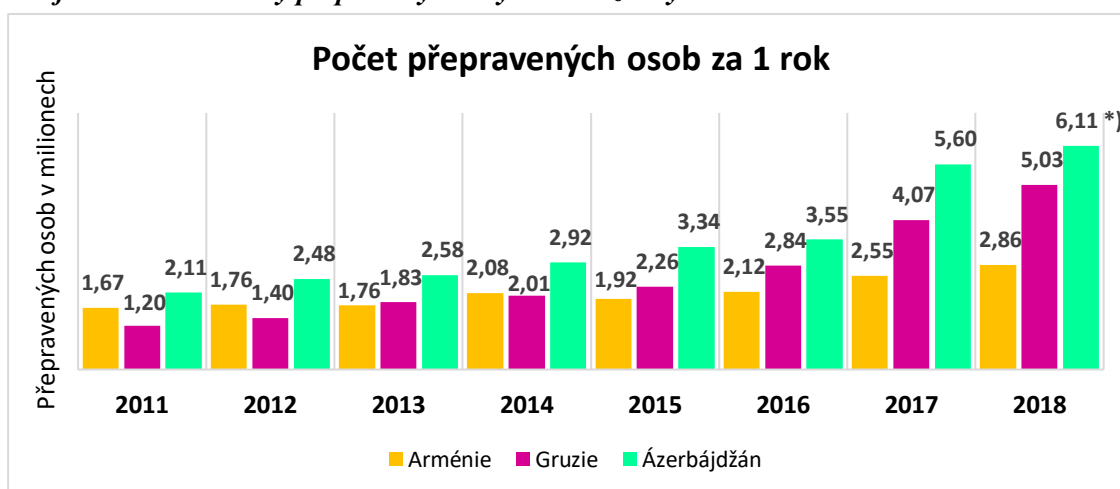
Zdroj: Statista, Statistical of Azerbaijan, ArmStatBank, Geostat (2019)

Graf č. 1 představuje vývoj celkového počtu přepravených osob v porovnání s minulým rokem. Celosvětová přeprava osob se kontinuálně rozrůstá ročně o 6 až 7 procent. Přestože se na první pohled nejedná o výrazný růst, z dlouhodobého pohledu je tomu zcela opačně. V roce 2012 byly přepraveny celosvětově necelé 3 miliardy cestujících, zatímco v roce 2018 to byly už 4,3 miliardy (Statista 2019). Avšak všechny státy dosáhly v posledních letech výraznějšího růstu než celosvětová přeprava. To je dáno vstřícnou politikou všech 3 států k zahraničním turistům, kteří v regionu utrácejí na zdejší

poměry velký kapitál. V Ázerbájdžánu se snaží z hlavního města Baku vybudovat centrum celého regionu. V posledních letech se zde konaly například Evropské hry nebo závody formule 1. K tomu přispěly i silné ázerbájdžánské letecké společnosti, které zajišťují velký podíl mezinárodních linek. Také v Arménii docházelo v posledních letech k výraznému nárůstu počtu přepravených osob. K poklesu došlo pouze v roce 2015, hlavní příčinou byl paradoxně pokles cen ropy. To se projevilo v ruské ekonomice, na které je částečně závislá i Arménie, jelikož více než polovinu mezinárodních linek v Arménii zajišťují ruské aerolinie. Největší zvýšení zaznamenala Gruzie. Gruzie se stala lákavou destinací pro evropské turisty a přilákala několik evropských nízkonákladových společností v čele s maďarskou aerolinií Wizz Air, která létá do Kutaisi. Rovněž se podařilo stabilizovat vztahy s Ruskem.

Jak už napovídá graf č.1 v Ázerbájdžánu došlo v roce 2017 k výraznému navýšení přepravených osob. Z hlediska absolutních čísel se rozdíly neustále prohlubují. Zatímco v roce 2012 byl počet pasažérů od 1,2 do 2,1 milionů, o 7 let později byl počet přepravených osob 2,86 milionů v Arménii a 6,11 milionů v Ázerbájdžánu. Přestože ázerbájdžánská mezinárodní letiště odbavila nejvíce osob. Z hlediska počtu přepravených osob na 1000 obyvatel (viz. graf č. 3) zaujímá místo poslední. V Ázerbájdžánu totiž žije přibližně 10 milionů obyvatel a jejich počet neustále stoupá, zatímco v Arménii se až v roce 2010 podařilo zastavit úbytek počtu obyvatel vlivem záporného migračního salda. Nyní zde žijí necelé 3 miliony obyvatel. Také Gruzii se v posledních letech podařilo zvrátit soustavný úbytek počtu obyvatel. Nyní zde trvale žijí necelé 4 miliony lidí (Worldometers 2019).

Graf č. 2: Počet letecky přepravených obyvatel mezi lety 2011–2018

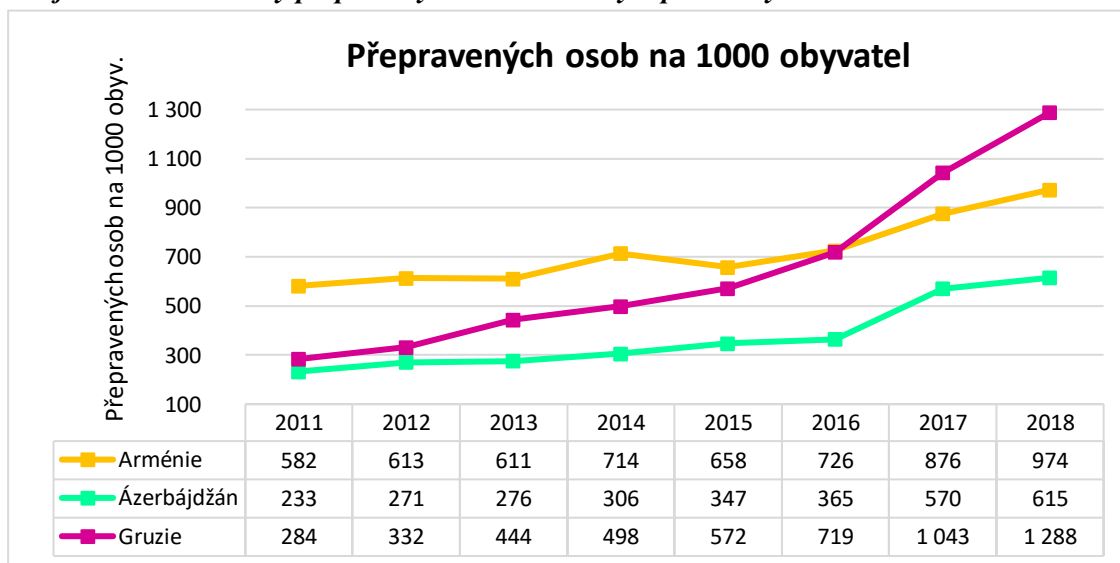


^{*)} Hodnota je orientační. Podle zprávy z prosince 2018 byl dosavadní nárůst o 9 % v porovnání s rokem 2017 (Azernews 2018)

Zdroj: Statistical of Azerbaijan, ArmStatBank, Geostat

Z grafu č. 3 je patrný nejvyšší nárůst přepravených osob v poměru s domácí populací v Gruzii. Právě Gruzie se stala především v Evropě oblíbenou turistickou destinací ať už pro své rozmanité přírodní památky, historickou architekturu nebo rekreační dovolenou v přístavním městě Batumi, ve kterém se mísí gruzínská kultura s tureckou. Vysoké hodnoty Arménie jsou dány převážně početnou diasporou v Rusku, Francii nebo USA. Podle odhadů žije mimo Arménii až 60 % Arménů (von Voss 2007). Právě Arméni ze zahraničí tvoří významný podíl v letecké dopravě. Přestože už v loňském roce Ázerbájdžán přepravil nejvíc lidí, dá se očekávat, že počet bude neustále narůstat vzhledem k vyššímu počtu obyvatel. Dle výzkumu Profillidise a Botzorise (2015) bylo za rok 2013 v Evropě a střední Asii přepraveno 859 osob na 1000 obyvatel. K těmto hodnotám se žádný ze tří jihokavkazských států ani neblížil. Podle jejich odhadu by měly v roce 2020 dosahovat hodnoty pro Evropu a střední Asii 1079 osob na 1000 obyvatel. Gruzie této hodnoty dosáhla už mezi lety 2017 a 2018, také Arménie by této hodnoty měla dosáhnout už v roce 2019. Z toho je patrný velký „boom“ probíhající v letecké civilní dopravě na Jižním Kavkaze.

Graf č. 3: Počet letecky přepravených osob vztahovaný k počtu obyvatel 2011–2018



Zdroj: Statistical of Azerbaijan, ArmStatBank, Geostat, Worldometers. Vlastní zpracování

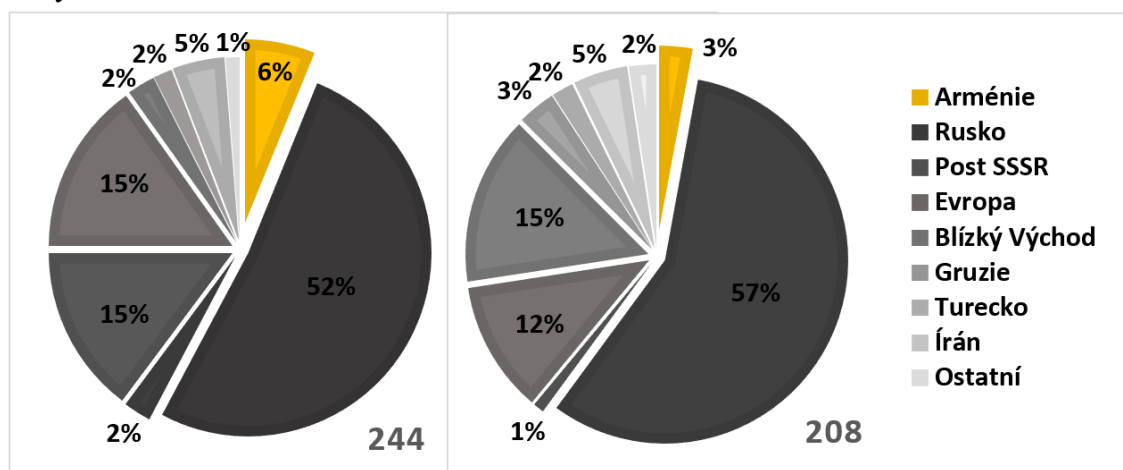
5.3 Domácí aerolinie v porovnání se zahraničními společnostmi

V rámci analýzy leteckého napojení v diplomové práci jsem zpracoval data ze serveru Flightradar24. V průběhu celého týdne od 24. 9. do 30. 9. 2018 jsem vypisoval přílety všech mezinárodních linek na mezinárodní letiště v Jižním Kavkaze. V Arménii se jedná o mezinárodní letiště Zvartnots v Jerevanu, dále letiště Shirak v Gyumri. V Gruzii se nachází 3 mezinárodní letiště v Batumi, Kutaisi a hlavním městě Tbilisi.

Rovněž v Ázerbájdžánu létají mezinárodní linky do Nachičevanu, Ganjy a do Baku na letiště bývalého prezidenta Hejdara Alijeva. Pro přesnější interpretaci a vyloučení sezónnosti jsem s odstupem 6 měsíců zpracoval další data v rozmezí 18. 3. až 24. 3. 2019. Skupiny jsou rozděleny na Rusko, postsovětské republiky (dále Post SSSR) do nichž spadají Bělorusko, Kazachstán, Uzbekistán a Turkmenistán, dále evropské státy včetně Ukrajiny. Oblast blízkého východu zahrnuje aerolinie z arabského poloostrova, Iráku nebo Egypta. Další kategorie nakonec tvoří sousední státy Turecko a Írán.

Z grafu č. 4 a 5 je patrná slabá role arménských aerolinií. Pouze 6 respektive 3 % leteckých spojení zajišťují aerolinie z Arménie. Více než polovinu spojů uskutečnily letecké společnosti z Ruska, které létají nejčastěji do Moskvy. Letiště Shirak využívají pouze ruské aerolinie Pobeda. Do Jerevanu poté létají ruské aerolinie Aeroflot, S7 Airlines, Nordwind, UTair, Red Wings, Ural, Azimuth, Pegas nebo RusLine. Z toho plyne, že se pro ruské společnosti jedná o atraktivní destinaci. Bohužel je takřka nedohledatelné, zda jsou tyto linky plně obsazené a výdělečné, nebo se jedná o státem dotované lety držící linky v činnosti. Napojení na evropské státy zajišťují převážně společnosti Air France, Ukraine Int. Airlines a polské LOT. Společnosti sousedních států létají do Arménie minimálně (celkem 10 %). Během půl roku došlo k výraznému poklesu mezinárodních spojů. Snížila se role evropských společností. Ty létají do Jerevanu často sezónně od června do září (včetně Czech Airlines). Díky tomu opticky ještě více posílil podíl Ruska, z kterého celoročně létají převážně lidé s osobní vazbou na Arménii.

Graf č. 4 a 5: Podíl leteckých spojů v Arménii podle země původu aerolinií v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019

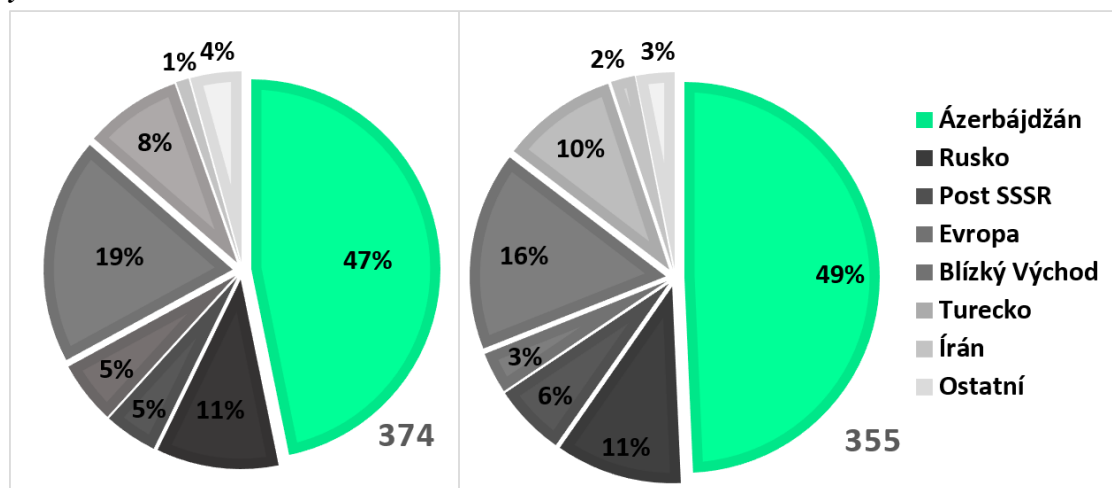


Zdroj: Flightradar24, vlastní zpracování

Situace v Ázerbájdžánu je v porovnání s Arménií diametrálně odlišná. Téměř polovinu osobních letů zprostředkovávají Azerbaijan Airlines (AZAL) a dceřiná

nízkonákladová společnost Buta Airways (viz graf č. 6 a 7). Ze zahraničních společností mají největší podíl aerolinie z blízkého východu. Podobně jako do Gruzie a Arménie i sem létají největší světové společnosti Qatar Airways, FlyDubai, Air Arabia nebo Etihad Airways. Zhruba 11 procent, což je čtvrtina v porovnání s Arménií, zprostředkovávají ruské aerolinie. Významnou roli hrají i turecké aerolinie Turkish Airlines. Také do bývalých postsovětských republik létá z Baku několik spojů, jedná se především o běloruskou Belavii a kazašské Air Astana a SCAT. Co se týče počtu mezinárodních linek byl výsledek v září i březnu, vlivem silné role domácích aerolinií, podobný. V obou případech ázerbájdžánské aerolinie uskutečnily 175 přistání na domovských letištích.

Graf č. 6 a 7: Podíl leteckých spojů v Ázerbájdžánu podle země původu aerolinií v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019

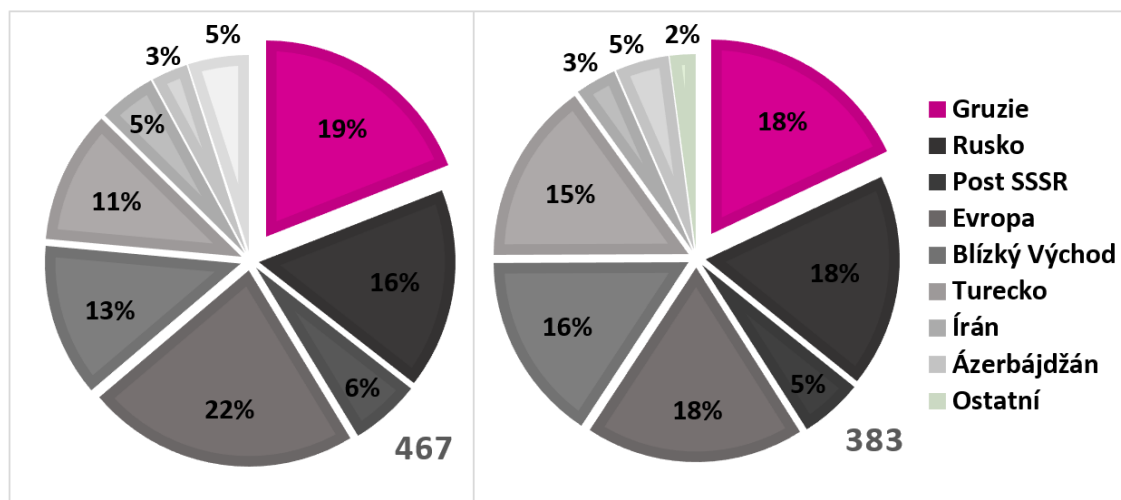


Zdroj: Flightradar24, vlastní zpracování

Zastoupení leteckých společností v Gruzii je nejvyrovnanější. V porovnání s Arménií jsou Georgian Airways s dalšími gruzínskými aeroliniemi MyWay Airlines konkurenceschopnější a na domácím trhu zprostředkovávají 18 % mezinárodních spojů. V březnu roku 2019 během jednoho týdne přistálo na gruzínských letištích 69 letadel domácích aerolinií. Jen o jedno méně (68) zaznamenaly ruské aerolinie v čele s Aeroflotem a Pobedou. Vyrovnaný počet 60 linek si i po půl roce drží aerolinie z blízkého východu. Silný pokles je patrný u evropských aerolinií. Počet linek klesl ze 105 na 70, jelikož velké množství společností létá do Gruzie pouze sezónně. Nejvýznamnějšími evropskými dopravci jsou Ukraine Int. Airlines a Wizz Air využívající letiště v Kutaisi. K jedinému zvýšení během půl roku došlo pouze u tureckých aerolinií Turkish Airlines a Pegasus Airlines. Letecká provázanost stoupla z 51 na 58 přistání během jednoho týdne. V porovnání se zářím přistálo v Gruzii o 84 méně

dopravních letadel. Dá se předpokládat, že s blížícím se létem počet mezinárodních spojů opět vzroste. Letecká spojení spadající do kategorie Ostatní mířila převážně do Číny.

Graf č. 8 a 9: Podíl leteckých spojů v Gruzii podle země původu aerolinií v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019



Zdroj: Flightradar24, vlastní zpracování

Všechny státy jsou z hlediska leteckého napojení stále provázanější. Nicméně podíl vzájemného napojení je zanedbatelný. Lety z Tbilisi do Jerevanu jsou zprostředkovány pouze za účelem dalšího přestupu a následného spojení do evropských metropolí. Linku mezi Baku a Tbilisi zprostředkovávají 2 ázerbájdžánské společnosti a Qatar Airways. V budoucnu nepředpokládám zvyšování počtu spojů. Během roku 2017 začaly do Gruzie nově létat 4 ruské letecké společnosti spojující Batumi s Moskvou, Petrohradem, Čerepovcem a Tbilisi s Petrohradem a Saratovem. Zbylé 3 nové aerolinie pocházely ze zemí blízkého východu (GTiF 2018). Rovněž do Arménie začaly během let 2017 a 2018 létat 4 ruské aerolinie (Red Wings, Nirdwind, Pobeda a Azimuth Airlines). Dalšími aeroliniemi byly 2 evropské z Německa a Belgie a 5 společností z regionu blízkého východu (Arka.am 2018). Ázerbájdžán mezitím začal směřovat svou pozornost do Evropy. V únoru 2019 podepsal dohodu o společném leteckém prostoru mezi Ázerbájdžánem a Evropskou unií. Rovněž představil své plány na nákup 10 nových letounů Boeing 737 MAX (Azernews.az 2019). Po pádu těchto typů letounů v Etiopii a Malajsii se nad plánovanou transakcí vznáší otazník (Kilián 2019).

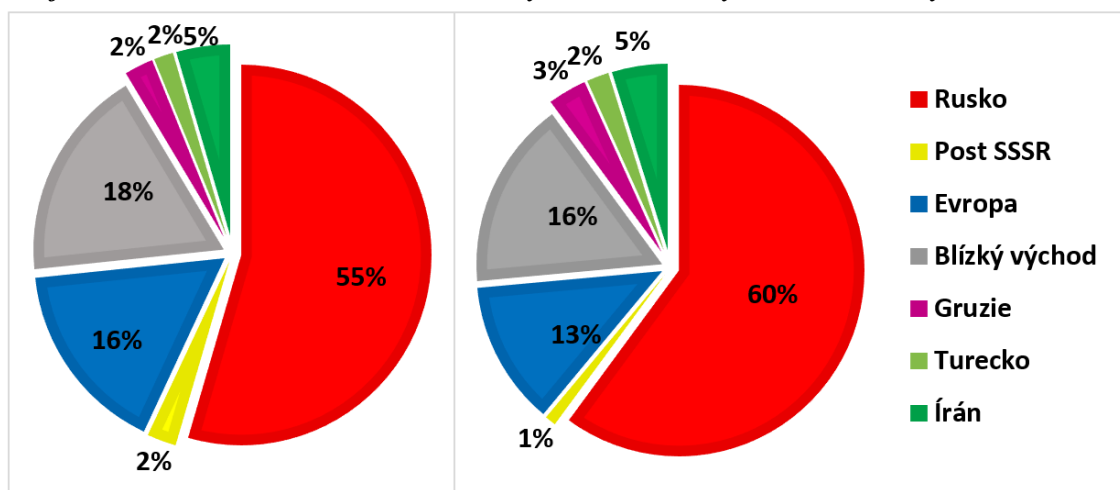
Přestože jsou situace ve třech státech rozdílné, všechny s sebou nesou jisté riziko. Arménie je takřka závislá na spojení s ruskými aeroliniemi. V případě zhoršení ruské ekonomiky dojde k rapidnímu poklesu provozovaných linek viz. graf č. 1. Podobně jako u Ruska také ekonomika Ázerbájdžánu závisí na ceně ropy a jejím exportu. V případě

krachu Azerbaijan Airlines by došlo k ohromnému zásahu do letecké přepravy. Situace v Gruzii je na první pohled nejstabilnější. Aerolinie z Ruska, Turecka, Evropy i blízkého východu společně s Georgian Airways tvoří vyrovnaný podíl. Zůstane-li Gruzie i nadále turisticky otevřená a atraktivní bude ji především v letních měsících navštěvovat velké množství turistů.

5.4 Cílové destinace leteckých aerolinií

Cílové destinace mezinárodních linek jsou v případě Arménie logicky velmi podobné s původem aerolinií, jenž linky provozují. Arménie nemá nástroje ani dostatek finančního kapitálu na to, aby výrazněji zasáhla do tohoto složení. Arménské aerolinie několikrát týdně létají mezi Jerevanem, ruskými Miněralnyjemi Vody, izraelskými Tel Avivem a francouzským Lyonem. Právě s Francií mají největší propojení díky silné diaspoře. Ze sousedních států je Arménie nejčastěji propojena s Íránem, jehož společnosti spravují všechny lety. Přestože má Arménie i nadále uzavřeny pozemní hranice s Tureckem, 4x týdně létají turecké aerolinie AtlasGlobal do Istanbulu. Druhé mezinárodní letiště v Gyumri využívá 1x denně pouze ruská Pobeda létající do Moskvy. Také v Arménii se dá v letních měsících předpokládat intenzivnější propojení s Evropou.

Graf č. 10 a 11: Cílové destinace z arménských letišť v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019

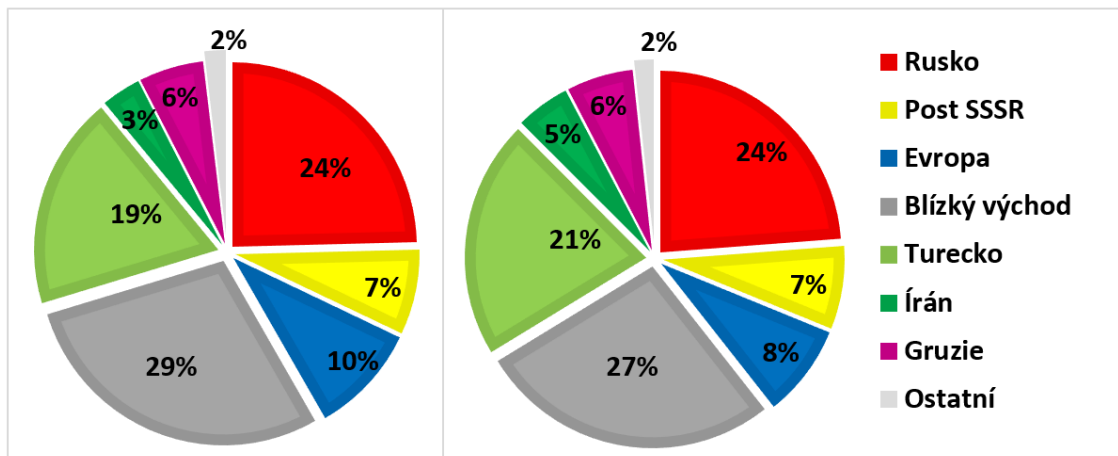


Zdroj: Flightradar24, vlastní zpracování

Z porovnávaných zemí je Ázerbájdžán jediným státem, kde se částečně liší cílové destinace s původem aerolinií. To je dáno silným, téměř polovičním, zastoupením domácích aerolinií nad ázerbájdžánským nebem. Spojení s Ruskem zajišťují z větší části právě domácí aerolinie. Vyrovnané zastoupení mají Azerbaijan Airlines v propojení s Evropou, Íránem i Tureckem. Právě do Turecka létá z Ázerbájdžánu 41 domácích

letadel a dalších 34 tureckých. Spojení s bývalými sovětskými státy zajišťují převážně zahraniční společnosti. Za velkého přispění domácích aerolinií je tak provázanost na okolní státy poměrně diverzifikovaná.

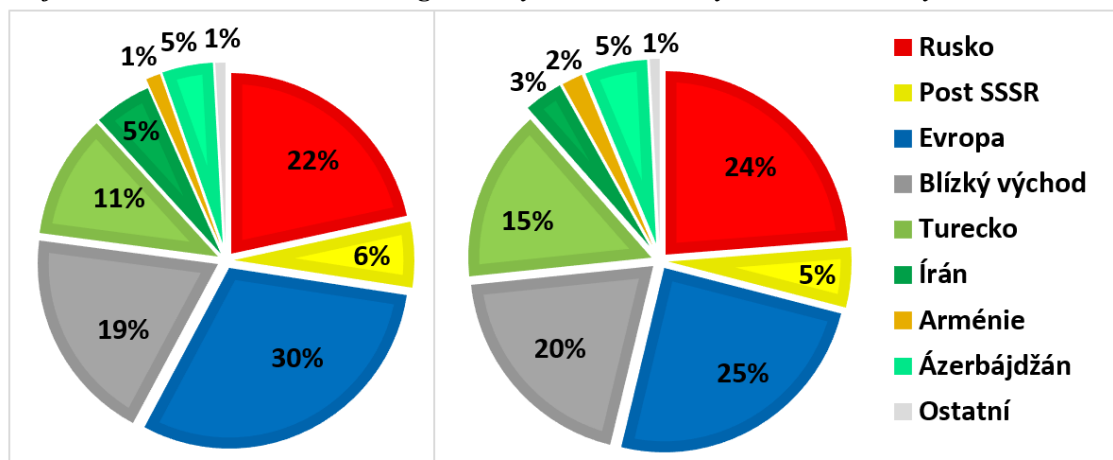
Graf č. 12 a 13: Cílové destinace z ázerbájdžánských letišť v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019



Zdroj: Flightradar24, vlastní zpracování

Podobně jako Ázerbájdžán je i letecké napojení Gruzie rozmanité. Největší podíl má Evropa v čele s Ukrajinou, odkud jsou provozovány nízkonákladové lety. Gruzie během půl roku zaznamenala největší propad mezinárodních linek. Největší pokles zaznamenalo přístavní turistické město Batumi ze 66 zářijových spojů, jich bylo v březnu provozováno jen 17. Také o 9 spojů méně zaznamenalo Kutaisi. Sem kromě napojení na Moskvu létá pouze maďarský Wizz Air. S blížícím se létem bude počet evropských spojů opět narůstat. Jediný nárůst od září loňského roku zaznamenalo Turecko. Počet týdenních letů stoupl z 52 na 58. Všechny spoje zajišťují turecké aerolinie. Také o spojení s Minskem, Astanou a Aktau se starají pouze běloruské, respektive kazašské aerolinie.

Graf č. 14 a 15: Cílové destinace z gruzínských letišť v 39. týdnu 2018 a 12. týdnu 2019



Zdroj: Flightradar24, vlastní zpracování

Vysokou intenzitu napojení Arménie na Rusko stvrzuje tabulka č. 2, ve které jsem využil získaných dat ze serveru Flightradar24 o počtu spojů mezi Arménií, Ázerbájdžánem a Gruzii právě s Ruskem. Data jsou vztažena k počtu obyvatel jednotlivých Jihokavkazských států. Podle tabulky je s ohledem na počet obyvatel Arménie napojena na Rusko až 5x více než sousední Ázerbájdžán. Navzdory napjatým vztahům Gruzie s Ruskem, jsou obě země letecky poměrně propojené. To je zapříčiněno společným historickým odkazem a kulturními podobnostmi. Navíc v Rusku žije mnoho Gruzínů.

Tabulka č. 2: Počet provozovaných linek vztažených na 100 000 obyvatel ve třech jihokavkazských státech během jednoho týdne v září 2018 a březnu 2019

Provozovaných linek s Ruskem vztažených na 100 000 obyvatel		
Stát / Období	Září 2018	Březen 2019
Arménie	4,53	4,26
Ázerbájdžán	0,93	0,85
Gruzie	2,59	2,33

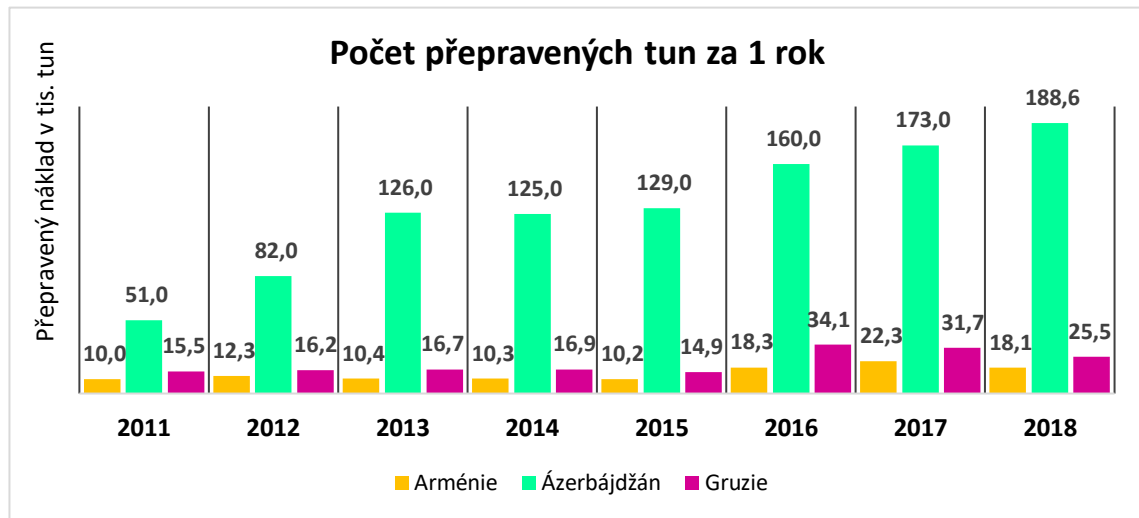
Zdroj: Flightradar24, Worldometers, vlastní zpracování

5.5 Letecká nákladní doprava

Celkové množství přepraveného materiálu na Jižním Kavkaze je zanedbatelné. V Arménii není v současné době provozována žádná pravidelná mezinárodní linka. Za rok přepraví pouze necelých 20 000 tun. Vyšší, avšak stále jen minimální, nárůst zaznamenala Gruzie. Ačkoliv její aerolinie neprovozují žádné pravidelné spoje, do Tbilisi létají celkem 7x týdně tři zahraniční společnosti. Nákladní ázerbájdžánské Silk Way létají z Baku, Turkish Cargo létají ve čtvrtek a v neděli do Istanbulu, a nakonec Cargolux létající do Lucemburska (GCAA 2019). V roce 2018 bylo v Gruzii přepraveno přibližně 25,5 tisíc tun. Pouze Ázerbájdžán zaznamenal od roku 2011 více než trojnásobné navýšení. Z týdenních 112 spojů jich 101 zajišťují domácí aerolinie v čele se Silk Way West Airlines. Nejvyužívanější cílovou destinací jsou čínská města. Právě s Čínou se Ázerbájdžán snaží upevnit vzájemnou spolupráci a stát se pojičkem mezi euroasijským obchodem. Do Evropy létají ázerbájdžánské nákladní aerolinie 28x týdně. Nejčastěji navštěvují italský Milán a německý Frankfurt (Flightradar24 2019). V roce 2018 proběhla našimi médii zpráva o prodeji českých zbraní do Ázerbájdžánu, ačkoliv je na obchod s vojenskou technikou uvalen zákaz ze strany Evropské unie, kvůli nevyřešenému konfliktu o Náhorní Karabach. Zbraně jsou na Kavkaz transportovány ázerbájdžánskými

aerolinkami Silk Way z Bratislavy do Izraele, odkud po krátké pauze odlétají do Baku (Macháček 2018).

Graf č. 16: Počet letecky přepravených tun nákladu mezi lety 2011-2018



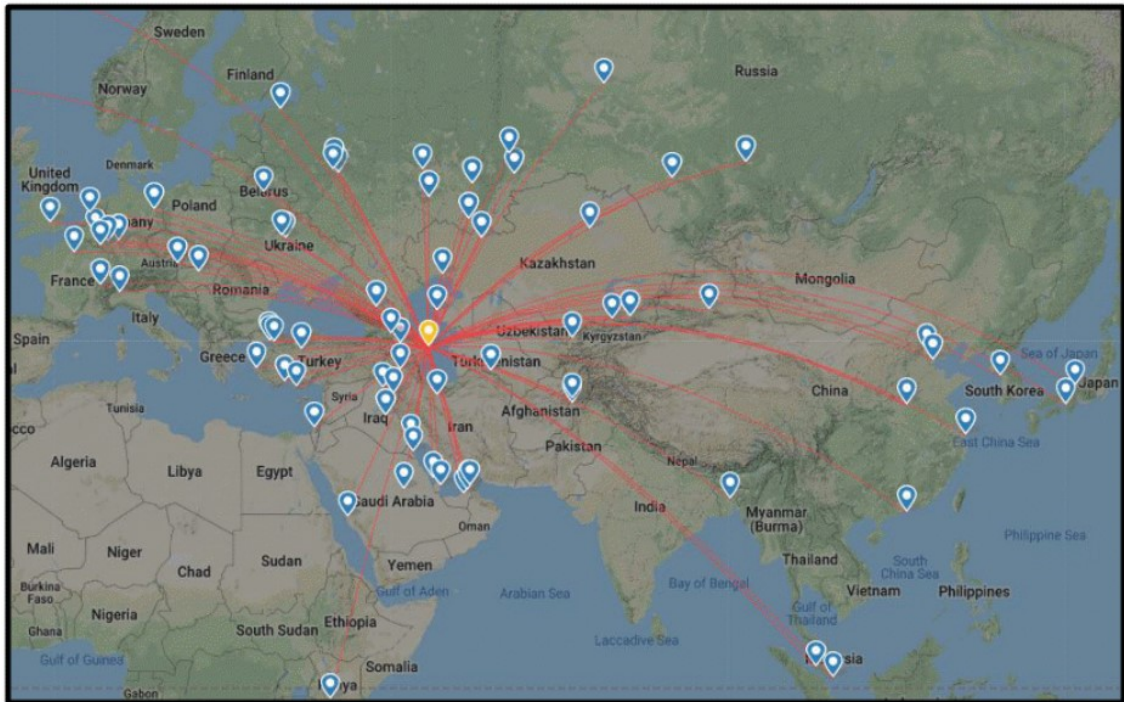
Zdroj: Flightradar24, vlastní zpracování

Mapa č. 4: Cílové destinace z hlavního mezinárodního letiště Tbilisi v březnu 2019



Zdroj: Flightradar24

Mapa č. 5: Cílové destinace z hlavního mezinárodního letiště Heydara Aliyeva v Baku v březnu 2019



Zdroj: Flightradar24

Mapa č. 6: Cílové destinace z hlavního mezinárodního letiště Zvartnots v Jerevanu v březnu 2019



Zdroj: Flightradar24

6 Železniční doprava na Jižním Kavkaze

Železniční tratě tvořily během Sovětského svazu významnou roli z hlediska přepravy lidí i nákladu. Nákladní vlaky byly hlavním nástrojem pro přepravu ropy z Ázerbájdžánu do Ruska nebo Gruzie. Železniční doprava byla považována za nejbezpečnější způsob přepravy. S rozpadem Sovětského svazu však její přínos poklesl. Příčinou byla zhoršená ekonomická situace i politická nestabilita nově vzniklých států. Konflikty v regionu a vzájemné uzavírání hranic vedlo k omezení železniční dopravy na minimum.

6.1 Historie železniční výstavby

Podobu dnešní železniční infrastruktury na Jižním Kavkaze dala už výstavba za carského Ruska. Budování železnice započalo v 19. století. Pro výstavbu železnice byly dva důvody. Jednalo se o transport ropy z okolí dnešního Baku a za účelem lepší kontroly Ruska nad Kavkazem. Výstavba probíhala od roku 1865. Už v roce 1871 přijel první vlak z Poti do Zestaponi. O rok později pak do dnešního hlavního města Gruzie Tbilisi (Georgian Railway 2019). V roce 1883 vedla železnice z Poti až do Baku, odkud byla převážena ropa k Černému moři. Již dříve, v roce 1880, vybudovali 20 km dlouhou železnici z ropných polí v Baku k přístavu v Kaspickém moři (ADY 2019).

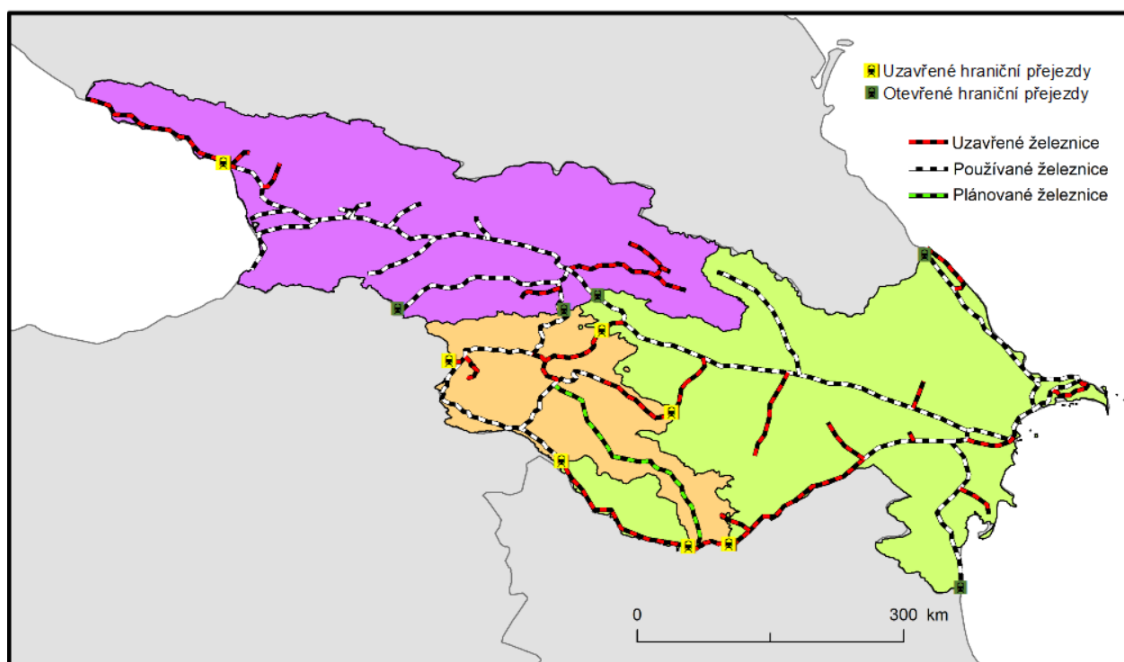
Po vítězství Ruska nad Osmanskou říší rozšířili železnici dále na jih. Roku 1899 přijel první vlak z Tbilisi do arménského města Gyumri (UKZHD 2019). Železnice pokračovala až do dnešního tureckého města Kars. O rok později se kavkazská železnice napojila na ruský systém železnic. S rozpadem carského Ruska ustala i výstavba dalších tratí. Během sovětské éry došlo k napojení Baku s Ruskem podél Kaspického moře. V 60. letech došlo k elektrifikaci hlavních koridorů (Georgian Railway 2019).

6.2 Pokles po rozpadu SSSR a uzavírání hranic

S rozpadem Sovětského svazu zaznamenala železniční přeprava radikální pokles. Čelní představitelé se zabývali spíše bojem o moc a zachování územní celistvosti než mezinárodním obchodem. Kvůli konfliktu o sporná území byly uzavřeny železnice v Gruzii směřující do Jižní Osetie a Abcházie. Právě přes Abcházii vedlo železniční

napojení do ruského Soči a dále. Gruzie rovněž ztratila napojení na Turecko vedoucí přes sousední Arménii. Turecko v roce 1993 uzavřelo hranice s Arménií, čímž vyjádřilo podporu Ázerbájdžánu ve válce o Náhorní Karabach (Grdzelijan 2009). K uzavření vlakového spojení došlo i v Náhorním Karabachu, přes jehož oblast vedla železnice spojující Baku s ázerbájdžánskou exklávou Nachičevanem pokračující dále do Jerevanu. Poněvadž nebyl žádný z konfliktů stále vyřešen, zůstává mezinárodní železniční napojení limitované dodnes (viz mapa č. 7).

Mapa č. 7: Železniční infrastruktura v Arménii, Ázerbájdžánu a Gruzii



Zdroj: vlastní zpracování

6.3 Vývoj přepravy obyvatel a nákladu

Jak již bylo zmíněno, osobní železniční dopravu na Jižním Kavkaze omezují uzavřené hranice. V roce 1995 přešlo vlakem přes hranice Ázerbájdžánu pouze 5 tisíc mezinárodních pasažérů. Jejich počet se začal soustavně zvedat až do roku 2007, kdy dosáhl s počtem 699 tisíc pasažérů svého maxima (Statistical of Azerbaijan 2019). Jednalo se o napojení z Baku do gruzínského Tbilisi a ruské Machačkaly. Arménie dosáhla maxima přepravených osob v roce 2008, kdy přepravila celkem 800 tisíc lidí, nicméně přeshraničních pasažérů byl jen zlomek, jelikož jediné železniční napojení bylo a dodnes je pouze s Gruzii. Čelní představitelé se několikrát vyjádřili optimisticky k možnosti napojení arménské železniční sítě s Ruskem za předpokladu, že Gruzie otevře hranice s de facto státem Abcházie, přes který vede železnice podél pobřeží Černého moře až do Ruska (News.am 2014). Právě Rusko se v Abcházii výrazně angažovalo, když

financovalo rekonstrukci tamní železnice. Také Jižní Osetie získala obrovské finanční prostředky na obnovu dopravní infrastruktury. Po válce s Gruzii zde Rusko investovalo mezi lety 2008 a 2013 přibližně 1 miliardu dolarů. Právě ruské zahraniční investice jsou pro oba de facto státy životně důležité a tvoří 99 % jejich příjmů (Gerrits Bader 2016). Na konci roku 2012 nabídl gruzínský premiér Ivanišvili možnost investovat do rekonstrukce abchazské železnice. Také vyjádřil zájem o propojení přerušovaných železnic (Kommersant.ru 2012). Ovšem jednání uvízla na mrtvém bodě. Hlavní příčinou byl nátlak ázerbájdžánské vlády, která pohrozila omezením výstavby již budované železniční trati do Turecka. Ázerbájdžán rovněž kritizoval možnost železničního napojení Ruska s jeho vojenskou základnou nacházející se v arménském městě Gyumri. Druhým faktorem byl postoj gruzínské opozice. Ta argumentovala tím, že v Arménii je provozování železnic výhradně pod správou Ruska. Tudíž by došlo k pouhému propojení „ruské“ železnice, čímž by severní mocnost získala ještě větší vliv v regionu. K plnému převzetí arménských železnic došlo v únoru 2008, když ruské železnice podepsaly s vládou Arménie koncesi na provozování místních železnic na 30 let s možností desetiletého prodloužení. Rusko se tehdy rovněž zavázalo poskytnutím investic na rekonstrukci železnic a tím, že nepropustí žádné zaměstnance (UKZHD 2019). Stejně jako v Arménii je Rusko i v Abcházii výhradním provozovatelem železnic (Gerrits Bader 2016).

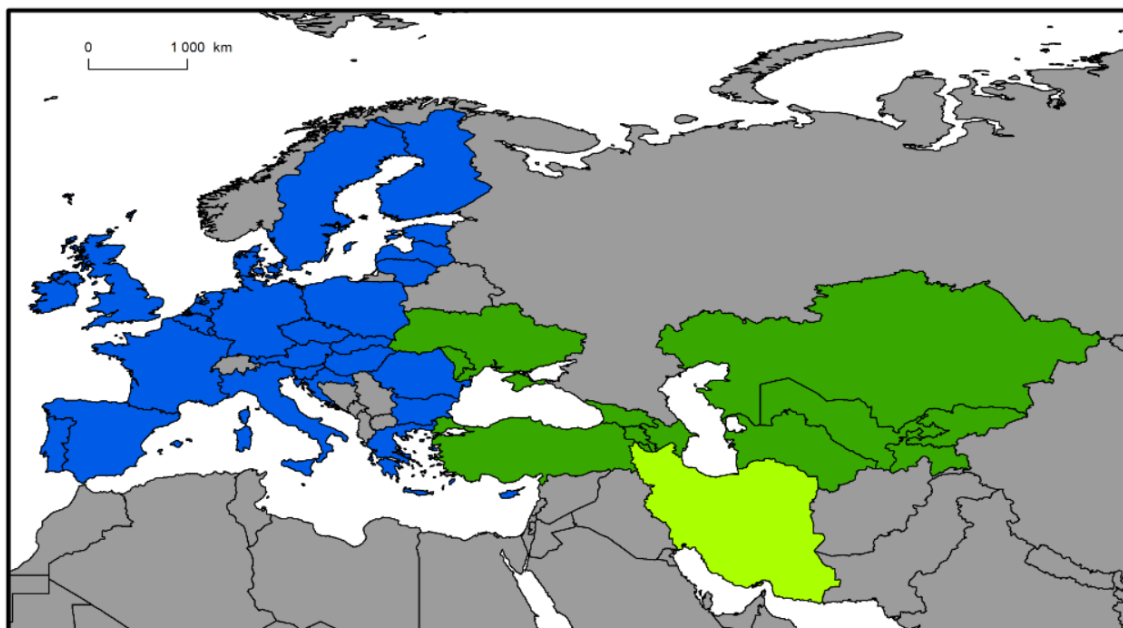
Během posledních deseti let klesl počet přepravených osob vlakem přibližně na třetinu, což je dáno především posílením letecké dopravy. Denně létá letecký spoj mezi Tbilisi a Jerevanem, mezi Tbilisi a Baku je to dokonce 3x denně. Komfort mezi leteckou a železniční dopravou je nesrovnatelný. Zatímco letecky trvá cesta 1 až 2 hodiny, cesta vlakem se oběma směry protáhne až na 12 hodin. Vlaky jezdí každý druhý den vždy přes noc. Z vlastní zkušenosti vím, že cestu vlakem provází mnohem podrobnější a nepříjemnější prohlídky na hranicích, které se mohou protáhnout na několik hodin. Další mezinárodní linku tvoří železnice vedoucí z Baku severně do ruské Machačkaly, pokračující dále do Rostova na Donu, Moskvy nebo Kyjeva. Avšak téměř 400 km dlouhá trasa z hlavního města Ázerbájdžánu do Machačkaly trvá vlakem přibližně 11 hodin. Vlaky tímto směrem jezdí 4x týdně. Dokud nebude plně funkční vlakové spojení Ázerbájdžánu s Íránem přes hraniční město Astara, zůstává poslední mezinárodní linkou otevřené spojení z Baku přes gruzínské Tbilisi do tureckého Karsu. Nově vybudované a zrekonstruované linie se budu věnovat později.

6.4 Klíčová role tranzitní železniční přepravy

Jižní Kavkaz se díky své geografické poloze může stát hlavním pojítkem mezi Evropou a střední Asíí. Toho si jsou vědomy všechny 3 státy, ovšem zdaleka ne všem se podařilo potenciál naplnit. Tranzitní přeprava může v příštích letech posílit tamní ekonomiku a výrazně přispět k posílení moci na politické scéně.

6.4.1 Evropské spojení s Asií TRACECA (TRAansport Corridor Europe – Caucasus – Asia)

První iniciativa pro intenzivnější mezinárodní propojení vznikla v Evropě. V květnu 1993 podepsaly státy multilaterální dohodu o mezinárodní dopravě pro rozvoj dopravních iniciativ mezi státy Evropské unie, Jižním Kavkazem a střední Asíí. Program podporoval politickou a ekonomickou nezávislost postsovětských republik v rámci lepšího přístupu na evropské a globální trhy prostřednictvím modernizované silniční i železniční infrastruktury. Už v roce 1995 TRACECA investovala z fondu Evropské komise 5 milionů eur na rehabilitaci železnic v Arménii, Ázerbájdžánu i Gruzii. O dva roky později přišla další investice v hodnotě 2,5 milionů eur na rekonstrukci a výstavbu dvou silničních mostů na hranicích mezi Gruzii a Ázerbájdžánem. V následujících letech Evropská unie přispěla za pomoci tohoto projektu na nákladní přístavní terminály v Gruzii a Ázerbájdžánu. V novém tisíciletí investovala 15 milionů eur do dodávky optického kabelového systému pro komunikaci a signalizaci železnic ve všech třech jihokavkazských státech. Do roku 2009 rovněž několikrát přispěla Ázerbájdžánu na provoz vagónů převážejících ropu do přístavů v Černém moři (TRACECA 2019). V rámci evropského Východního partnerství by měla Evropská unie ve spolupráci se Světovou bankou investovat do železnic další 2 miliardy dolarů. V Ázerbájdžánu jsou nyní naplánovány 2 projekty v hodnotě 663 milionů dolarů zahrnující signalizaci, telekomunikaci a elektrifikaci na koridoru Východ – Západ. Dalších 349 milionů dolarů přispějí na železniční napojení do gruzínského přístavního města Anaklia ležícího v těsné blízkosti s Abcházií (Railway Gazette 2019). Mezi lety 2000 až 2010 vzrostl počet přepraveného nákladu přes Ázerbájdžán v rámci programu TRACECA o 78 procent. Během roku 2010 bylo přepraveno 51,7 milionů tun nákladu (Garibov 2016).

Mapa č. 8: Státy začleněné do programu TRACECA

Zdroj: vlastní zpracování

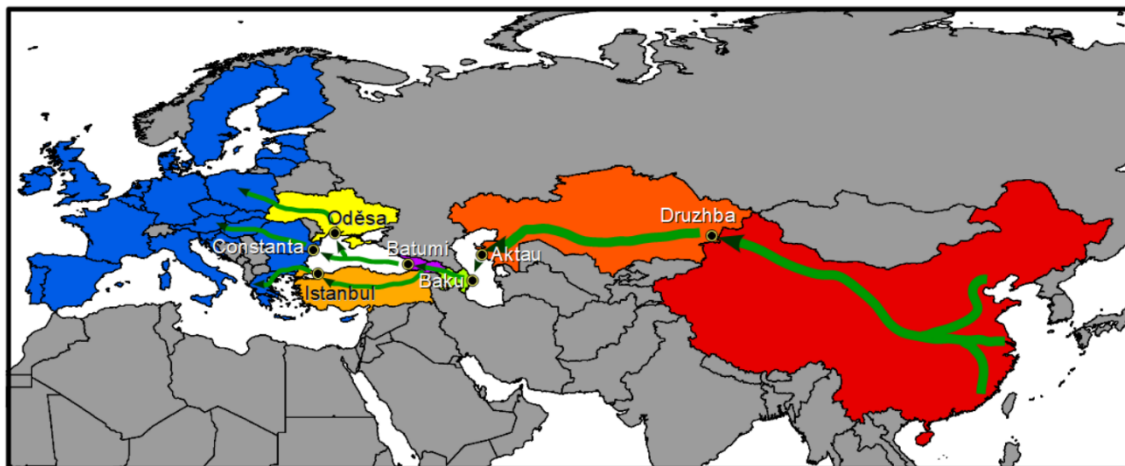
6.4.2 Transportní koridor Východ – Západ

Jeden ze dvou hlavních koridorů přes území Jižního Kavkazu označovaný podle světových stran vede z východu na západ. Může se k němu řadit i program TRACECA, který právě těmito směry vede transport nákladu. Důležitým impulsem pro rozvoj tohoto koridoru bylo usnesení o vybudování nové železnice spojující hlavní město Ázerbájdžánu Baku, které je napojeno na přístavy při pobřeží Kaspického moře, dále gruzínské hlavní město Tbilisi, z něhož železnice nově pokračuje přes gruzínské město Achalkalaki až do tureckého města Kars. Z Karsu poté železnice směřuje přes Erzurum až do Istanbulu a dále do Evropy. Výstavbu projektu, označovaného jako Baku-Tbilisi-Kars, slavnostně zahájili prezidenti Ázerbájdžánu, Gruzie a Turecka 21. 11. 2007 (Lussac 2008). Železnice spojující Baku s Karsem měří 826 km. Z toho bylo zapotřebí vybudovat 105 kilometrů zcela nové tratě vedoucí z Achalkalaki do Karsu, která obejde uzavřené hranice mezi Tureckem a Arménií v blízkosti Gyumri. (Smith 2015). Nový železniční projekt prohloubil vztahy mezi těmito státy, které po výstavbě nového ropovodu začaly ještě intenzivněji spolupracovat. Projekt měl být původně dokončen už v roce 2010, nicméně došlo k velké prodlevě a první vlak projel po nové železnici při slavnostním otevření 30. 10. 2017 (Barrow 2017). Příčinou sedmiletého zdržení byly ztížené hornaté podmínky na hranicích Gruzie s Tureckem, dále museli vybudovat terminál na změnu rozchodu u města Achalkalaki, poněvadž rozchod gruzínských železnic je 1520 mm, zatímco v Turecku mají koleje rozchod 1435 mm. V neposlední řadě hrály významnou roli

finance. Ázerbájdžánský státní ropný fond Sofaz poskytl Gruzii v roce 2007 půjčku 200 milionů dolarů na 25 let s úrokem 1 %. Další půjčka z roku 2011 činila dokonce 575 milionů dolarů (Garibov 2016, Smith 2015). Z počátku by nová železnice měla mít kapacitu přepravy 6,5 milionů tun nákladu a až 1 milion pasažérů za rok. Předpokládá se, že v budoucnu by železnice mohla přepravit až 17 milionů tun zboží ročně (Garibov 2016).

O možnost využít nově vybudované železnice požádala sousední Arménie. Nicméně ázerbájdžánský ministr dopravy Ziya Memmedov reagoval prohlášením, že tato varianta nepřipadá v úvahu, dokud nebude vyřešen konflikt o sporná území Náhorního Karabachu (Vorotnikov 2013). O možnost využití železnice Baku-Tbilisi-Kars vyjádřil zájem také Uzbekistán s Turkmenistánem, pro které by to byla nová možnost propojení s Evropou. Uzbekistán se po smrti dlouholetého prezidenta Islama Karimova pozvolna začal otevírat světu, avšak vše závisí na dostavění železnice spojující Uzbekistán s turkmenským přístavem ležícím na východním pobřeží Kaspického moře (Shahbazov 2017). V červnu 2018 spolu uzavřely smlouvu gruzínské a německé železnice. V rámci dohody budou německé železnice (DB) odpovídat za organizování nákladní dopravy z území EU, přičemž gruzínské železnice (GR) budou transportovat zboží ke Kaspickému moři a dále na východ (Burroughs 2018).

V roce 2013 podepsali zástupci Ázerbájdžánu, Gruzie a Kazachstánu usnesení pro koordinovaný rozvoj přepravy zboží. Nově vzniklá Transkaspická mezinárodní transportní cesta (TITR) začala naplno fungovat v roce 2017. Přesto se už během roku 2015 a 2016 počet přepraveného zboží mezi Ázerbájdžánem a Kazachstánem zdesetinásobil (Garibov 2016). Transkaspická cesta (TITR) spojuje Evropu s Čínou přes území Kazachstánu. Z přístavu Aktau pokračuje náklad trajektem do Baku a po železnici dále na západ směrem ke gruzínským přístavům Poti a Batumi, nebo do tureckého města Kars (TITR 2019). K projektu se rovněž rozhodla připojit Ukrajina, která po anexi Krymu uzavřela tranzitní cesty vedoucí na východ přes území Ruska. Také Turecko vyjádřilo zájem o připojení se poté, co proběhla diplomatická rozepře s Ruskem po sestřelení ruské stíhačky nad tureckým vzdušným prostorem (Garibov 2016). V současné době by měla být kapacita 5,5 milionů tun nákladu ročně, s příslibem nárůstu až na 13,5 milionů tun do roku 2020 (Daly 2015). Největším omezením v současné době je nedostatek nákladních lodí plujících mezi městy Aktau a Baku.

Mapa č. 9: Plánovaný tranzitní koridor Východ – Západ (nebo také TITR)

Zdroj: vlastní zpracování

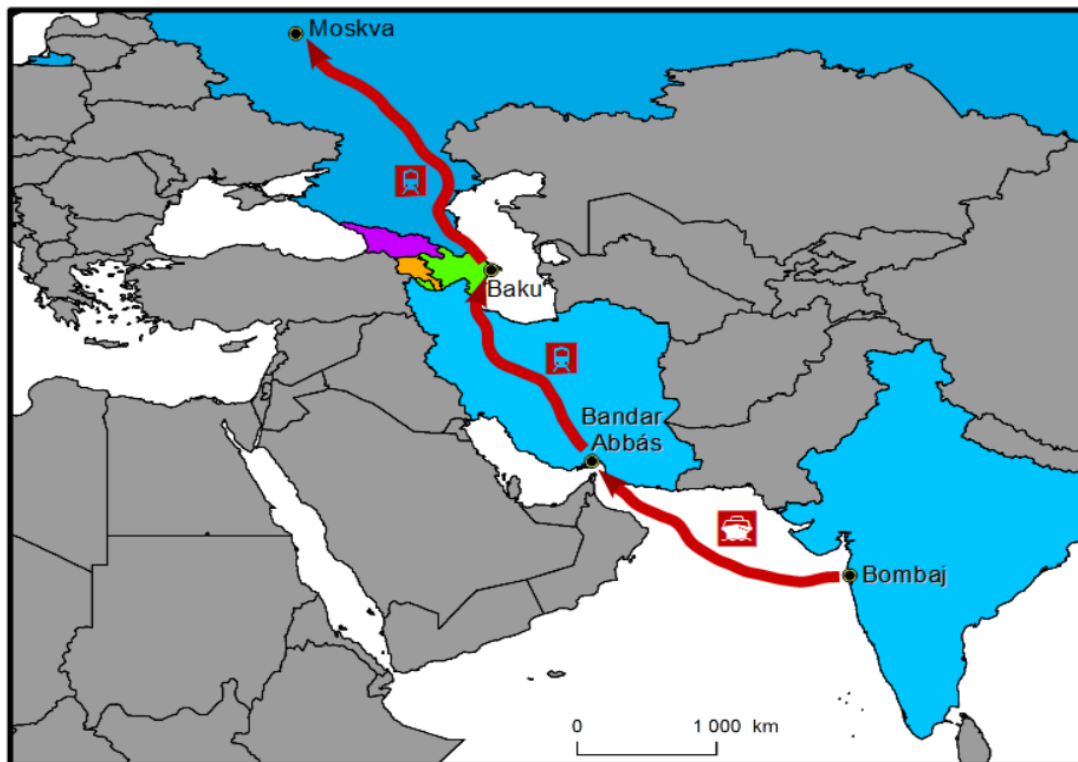
6.4.3 Transportní koridor Sever – Jih

Zatímco za předchozím koridorem stojí výměna zboží mezi Evropou a Čínou, v tomto případě hraje významnou roli Rusko s Indií. Koridor zahrnuje přepravu z indických přístavů na pobřeží Íránu. Odkud především z přístavu Bandar Abbás pokračuje železnice dále na sever. Nově vznikající koridor Sever – Jih by měl být rychlejší až o 40 %, také náklady na přepravu by měly klesnout přibližně o 30 % (Chatterjee Singh 2015). Přeprava indického zboží přes Jižní Kavkaz měla několik variant. Jednou z nich byl transport přes íránské železnice do Arménie, odkud by náklad pokračoval dále na pobřeží Černého moře v Gruzii.

Arménie se sousedním Íránem nechala vypracovat projekt, který by propojil arménské železnice s těmi íránskými. Původní odhady na výstavbu 316 kilometrů dlouhého železničního koridoru na území Arménie byly 1,7 až 2,8 miliardy dolarů (Ilie 2014) Následně stoupl odhad na 3,5 miliard USD, přesto měl Írán s Arménií i nadále zájem o výstavbu. Vzhledem k členitému terénu měla trasa vedoucí od hranic s Íránem k jezeru Sevan obsahovat 64 mostů a 60 tunelů o celkové délce 102,3 kilometrů (RailwayPro 2015). Už tak vysoká cena za plánované napojení ještě nezahrnovala částku na pořízení pozemků a modernizaci dalších železničních úseků v Arménii. Nutné náklady jsou tak srovnatelné s ročním rozpočtem Arménie (Shahbazov 2017). Přestože oba státy vyjádřily přání k brzkému zahájení výstavby, původní začátek výstavby plánovaný na rok 2015 je nyní v nedohlednu. Arménie nemá dostatečný kapitál a také Írán měl po uvalení sankcí ze strany Evropské unie a USA finanční problémy. Arménie podepsala s investiční společností Rasia FZE sídlící v Dubaji koncesi na padesátileté využívání

plánované železnice (Rasia FZE 2013). Toto ani další jednání nevedlo k přilákání dostatečně silného investora, který by novou trasu financoval. Zájem financovat železniční koridor několikrát projevíly čínské stavební společnosti, avšak dosud nebyl žádný z těchto plánů naplněn.

Mapa č. 10: Plánovaný tranzitní koridor Sever – Jih



Zdroj: vlastní zpracování

Ani v roce 2018 se Arménii stále nepodařilo přilákat investory, a tak se nové vedení státu nechalo slyšet, že přestože mají o výstavbu železnice i nadále zájem, není možné v blízké době projekt zrealizovat (Jardine 2018). Aby byl projekt rentabilní muselo by se přes něj přepravit 15 až 18 milionů tun ročně, což je v současné době nereálné. Do celé situace se nepřímo vložil také sousední Ázerbájdžán. Ten již dříve půjčil Íránu 500 milionů dolarů na výstavbu železnice vedoucí z Rashtu do pohraničního města Astara, které leží u hranic právě s Ázerbájdžánem (Vestník Kavkaza 2017). Poté co Írán projevil stálý zájem o napojení železnice s Arménií, mu bylo pohroženo ze strany Ázerbájdžánu okamžitým ukončením půjčky a zastavením dalšího financování dopravní infrastruktury na území Íránu (Jardine 2018). Rozsáhlá modernizace a elektrifikace stojí Írán nemalé prostředky, které financuje prostředním zahraničních půjček. Železnici směřující k hranicím s Ázerbájdžánem podpořil severní soused. Na elektrifikaci 926 kilometrů železnic spojující Teherán s Mašhadem ležícím u hranice s Turkmenistánem přispěla Čína půjčkou 1,5 miliardy dolarů (Barrow 2017). Půjčku 1,28 miliardy dolarů

poskytlo na elektrifikaci směrem k Turkmenistánu také Rusko, čímž se plánovaná přepravní kapacita zvýší na 7,5 milionů tun ročně (Trade Arabia 2017).

V rámci koridoru Sever – Jih došlo k propojení železnice mezi Íránem a Ázerbájdžánem při pobřeží Kaspického moře. V roce 2017 projel historicky první mezinárodní vlak přes hraniční most ležící ve městě Astara (Smith 2017). Nyní se čeká na dobudování posledního úseku mezi íránskými městy Kazvín, Rašt a Astarou, čímž dojde k dlouho očekávanému propojení koridoru směřujícího ze severu na jih. V posledních letech vyvíjí Rusko nátlak na Ázerbájdžán s Íránem, jelikož se stavba neustále protahuje. Rovněž je důležité vyjednat dohody o vízech a clech mezi všemi státy, aby se přeprava zboží zbytečně nezdržovala nebo neprodražila. Cesta z Indie do Skandinávie vedoucí přes Jižní Kavkaz by měla trvat přibližně 2 týdny s původní kapacitou 6 milionů tun ročně. Maximální kapacita by měla postupně dosáhnout až 20 milionů tun nákladu (Trend.az 2018). V roce 2019 začal Ázerbájdžán v rámci tohoto koridoru modernizovat 167 kilometrů železnic vedoucích severně od města Sumgajt. Nová investice vyjde na 179 milionů dolarů (Railway Gazette 2019b).

6.4.4 Transportní koridor Jih – Západ

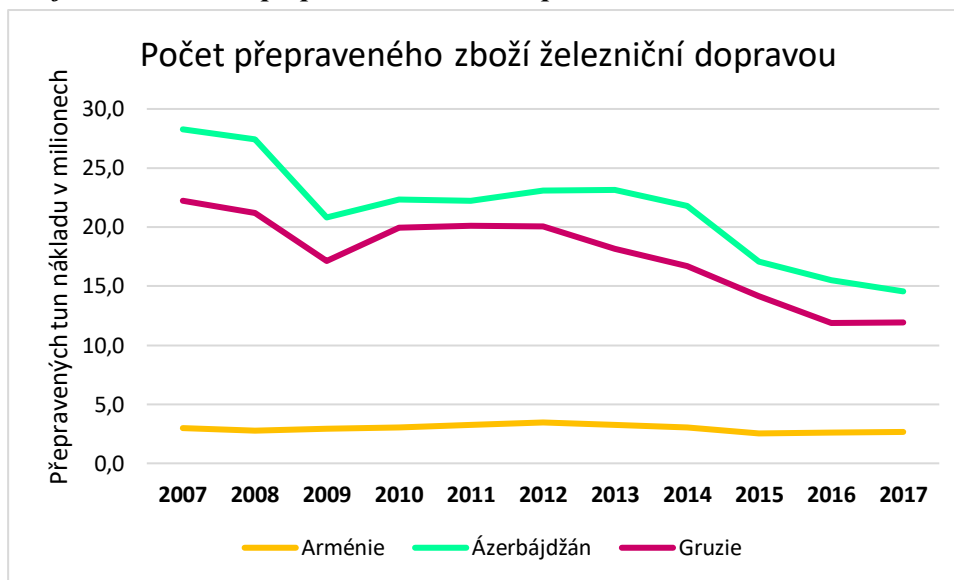
Třetí koridor by měl navázat na předchozí dva. V plánu je přepravovat zboží z Indie přes Írán, odkud povede z přístavu Bandar Abbás modernizovaná železnice do Baku. V hlavním městě Ázerbájdžánu by se mělo převážené zboží napojit na projekt Transkaspické mezinárodní cesty (TITR), odkud by pokračovalo západně do Evropy. Z Gruzie by trasa měla vézt trajekty na Ukrajinu a dále do Polska. Dle velmi optimistických odhadů by mělo být v budoucnu převezeno až 72 milionů tun ročně indického zboží do Evropy, zatímco opačným směrem by mělo směřovat až 25 milionů tun. Avšak současná plánovaná kapacita představuje strážlivější odhad celkových 20 milionů tun ročně (Shahbazov 2017b).

6.5 Množství přepraveného materiálu železniční dopravou

Od roku 2007 zaznamenala železniční přeprava pokles. Arménie se dlouhodobě pohybuje na hodnotě 3 milionů tun nákladu ročně. Veškerý její vývoz směřuje přes hranice do Gruzie. V případě výstavby železnice vedoucí do Íránu by musela transportovat alespoň 15 milionů tun ročně, aby nebyl projekt ztrátový, což se v současné době jeví jako zcela nepravděpodobné. Gruzie s Ázerbájdžánem jsou především tranzitní

země a jejich hodnoty jsou podobné. Velkou měrou se na těchto hodnotách podílí transport ropy od Kaspického moře, jehož podíl po výstavbě nového ropovodu vedoucího přes Gruzii do Turecka neustále klesá. Dá se předpokládat, že ázerbájdžánské hodnoty, které jsou vyšší než u Gruzie, zapříčinil obchod s Ruskem.

Graf č. 17: Množství přepraveného nákladu po železnici na Jižním Kavkaze v roce 2007–2017



Zdroj: Statistical of Azerbaijan, ArmStatBank, Geostat, vlastní zpracování

Vlivem rozsáhlých investic do železniční tranzitní přepravy se bude v příštích letech množství přepraveného zboží rapidně zvedat v Gruzii i Ázerbájdžánu. Díky příjmům z exportu ropy a zemního plynu se Ázerbájdžánu daří zaujmout postavení tranzitního uzlu, který obtéká Arménii. Ta je stále více odříznuta od okolních tranzitních cest. Arménie prohrála „souboj“ s Ázerbájdžánem o napojení se na koridor ve směru Sever – Jih. Ázerbájdžán je po roce 2015, kdy jeho ekonomiku postihl pokles kvůli nízkým cenám ropy, z hlediska výstavby dopravní infrastruktury a napojení se na okolní státy ještě více agresivnější. Tranzitní přeprava může diverzifikovat státní příjmy. Gruzie nemá dostatek financí na prosazování vlastních zájmů, nicméně díky své geografické poloze a konfliktu Ázerbájdžánu s Arménií se stává klíčovým partnerem spojující Ázerbájdžán s Tureckem a evropským trhem. Ázerbájdžán se snaží odklonit od přepravy přes ruské hranice.

7 Silniční doprava na Jižním Kavkaze

Ze všech typů přepravy je na Jižním Kavkaze ta silniční nejpoužívanější. Především pro Arménii je přeprava po asfaltových silnicích klíčová. Do Arménie létá minimum nákladních letadel a vlaky vyvážející převážně měděnou rudu s dalšími kovy směřují pouze do sousední Gruzie. Arménie má kromě napojení na severní Gruzii přístup také s Íránem na jihu. Celých 44 kilometrů společných hranic odděluje řeka Araks, přes kterou vede pouze jediný most u vesnice Agarak v blízkosti města Meghri. Silniční mezinárodní propojení Ázerbájdžánu je podobné tomu železničnímu. Do Ruska vede silnice nedaleko železnice spojující Baku s Machačkalous. Hraniční přechod na jihu s Íránem leží ve městě Astara, kde nedávno dostavěli železniční most (Jardine 2018). Kromě Astary mají s Íránem ještě hraniční přechod nedaleko města Bilasuvaru a v Nachičevanu, z něhož vede jeden most přes řeku Araks. Ta tvoří přirozené hranice nejen Arménie s Íránem a Tureckem, ale také celou západní část hranic ázerbájdžánské enklávy Nachičevan, který je také napojen u města Sadarak s Tureckem. S Gruzii je Ázerbájdžán spojen silničním mostem, který financovala Evropská Unie v rámci programu TRACECA (TRACECA 2019). V těsné blízkosti je ještě jeden hraniční přejezd a poslední spojení vede podél Kavkazského pohoří nedaleko městečka Ladogechi. Gruzie je kromě Arménie a Ázerbájdžánu propojena s Ruskem nedaleko městečka Stepantsmindy a další 2 přeshraniční spojení mají na jihozápadě s Tureckem.

7.1 Osobní přeprava

Již zmíněné hraniční přechody jsou využívány nejen k transportu zboží, ale i osob. Mezinárodní, stejně jako vnitrostátní, silniční přeprava mezi Arménií, Ázerbájdžánem a Gruzii je prováděna převážně formou minibusů. Ve státech bývalého Sovětského svazu jsou tyto minibusy označovány jako maršrutky a tvoří základ veřejné dopravy na Kavkaze. Kromě maršrutek je hojně využíván také taxi, které se však s tím v Česku nemůže srovnávat. Auta jsou velice zastaralá a jejich technický stav je nevyhovující. V roce 2011 bylo v Gruzii 90 % aut starších 10 let. Ze 744 433 registrovaných automobilů byla naprostá většina dovezena z Evropy a pouze 1 % aut bylo mladší než 3 roky. Přibližně 40 000 automobilů bylo v Gruzii využíváno jako taxi (Asian Development Bank

2014). Silniční doprava v regionu je velmi nebezpečná. Nejedná se pouze o stáří automobilů nebo minibusů, ale také o špatný stav vozovek a nerespektování silničních pravidel. Řidiči často ignorují světelnou signalizaci nebo zákazy předjíždění, a proto dochází k více smrtelným nehodám.

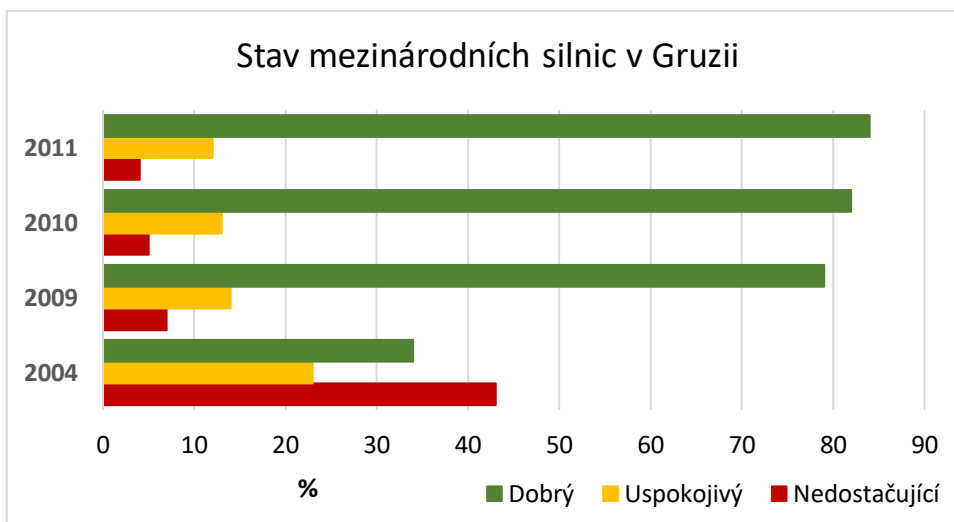
V roce 2017 zemřelo při dopravních nehodách na Jižním Kavkaze 1915 osob (WHO 2018). Především v Arménii je počet obětí při dopravních nehodách poměrně vysoký a podíl zemřelých na silnici je zde nejvyšší. V Gruzii zemřelo na silnicích méně osob, ačkoliv je Gruzie početnější a má mnohem více registrovaných silničních vozidel. Hlavním důvodem je lepší stav silnic, do kterých Gruzie díky půjčkám od Světové banky investovala. Pro zvýšení bezpečnosti na silnicích investovala Evropská unie do programu TRACECA Road Safety II, jenž má za úkol zvýšit bezpečnost silniční dopravy na Jižním Kavkaze a ve střední Asii. Projekt zaštiťuje organizace Global Road Safety Partnership. Ta na Jižním Kavkaze spravuje také program pocházející z Číny a Vietnamu: Bezpečně do školy – bezpečně domů (GRSP 2019).

Tabulka č. 3: Počet obětí na silnicích a podíl na celkovém počtu úmrtí v roce 2017

Stát	Obětí dopravních nehod	Podíl na celkovém počtu úmrtí
Arménie	472	1,99 %
Ázerbájdžán	978	1,62 %
Gruzie	465	1,04 %

Zdroj: WHO (2018)

Graf č. 18: Hodnocení stavu mezinárodních silnic v Gruzii mezi lety 2004 a 2011



Zdroj: Asian Development Bank (2014), vlastní zpracování

Přestože nejsou dostupná data za všechny státy, dá se s jistotou tvrdit, že se počet přepravených osob na Jižním Kavkaze neustále zvedá. Během deseti let se

v Ázerbájdžánu počet zvedl téměř o 80 % (viz tabulka č. 4). Data se částečně dají odvodit z počtu registrovaných vozidel. V Ázerbájdžánu dosáhla populace 6. dubna 2019 přesně 10 milionů obyvatel (Yinglun 2019). Dle posledních dostupných dat WHO na ně připadá 1 135 936 vozidel. Gruzie s necelými čtyřmi miliony obyvatel měla v roce 2013 registrovaných 951 649 vozů. To znamená že během dvou let stoupl počet motorových vozidel o více než 200 000. V Arménii bylo registrovaných 300 091 vozidel (WHO 2015). V porovnání počtu registrovaných vozidel na počet obyvatel k danému roku 2013 měla Gruzie 235 vozidel na 1000 obyvatel. S velkou ztrátou byl Ázerbájdžán se 121 vozidly na 1000 obyvatel, a nakonec Arménie se 104 motorovými vozidly na 1000 obyvatel. Jak už bylo zmíněno většina automobilů na Jižním Kavkaze pochází z Evropy. Ojeté automobily jsou dováženy do gruzínských přístavů Poti nebo Batumi. Dále pokračují do města Rustavi ležícího v blízkosti hlavního města Tbilisi, kde je rozlehlé tržiště sloužící jako bazar pro všechny tři státy. V roce 2017 činil export automobilů z Gruzie do Ázerbájdžánu celých 35 % z celkového exportu tímto směrem. Exportované automobily, nákladní vozidla nebo traktory dosáhly hodnoty 91,9 milionů USD. Gruzie do Arménie vyvezla motorová vozidla v hodnotě 34,2 milionů USD, to je přibližně 22 % z celkového vzájemného obchodu. V roce 2014 to bylo dokonce více než 50 %. (Atlas OEC 2018). Z Gruzie jsou ve velkém počtu vyváženy automobily také do Ruska. Z ruské Severní Osetie jsou vzápětí převezeny do Jižní Osetie. Toho využívají tamní obyvatelé, jelikož jsou zbaveni placení silniční daně v Rusku a s vozidlem registrovaným v Jižní Osetii mohou neomezeně využívat ruské silnice (Tarkhanova 2017).

Tabulka č. 4: Počet přepravených osob v Ázerbájdžánu mezi lety 2007 a 2017

Přepravených pasažérů v milionech										
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
964,5	1033,9	1114,6	1200,3	1304,4	1417,4	1535,2	1608,5	1666,2	1708,2	1739,7

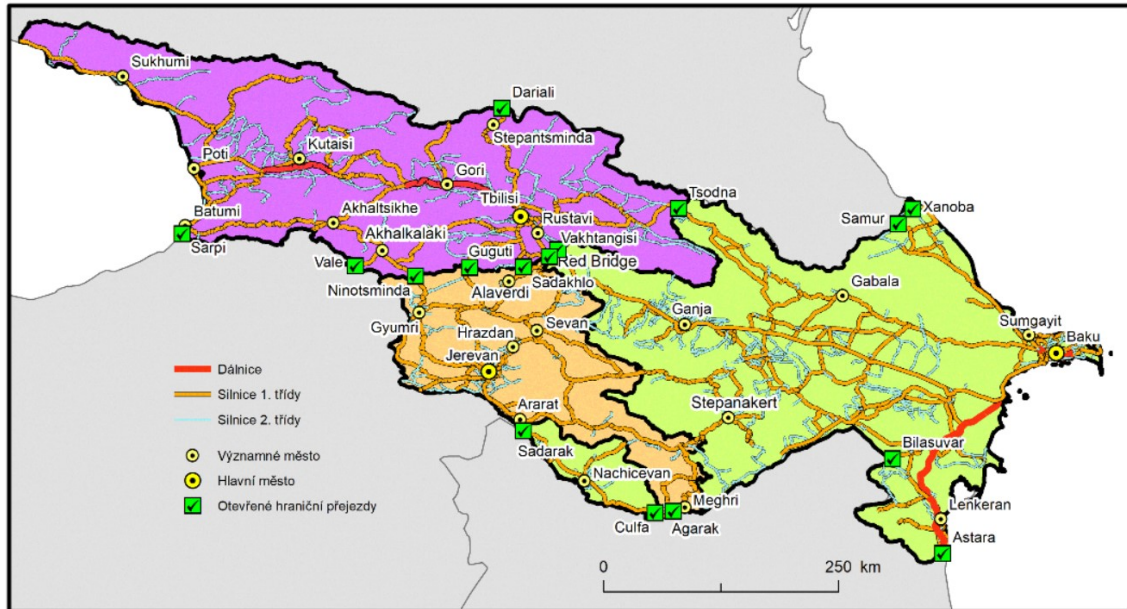
Zdroj: Statistical of Azerbaijan

7.2 Nákladní silniční doprava

Během posledních let se všechny tři státy snaží investovat do modernizace a výstavby nové silniční sítě. Graf č. 18 ukazuje rapidní zlepšení mezinárodních silnic v Gruzii mezi lety 2004 a 2011. Mezinárodní silnice v Gruzii jsou v dobrém stavu. V Gruzii rovněž budují novou dálniční síť spojující západní pobřeží s Tbilisi. Nová dálnice je budovaná v rámci koridoru spojujícího Evropu s Asií. Celková délka by měla dosahovat až 400 kilometrů (Asian Development Bank 2014) a je financována půjčkou

od Světové banky. Gruzie buduje novou silniční infrastrukturu spojující vnitrozemí s pobřežními přístavy v Poti, Batumi nebo modernizovaném přístavu v Anaklii, který je financován z programu TRACECA (TRACECA 2019).

Mapa č. 11: Silniční síť a zpřístupněné zahraniční přejezdy v regionu

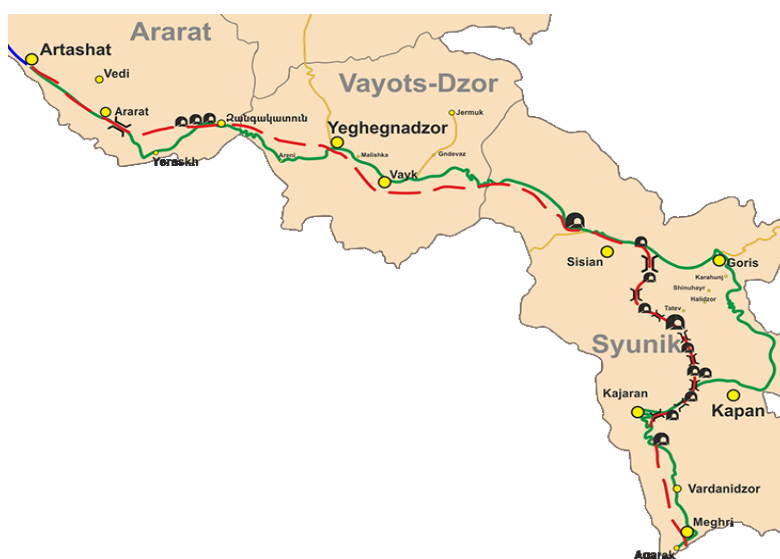


Zdroj: vlastní zpracování

Dopravní spojení s Abcházíí a Jižní Osetií je pro běžné obyvatele uzavřeno a jediný přístup do regionu vede přes hranice s Ruskem. Z Gruzie do Ruska vede pouze jedna silnice přes pohoří Kavkaz. Silnice je v zimě udržovaná s velkými obtížemi. Přes hranice u horského městečka Stepantsminda projelo v roce 2017 celkem 1 045 488 osob, což je o 200 000 více než v roce 2016 (GTiF 2018). Když jsem se v roce 2016 ve městě pohyboval, projížděly městem kolony čítající desítky nákladních kamionů. Nejvíce osob přešlo v roce 2017 na hraničním přechodu v Sarpi. Přes pobřežní město ležící u hranic s Tureckem projelo 1 101 317 lidí. Velké množství je přepravováno pomocí tureckých autobusů. Více než milion osob překročilo hranice ještě přes hraniční přechod s Arménií v Sadakhlu (1 012 111) a s Ázerbájdžánem v Tsiteli Khidi (1 018 548) (GTiF 2018). Zbylé hraniční přechody nejsou příliš využívány. Hodnoty na hranicích se všemi čtyřmi sousedními státy jsou velmi vyrovnané, avšak Arménie má necelé 3 miliony obyvatel, zatímco v Ázerbájdžánu žije od dubna 2019 přes 10 milionů obyvatel (Yinglun 2019). V Gruzii tvoří silniční doprava klíčovou roli z hlediska přepraveného zboží. Dá se předpokládat, že se s rozšířením železničních tratí podíl tranzitního zboží převáženého po silnicích výrazně sníží. V roce 2013 bylo v Gruzii více nákladních vozů než v sousedním Ázerbájdžánu. Z 951 tisíc vozidel bylo 151 tisíc nákladních vozů.

Rovněž pro Arménii je modernizace silnic klíčová. Vzhledem k neustálému odkládání železničního projektu spojujícího Arménii s Íránem, musí investovat do silniční sítě. V Arménii aktuálně budují silniční koridor mezi Gruzii a Íránem, čímž dojde k nejkratšímu propojení Íránu s pobřežím Černého moře (Inan Yayloyan 2017). V lednu roku 2010 schválila arménská vláda investiční program na výstavbu již zmíněného dopravního koridoru. Arménie získala půjčku 500 milionů USD od Asijské rozvojové banky a dalších 60 milionů eur od Evropské investiční banky. Celý projekt měl dle původních odhadů stát 967 milionů USD a dokončen měl být v celkové délce 556 kilometrů do roku 2017 (EurAsia Daily 2016). Ovšem dodnes není dokončena ani polovina zamýšlené trati. Výstavba je rozdělena do pěti částí. První část byla dokončena v roce 2014 a jednalo se o celkem 31 kilometrů silnic vedoucích z Jerevanu do Araratu a Artashatu. Druhou část buduje španělská společnost Corsan-Corviam Construcccion. Jedná se o rozšíření 42kilometrového úseku. Na ten navazuje třetí část, ve které rekonstruují a rozšiřují 46,2 kilometrů silnice vedoucí do druhého největšího města Gyumri. Ve čtvrté fázi jde o propojení města Artashat s 346 kilometrů vzdálenými íránskými hranicemi. Nyní probíhá jednání o možné stavební firmě, která stavbu zrealizuje. Poslední pátá část povede z Gyumri severně do Gruzie. Rekonstruovaná silnice bude dlouhá 62 kilometrů a v současné době provádí plánovací studii italská společnost Lotti Ingegneria (North-South 2019). V případě vyřešení sporu o Náhorní Karabach by byla Arménie nejkratším spojením mezi Ázerbájdžánem s Tureckem a díky vybudované infrastruktuře z dob Sovětského svazu by mohla spojit Ázerbájdžán s jeho enklávou Nachičevanem.

Mapa č. 12: Plánovaný silniční koridor v Arménii spojující Gruzii s Íránem



Zdroj: North-South (2019)

Ázerbájdžán se ze všech států Jižního Kavkazu rozhodl investovat do silniční sítě nejvíce. Od roku 2008 utratil za stavbu a rekonstrukci silnic astronomických 8 miliard dolarů. Další 2 miliardy poté investoval do údržby silnic. Během posledních deseti let se počet asfaltových silnic zvýšil ze 7075 kilometrů na 8500 km. Mezi lety 2007 a 2015 počet přepravených osob motorovými vozidly vzrostl o 60 %, přeprava nákladními vozy stoupla o 34 % (Asian Development Bank 2018). Většina investic probíhala v rámci výstavby a modernizace dálnic obsluhující koridor vedoucí z východu od Baku na západní hranice s Gruzii. V posledních letech v Ázerbájdžánu financovali 2 silniční projekty na vybudování dálnice u hranic s Íránem. V rámci první etapy vylepšili silniční koridor vedoucí z Baku do hraničního města Astara. Cesta z hlavního města na hranice nyní trvá z původních 90 minut pouze 40. V druhém programu budují zcela novou dálnici vedoucí okolo města Džalilabad na jihu Ázerbájdžánu. Výstavba stojí přibližně 260 milionů USD z čehož polovinu hradí formou půjčky Asijská rozvojová banka (Asian Development Bank 2018). Do roku 2020 by mělo dojít k rekonstrukci a modernizaci dálnice M5 vedoucí z Ganjy do Gruzie. V Ázerbájdžánu bylo v roce 2013 registrovaných 130 019 nákladních vozidel (WHO 2015), ačkoliv je to méně než v Gruzii, tvořila silniční doprava klíčovou roli v přepravě zboží. V roce 2017 bylo v Ázerbájdžánu přepraveno nejvíce kovů a rud. Po silnici jich bylo převezeno 76,5 milionů tun. Celkem bylo v roce 2017 na ázerbájdžánských silnicích převezeno 144,8 milionů tun nákladu. Pro srovnání v roce 2007 to bylo 81,6 milionů tun (Statistical of Azerbaijan 2019).

Ázerbájdžán má na rozdíl od svých západních sousedů díky nerostnému bohatství větší kapitál, který po odvrácení ropné krize z roku 2015 směřuje do modernizace a nové výstavby dopravní infrastruktury. S postupným využíváním železniční přepravy by měla tranzitní nákladní doprava v Ázerbájdžánu stejně jako v Gruzii povolna klesat. Arménie prozatím zůstává nadále odříznuta od mezinárodních i mezikontinentálních koridorů. Jistým příslibem pro Arménii zůstává dobudování koridoru z Gruzie do Íránu. Ovšem plánovaný konec zůstává vlivem neustálého oddalování v nedohlednu. Možnost dalších zahraničních investic nabízí čínský projekt One Belt One Road (Nová Hedvábná stezka), kladoucí si za cíl zvýšit globální politický vliv, prostřednictvím obchodní cesty spojující Čínu s Evropou. Projekt představil v roce 2013 čínský prezident Si Ťin-pching. Cílem je investovat do mezinárodních dopravních projektů vedoucích i přes regiony střední Asie a Jižního Kavkazu. Investice zahrnují převážně silniční a železniční druhy dopravy.

8 Produktovody na Jižním Kavkaze

Železniční doprava a k ní spadající tranzitní přeprava má pro region výrazný přeshraniční dopad. Nicméně má těžba a následný transport nerostných surovin přes Jižní Kavkaz mnohem významnější geopolitický aspekt. Bohatá naleziště při pobřeží Kaspického moře přilákala zájem mnoha nadnárodních společností působících v ropném odvětví. Ázerbájdžán už v roce 1846 vybudoval první ropný vrt a na začátku 20. století produkoval více než polovinu světové ropy (Babayev 2002). Ázerbájdžánská ropná pole byla důležitým zdrojem pro celý Sovětský svaz. S jeho rozpadem a následnou válkou o Náhorní Karabach těžba nerostného bohatství utichla. Po skončení války a upevnění moci se Hejdar Alijev rozhodl podepsat tzv. „kontrakt století“. Jednalo se o dohodu mezi státní ropnou společností SOCAR a deseti zahraničními společnost v čele s britskou BP. Smlouva vstoupila v platnost 12. 12. 1994 a vztahovala se k těžbě na ázerbájdžánských ropných polích Azeri, Chirag a Gunashli. Dle odhadů byly tamní zásoby až 4 miliardy barelů s 30letou možností těžby (Ciarreta Nasirov 2012). Proti podepsání smlouvy vystupovalo Rusko, a proto se pokusilo o státní převrat v Ázerbájdžánu. Turecký prezident díky tajným službám varoval Alijeva před plánovaným atentátem, což vedlo k jeho záchraně. Následovaly politické čistky a upevnění moci Hejdara Alijeva a jeho rodinného klanu (Kopeček 2012). Prezident Ázerbájdžánu dosadil do funkce prezidenta státní ropné společnosti SOCAR svého syna Ilhama. Ilham v roce 2003 vystřídal svého otce v čele státu a u moci se drží dodnes.

8.1 Těžba ropy a následný transport

Jak již bylo zmíněno na počátku 20. století tvořila těžba v Ázerbájdžánu základ světové produkce ropy. S rozpadem Sovětského svazu došlo k útlumu těžby ropy. Po podepsání „kontraktu století“ začala energetická společnost BP (dříve British Petroleum) investovat do výstavby potrubní infrastruktury směřující na západ. Ovšem první mezinárodní ropovod v roce 1996 slavnostně otevřeli mezi Ázerbájdžánem a Ruskem. Ropovod vede z Baku do ruského přístavního města Novorossijsk u Černého moře. Měří 1330 kilometrů, z toho 231 jich je v Ázerbájdžánu. S denní kapacitou 105 tisíc přepravených barelů (38,3 milionů barelů za rok) se řadí mezi menší ropovody (SOCAR

2019). Po zahájení provozu dalších ropovodů není kapacita ropovodu Baku – Novorossijsk příliš využita. V roce 2012 zde přepravili 2 miliony tun ropy (1News 2013). To bylo zhruba 37 % celkové kapacity. Během roku 2018 protéklo ropovodem 1,3 milionu tun (tj. 9,3 milionů barelů) surové ropy (Abbasova 2019), což je pouze 24,2 % možností. Nízké využívání ropovodu přes ruské hranice značí snahu Ázerbájdžánu vymanit se z vlivu Ruska.

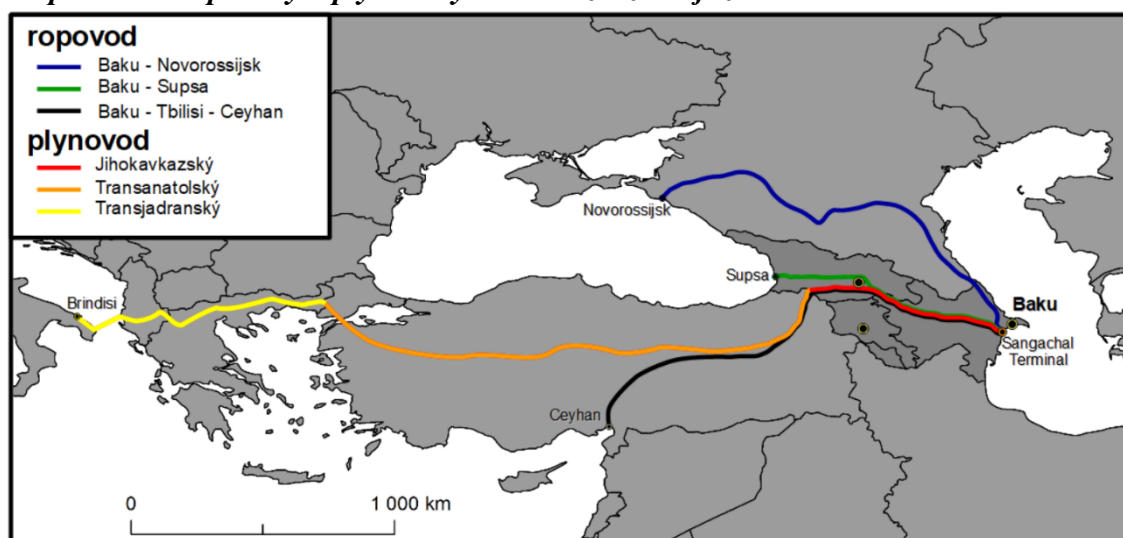
Druhý ropovod Baku – Supsa spojuje Ázerbájdžán s gruzínským přístavním městem. Výstavba započala po podepsání „kontraktu století“. Při stavbě využili několika starých úseků z dob Sovětského svazu, kdy vedlo potrubí z Baku do Batumi. Části tehdejšího ropovodu byly v roce 1942 rozebrány ze strachu před německými vojsky a použity na ropovod z ruské Astrachaně do Saratova (Transneft 2019). Slavnostní zahájení ropovodu o délce 829 kilometrů proběhlo v dubnu roku 1999. Maximální kapacita ropovodu činí 145 tisíc barelů za den (52,9 milionů barelů za rok). V roce 2006 byl ropovod na 18 měsíců uzavřen z důvodu rekonstrukce starých částí. Oprava si vyžádala 53 milionů USD (Today.az 2008). K dalšímu uzavření došlo během krátké války Gruzie s Ruskem v roce 2008. Zatím poslední uzavření proběhlo v roce 2015, kdy Rusko obsadilo část ropovodu v blízkosti Jižní Osetie. Obsazení proběhlo jako reakce na plánované připojení se Gruzie k NATO. Přestože se jednalo o ázerbájdžánskou ropu, jelikož je Gruzie pouze tranzitní stát, Ázerbájdžán k celému incidentu zaujal neutrální postoj (Shiriyev 2015). Během roku 2008 bylo ropovodem Baku – Supsa (jinak označovaného jako West Route Export Pipeline) přepraveno 28 milionů barelů ropy (53 % kapacity). Během roku 2018 přepravili ropovodem 26,8 milionů barelů, což je přibližně 50 % celkové kapacity (Abbasova 2019b) Ropa je posléze transportována přes Bosporský záliv na evropský trh.

Klíčovým projektem a hlavním ropovodem pro region Jižního Kavkazu je Baku – Tbilisi – Ceyhan (BTC). Ropovod spojující Ázerbájdžán a Gruzii s Tureckem končí v přístavním městě Ceyhan u Středozemního moře. Zprovozněn byl v roce 2006 s kapacitou 1 milion barelů za den, v roce 2009 byl rozšířen na 1,2 milionu barelů denně (438 milionů za rok) (BP 2019). Nově vybudovaný ropovod se stal hlavním transportním koridorem přepravujícím ázerbájdžánskou ropu. Za rok 2018 přepravil 255 milionů barelů ropy (BP 2019). Ázerbájdžán proto hledá nové dodavatele ropy, jelikož zůstává minimálně 30 % volné kapacity (Reuters 2017). Ropovod by v budoucnu mohl přepravit ropu z Kazachstánu nebo Turkmenistánu. Další možností je rozšíření těžby

v Ázerbájdžánu. V roce 2014 podepsala společnost BP s ázerbájdžánskou vládou smlouvu o průzkumu mělkých vodních oblastí v okolí Apšeronského poloostrova. Výsledkem jsou plánované tři nové vrty v perspektivních oblastech. Případný podíl na novém ropném zdroji se rozdělí mezi BP a ázerbájdžánský SOCAR v poměru 50 ku 50 (BP 2019). Ropovod spojující pobřeží Kaspického moře s mořem Středozemním vedl k prohlubování trilaterálních vztahů mezi Ázerbájdžánem, Gruzii a Tureckem. Na druhou stranu si Ázerbájdžán za pomoci produktovodů udržuje politický vliv na Turecko, čímž zabraňuje normalizaci vztahů Turecka se sousední Arménií (Yesevi Tiftikcigil 2015). Významnou roli pro transport ropy a zemního plynu tvoří gruzínské terminály na pobřeží Černého moře. V Supse je od roku 1999 vybudovaný rozlehlý terminál se skladovacími nádržemi, z kterých jsou poté plněny ropné tankery. Další ropný terminál se nachází v Kulevi severně od Poti. Dobudován byl v roce 2008 a jednalo se o jednu z prvních investic ázerbájdžánské ropné společnosti SOCAR v Gruzii (SOCAR 2019).

Gruzie čerpá z výhodné geografické polohy a špatných vztahů Ázerbájdžánu s Arménií. Ropovod BTC obchází Arménií přes Gruzii, přestože je tak o několik set kilometrů delší. Tankery vyváží z gruzínských přístavů surovou ropu. Po očištění ropy v evropských rafineriích ji převážně z Bulharska a Rumunska v Gruzii vykupují zpět. Arménie získává ropu převážně z ruských rafinerií. Ta je do země převážena rovněž přes Gruzii. Podíl Ruska na exportu očištěné ropy do Arménie byl v roce 2017 přes 65 % (Atlas OEC 2018).

Mapa č. 13: Ropovody a plynovody vedoucí z Ázerbájdžánu



Zdroj: Vlastní zpracování

8.2 Těžba plynu a následný transport přes Jižní Kavkaz

Ázerbájdžán kromě ropného bohatství disponuje značnými zásobami plynu. Obdobou soustavy ropných polí Azeri, Chirag a Gunashli (ACG) je naleziště plynu Shah Deniz, který je přepravován do jižní Evropy. Z naleziště Shah Deniz byl první plyn transportován v roce 2007 přes nově vybudovaný plynovod Baku – Tbilisi – Erzurum (BTE). Plynovod bývá označován také jako Jihokavkazský a jeho výstavba byla zahájena v roce 2003. Měří 980 kilometrů a je veden paralelně s ropovodem BTC. Plynovod je neustále rozšiřován. Současná kapacita činí 20 miliard kubických metrů plynu za rok (SOCAR 2019). Gruzie také v tomto případě využívá svého postavení tranzitní země a v roce 2017 více než 91 % plynu odebírala právě z potrubí vedoucího dále na západ (Atlas OEC 2018). Zbylá procenta plynu dodává Rusko. Jedná se o 10% daň za transport ruského plynu přes Gruzii do sousední Arménie. Údajně došlo k nové dohodě v roce 2017, kdy tehdejší ministr energetiky v Gruzii Kakha Kaladze vyjednal za transport ruského plynu slevu z 215 na 185 USD za 1000 m³ plynu (Panorama.am 2017).

Arménie díky dohodě Gruzie s Ruskem může i nadále odebírat plyn od Ruska. Cena plynu je výrazně nižší, ačkoliv v roce 2019 došlo pro Arménii k rapidnímu zdražení ze 150 na 165 USD. Rusko využilo zdražení jako politický nástroj, díky němuž dostalo pod větší tlak nového premiéra Nikola Pašinjana. Nová arménská vláda se snaží vystupovat na mezinárodním poli neutrálně a zatím není jednostranně proruský orientovaná (Kucera 2019). Druhým dodavatelem plynu do Arménie je sousední Írán. Ten v roce 2017 dodal Arménii 382 milionů m³, zatímco ruská strana dodala téměř 2 miliardy m³ (Panorama.am 2018). Íránští představitelé několikrát vyjádřili zájem o rozšíření dodávek plynu do Arménie s možností uplatnění se i na gruzínském trhu. Avšak v současné době nemůže Írán konkurovat cenám plynu z Ruska. V roce 2016 vybuvovala íránská společnost Synergy 25 km dlouhý plynovod na zásobování arménských příhraničních měst Agarak a Meghri. Vstřícné gesto ze strany Íránu stálo 2 miliony USD (Panorama.am 2016). Podobně jako Írán i Rusko financovalo stavbu plynovodu na území cizího státu. Jednalo se o de facto stát Jižní Osetie, kde v roce 2009 dokončilo stavbu jednoho z nejvýše položených potrubí na světě. Stavba plynovodu dlouhého 169 kilometrů stála 476 milionů USD. Potrubí kompletně spravované společností Gazprom spojuje jihoosetské město Tskhinvali a ruské město Dzuarikau (Hydrocarbons Technology 2019).

Mapa č. 14: Zdroje fosilních paliv Ázerbájdžánu

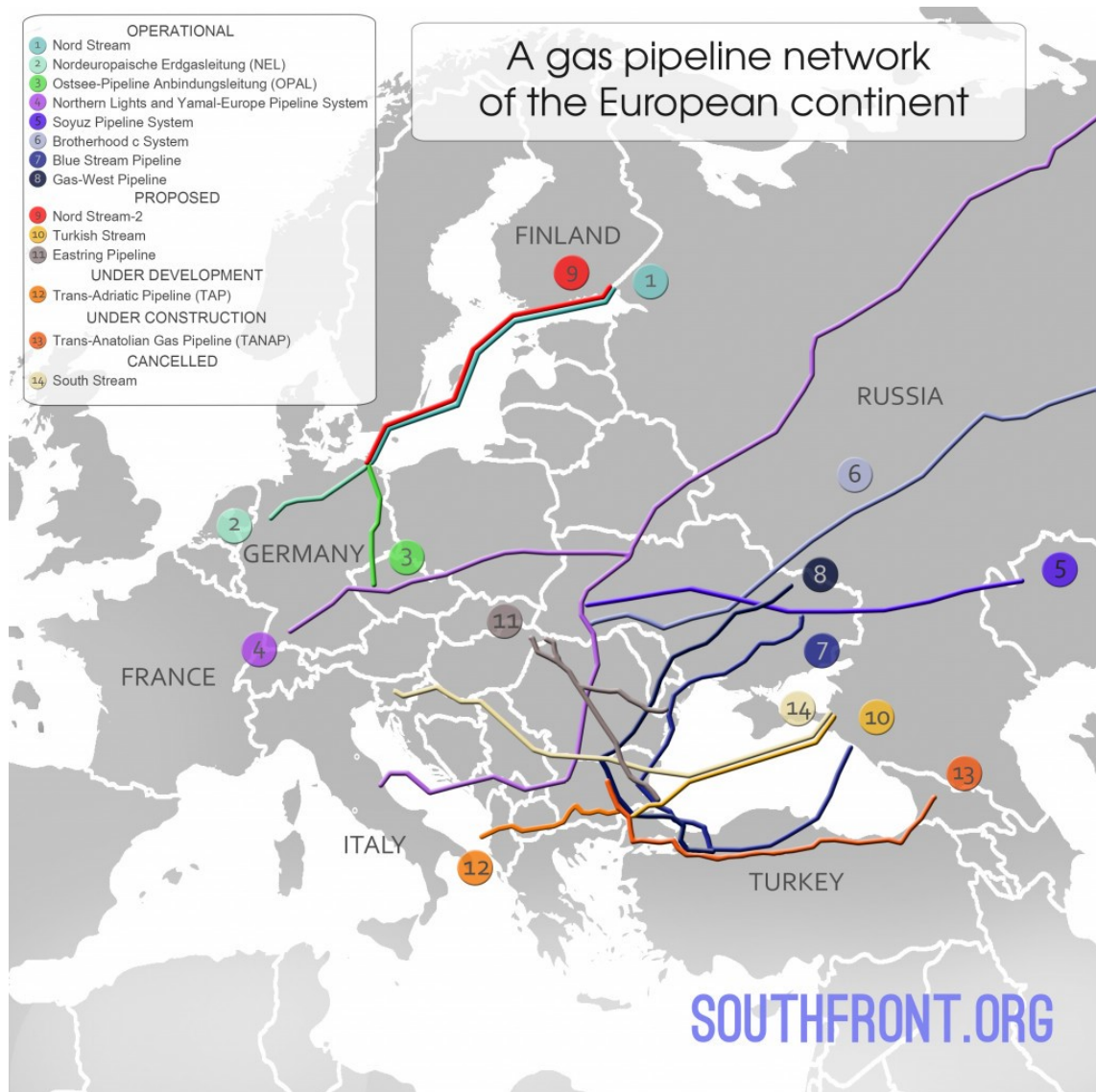
Zdroj: Caspian Barrel (2019)

8.3 Geopolitická hra o transport plynu

Na Jihokavkazský plynovod (BTE) v Turecku navazuje Transanatolský plynovod (TANAP). Stavba plynovodu TANAP začala v roce 2015 a v červnu 2018 došlo k slavnostnímu otevření. Náklady na výstavbu činily téměř 8 miliard USD. Plynovod vede až do evropské části Turecka (ČTK 2018). Aktuální maximální kapacita je 16 miliard m³ plynu za rok, přičemž by mělo dojít do roku 2023 k rozšíření na 23 miliard a do roku 2026 dokonce 31 miliard m³. To je kapacita původně plánovaného plynovodu Nabucco (Socor 2012, ČTK 2018). V příštím roce by mělo dojít k dostavení navazujícího Transjadranského plynovodu (TAP). Potrubí povede z Turecka přes Řecko a Albánii do Jaderského moře, kde povede po dně až k pobřeží nedaleko italského města Brindisi, odkud bude plyn rozváděn dále do vnitrozemí. Projekt TAP je v současné době dokončen z 85,7 % (TAP 2019). Jeho kapacita činí 10 miliard m³ za rok a zbylých, 6 miliard m³ plynu spotřebuje Turecko (Southfront 2015). O výstavbu Transjadranského plynovodu usilovali čelní představitelé Evropské unie, kteří se snaží diverzifikovat dodavatele zemního plynu a omezit tak vliv Ruska. V budoucnu by mělo dojít k přistavění odbočky pokračující severně po Balkánském poloostrově (Shahbazov 2018). Celková kapacita plánovaného Jónsko-jadranského plynovodu (IAP) činí 5 miliard m³ ročně, z čehož by 1 miliardu odebírala Albánie, 0,5 miliardy Černá Hora, 1 miliardu Bosna i Hercegovina a zbylé 2,5 miliardy Chorvatsko. Potrubí má končit v chorvatském Splitu a všichni plyn bude dodávat Ázerbájdžán (Energy Community 2019).

Evropská unie se dlouhodobě snaží o přilákání nových dodavatelů fosilních paliv, aby omezila monopol ruského dodavatele. Plánovaný plynovod Nabucco vedoucí z Ázerbájdžánu přes Turecko až do střední Evropy byl vlajkovou lodí původního úsilí EU na diverzifikaci dodavatelů plynu. Původní plány na 30 miliard m³ zemního plynu za rok musely být vzhledem k náročnosti a délce potrubí sníženy na „pouhých“ 10 miliard m³ (Van de Graaf Sovacool 2014). Nicméně v červnu 2013 si konsorcium Shah Deniz zvolilo konkurenční projekt TAP vedoucí do Itálie. Plánovaný projekt Nabucco je v současné době neproveditelný. Také Ruskem plánovaný plynovod South Stream byl v roce 2013 zrušen. Plánovaný potrubní systém měl přivádět zemní plyn z Ruska přes Černé moře do Bulharska, odkud by pokračoval přes Srbsko hlouběji do Evropy. Jeho kapacita měla být až 63 miliard m³. Cílem projektu bylo obejít území Ukrajiny. Pod nátlakem Evropské komise v prosinci roku 2013 Gazprom od projektu upustil (Southfront 2015). Místo toho se Rusko zaměřilo na výstavbu nového plynovodu přes Černé moře. Konstrukce plánovaného plynovodu začala v roce 2017 a vede z Ruska do evropské části Turecka. Předpokládaná kapacita projektu bude 31,5 miliard m³ (TurkStream 2019). Na Turk Stream by v budoucnu mohl navázat nový projekt pro střední a jihovýchodní Evropu (Eastring). Plynovod povede přes Bulharsko, Rumunsko, Maďarsko až na Slovensko. Předpokládaná kapacita je 20 miliard m³ s možností rozšíření na dvojnásobek (Eastring.eu 2019). Na tomto projektu má velký zájem Slovensko, které dosud čerpalo plyn z potrubí vedeného přes Ukrajinu, což vzhledem k vypjatým vztahům mezi Ruskem a Ukrajinou neslo jistá úskalí v podobě uzavření potrubí. Dalším plynovodem vedeným po dně Černého moře z Ruska do Turecka je Blue Stream vystavěný v roce 2003 s kapacitou 16 miliard m³ plynu.

Chování Evropské unie z hlediska energetické bezpečnosti působí poněkud schizofrenně. Dlouhodobě se snaží o diverzifikaci zdrojů zemního plynu, přičemž podporuje projekty na výstavbu potrubí vedoucího zemní plyn z Ázerbájdžánu. Vyzdvihuje důležitost plynovodu TAP nebo dříve plánovaného Nabucco, ačkoliv se kapacity nových potrubí nemohou rovnat ruským plynovodům. Maximální kapacita pro transport ázerbájdžánského plynu do Evropy v současné době činí pouhých 2 % (Van de Graaf Sovacool 2014), přičemž Rusko i s podporou EU buduje plynovody Turk Stream a rozšíření pro Nord Stream II. Nové projekty mohou přepravit do Evropy ročně až 85 miliard m³ zemního plynu (Červinková 2018).

Mapa č. 15: Plynovody vedoucí z Asie do Evropy

Zdroj: Southfront (2015)

8.4 Status Kaspického moře a možnost výstavby Transkaspického plynovodu

Od konce 20. století se pět států obklopujících Kaspické moře přelo o jeho status. Problém nastal s rozpadem Sovětského svazu. Smlouvu rozdělující vody Kaspického moře řešila historická bilaterální dohoda mezi dnešním Íránem a Ruskem, dohoda ovšem nepočítala s možností vzniku dalších aktérů v podobě Ázerbájdžánu, Kazachstánu a Turkmenistánu. Státy se dlouhodobě snažily vyřešit status Kaspického moře. Pod mořským dnem jsou bohatá naleziště ropy a zemního plynu, o které zúčastněné země sváděly politický boj. Vzhledem k právní praxi byly čtyři možné varianty k řešení:

- a) **Uzavřená hranice** – vychází z předpokladu, že je Kaspické moře jezero, ale částečně s sebou nese i prvky z mořského práva. Uzavřená hranice počítá s dvacetimílovou mořskou zónou teritoriálních vod. K nim by připadlo dalších 20 námořních mil exkluzivní ekonomické zóny, která by připadla k pobřežnímu státu. Za čtyřicetimílovou linií by vznikla zóna se společným majetkem všech kaspických států (Dilbazi 2009).
- b) **Pohraniční jezero** – tato varianta chápe Kaspické moře jako jezero. Došlo by k rozdělení na 5 sektorů na základě centrální linie moře a linie vycházející z pozemní hranice států. Každému státu by připadlo výsadní právo těžby nerostných surovin a využívání vodní hladiny v daném sektoru (Dilbazi 2009).
- c) **Otevřené moře** – status Kaspického moře by vycházel ze skutečnosti, že se jedná skutečně o moře. Nicméně vodní plocha není dostatečně rozlehlá, aby každému státu připadlo 200 námořních mil. Proto každému státu mělo připadnout pobřeží o vzdálenosti 12 námořních mil od pozemní linie a zbytek vodní plochy by byl rozdělen na ekonomické zóny (Dilbazi 2009).
- d) **Všichni rovným dílem** – poslední, avšak nereálný návrh přednesl Írán, který navrhl rozdělit mezi každý stát 20 % vodní plochy s výsostným právem těžby nerostných surovin

Konečné rozdělení vodní plochy bylo klíčové pro menší státy jako Ázerbájdžán nebo Turkmenistán. Dle odhadů americké vládní agentury z roku 2013 se na dně Kaspického moře nachází až 20 miliard barelů ropy a více než 6,8 bilionů m³ plynu (Červinková 2018b). Ázerbájdžán se dlouhodobě snaží přilákat dalšího dodavatele zemního plynu, díky čemuž by se mohl Jihokavkazský plynovod zdvojnásobit. Vyřešení statutu Kaspického moře dlouhodobě komplikovalo možnou výstavbu Transkaspického plynovodu vedoucího z Turkmenistánu do ázerbájdžánského Baku. Kromě nevyřešeného rozdělení mořského dna plánovaný ropovod neustále napadalo Rusko, které argumentovalo ochranou životního prostředí v Kaspickém moři (Gurbanov 2018). To je poněkud úsměvné vezmeme-li v potaz, že v současné době Rusko buduje plynovod přes Černé a Baltské moře. V létě roku 2018 došlo k zásadnímu průlomů v otázce Kaspického moře, když státy podepsaly dohodu o rozdělení mořského dna (Červinková 2018b). Ta je velice podobná nastíněné druhé variantě – Pohraniční jezero. Transkaspickému plynovodu k provedení nyní stojí v cestě 2 faktory. Tím hlavním je nekonkurenceschopnost ceny plynu z Kaspického moře s ruskými cenami plynu.

Výstavba plynovodu na dně moře by nebyla rentabilní, ačkoliv by Turkmenistán dodával 30 až 40 miliard m³ plynu (Gurbanov 2018). Druhým faktorem je neochota Turkmenistánu investovat do výstavby. Přestože začal vyvážet plyn přes ruské plynovody do Číny, nedisponuje potřebným kapitálem. Navíc na něj Rusko vyvíjí nátlak, protože využívá právě ruské potrubí. Turkmenistán již dříve investoval do plynovodu Turkmenistán – Afghánistán – Pákistán – Indie (TAPI). Ten je ovšem stále mimo provoz a reálně hrozí, že celý projekt bude ukončen. Už v roce 2017 s finančním přispěním Saudské Arábie dostavěl plynovod k hranicím s Afghánistánem. Tam se projekt kvůli nestabilní politické situaci a špatné bezpečnosti v regionu zastavil (Mammadov 2018). Rovněž projekt TAPI se Rusko snažilo oslabit a navrhlo dovážet zkapalněný ruský plyn z iránských přístavů (Gurbanov 2018).

V současné době není reálné, aby Turkmenistán přepravoval plyn přes území Jižního Kavkazu. Ázerbájdžán se proto musí pokusit vyplnit kapacitu Jihokavkazského plynovodu z jiných zdrojů. Jednou z možností je transportovat plyn z Kazachstánu, další variantou je rozšíření těžby Ázerbájdžánu. Ten by mohl těžit plyn v novém sektoru Shafag – Asiman, kde už zpracovali seismická data a nové těžbě by nemělo nic bránit (BP 2019). O plyn z Kaspického moře v poslední době usiluje Ukrajina, která má nyní problémy s dodávkami zemního plynu. Ukrajina je rozhodnuta finančně podpořit výstavbu částkou až 790 milionů USD za předpokladu, že se v gruzínském přístavu Kulevi vybuduje nádrž na zkapalněný plyn, který se bude převážet do ukrajinských přístavů (Blank 2012).

9 Shrnutí

Klíčovou podobu dopravní infrastruktury dala výstavba během éry komunistického Sovětského svazu. Na Jižním Kavkaze došlo k výstavbě mnoha přeshraničních silničních i železničních napojení. Státy byly napojeny na Rusko podél pobřeží Černého a Kaspického moře, ale i přes hornaté oblasti pohoří Kavkazu (Suny 1994). Jedním z cílů přeshraničních napojení v rámci sovětských republik byla snaha modernizovat jednotlivé národy. Ovšem s rozpadem Sovětského svazu došlo k eskalaci mnoho ozbrojených konfliktů, které dospěly k uzavírání hranic. To nejsilněji pocítila Arménie, když došlo k uzavření západních hranic s Tureckem i východních hranic Ázerbájdžánem (Kopeček 2012). Jižní oblast Arménie, propojená silnicí i železnicí přes ázerbájdžánskou enklávu Nachičevan, byla z centrální části Arménie velmi špatně dostupná (viz. železniční mapa č. 7). Ještě hůře na tom byl samotný Nachičevan, mezi nímž a Ázerbájdžánem stála Arménie a válkou zmítané území Náhorního Karabachu. Trvalo téměř deset let, než se státy jižního Kavkazu vzpamatovaly z konfliktů a uzavřených hranic. V novém tisíciletí pak docházelo k postupné rekonstrukci zničené nebo opuštěné dopravní infrastruktury, nicméně data některých dopravních druhů dodnes nedosahují hodnot z dob rozpadu Sovětského svazu (Statistical of Azerbaijan 2019).

9.1 Analýza letecké dopravy

Všechny tři státy spojuje společná minulost s Ruskou federací. Důsledkem toho je výrazné napojení na severní mocnost. Nejintenzivněji je s Ruskem provázaná Arménie. Úzké napojení odráží fakt, že více než polovina leteckých mezinárodních linek míří právě do Ruska. V březnu 2019 mířilo do ruských měst 60 % spojů (Flightradar24 2019). Většinu těchto spojů zprostředkovávaly ruské letecké společnosti. Letecká doprava zažila v posledních letech obrovský rozmach. Počet přepravených osob se od roku 2012 ve všech jihokavkazských zemích každý rok soustavně zvyšoval. Výjimkou je pouze rok 2015, kdy došlo v Arménii k poklesu v porovnání s předcházejícím ročníkem (ArmStatBank 2019). Příčinou byla zhoršená ekonomická situace Ruska. Rusko si nemohlo dovolit provozovat vysoké množství ztrátových leteckých linek s Arménii, a proto jejich počet výrazně omezilo. Se zlepšením ekonomické situace se počet spojů mezi

oběma státy opět zvýšil. Arménské společnosti mají slabou leteckou flotilu (Armenia Aircompany 2019). V březnu 2019 provozovaly pouze 3 % z mezinárodních linek. Státní společnost Armenian Airlines zkrachovala v roce 2003. Rovněž nová společnost Armenia Aircompany čelila navzdory rozmachu letecké dopravy v regionu nejisté budoucnosti. Spolupráce s gruzínskými aeroliniemi pomohla v roce 2017 odvrátit hrozbu krachu (Liparteliani 2016).

Gruzínské letecké společnosti hrají výraznější roli v mezinárodní letecké přepravě. Na zahraničních spojích Gruzie se podílely 19 procenty provozovaných linek. Vyrovnaný podíl měly i ruské, evropské, turecké a společnosti z Blízkého východu, jejichž podíl byl 15 až 18 procent (Flightradar24 2019). Gruzie od roku 2011 zaznamenala strmý vzestup počtu přepravených osob. Zatímco v roce 2011 odbavila „pouze“ 233 pasažérů na 1000 obyvatel. V roce 2018 to bylo závratných 1288 pasažérů. Gruzie tak předčila Arménii, která byla do roku 2016 v čele s ohledem na početné diaspory v Rusku, ale i Francii nebo USA. Přestože v posledních letech došlo k výraznému zvýšení také v Ázerbájdžánu, s přihlédnutím k celkovému počtu obyvatel jsou čísla přepravených osob relativně nízká. Teprve v roce 2018 Ázerbájdžán s počtem 615 přepravených pasažérů na 1000 obyvatel předčil hodnoty Arménie z let 2011 a 2012. Gruzie se díky své liberální politice stala oblíbenou turistickou destinací pro evropské země. V září 2018 mířilo 30 % všech letů do Gruzie právě z evropských států. Vlajkovou společností je maďarská nízkonákladová aerolinie WizzAir, která denně provozuje několik letů z evropských velkoměst do Kutaisi a jejíž služeb jsem osobně využil. Do Gruzie díky prohlubování vztahů létá také více letů ze sousedního Turecka. Gruzie je i nadále, navzdory napjatým vztahům, úzce propojena s Ruskem, kde žije významná část jejich obyvatel.

Ázerbájdžánské aerolinie disponují velkou silou, jelikož provozují téměř 50 % mezinárodních osobních letů. Cílové destinace jejich společností jsou rovnoměrně rozdělené. Dá se proto předpokládat, že linky, na rozdíl od ruských aerolinií létajících do Arménie, provozují za účelem zisku, a nikoliv za účelem posílení vlivu v cílových destinacích. Ázerbájdžán letecky přepravil nejvíce obyvatel ze tří srovnávaných států. Ovšem s ohledem na celkový počet obyvatel je tento počet i nadále relativně nízký. Navíc téměř polovinu pasažérů přepravily domácí aerolinie. Z toho plyne, že v porovnání s Gruzii není tato destinace pro zahraniční společnosti příliš atraktivní. Co se týče nákladní přepravy je Ázerbájdžán daleko před svými regionálními sousedy. V roce 2018

letecké společnosti přepravily přibližně 188 tisíc tun nákladu (Statistical of Azerbaijan 2019). Většinu nákladu transportovala ázerbájdžánská letecká společnost Silk Way, která čím dál častěji létá až k čínskému pobřeží a do dalších východoasijských států.

9.2 Analýza železniční přepravy

Podobně jako letecká doprava i ta železniční zaznamenala v posledních letech rozsáhlé investice. Navzdory tomu, že v posledních letech docházelo k neustálému poklesu přepravených osob a nákladu po železnici, dá se předpokládat vysoký nárůst v příštích letech spojený s dobudováním mezinárodních železničních koridorů. Na výstavbě a financování nových koridorů se v regionu nejaktivněji podílí Ázerbájdžán. Ten byl v roce 2015 podobně jako Rusko postižen pádem cen ropy, na jejímž exportu je závislý (Atlas OEC 2018). Ázerbájdžánská vláda se proto ještě intenzivněji zapojila do výstavby a modernizace železnice, která bude sloužit jako tranzitní uzel pro přepravu zboží mezi Evropou a Asií. Tím by mělo dojít k částečné diverzifikaci příjmů státního rozpočtu.

Prvním z významných koridorů je trasa spojující Evropu s Čínou vedoucí buď z gruzínských přístavů nebo přes Turecko do Ázerbájdžánu, odkud přes Kaspické moře povede dále do Kazachstánu a Číny. Na koridor Východ – Západ je úzce napojen i projekt TITR, v němž se angažují především Ázerbájdžán s Kazachstánem (Garibov 2016). K tomuto projektu se však připojilo i Turecko s Ukrajinou, když vyjádřily zájem o využívání plánované železnice. V rámci mezinárodního propojení došlo k výstavbě nové železnice spojující Baku s Tbilisi a tureckým městem Kars, odkud by měly vlaky pokračovat až do Istanbulu a dalších evropských států. Gruzie v tomto případě čerpá ze své geografické polohy a tvoří pomyslný most mezi Ázerbájdžánem a jeho úzkým partnerem Tureckem s napojením na Evropu. Gruzie také využívá ekonomické síly východní sousední země, která přispěla finančními prostředky na vybudování železnice Baku-Tbilisi-Kars (EurAsia Daily 2016). Přístup Gruzie i Ázerbájdžánu je v tomto ohledu ve shodě s principy funkcionalismu i neofuncionalismu, když se zlepšením dopravní infrastruktury snaží přilákat další zahraniční investory. Navíc jejich spolupráce vede k dalšímu prohlubování vzájemných vztahů. V rozporu s liberálním myšlením je vystupování Ázerbájdžánu vůči Arménii, s kterou má nadále nevyřešené spory o Náhorní Karabach. Ázerbájdžán se v duchu realistické teorie snaží uplatnit svůj vliv k tomu, aby významné transportní koridory obcházely sousední Arménii.

Další budovanou trasou je koridor vedoucí ze severu na jih spojující Rusko, Ázerbájdžán a Írán. Právě do íránských přístavů bude transportováno indické zboží, které bude následně po železnici přepraveno přes Ázerbájdžán do Moskvy, Petrohradu a dalších skandinávských zemí. Stejně jako u koridoru Východ – Západ by i tady mělo dojít k výraznému ušetření času přepravy nákladu, která je dosud provozována téměř výhradně nákladními loděmi (Chatterjee Singh 2015). Rusko má od tohoto projektu vysoká očekávání, a proto finančně podporovalo elektrifikaci íránských železnic (Trade Arabia 2017). Také Ázerbájdžán poskytl Íránu půjčku na dostavění železnice vedoucí do hraničního města Astara (Vestnik Kavkaza 2017). Ázerbájdžán v současné době modernizuje železniční úsek vedoucí k hranicím s Ruskem. Přesto jsou obě muslimské země kritizované ze strany Ruska, jelikož se termíny plánovaného zprovoznění trati již několik let odkládají. Také dosud nemají vyřešené celní a vízové vztahy. Proto reálně hrozí zpomalování přepravy zboží v koridoru Sever – Jih. Také Arménie vyjádřila zájem o začlenění do projektu přepravy nákladu v rámci tohoto koridoru.

Podle projektové analýzy by výstavba železnice vedoucí od arménského jezera Sevan ke hranicím s Íránem vlivem nutnosti výstavby desítek mostů a tunelů vyšla na 3,5 miliardy USD (RailwayPro 2015). Nehledě na nutnosti investovat i do zbylé části železnice směřující k hranicím s Gruzii. I přes velkou snahu se Arménii stále nepodařilo sehnat potřebné množství financí. Dá se předpokládat, že by byl celý projekt nerentabilní s ohledem na cenu výstavby, která je kvůli členitému terénu vysoká. Pro Arménii zůstává pouze jediné zpřístupněné železniční napojení na sousední stát Gruzii. Přesto není tato železnice příliš využívána. Arménie v minulosti vyjádřila zájem o napojení se ke koridoru Baku-Tbilisi-Kars. Nicméně žádost byla zamítnuta ze strany Ázerbájdžánu. V úvahu připadá ještě napojení na Rusko přes území Gruzie a další spornou oblast Abcházii, ovšem jednání zatím zůstala na mrtvém bodě. Proti se opět staví Ázerbájdžán, který argumentuje rizikem z propojení Ruska s arménským městem Gyumri, kde má vojenskou základnu. Také část gruzínských politiků se k možnému propojení staví skepticky, poněvadž ruské železnice spravují tratě a provozují železnice nejen na svém území, ale i v Abcházii, a především v Arménii, kde mají podepsanou koncesi na dalších 20 let s možností prodloužení o 10 let (UKZHD 2019).

Dá se říci, že Gruzie těží z výhodné geografické polohy a ambic Ázerbájdžánu, který se řídí heslem „Postav oni přijdou“, čímž chce přilákat do regionu nové investory. Jedním z investorů je Evropská Unie, která v rámci programu Východní partnerství a

TRACECA financuje modernizaci železničních tratí. Také okolní státy jako Írán, Rusko a Turecko vynakládají vysoké částky do železniční infrastruktury.

9.3 Analýza silniční dopravy

Dá se říci, že silniční doprava jde ruku v ruce s tou železniční. Všechny tři státy se snaží modernizovat a rekonstruovat asfaltové silnice, jimž dala základ výstavba z doby Sovětského svazu. Státy rovněž čerpaly z programu TRACECA, který se zaměřil na mezinárodní propojení (viz. financování hraničního napojení Red Bridge mezi Ázerbájdžánem a Gruzii) a především bezpečnost na silnicích. Ať už se jedná o lepší dopravní značení nebo osvětlu bezpečnosti jízdy atp.

Projekty silniční dopravy nemají tak výrazné přeshraniční ambice jako železniční koridory, přesto se jedná o zdaleka nejvyužívanější způsob dopravy na Jižním Kavkaze. Pro všechny tři státy je typická přeprava pomocí maršrutek, které nahrazují meziměstskou osobní dopravu, jelikož železniční přeprava není vzhledem ke stavu nedostatečně husté sítě a stavu regionálních železničních tratí příliš využívána. Silniční doprava v regionu je navzdory programům zabývajících se bezpečností stále nebezpečná. V roce 2017 zemřelo na silnicích v Jižním Kavkazu 1915 osob. V Arménii to bylo 472, což je více než v Gruzii a na celkovém podílu úmrtí v Arménii se dopravní nehody podílely téměř ze 2 %. Pro srovnání u nás je podíl úmrtí na silnicích 0,67 % (WHO 2018).

Arménie, Ázerbájdžán i Gruzie v posledních letech investovaly do výstavby dálniční sítě. Gruzie buduje dálnici ve směru východ – západ, která směřuje z hlavního města Tbilisi okolo Gori do Kutaisi a dále na západ s cílem propojit hlavní město s příhraničním městem Batumi, které se svým moderním vzezřením zcela vymyká ostatním gruzínským městům. Ázerbájdžán v posledních letech modernizoval silnici vedoucí z Baku na hranice s Íránem. Rozšířené silnice nyní umožňují mnohem rychlejší propojení hlavního města s Astarou a Bilasuvarem (Asian Development Bank 2018). Také Arménie modernizuje a rekonstruuje úsek jenž by měl být náhradou zatím odloženého železničního projektu v rámci koridoru S – J. Výstavba je rozvržena do pěti fází a dle původních plánů měla být dokončena už v roce 2017. Nicméně nyní probíhá práce na třetím úseku, čímž bude modernizované spojení mezi Gyumri a Jerevanem (North-South 2019). Z hlavního města Arménie by měla být vystavěna nová silnice

vedoucí až k íránským hranicím, avšak vzhledem k náročnosti členitého podloží se celý projekt dle mého výrazně prodlouží.

9.4 Analýza produktvodů

Z hlediska geopolitiky se jedná o nejdůležitější a nejožehavější druh dopravy. Díky bohatým nalezištím ropy a zemního plynu při pobřeží Kaspického moře disponuje Ázerbájdžán zásobami nerostných surovin (BP 2019). Dlouhé roky činil nevyřešený status Kaspického moře komplikace pro případné rozšíření další těžby na dně vodní plochy. Další překážku skýtal pro plánované ropovody nebo plynovody vedoucí napříč Kaspickým mořem. Právě toho mnohdy využívalo Rusko, které tak prakticky zablokovalo výstavbu plynovodu z Turkmenistánu právě do Ázerbájdžánu. Ačkoliv se všechny státy v srpnu roku 2018 dohodly na mezinárodním teritoriálním rozdělení vod a jejich využití z hlediska těžby, plánovaný Transkaspický plynovod zůstává i nadále nereálný (Červinková 2018b). Turkmenistán totiž mezitím začal transportovat plyn přes Kazachstán a Rusko dále do Číny a do možného projektu na dně moře nyní nehodlá investovat. Hlavním důvodem je nekonkurenceschopnost cen plynu v porovnání s dodávkami ruského plynu mířícího do Evropy.

Právě Rusko se stalo největším kritikem a konkurentem pro Ázerbájdžán z hlediska transportu fosilních paliv. Ázerbájdžán se dlouhodobě snaží oprostít od ruského vlivu a nerostné bohatství transportuje do Evropy téměř výhradně přes území Gruzie, která opět těží ze své polohy mezi Evropou/Tureckem a Ázerbájdžánem. Těžbu fosilních paliv odstartoval odvážný krok tehdejšího prezidenta Ázerbájdžánu Hejdara Alijeva, který podepsal s evropskými energetickými společnostmi „kontrakt století“ (Kopeček 2012). Po geologických průzkumech a prvních vrtech začali v Ázerbájdžánu budovat potrubí směřující do Evropy. Prvním otevřeným produktovodem byl ropovod vedoucí z Baku do ruského přístavního města Novorossijsk. Následoval ropovod z Baku do gruzínského přístavu Supsa. V roce 2006 pak uvedli v provoz ropovod spojující pobřeží Kaspického moře s Tbilisi a tureckým přístavním městem ve Středozemním moři Ceyhan. Nový ropovod zcela změnil možnosti Ázerbájdžánu. Ten získal významný zdroj financí, a ještě více se začal vymaňovat z ruského vlivu. V současné době je většina ropy přepravována přes nový ropovod, naopak došlo k výraznému omezení přepravy přes ruské území, kde nyní z celkové kapacity proudí pouze čtvrtina možné ropy (Abbasova 2019). Gruzie ani Arménie nedisponuje významnějším nalezištěm nerostných bohatství.

Arménie je odkázaná především na Rusko, odkud importuje dvě třetiny rafinované ropy (Atlas OEC 2018).

Arménie je na Rusku závislá i v dodávkách zemního plynu, který do země proudí přes Gruzii, z čehož si Gruzie odebírala 10 % z kapacity jako daň (Panorama.am 2017). Dodávky plynu byly v minulosti ovlivněny napjatým vztahem mezi Ruskem a Gruzii, který v roce 2008 eskaloval ve vojenský konflikt. Možnou alternativu importu plynu představuje Írán, který dodává plyn do jižních oblastí Arménie (Panorama.am 2016). Avšak mezi jižní a centrální částí Arménie není dostatečné potrubí, které by Íránu umožnilo dodávat větší množství plynu, aniž by si to vyžádalo výraznější investice. Energetická závislost Arménie na Rusku umožňuje severní mocnosti využívat dané téma jako politický nástroj k uplatnění moci v regionu. Na vyjádření arménských vládních představitelů o nutnosti větší spolupráce s Evropskou unií nebo aliancí NATO, reaguje Rusko hrozbou zdražení dodávek zemního plynu nebo ropy. V roce 2019 došlo k výraznému zdražení plynu ze strany Ruska o 10 % (Kucera 2019). Přestože Írán vyjádřil zájem na zásobování Arménie větším množstvím plynu, ukázalo se, že je arménský trh příliš nízký na to, aby se případná investice do výstavby vrátila.

Gruzie čerpá plyn z Ázerbájdžánu, který přes jeho území směřuje dále do Turecka. Jihokavkazský plynovod v Turecku pokračuje jako Transanatolský plynovod, který by měl v evropské části navázat jako Transjadranský plynovod končící v Itálii. Evropská unie se v minulosti několikrát vyjádřila k důležitosti tohoto potrubí, s ohledem na diverzifikaci zdrojů plynu, který Evropa odebírá převážně z Ruska. Navzdory vyjádření evropských čelních představitelů dochází k výstavbě ruských plynovodů Turkstream a Nord Stream II, pomocí nichž si Rusko upevní pozici téměř výhradního dodavatele. Ázerbájdžán do Evropy dodává zhruba 2 % potřebného plynu (Van de Graaf Sovacool 2014). V politice s nerostným bohatstvím se nejvíce odráží realistické přístupy s ohledem na upevňování moci a vlivu na dané regiony, v rozporu s touto teorií však opět vystupuje liberálnější Gruzie, která čerpá ze své geografické polohy. Nicméně těsná blízkost de facto státu Jižní Osetie nacházející se v blízkosti všech produktovodů směřujících z Ázerbájdžánu směrem na západ, představuje bezpečnostní riziko možného obsazení nebo poškození ze strany Ruska. To se ostatně ukázalo během vojenského konfliktu nebo v roce 2015, když Rusko na chvíli obsadilo ropovod Baku – Supsa v reakci na vyjednávání Gruzie se Severoatlantickou aliancí (NATO).

9.5 Souhrnná analýza jihokavkazských zemí a jejich politické směřování

Důsledky vojenského konfliktu o Náhorní Karabach vernal Arménii už během devadesátých let zpět do sféry vlivu Ruska, na kterém je Arménie takřka závislá. To se projevilo i v jednotlivých analýzách dopravní provázanosti a mezinárodních koridorů. Většinu leteckých spojení provozují ruské aerolinie. Arménské aerolinie jsou slabé a provádí minimum mezinárodních linek. Železniční doprava je kvůli uzavřeným pozemním hranicím uzavřena s Ázerbájdžánem i Tureckem, proto je jediné možné napojení s Gruzii. Proto je v Arménii primárně využívána silniční doprava pro transport zboží i lidí. Hornatá krajina znemožňuje a zdražuje plánované přeshraniční projekty vedoucí severojižním směrem mezi Gruzii a Íránem. Slabý domácí trh a odpor sousedního Ázerbájdžánu odrazuje zahraniční investory od možné podpory plánovaných projektů. Také energeticky je Arménie závislá na fosilních palivech z Ruska a částečně Íránu, který dodává plyn do méně přístupných hornatých oblastí na jihu země. Rusko navíc podepsalo koncesi o dlouholetém provozování arménských železnic (UKZHD 2019). Vezmu-li v potaz i fakt, že má Rusko v Gyumri vojenskou základnu, musím konstatovat, že se Arménie v současné době nemá možnost z ruského vlivu vymanit. Nicméně se situace může částečně změnit s nástupem nové vlády Nikola Pašinjana, který zatím prosazuje liberálnější přístupy než předchozí prezidenti.

Gruzie je od samotného vzniku orientovaná více proevropsky. V reakci na podporu odtržených oblastí ze strany Ruska se Gruzie snaží začlenit do Severoatlantické aliance (Civil 2019). Gruzie také přijala mnoho demokratických reforem, čímž se přiblížily evropskému trhu. Liberální postoje po vzoru funkcionalismu vedou k podpoře mnoha přeshraničních dopravních projektů. Gruzie má navzdory nedávnému konfliktu otevřené hranice s Ruskem. Také se začlenila do železničních a potrubních projektů spojujících Ázerbájdžán s Tureckem, s kterými nadále prohlubuje vzájemné vztahy. Rovněž se stala atraktivní a levnou destinací pro turisty z Evropy, kteří sem létají. Liberální smýšlení a snaha o napojení k evropským státům, představuje pro Gruzii pozitivní vyhlídky do dalších let. Gruzie také využívá toho, že má na rozdíl od dalších jihokavkazských zemí přímý přístup k evropským státům přes Černé moře.

Ázerbájdžán je vzhledem k nerostnému bohatství ekonomicky nejsilnější stát v regionu. Nicméně transport ropy a zemního plynu ho staví do role rivala k sousednímu Rusku, přestože jsou hodnoty přepravovaných fosilních paliv v porovnání s Ruskem

zanedbatelné. Ázerbájdžán transportuje ropu a plyn především přes území sousední Gruzie, díky čemuž došlo ke zlepšení vzájemných vztahů. Ázerbájdžán také financuje a podporuje výstavbu železničních koridorů, procházejících přes jeho území (Garibov 2016). Největší jihokavkazská země se v souladu s Mitranyho větvením snaží vybudovat silnou dopravní infrastrukturu ať už investicemi do modernizace železnic, výstavby dálnic nebo podpory tamních leteckých společností. Liberální přístupy jsou patrné především ve vztahu s Tureckem a Gruzii. Dobré vztahy upevňuje také s Kazachstánem, který se rovněž aktivně podílí na projektu TITR. Ázerbájdžán se snaží udržovat lepší vztahy s Íránem, Ruskem i Evropskou unií. Toto balancování umožňuje příjmy plynoucí z exportu ropy a zemního plynu. Přestože je politický systém značně nedemokratický (Freedom House 2018), je světovými mocnostmi akceptován, protože zajišťuje stabilní dodávky nerostného bohatství. Postoj k Arménii je ryze realistický. Ázerbájdžán se svého souseda snaží ekonomicky oslabovat prostřednictvím odklánění významných mezinárodních koridorů přes sousední země.

Závěr

Ve své práci jsem analyzoval jednotlivé druhy dopravy ve třech státech Jižního Kavkazu. Snažil jsem se posoudit nejen využívání různých dopravních prostředků, ale i jejich přeshraniční provázanost a napojení na sousední státy. Cílem výzkumu je postihnout i mezinárodní přesah a politické vlivy ostatních mocností, využívajících pozitivních impulsů nebo naopak dopravní restriktce, vůči dalším aktérům mezinárodních vztahů v regionu. Proto jsem se zabýval dvěma úrovněmi: regionální a přeshraniční, k nimž jsem specifikoval výzkumné otázky a na které chci následně odpovědět. V rámci teoretického zářámování jsem čerpal ze dvou zcela rozdílných teoretických konceptů. Liberální teorie funkcionalismu (neofuncionalismu) je téměř v přímém rozporu s teorií realistickou (neorealistickou), ovšem jak již bylo zmíněno, celý region je tak heterogenní a specifický, že je takřka nemožné aplikovat pouze jeden přístup, který by měl přinést deskripci reality jihokavkazských států, byť jsem se zaměřil pouze na dílčí oblast výzkumu v oblasti jednotlivých druhů dopravy a jejich provázanosti.

První výzkumná otázka směřující k cíli výzkumné práce je následovná: *Vede dopravní provázanost k lepším vzájemným vztahům a prohlubování spolupráce jihokavkazských zemí?* Na tuto otázku mohu s jistotou odpovědět kladně. Výjimku tvoří Arménie s Ázerbájdžánem. Tyto státy ani po více než třiceti letech od vypuknutí konfliktu nedokázaly najít společné řešení, které by přispělo k normalizaci vztahů. Proto mají uzavřeny všechny pozemní hraniční přejezdy. I pro pouhého turistu může představovat razítko v pasu od jednoho státu jisté obtíže při snaze vstoupit na území druhé země. Vztah Gruzie a dopravní provázanost se s ostatními jihokavkazskými státy prohlubuje. To reflektují především přeshraniční projekty, na kterých Gruzie spolupracuje převážně s Ázerbájdžánem.

Právě přeshraničními projekty jsem se zabýval v další výzkumné otázce. *Dochází na Jižním Kavkaze k budování mezinárodních dopravních projektů, v nichž se společně angažují jihokavkazské státy?* Také tady je vidět za poslední roky výrazný posun, byť se Arménie drží vlivem ekonomické síly Ázerbájdžánu poněkud stranou. Všechny tři země zaznamenaly v posledních letech zvýšení počtu letecky přepravených pasažérů. Nejvyšším růstem disponuje Gruzie, která se stala turisticky atraktivní pro obyvatele

vyspělejších zemí. Nejvíce mezinárodních dopravních projektů dochází v oblasti železniční dopravy. Arménie, Ázerbájdžán i Gruzie jsou začleněné v programu TRACECA, který z peněz Evropské unie financuje například rekonstrukci a modernizaci železnic. Jižním Kavkazem by v blízké době mělo dojít k propojení koridoru Východ – Západ, který by měl propojovat Evropu s Čínou, odkud by mělo být převáženo velké množství nákladu. Do koridoru můžeme začlenit i mezinárodní trasu TITR, do které ovšem nespadá Arménie. Ta od trasy bude pravděpodobně odříznuta. Dalším významným koridorem je trasa spojující Rusko s Íránem vedoucí přes Ázerbájdžán. Na již zmíněné trasy by měl navázat třetí – jihozápadní koridor. Jenž by měl převážet indický náklad z Indie, přes Írán a Ázerbájdžán do Gruzie a dále do Evropy. Rovněž tento koridor obchází Arménii. Ta se proto rozhodla financovat modernizaci a výstavbu nové silniční sítě spojující jižní hranice s Íránem a severní hranice s Gruzii. Také tento silniční koridor je pojmenován jako Sever – Jih. Z hlediska produktovodů je klíčový transport ázerbájdžánské ropy a zemního plynu přes Gruzii do Turecka a dále do Evropy. V novém tisíciletí tyto tři země vybudovaly nový ropovod i plynovod představující impuls pro lepší trilaterální vztahy.

Cílem další otázky je postihnout jednotlivé přístupy jihokavkazských států s ohledem na mnou představené teorie. ***Chovají se Arménie, Ázerbájdžán a Gruzie spíše podle liberální nebo realistické teorie z hlediska mezinárodní dopravní infrastruktury a společného propojení?*** V případě Gruzie mohu jednoznačně označit její působení na mezinárodní scéně jako liberální. Navzdory uzavření hranic s Jižní Osetií a Abcházíí se snaží o modernizaci a rekonstrukci silniční i železniční sítě. Gruzie se stala turisticky atraktivní a má otevřené hranice se všemi sousedními státy. Také čerpá z výhodné geografické polohy vůči Ázerbájdžánu, který v Gruzii investoval do mezinárodních produktovodů nebo terminálů na zkapalnění zemního plynu v gruzínských přístavech. Také chování Ázerbájdžánu se dá označit za spíše liberální, především co se týče politiky vně jihokavkazský region. Ázerbájdžán investuje ohromné finanční prostředky do rekonstrukce dopravní infrastruktury za účelem přilákání zahraničních investorů. Rovněž se snaží zaujmout pozici tranzitního uzlu na trase mezi Evropou a Čínou nebo trase mezi Indií a Ruskem. Na druhou stranu je vystupování Ázerbájdžánu vůči Arménii velice podobné realistickému přístupu Ruska, s kterým má Ázerbájdžán mnoho společných znaků v podobě historie nebo závislosti na exportu nerostného bohatství, jehož cena přímo ovlivňuje sílu domácí ekonomiky. Arménie se nachází v nelichotivé pozici. Při

snaze prosadit liberální myšlenky a otevřít se dalším státům nebo ve snaze navázat na mezinárodní dopravní trasy, bývá často zatlačena ze strany Ázerbájdžánu nebo Ruska do pozadí. Arménie vyjádřila zájem o napojení se na koridor Sever – Jih, ale na tento ani další projekty nemá dostatečné množství potřebného kapitálu a politického vlivu. Přestože se po vzoru liberálních myšlenek snaží napojit na další státy není ji to vzhledem k její politické a ekonomické situaci umožněno.

Čtvrtá otázka se zabývá nadregionálním přístupem dalších států a mezinárodních organizací. ***Jak se v regionu angažují další geopolitičtí aktéři z hlediska plánovaných i stávajících mezinárodních dopravních systémů?*** Logicky se v celém regionu nejvíce angažuje Rusko aplikující realistickou zahraniční politiku založenou na vojenské a politické moci. Rusko je přímým nástupcem Sovětského svazu, během něhož došlo na Jižním Kavkaze k rozsáhlé výstavbě dopravní infrastruktury. Rusko je patronem a výhradním investorem pro de facto státy Abcházie a Jižní Osetie. Podobnou roli zaujímá i vůči Arménii, která je na Rusku energeticky i vojensky takřka závislá. Vztahy Ruska s Gruzii jsou dlouhodobě napjaté s ohledem na válku v roce 2008 a fakt, že podporuje separatistická území v Gruzii. Na druhou stranu se snaží o dopravní propojení s Ázerbájdžánem, pokračujícím do Íránu a Indie. Přístup Íránu k regionu se v poslední době jeví jako liberální. Ovšem zůstává otázkou, jak moc je íránský přístup ovlivněn liberálním přístupem, jako spíš sankcemi vedené především ze strany Spojených států Amerických. Nicméně se Írán v posledních letech zaměřil na dopravní napojení se státy Jižního Kavkazu, které pro Írán představují možnou cestu ke spojení s Evropou. Dopravní provázanost byla impulsem pro zrušení víz mezi Íránem s Arménií i Gruzii. Vlivem výstavby severojižního koridoru dochází k jednání o clech a vízech se sousedním Ázerbájdžánem, jehož v minulosti Írán považoval za regionálního rivala. Třetím přímým regionálním sousedem je Turecko. To udržuje úzké vztahy s Ázerbájdžánem, kterého podporuje od samotného počátku konfliktu o Náhorní Karabach. V reakci na spor uzavřelo pozemní hranice s Arménií. Oba národy si s sebou nesou i vzájemnou nevraživost kvůli genocidě Arménů. Díky produktovodům došlo ke zlepšení vzájemných vztahů nejen s Ázerbájdžánem, ale i Gruzii, s kterou je nadále čím dál úžeji provázané. Od roku 2013 se v rámci projektu Nové Hedvábné stezky v regionu angažuje i Čína, avšak její investice na rozdíl od regionu střední Asie nebyly tak výrazné. Posledním významným aktérem jsou státy Evropské unie. Ta dlouhodobě prosazuje liberální myšlenky a principy, které se nejvíce snaží aplikovat Gruzii. Evropská unie

financuje především modernizaci a rekonstrukci poškozené a zastaralé dopravní infrastruktury. Rovněž se zaměřuje na projekty zabývající se bezpečností přepravy osob v regionu. V neposlední řadě má zájem o plyn a ropu z oblasti Kaspického moře, díky jejichž zdrojům může částečně diverzifikovat závislost fosilních paliv na Rusku. V rámci toho financují výstavbu a napojení nových gruzínských přístavů.

V poslední otázce se zabývám geopolitickým směřováním jednotlivých států. *Jakým směrem se politicky orientují Arménie, Ázerbájdžán a Gruzie?* Odpověď na tuto otázku podtrhává skutečnost, že je region velice heterogenní a každý stát má rozdílné možnosti. Arménie má na východě a západu uzavřené hranice. Nevyřešený vojenský konflikt i nadále odčerpává z rozpočtu velké množství financí. I z toho důvodu se Arménie od svého vzniku stala takřka závislá na Rusku, které fakticky ovládá leteckou i železniční dopravu včetně produktovodů. Gruzie je po ruské podpoře separatistických snah Abcházie a Jižní Osetie výrazně proevropská. Gruzie se také snaží začlenit na evropský společný trh a do struktur Severoatlantické aliance. Díky příjmům z exportu fosilních paliv má Ázerbájdžán dostatek finančních prostředků na to, aby si zachoval neutralitu a nebyl závislý na žádné světové mocnosti. Evropská unie toleruje autoritářský režim s ohledem na stabilní dodávky ropy a zemního plynu. Írán s Ruskem byly v minulosti pro Ázerbájdžán vzhledem k těžbě nerostných surovin v Kaspickém moři spíše soupeři. Nicméně dobudovaný koridor Sever – Jih, by měl výrazně přispět ke zlepšení vzájemných vztahů.

Domnívám se, že jsem ve své práci našel odpovědi na všechny výzkumné otázky, přesto mohou být některé výstupy mírně zkreslené vlivem nedostatečně zpracovaných dat. Jak už bylo zmíněno v metodice, pro region Jižního Kavkazu neexistují žádné společně ucelené sběry dat. Některé informace mohou být nepřesné vlivem vojenských konfliktů. Vzhledem k silně negativní vzájemné propagandě Arménie s Ázerbájdžánem, jsem musel brát mnoho zdrojů s rezervou v souvislosti s původem autorů. Proto jsem se snažil vždy dohledat danou informaci i v dalších sdělovacích médiích. Nevýhodou takto specifického regionu pro výzkum může být dynamičnost, s jakou se roky budované vztahy mohou během několika dní zcela změnit. Politická a vojenská situace je proto poměrně nestabilní. V současné době s napětím očekávám výsledky jednání nového premiéra Arménie s ázerbájdžánským prezidentem v otázce konfliktu o Náhorní Karabach a dalšího okupovaného území.

Při zpětném ohlédnutí se domnívám, že jsem mohl klást větší důraz na postoj Ruska vůči celému regionu v němž si i nadále snaží udržet svou moc. Přesto jsem toho názoru, že by se na práci dalo navázat v dalším výzkumu, pro který by tato práce mohla tvořit jakýsi odrazový můstek. Již v metodice jsem zmínil, že k Jižnímu Kavkazu existuje ještě jeden velmi podobný region. Tím je střední Asie, do níž spadá Kazachstán, Kyrgyzstán, Tádžikistán, Turkmenistán a Uzbekistán. Možnost navštívit tyto státy v rámci výzkumu ve mne vzbuzuje další výzvu pro zkoumání daného regionu. Podobnost s jihokavkazskými státy vidím nejen v historickém kontextu, ale i v tom politickém a ekonomickém. Největším rozdílem tak dle mého je existence druhého významného aktéra na poli mezinárodních vztahů. Kaspické moře částečně oslabuje vliv evropských států v čele s Evropskou unií, a naopak se zde mnohem více angažuje Čína, která z regionu importuje nerostné suroviny.

Použitá literatura

Odborná monografie a články

- ARIELI, T. (2012): Borders of Peace in Policy and Practice: National and Local Perspectives of Israel-Jordan Border Management. *Geopolitics*, 17, č. 3, s. 658 – 680.
- ARMENIAN, H. K., NOJI, E. K., OGANESIAN, A. P. (1992): A case - control study of injuries arising from the earthquake in Armenia, 1988. *Bulletin of the World Health Organization*, 70, č. 2, s. 251 – 257.
- BABAYEV, Y. (2002): Azerbaijan's Oil History: A Chronology Leading up to the Soviet Era. *Azerbaijan International*, 10, č. 2, s. 34 – 40.
- BJÄRSTIG, T. (2013): The Swedish forest sector's approach to a formalized forest policy within the EU. *Forest Policy and Economics*, 26, s. 131 – 137.
- CIARRETA, A., NASIROV, S. (2012): Development trends in the Azerbaijan oil and gas sector: Achievements and challenges. *Energy Policy*, 40, s. 282 – 292.
- DE WAAL, T. (2012): Černá zahrada: Arménie a Ázerbájdžán v míru a za války. *Academia*, Praha, s. 345.
- DILBAZI, E. (2009): Energetická bezpečnost a status Kaspického moře. *Central European Political Studies Review*, 11, č. 1, s. 1 – 25.
- DITRYCH, O. (2006): Náhorní Karabach a řešení mezinárodních konfliktů podle realistické tradice. *Mezinárodní vztahy*, č. 4, s. 27 – 47.
- DRULÁK, P. (1998): Funkcionalismus a institucionalismus v mezinárodní integraci. *Mezinárodní vztahy*, 1998, 33, č. 2, s. 82 – 90.
- DRULÁK, P. (2003): *Teorie mezinárodních vztahů*. Portál, Praha, s. 220.
- FODOROVÁ, V. (2013): O teoretických východiskách skúmania európskej integrácie v štyridsiatych až sedemdesiatych rokoch 20. storočia. *Almanach Aktuálne otázky svetovej ekonomiky a politiky*, 8, č. 2, s. 5 – 23.
- GARIBOV, A. (2016): The Trans-Caspian Corridor: Geopolitics of Transportation in Central Eurasia. *Caucasus International*, 6, č. 1, s. 67 – 83.

- GERRITS, A. W. M., BADER, M. (2016): Russian patronage over Abkhazia and South Ossetia: implications for conflict resolution. *East European Politics*, 32, č. 3, s. 297 – 313.
- HOCH, T. (2010): Proč neměl konflikt v Adžárii (1991-2004) ozbrojený charakter. *Geografie pro život ve 21. století: Sborník příspěvků z XXII. sjezdu České geografické společnosti*, s. 868 – 871.
- HOCH, T., KOPEČEK, V., BAAR, V. (2012): Role občanské společnosti při transformaci separatistických konfliktů na Jižním Kavkaze. *Mezinárodní vztahy*, 2012, č. 2, s. 5 – 28.
- HUNTINGTON, S. P. (1993): Why International Primacy Matters. *International Security*, 17, č. 4, s. 71.
- IKANI, N. (2019): Change and Continuity in the European Neighbourhood Policy: The Ukraine Crisis as a Critical Juncture. *Geopolitics*, 24, č. 1, s. 20 – 50.
- KNORR, K. (1975): *The Power of Nations: The Political Economy of International Basic Books*, New York, s. 3 – 10.
- KARLAS, J. (2004): Liberalismus a velké teorie mezinárodních vztahů. *Mezinárodní vztahy*, 2004, č. 2, s. 5 – 19.
- KOPEČEK, V. (2012): Jižní Kavkaz mezi demokracií a autoritarismem. *European Science and Art Publishing*, Praha, s. 134.
- KOPEČEK, V. (2012b): Formální a neformální politické struktury v zemích Jižního Kavkazu. *Politologická revue*, 18, č. 2, s. 3 – 39.
- KOPEČEK, V. (2017): Arménie a Náhorní Karabach: asymetrická neformální konfederace. *Mezinárodní vztahy*, č. 2, s. 47 – 69.
- KRAUS J., SOULEIMANOV E. A. (2015): Ázerbájdžánci Íránu: Identita, společnost a regionální bezpečnost. *Auditorium*, Praha, s. 105.
- LHOŤAN, L. (2015): Arménský holocaust: Stol let od plánované genocidy arménského národa 1915-2015. *Lukáš Lhoťan*, Praha, s. 88.
- LUSSAC, S. (2008): The Baku-Tbilisi-Kars Railroad And Its Geopolitical Implications for the South Caucasus. *Caucasian Review of International Affairs*, 2, č. 4, s. 212 – 224.
- LYNCH, D. (2002): Separatist states and post-Soviet conflicts. *International Affairs*, 78, č. 4, s. 831 – 848.

- MAKOVSKÝ, P. (2016): Analýza vztahů jihokavkazských států. Bakalářská práce, Přírodovědecká fakulta Univerzita Karlova, Praha, s. 70.
- MIHAI, A. (2007): David Mitraný: From Federalism to Functionalism. *Transylvanian Review*, 16, č. 1, s. 20 – 33.
- MITCHELL, L. A. (2006): Democracy in Georgia Since the Rose Revolution. *Orbis*, 50, č. 4, s. 669 – 676.
- MITRANY, D. (1943): *A Working Peace System*. Quadrangle Books, Chicago, s. 221.
- MITRANY, D. (1948): The Functional Approach to World Organization. *International Affairs*, 24, č. 3, s. 350 – 363.
- O'LOUGHLIN, J., KOLOSSOV, V., TOAL, G. (2014): Inside the post-Soviet de facto states: a comparison of attitudes in Abkhazia, Nagorny Karabakh, South Ossetia, and Transnistria. *Eurasian Geography and Economics*, 55, č. 5, s. 423 – 456.
- ORBÁNOVÁ, A. (2010): *Moc, energie a nový ruský imperialismus*. Argo, Praha, s. 280.
- PROFILLIDIS, V., BOTZORIS, G. (2015): Air passenger transport and economic activity. *Journal of Air Transport Management*, 49, č. 3, s. 23 – 27.
- RADNITZ, S. (2012): Oil in the family: managing presidential succession in Azerbaijan. *Democratization*, 19, č. 1, s. 60 – 77.
- ROSAMOND, B. (2005): The Uniting of Europe and the Foundation of EU Studies: Revisiting the Neofunctionalism of Ernst B. Haas. *Journal of European Public Policy*, 12, č. 2, s. 237 – 254.
- SHIRIYEV (2017): The „four-day war“: Changing paradigms in the Nagorno-Karabakh conflict. *Turkish Policy*, 15, s. 1 – 5.
- SCHMITTER, P. C. (2005): Ernst B. Haas and the legacy of neofunctionalism. *Journal of European Public Policy*, 12, č. 2, s. 255 – 272.
- SOULEIMANOV, E., EHRMANN, M., KOPEČEK, V. (2013): Uznání genocidy Arménů jako téma politického diskursu Arménie, Turecka a vybraných zemí EU. *Středoevropské politické studie*, 15, č. 4, s. 247 – 267.
- SUNY, R. G. (1994): *The Making of the Georgian Nation*. Indiana University Press, Bloomington, s. 418.
- ŠAGINJAN, V. (2001): *Dějiny Arménie od počátku až do roku 2000*. Karolinum, Praha, s. 210.

- ŠMÍD, T. (2006): Jižní Kavkaz. In: Kuchyňková, P., Šmíd, T. a kol. Rusko jako geopolitický aktér v postsovětském prostoru. Mezinárodní politologický ústav, Brno, s. 240.
- ŠMÍD, T., VAŘURA, V. (2009): Teoretické vymezení a konceptualizace fenoménu slabých a selhávajících států. *Mezinárodní vztahy*, 44, č. 2, s. 44 – 64.
- VAN DE GRAAF, T., SOVACOOOL, B. K. (2014): Thinking big: Politics, progress, and security in the management of Asian and European energy megaprojects. *Energy Policy*, 74, s. 16 – 27.
- VON VOSS, H. (2007): *Portraits of Hope: Armenians in the Contemporary World* Voss. Berghahn Books, Oxford, 2007, s. 400.
- YESEVI, C. G., TIFTIKCIGIL, B. Y. (2015): Turkey-Azerbaijan Energy Relations: A Political and Economic Analysis. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 5, č. 1, s. 27 – 44.
- ŽENKA, J., KOFROŇ, J. (2012): *Metodologie výzkumu v sociální geografii – případové studie*, Ostravská univerzita, Ostrava, s. 90.

Internetové zdroje

- 1News (2013): В 2012 году SOCAR экспортировала 25 млн. тонн нефти по всем маршрутам. Dostupné z: <http://www.1news.az/news/v-2012-godu-socar-eksportirovala-25-mln-tonn-nefti-po-vsem-marshrutam> [cit. 14. 3. 2019].
- ABBASOVA, G. (2019): SOCAR exports 1.3 million tonnes of oil via Baku-Novorossiysk pipeline. Dostupné z: <https://report.az/en/energy/socar-exports-1-3-mln-tonnes-of-oil-via-baku-novorossiysk-pipeline/> [cit. 14. 3. 2019].
- ABBASOVA, G. (2019b): Baku-Supsa pipeline exported 3.75 mln tonnes of oil last year. Dostupné z: <https://report.az/en/energy/baku-supsa-pipeline-exported-3-75-mln-tonnes-of-oil-last-year/> [cit. 14. 3. 2019].
- ADY (2019): НАША ИСТОРИЯ. <https://ady.az/ru/content/index/51/42> [cit. 1. 3. 2019].
- Arka.am (2018): Some 12 new airlines began to operate flights to Armenia over 2 last years. Dostupné z: http://arka.am/en/news/business/some_12_new_airlines_began_to_operate_flights_to_armenia_over_2_last_years/ [cit. 19. 2. 2019].
- Armenia Aircompany (2019): Our Fleet. Dostupné z: <https://www.armeniafly.com/about-us/our-fleet> [cit. 12. 2. 2019].

- ARMENIA NEWS (2018): Armenia new parliament to have 132 MPs. Dostupné z: <https://news.am/eng/news/485497.html> [cit. 3. 3. 2019].
- ArmStatBank (2019): Transport and tourism. Dostupné z: <http://armstatbank.am/pxweb/hy/ArmStatBank/?rxid=602c2fcf-531f-4ed9-b9ad-42a1c546a1b6> [cit. 12. 2. 2019].
- Asian Development Bank (2014): Georgia Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map. Dostupné z: <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/34108/files/georgia-transport-assessment-strategy-road-map.pdf> [cit. 10. 3. 2019].
- Asian Development Bank (2018): Azerbaijan: Second Road Network Development Investment Program Dostupné z: <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/45389/45389-001-mcs-en.pdf> [cit. 12. 3. 2019].
- Atlas OEC (2018): Countries. <https://atlas.media.mit.edu/> [cit. 12. 3. 2019].
- AZAL (2019): History. Dostupné z: <https://www.azal.az/en/about/history> [cit. 12. 2. 2019].
- Azernews (2018): Heydar Aliyev International Airport serves over 4 million passengers in 11 months of 2018. Dostupné z: <https://www.azernews.az/travel/142427.html> [cit. 15. 2. 2019].
- Azernews.az (2019): Azerbaijan and Europe strengthen cooperation in air traffic management [PHOTO]. Dostupné z: <https://www.azernews.az/travel/145913.html> [cit. 19. 2. 2019].
- BARROW, K. (2017): China finances Tehran – Mashhad electrification. Dostupné z: <https://www.railjournal.com/regions/asia/china-finances-tehran-mashhad-electrification/> [cit. 4. 3. 2019].
- BARTONÍČEK, R., ŠVEC, M. (2017): Sněmovna poprvé uznala genocidu Arménů z období první světové války. Zeman události označil za zvěrstva. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-65708320-snemovna-poprve-uznala-genocidu-armenu-z-obdobi-prvni-svetove-valky-zeman-udalosti-oznacil-za-zverstva> [cit. 3. 3. 2019].
- BLANK, S. (2012): Russia Again Seeks to Quash the Trans-Caspian Pipeline. Dostupné z: <https://jamestown.org/program/russia-again-seeks-to-quash-the-trans-caspian-pipeline/> [cit. 17. 3. 2019].
- BP (2019): BP in Azerbaijan. Dostupné z: https://www.bp.com/en_az/caspian/operationsprojects/pipelines/BTC.html [cit. 14. 3. 2019].

- BURROUGHS, D. (2018): DB and Georgian Railway sign cooperation agreement. Dostupné z: <https://www.railjournal.com/freight/db-and-georgian-railway-sign-cooperation-agreement/> [cit. 5. 3. 2019].
- Caspian Barrel (2019): “Shafag-Asiman” block starts drilling works in 2019. Dostupné z: <http://caspianbarrel.org/en/2018/02/shafag-asiman-block-starts-drilling-works-in-2019/> [cit. 11. 3. 2019].
- CESKO (2013): Elections 2013. Dostupné z: <http://cesko.ge/eng/elections/2013> [cit. 28. 2. 2019].
- CIVIL (2019): Hodges: accession of West Germany into NATO is a precedent for Georgia. Dostupné z: <https://civil.ge/archives/276491> [cit. 28. 2. 2019].
- ČERVINKOVÁ, J. (2018): Stane se Jižní plynový koridor spásou Evropy? Dostupné z: <https://oenergetice.cz/plyn/stane-se-jizni-plynovy-koridor-spasou-evropy/> [cit. 17. 3. 2019].
- ČERVINKOVÁ, J. (2018b): Podpis dohody o statutu Kaspického moře v energetice prozatím nic nezmění. Dostupné z: <https://oenergetice.cz/zahranicni/podpis-dohody-statutu-kaspickeho-more-energetice-prozatim-nic-nezmeni/> [cit. 17. 3. 2019].
- ČTK (2018): V Turecku byl zahájen provoz plynovodu TANAP, dopraví plyn z Ázerbájdžánu. Dostupné z: <https://oenergetice.cz/plyn/v-turecku-byl-zahajen-provoz-plynovodu-tanap-dopravi-plyn-z-azerbajdzanu/> [cit. 16. 3. 2019].
- DALY, J. (2015): Azerbaijan Invests in Upgrading Its Transport Infrastructure. Dostupné z: <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13139-azerbaijan-invests-in-upgrading-its-transport-infrastructure.html> [cit. 5. 3. 2019].
- Eastring.eu (2019): Routing. Dostupné z: <https://www.eastring.eu/page.php?page=routing> [cit. 16. 3. 2019].
- ELECTION GUIDE (2018): Election for President. Dostupné z: <http://www.electionguide.org/elections/id/3051/> [cit. 1. 3. 2019].
- Energy Community (2019): Gas16 / Ionian Adriatic Pipeline (Fier, AL – Split, HR). Dostupné z: <https://energy-community.org/regionalinitiatives/infrastructure/PLIMA/Gas16.html> [cit. 16. 3. 2019].
- EurAsia Daily (2016): Армения — Иран: «Железнодорожная эпопея» завершилась. Dostupné z: <https://eadaily.com/ru/news/2016/11/04/armeniya-iran-zheleznodorozhnaya-epopeya-zavershilas> [cit. 12. 3. 2019].
- Flightradar24 (2019): Live flight tracker. Dostupné z: <https://www.flightradar24.com/> [cit. 12. 2. 2019].

- FREEDOM HOUSE (2018): Freedom in the World 2018. Dostupné z: <https://freedomhouse.org/report/freedom-world/2018/azerbaijan> [cit. 4. 3. 2019].
- GCAA (2019): Cargo flights. Dostupné z: <http://gcaa.ge/eng/cargofly.php> [cit. 22. 2. 2019].
- GCAA (2019): Flight Schedule, Statistics. Dostupné z: <http://gcaa.ge/eng/partners.php> [cit. 12. 2. 2019].
- Georgian Airways (2019): History. Dostupné z: <https://www.georgian-airways.com/en/about/history> [cit. 12. 2. 2019].
- Georgian Railway (2009): Home. Dostupné z: <http://www.railway.ge/en/> [cit. 1. 3. 2019].
- Geostat (2019): Population. Dostupné z: <http://www.geostat.ge/index.php?lang=eng> [cit. 12. 2. 2019].
- GRDZELJAN, R. (2009): Тишина на границе. Dostupné z: <http://analitika.at.ua/news/2009-06-12-9412> [cit. 1. 3. 2019].
- GRIGORYAN, M. (2017): Armenia: Who Benefits from Constitutional Reform?. Dostupné z: <https://eurasianet.org/armenia-who-benefits-from-constitutional-reform> [cit. 3. 3. 2019].
- GRSP (2019): Programmes. Dostupné z: <https://www.grsproadsafety.org/programmes/> [cit. 11. 3. 2019].
- GTiF (2018): Georgian tourism in figures“ Structure and Industry Data. Dostupné z: <https://gnta.ge/wp-content/uploads/2018/07/2017-ENG.pdf> [cit. 19. 2. 2019].
- GURBANOV, I. (2018): Caspian Convention Signing and the Implications for the Trans-Caspian Gas Pipeline. Dostupné z: <https://jamestown.org/program/caspian-convention-signing-and-the-implications-for-the-trans-caspian-gas-pipeline/> [cit. 17. 3. 2019].
- Hydrocarbons Technology (2019): Dzuarikau – Tskhinvali Gas Pipeline, Russia. Dostupné z: <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/dzuarikau-tskhinvali-pipeline-russia/> [cit. 16. 3. 2019].
- CHATTERJEE, B., SINGH, S. (2015): An Opportunity for India in Central Asia. Dostupné z: <https://thediplomat.com/2015/05/an-opportunity-for-india-in-central-asia/> [cit. 6. 3. 2019].
- Kommersant.ru (2012): "Это часть нашей стратегии по деизоляции Абхазии". Dostupné z: <https://www.kommersant.ru/doc/2058128> [cit. 10. 3. 2019].

- ILIE, E. (2014): Armenia-Iran project to be launched in 2015. Dostupné z: <https://www.railwaypro.com/wp/armenia-iran-project-to-be-launched-in-2015> [cit. 6. 3. 2019].
- INAN, F., YAYLOAN, D. (2017): New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road. Dostupné z: https://www.tepav.org.tr/upload/files/1523615843-0.New_Economic_Corridors_in_the_South_Caucasus_and_the_Chinese_One_Belt_One_Road.pdf [cit. 12. 3. 2019].
- JARDINE, B. (2018): Armenia and Azerbaijan compete to attract Iranian cargo. Dostupné z: <https://eurasianet.org/armenia-and-azerbaijan-compete-to-attract-iranian-cargo> [cit. 6. 3. 2019].
- KILIÁN, K. (2019): Všechny Boeingy 737 Max by měly do prošetření nehody zůstat na zemi. Boeing vydal doporučení pro celý svět. Dostupné z: <https://vtm.zive.cz/clanky/boeing-po-nehode-druheho-letadla-737-max-8-slibuje-softwarovou-aktualizaci-letadlo-uz-ale-leckde-nesmi-do-vzduchu/sc-870-a-197618/default.aspx> [cit. 19. 2. 2019].
- KUCERA, J. (2019): Russia raises gas prices for Armenia in the new year. Dostupné z: <https://eurasianet.org/russia-raises-gas-prices-for-armenia-in-the-new-year> [cit. 16. 3. 2019].
- LIPARTELIANI, N. (2016). Armenian Airlines & Georgian Airways to Launch Joint Flights to Europe. Dostupné z: <http://georgiatoday.ge/news/5320/Armenian-Airlines-%26-Georgian-Airways-to-Launch-Joint-Flights-to-Europe> [cit. 12. 2. 2019].
- MACHÁČEK, D. (2018): Jak cestuje DANA II. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1142743803-reporteri-ct/218452801240021/video/627582> [cit. 22. 2. 2019].
- MAMMADOV, R. (2018): What Turkmenistani President's Visit to Gulf Means for TAPI Pipeline Project. Dostupné z: <https://jamestown.org/program/what-turkmenistani-presidents-visit-to-gulf-means-for-tapi-pipeline-project/> [cit. 17. 3. 2019].
- News.am (2014): Ambassador: Russia-Armenia rail link will be useful for all regional states. Dostupné z: <https://news.am/eng/news/225671.html> [cit. 9. 3. 2019].
- North-South (2019): Founding Documents. Dostupné z: <http://northsouth.am/en/founding-documents> [cit. 12. 3. 2019].
- Panorama.am (2016): Iranian gas supply launched in Meghri and Agarak cities. Dostupné z: <https://www.panorama.am/en/news/2016/12/21/Iranian-gas-supply-Meghri-Agarak/1698801> [cit. 16. 3. 2019].

- Panorama.am (2017): Georgia reaches new agreement with Russian “Gazprom” over transit of Russian gas into Armenia. Dostupné z: <https://www.panorama.am/en/news/2017/01/11/Georgia-agreement-%E2%80%9CGazprom%E2%80%9D-transit-Russian-gas-Armenia/1706836> [cit. 15. 3. 2019].
- Panorama.am (2018): Armenia has not received cheaper gas deal offer from Iran, official says. <https://www.panorama.am/en/news/2018/02/13/Armenia-gas-Iran/1904828> [cit. 16. 3. 2019].
- Railway Gazette (2019): €2bn TEN-T rail action plan for Eastern Partnership countries. Dostupné z: <https://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/EUR2bn-ten-t-rail-action-plan-for-eastern-partnership-countries.html> [cit. 1. 3. 2019].
- Railway Gazette (2019b): Azerbaijan announces north–south route modernisation. Dostupné z: <https://www.railwaygazette.com/news/news/asia/single-view/view/azerbaijan-announces-north-south-route-modernisation.html> [cit. 7. 3. 2019].
- RailwayPro (2015): Iran reconfirms interest to build a railway to Armenia. Dostupné z: <https://www.railwaypro.com/wp/iran-reconfirms-interest-to-build-a-railway-to-armenia/> [cit. 6. 3. 2019].
- Rasia FZE (2013): Rasia Announces Achievement of Key Milestone for Southern Armenia Railway in Meeting with Armenian Prime Minister. Dostupné z: <https://www.prnewswire.com/news-releases/asia-announces-achievement-of-key-milestone-for-southern-armenia-railway-in-meeting-with-armenian-prime-minister-223792861.html> [cit. 6. 3. 2019].
- Reuters (2017): Azerbaijan to cut oil shipments via Russia to 1.35 mln tonnes in 2018. Dostupné z: <https://af.reuters.com/article/africaTech/idAFL8N1MN4BN> [cit. 14. 3. 2019].
- SHAHBAZOV, F. (2017): Is the Iran – Armenia railway project an illusion?. Dostupné z: <https://blogs.timesofisrael.com/is-the-iran-armenia-railway-project-an-illusion/> [cit. 4. 3. 2019].
- SHAHBAZOV, F. (2017b): The South-West Transport Corridor Project and the Geopolitical Reshaping of the South Caucasus. Eurasia Daily monitor. Dostupné z: <https://jamestown.org/program/the-south-west-transport-corridor-project-and-the-geopolitical-reshaping-of-the-south-caucasus/> [cit. 9. 3. 2019].
- SHAHBAZOV, F. (2018): Ionian-Adriatic Pipeline: A Priority Gas Transit Project for Azerbaijan and the Western Balkans. Dostupné z:

<https://jamestown.org/program/ionian-adriatic-pipeline-a-priority-gas-transit-project-for-azerbaijan-and-the-western-balkans/> [cit. 16. 3. 2019].

SHIRIYEV, Z. (2015): Threats to Georgian Pipeline Security: What is Moscow's Game?. Dostupné z: <https://jamestown.org/program/threats-to-georgian-pipeline-security-what-is-moscows-game/> [cit. 14. 3. 2019].

SMITH, K. (2015): Testing starts on Baku – Tblisi – Kars railway. Dostupné z: <https://www.railjournal.com/freight/testing-starts-on-baku-tblisi-kars-railway/> [cit. 4. 3. 2019].

SMITH, K. (2017): Azerbaijan inaugurates new link to Iran. Dostupné z: <https://www.railjournal.com/freight/azerbaijan-inaugurates-new-link-to-iran/> [cit. 7. 3. 2019].

SOCAR (2019): Transportation. Dostupné z: <http://www.socar.az/socar/en/activities/transportation/baku-novorossiysk-oil-pipeline> [cit. 15. 3. 2019].

SOCOR, V. (2012): Aliyev, Erdogan Sign Inter-Governmental Agreement on Trans-Anatolia Gas Pipeline to Europe. Dostupné z: <https://jamestown.org/program/aliyev-erdogan-sign-inter-governmental-agreement-on-trans-anatolia-gas-pipeline-to-europe/> [cit. 16. 3. 2019].

Southfront (2015): Network of Power. Dostupné z: <https://southfront.org/network-of-power/> [cit. 16. 3. 2019].

Statista (2019): Number of scheduled passengers boarded by the global airline industry from 2004 to 2019 (in millions) Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/564717/airline-industry-passenger-traffic-globally/> [cit. 13. 2. 2019].

Statistical of Azerbaijan (2019): Transport. Dostupné z: <https://www.stat.gov.az/source/transport/?lang=en> [cit. 12. 2. 2019].

TAP (2019): Home. Dostupné z: <https://www.tap-ag.com/> [cit. 16. 3. 2019].

TARKHANOVA, J. (2017): Caucasia's car trade route. Dostupné z: https://jam-news.net/caucasias-car-trade-route/?fbclid=IwAR3MsqGO813POY6h6ul26jRI9IAi5g_2Hggx0wiALo9I3pbZ_CMq6PnIHNY [cit. 12. 3. 2019].

TIBILOV, I (2016): В Цхинвале прошла пресс-конференция начальника Управления государственной статистики Южной Осетии Инала Тибилова Источник. Dostupné z: <http://cominf.org/node/1166509275> [cit. 12. 2. 2019].

TITR (2019): Route. Dostupné z: <http://titr.kz/en> [cit. 5. 3. 2019].

- Today.az (2008): Baku-Supsa pipeline to be launched after repair. Dostupné z: <http://www.today.az/news/business/45482.html> [cit. 14. 3. 2019].
- TRACECA (2019): Investments. Dostupné z: <http://www.traceca-org.org/en/investments/> [cit. 1. 3. 2019].
- Trade Arabia (2017): Russia, Iran sign \$1.28 Billion railway electrification deal. Dostupné z: <http://projectsmiddleeast.com/Iran-NewsArticle-8699#.XI6slihKhPY> [cit. 7. 3. 2019].
- Transneft (2019): History. Dostupné z: <https://en.transneft.ru/about/story/> [cit. 14. 3. 2019].
- Trend.az (2018): Russia calls on Azerbaijan, Iran to solve issue of connecting their railways. Dostupné z: <https://en.trend.az/business/economy/2957315.html> [cit. 7. 3. 2019].
- TurkStream (2019): Project. Dostupné z: <http://turkstream.info/> [cit. 16. 3. 2019].
- UKZHD (2019): About company. Dostupné z: http://www.ukzhd.am/en_about_company.html [cit. 1. 3. 2019].
- Vestnik Kavkaza (2017): Azerbaijan to finance half of Rasht-Astara rail project. Dostupné z: <http://vestnikkavkaza.net/news/Azerbaijan-to-finance-half-of-Rasht-Astara-rail-project.html> [cit. 7. 3. 2019].
- VOROTNIKOV, V (2013): Azerbaijan increases funding for Baku – Tbilisi – Kars line. Dostupné z: <https://www.railjournal.com/freight/azerbaijan-increases-funding-for-baku-tbilisi-kars-line/> [cit. 4. 3. 2019].
- WHO (2015): Number of registered vehicles. Dostupné z: https://www.who.int/gho/road_safety/registered_vehicles/number/en/ [cit. 12. 3. 2019].
- WHO (2018): Road Traffic Accidents. Dostupné z: <https://www.worldlifeexpectancy.com> [cit. 11. 3. 2019].
- Wikipedia (2019): Peoples of the Caucasus. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/File:Caucasus-ethnic_en.svg [cit. 1. 2. 2019].
- WORLDOMETERS (2019): Armenia population. Dostupné z: <http://www.worldometers.info/world-population/armenia-population/> [cit. 1. 3. 2019].
- Worldometers (2019): Population: Asia. Dostupné z: <http://www.worldometers.info/population/asia/> [cit. 13. 2. 2019].
- YINGLUN, S. (2019): Azerbaijan's population hits 10 mln. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/07/c_137956536.htm [cit. 12. 3. 2019].