

Čínská železniční expanze

V posledních letech se objevují úvahy a plány na výstavbu nových linií transkontinentální železnice z Číny do Evropy. Jaký je stav a pravděpodobnost výstavby a jaké jsou ekonomické, politické a regionální souvislosti takových obrovských investic?

Od starověku až do konce 16. století byla Hedvábná stezka zajímavou a rozvětvenou cestou mezi Čínou a Středomořím (Malou Asii). V obou směrech putovalo zboží na vzdálenost téměř 10 000 km. Z Číny směřovaly na západ hedvábné a bavlněné látky, jadeit, porcelán, koření. Dlouhá a nebezpečná cesta plná nástrah využívala ve středoasijských pustinách větších i menších oáz, které umožnily odpočinek karavanám, odprodej části dovezeného zboží a nákup místních výrobků (kobereců, vlny, soli atd.). Urumči, Kašgar, Samarkand, Buchara či Chiva představovaly centra moci místních vládců, založené jak na dostatku vody na závlahy z řek Tarim, Hotan He, Amu Darja, Syr Darja či Zeravšan, tak také na výnosném dálkovém obchodu a péči o karavany. Portugalští mořeplavci, po nich Španělé, Holanďané, Angličané postupně vystavěli flotily stále dokonalejších lodí a ty pro Hedvábnou stezku představovaly silnou a nezládnutelnou konkurenci. Středoasijské pustiny se postupně staly globální periferií, která z jedné strany byla kořistí carského Ruska, z druhé pak Číny.

Expanze Číny

Po vyhnání Japonců z pobřežních oblastí Číny v roce 1945 došlo k vytlačení Čankajška a „jeho“ Kuomintangu na ostrov Tchajvan. To bylo prvním krokem vlády čínských komunistů. V roce 1951 vstoupila čínská armáda do Tibetu. Periferní Tibet a Sin Ťiang byly až do války pro Peking nepříliš zajímavé, podobně jako oblasti východního Kazachstánu či horské a velehorské oblasti Kirgizstánu a Tádžikistánu pro vzdálenou Moskvu.

Proč se chudá Čína tolik angažovala v podrobení Tibetu a SinŤiang? Můžeme to vnímat jako ukázkou strategického uvážování? Zábor Tibetu byl ovlivněn potře-

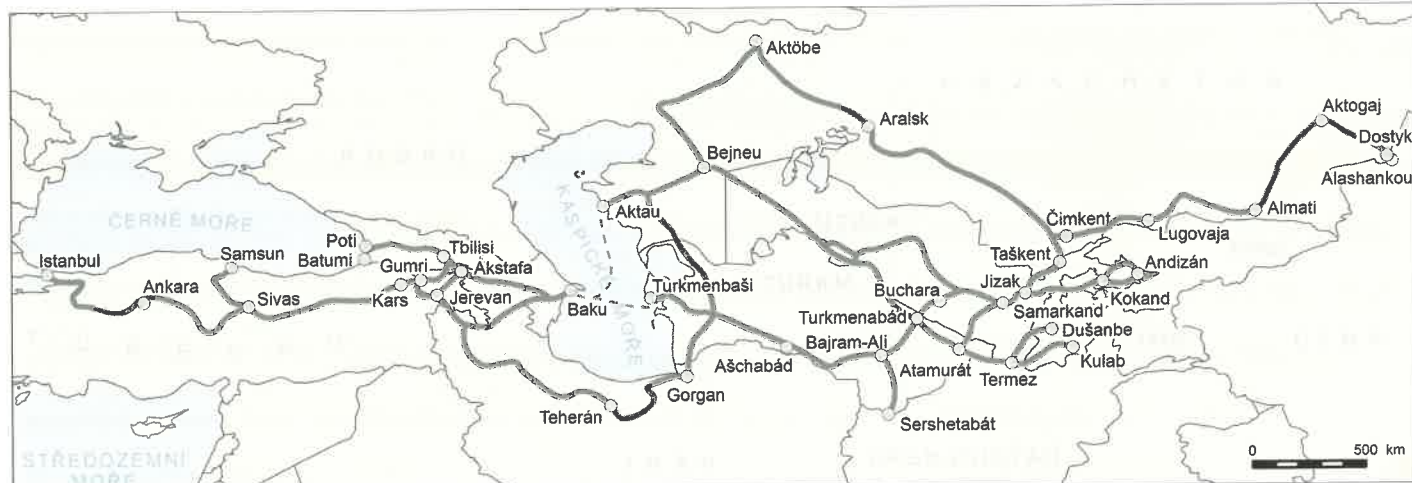
bou expanze (tu mají všichni komunisté), ale možná i strategií. Odtud vládnul buddhismus a lámaismus jako zcela odlišný kulturně filozofický přístup k životu, který Číně, vynuceně ovládané materialistickými tezemi komunismu Mao Ce-tunga, silně vadil. To je jeden důvod, otázkou je, zda hlavní. Druhým a možná pro anexi Tibetu rozhodujícím důvodem bylo ovládnutí významných vodních zdrojů v podobě ledovců a horních toků velkých řek jižní Asie (Indus, Brahmaputra). Na vodě těchto řek je a bude závislých několik stovek milionů lidí. Kdo bude vládnout jejich horním tokům, může v budoucnu „držet ruku“ na uzávěru vody v problémovém 21. století, kdy se očekává „bitva o vodu“. Po půl století se jeví anexi Tibetu jako téměř geniální strategický tah. Samozřejmě že z pohledu morálního to byl a je zločin, ale kdo má moc a armádu, má pravdu – tak to prostě v dnešním světě chodí. Ale ta expanze pokračuje dodnes – nejen vyhrůžkami vůči Taiwanu, ale i nárokováním oblastí Jihočínského moře (spory s Vietnamem, Filipinami), nárokováním oblasti Aksaj na západní hranici s Kašmírem a také sporné části území indického státu Ásám. Ekonomická expanze ovšem pokračuje také v Africe, tam přicházejí dodávky čehokoliv bez politických limitů. V poslední době musíme vnímat také návrhy na výstavbu železnic z Číny do Evropy jako hospodářskou a politickou expanzi využívající přebytek financí i potřeby exportovat své peníze a výrobky jak do Střední Asie, tak i do Evropy.

Rozvoj dopravních sítí

Čína byla dlouhou dobu uzavřena v mikroregionálních samozásobitelsky orientovaných regionálních strukturách. Centralizace moci si vyžadovala propojit tyto mikroregiony navzájem a také ovládat vzdálené oblas-

ti. Železniční síť, kterou Evropa realizovala v druhé polovině 19. století, komunistická Čína realizovala vlastně o století později. První vlaštkou expanze na západ byla strategická silnice, která spojila anektovaný vysoko položený Aksam již počátkem 50. let. Železniční napojení ugarského Urumči bylo realizováno později a v nedávné době železniční trať byla prodloužena až na kazašské hranice. V roce 2008 byla dokončena železnice z Pekingů do Lhasy přes Lanzhou, Xining a jezero Kuku nor. Tyto a mnohé další dálkové silnice a železnice představovaly pro tradiční lokálně „uzavřenou“ čínskou společnost nejen klíčové strategické investice nutné k ovládnutí vzdálených periferií, ale také silný impuls pro modernizaci jejich hospodářství a využití surovinových zdrojů. Byl to také impuls pro stěhování Číňanů (Hanů), kteří v posledních dvaceti letech v městských sídlech Tibetu a SinŤiangů dosáhli většiny nad domácími etniky.

Železniční výstavba posledních let v Číně trhá všechny rekordy. Ještě před 25 lety se všechny vlaky pohybovaly rychlostí kolem 60 km/h. Během 15 let do roku 2012 bylo postaveno či rozestavěno asi 10 000 km vysokorychlostních tratí (250 km/h). Modernizace Číny a hledání co nejrychlejšího spojení pro obrovský export spolu s velkými finančními zdroji, kterými země disponuje, a geostrategickými úvahami vedly k plánům na vytvoření železnice z Číny do Evropy, tedy de facto k další expanzi na západ. Tyto zdánlivě utopické myšlenky vycházejí z určitých předpokladů, které by měly takovou stavbu umožnit. Po moři je to z Číny do západní Evropy cca 20 000 km (což představuje asi 26 dní plavby). Proti tomu cesta uvažovanou železnici představuje „jen“ asi 18 dní, po odstranění celních prodloužení dobu až o třetinu kratší. Také ná-



Středoasijská železniční propojení (New Iron Silk Road). Zpracovala P. Jilková

V ZORNÉM POLI GEOGRAFŮ

klady na dopravu jedné tuny zboží vyznávají podle zatímních odhadů na 1 200 USD po souši a cca 1 400 USD při využití lodní dopravy. Takže vše hovoří pro železnici.

Klady a zápory výstavby mostů do Evropy

Klady:

1. Dostatečné finanční zdroje státní (nejen Číny, ale i řady dotčených zemí) i soukromé.
2. Posílení mezinárodní spolupráce v periferních oblastech Střední Asie (bezpečnost, logistika, odbourání cel atd.), představující impulz pro využití zdejších zdrojů.
3. Vývoz levného čínského zboží do západní Evropy, Ruska a středoasijských oblastí, export surovin a výrobků z dotčených zemí oběma směry.
4. Rozvoj techniky a technologií pro zajištění chodu transkontinentální železnice při dosažení vysokých provozních rychlostí (kolem 250 km/h i více).
5. Čína v letech 2000–2012 postavila či rozestavěla asi 10 000 km tratí, kde vlaky již nyní jezdí rychlostí až 350 km/h.
6. Lze tedy předpokládat, že do roku 2030 by mohla být taková železnice na základě mezistátních dohod realizována.

Zápory:

1. Astronomické náklady a vysoká úroveň korupce šedé ekonomiky dotčených zemí.
2. Ne zcela bezpečné oblasti, kterými taková linie povede, zvýší náklady na zajištění bezpečnosti.
3. Nestejná velikost a ekonomická síla zúčastněných zemí, některé mohou silně ovlivňovat trasování plánovaných tratí (Rusko).
4. Výstavba tratí ovlivní i oblasti, které zůstanou mimo plánované linie, čímž dojde k oslabení jejich dosavadní pozice v mezinárodním obchodě/hospodářství.
5. Posílení významu Kazachstánu, ale i Íránu a Turecka.

Kazachstán – klíčová země úvah o „New Iron Silk Road“

V roce 2007 došlo k podpisu smlouvy 17 zemí o zahájení příprav výstavby transkontinentální železnice. Zdá se, že by nemusela být jen jediná linie. Nejjednodušší je trasa **transkontinentální železnice** napříč Asií,



Pustiny Střední Asie (Uzbekistán) jsou velmi proměnlivé. Lidské aktivity a výtvoři ohrožuje všude přítomný písek nebo jílovité usazeniny. Foto: T. Kučera

sloužící již od počátku 20. století z Vladivostoku do Moskvy. Tato trať má napojení na Čínu i Koreu, dnes i přes Kazachstán, ale vzhledem k jinému rozchodu kolejí je nutné náklady překládat na východních i západních hranicích bývalého SSSR. Kapacita těchto tratí ale zřejmě nebude stačit. Tedy přes Rusko jinak?

Druhá trasa naznačená v médiích by vedla mimo Rusko, a to přes Kazachstán, Uzbekistán a Turkmenistán do Íránu a z Íránu do tureckého Istanbulu či Izmiru, normálním rozchodem kolejnic. Z takové linie by byla možná odbočka do Egypta či Ruska. Čína s Tureckem a Kazachstánem intenzivně jedná a již před asi 3 roky se uskutečnil převoz nákladů z Číny do gruzínského Tbilisi (včetně tranzitu mezi přístavy Aktau a Baku na Kaspiku). Před dvěma lety bylo dokončeno pevninské propojení Kazachstánu a Íránu a železniční trase vedené mimo Rusko již nestojí nic v cestě! Pro zúčastněné strany se jeví nejen jako ekonomicky zajímavá, ale zároveň propojuje i etnický a jazykově příbuzné oblasti (Kazachy, Ujgury, Kirgizy, Azery a Turky). Tato nová linie Kazachstánu o délce asi 1 500 km by mohla významně přispět rozvoji celé oblasti od čínských hranic (Yining) až po íránský Gorgan na východním okraji Kaspiku. To je nesmírně zajímavé posílení geostrategické role Kazachstánu s jeho velkým nerostným bohatstvím, ale i oslabení Ruska ve prospěch Číny a EU.

Třetí naznačená linie železnice („jižní“) by vedla z čínského Kunming přes velmi obtížné hornaté úseky do Burmy (s napojením zemí JV Asie) a do bangladéšského přístavu Čitagang, poté přes Indii, Pákistán do Íránu a Turecka. Tato trasa určitě nejde

ve stopách staré Hedvábné stezky, navíc by určitě přispěla rozvoji Indie, dlouhodobého rivala Číny. Umožnila by propojení zatím uzavřených železničních systémů Číny, JV Asie, Indie a Pákistánu, Íránu a Turecka. Problém je v tom, že tyto systémy mají dnes odlišné rozchody kolejnic a nespĺňují nároky na požadovanou rychlost (alespoň 250 km/h). Navíc stavební náklady pro průchod jižními výběžky Himalájí budou gigantické.

Konečně čtvrtou linii propojení Číny a západní Evropy – mořskou – zde ponecháváme stranou.

Závěr

Dne 18. ledna 2017 dorazil do Londýna po 18 dnech první přímý vlak z Číny – přes 30 vagonů s několika stovkami tun čínského textilu, domácí elektrotechniky a dalšího zboží. Předtím již byly vyzkoušeny zásilky do dalších nejméně 15 evropských velkoměst. Zatím byla vyzkoušena první trasa přes Rusko a plánuje se vysílat jeden takový vlak týdně. Zdá se tedy, že spolu se zahájením některých úseků dalších tras New Iron Silk Road se během deseti let vytvoří nový transkontinentální most přepravy zboží z Číny do Evropy. Samotná výstavba bude vyžadovat úzkou spolupráci řady zemí, přispěje k bezpečnosti a hospodářskému a snad i sociálnímu rozvoji problémových oblastí stojících často na okraji globalizujícího se světa současnosti. Bezespory přispěje i k dalšímu získávání surovin Střední Asie a posílení hospodářského, politického a strategického významu Číny.

Ivan Bičík,

Přírodovědecká fakulta UK

ivan.bicik@natur.cuni.cz

Chinese Railway Expansion. Over the past quarter century, China has managed to construct an expansive network of high-speed railways. They did this to connect peripheral regions in the west to the eastern core. Now this expansion is continuing into Central Asia, Turkey and the European Union. The network facilitates the export of Chinese goods, capital, and raw materials and furthers economic and political expansion.

LITERATURA A ZDROJE DAT:

MARADA, M., JAROŠ, V. (2016): Dopravní mosty do Evropy: Rychlá spojení v Česku a Nová Hedvábná stezka z Číny. Geografické rozhledy, 26, 1, s. 4–5.

JOONG-KUN CHO (2007): The Eurasian Land-Bridge and its impact on global logistics, dostupné z <http://www.deltanualpha.org/pdf/articles/2007/fall/cho.pdf>

Burdman: Eurasian Land-Bridge Enters a New Era, dostupné z: http://www.larouchepub.com/eiw/public/2008/2008_1-9/2008_1-9/2008-4/pdf/54-55_3504.pdf
<http://zboril.blog.idnes.cz/blog.aspx?c=203659>