

DRUHÁ ČÁST: BUDOVÁNÍ CEST

Nejsem zastáncem vize, aby se Česká republika učila od Číny, jak stabilizovat společnost, ale jeden údaj z Číny je inspirativní. Před dvěma tisíci lety se v Číně postavila cesta dlouhá 700 km za 2 roky. Na stavbě pracovalo zhruba 300 tisíc dělníků. To je o něco méně, než je počet nezaměstnaných v České republice.

Čínské dálnice více než čtyřikrát obtočí

Jsou nejrychlejší i nejlevnější. Pro čínské stavitele dálnic a železnic není žádná meta nedosažitelná. Svědčí o tom trať do Tibetu i silnice budované mezi třítisícovými velikány pohoří Tien-šan.

V současnosti je čínská dálniční síť dlouhá téměř 70 tisíc kilometrů, do roku 2050 ale přesáhne 175 tisíc.

Dělníci za pomoci obřích jeřábů spojují mostní konstrukce překlenující údolí řeky Korgas. Hluboko pod budovanou dálnicí supí nákladní automobily i autobusy, souběžně se totiž opravuje i jediná komunikace spojující čínsko-kazašskou hranici s městem Urumči, metropolí autonomní oblasti Sin-ťiang.

Těžká technika zápolí s přírodou na dohled od vrcholku hory Borhoro čnící do výše 3007 metrů. Megalomanské dílo si ničím nezadá se stavbou nejvýše položené železnice světa, která před čtyřmi lety spojila historicky čínské území s Tibetem. V tomto případě ale vlaky po kolejích uhánějí ještě o dva tisíce metrů výše a dokonce projíždějí i nejvýše položeným tunelem na naší planetě, který se nachází v nadmořské výšce 4905 metrů.

Po silnici i kolejích až k nebesům

Na rozdíl od mezinárodně kritizované železnice do Tibetu se ale o dálnici na samotném západním cípu Číny prakticky nemluví. K ocelovým obrům jen občas rozhněvaně pohlédnou okolo žijící Kazaši, kteří patří k posledním etnikům v ČLR žijícím ve volné přírodě. Pro Peking je ale tato komunikace spojující nejlidnatější zemi světa se strategicky důležitou Střední Asií jedním ze stěžejních projektů. A zničení panenské přírody je nutnou daní.

Na ekologii, ochranu památek či soukromé pozemky v Číně nikdo nebere ohled, i proto se také dálniční i železniční síť rozvíjí tak rychlým tempem, kterému se ve světě nikdo nevyrovná. Ostatně totéž jsme zažívali i v bývalém Československu před rokem 1989. Stačilo otevřít mapu a narýsovat čáru: „Tudy povede“. A bylo rozhodnuto.

Čína má navíc další výhodu oproti západním zemím, téměř nevyčerpatelné zdroje lidských sil. Pracují za šest tisíc korun, někteří i za méně, rodiny nevidí řadu měsíců a nemají prakticky žádná práva. Jediná povolená odborová federace je ovládána komunistickou stranou a jednotliví předáci se starají především o sebe.

Podobné to ovšem bývalo i v někdejší Říši středu. Na stavbě historicky první starověké dálnice na čínském území se před více než dvěma tisíci lety podílelo na 300 tisíc dělníků, kteří stavbu o délce 700 kilometrů vedoucí z města Paotchou v dnešní autonomní oblasti Vnitřní Mongolsko do Sien-jangu v provincii Šan-si stavěli pouhé dva roky. Silnice, která měla podle archeologů velmi rovný a hladký povrch, dosahovala šířky od 23 do 47 metrů.

Dnes jsou podobné rozměry ve srovnání s touto starou komunikací spíše úsměvné, přesto se s nimi ani tehdy nemohli srovnávat evropští mistři ve stavbě cest, staří Římané. A Peking uvažuje podobně i na začátku 21.století. Nejdelší transoceánský most na světě postavený přes záliv Chang-čou, nejvyšší most S tu, který údolí stejnojmenné řeky v provincii Chu-pej překlenuje ve výšce 472 metrů a nejdelší vodovodní tunel na Zemi měřící 85,3 kilometru a nacházející se v provincii Liao-ning. Čína překonává všechny rekordy.

Čínské vedení chce ale v podobných megalomanských projektech pokračovat a přinutilo i vlády v Hongkongu a Macau, aby souhlasily se stavbou mostu spojujícího obě bývalé kolonie s deltou Perlové řeky. Bez ohledu na zbytečnost této komunikace za 10,7 miliard amerických dolarů i dopadů na životní prostředí, mimo jiné na další existenci už tak nízkého počtu populace delfína bílého i dalších živočichů.

Podobnou kritiku vyvolal i projekt na dálniční spojení Číny s Tchaj-wanem, které navíc nese pro ostrovní zemi vyvíjející se od roku 1949 nezávisle na Pekingu i bezpečnostní obavy. V obou případech ale z ústřední vlády zní neustále opakované klišé, tedy že „realizace těchto plánů přispěje k rozvoji a stabilitě dotyčných regionů“.

Vše začalo na čínské Route 66 „Pracoval jsem ve sklárně, spolu s několika kamarády, abychom si vydělali peníze a mohli si koupit nákladní auto a rozjeli vlastní byznys. Krůček po krůčku, nejdříve jsme proto vozili jen zeleninu, na kratší vzdálenosti“, vzpomíná dvaadvacetiletý řidič kamionu pan Jen. Jeho začátky jsou spojeny s výstavbou první čínské dálnice Ťing-š, která v roce 1993 spojila Peking s metropolí provincie Che-pej, městem Š-ťia-čuang a měřila 270 kilometrů. Komunikace Ťing-š je někdy přirovnávána k legendární americké dálnici 66, která ve 20. letech minulého století protнула Spojené státy. V současnosti měří přes dva tisíce kilometrů a dosahuje až na hranici s Macaem, i když už pod novým názvem. Co se ale příliš nezměnilo, jsou policejní praktiky: „Dříve bylo naprosto běžné, že tě zastavila hlídka a musel jsi platit. Jen tak, za nic, prostě úplatek. A když jsi odmítl, dali ti obrovskou pokutu a důvod si vždycky našli. Dnes je to lepší a něco podobného se nestává až tak často, přesto to patří k našemu každodennímu životu“, prozrazuje Jen. Čína trhá jeden rekord za druhým co se výstavby dálnic týče, v současnosti už jejich délka činí téměř 70 tisíc kilometrů, tedy tolik, kolik mají Kanada, Francie a Německo dohromady a více jich je už jen ve Spojených státech.

Do roku 2020 ale celou síť plánuje rozšířit na 85 tisíc a do poloviny 21. století dokonce na 175 tisíc kilometrů. Každoroční náklady pak mají v průměru činit 100 miliard jüanů, tedy asi 300 miliard korun. Na druhé straně ale čínské dálnice mnohdy neodpovídají evropskému či americkému standardu. Benzinové stanice jsou na nich sice samozřejmostí, ale odpočívadla s restauracemi byste hledali marně: „V kabině nemáme žádné místo na spaní, žádnou postel. Není tu nic na umytí ani žádné místo, kam bychom si mohli něco uložit, schovat. Když v televizi vidíme třeba americké kamiony, které jsou vlastně komfortními domy na kolech, to je pro nás pohádka i sen. A stejně tak naše dálnice, sice existují benzinky, kde si můžeme koupit jídlo a pití, ale nikde nenajdete hotel či ubytovnu, spát musíme v autě“, stěžuje si řidič kamionu Jen. Dalším závažným problémem je nekázeň řidičů, kteří nedodržují žádná pravidla silničního provozu. Dálnice se přitom staví proto, aby provoz na nich byl co nejplynulejší a nejbezpečnější. V Číně se však musíte doslova proplétat mezi automobily, zejména nákladními, které se sveřepě drží v nejrychlejším pruhu, přestože mají na tachometru sotva padesátku. A troubení ani nadávky nepomáhají. Jiní šílenci v luxusních vozech zase předjíždějí i zleva a vůbec jim nevádí využít k nebezpečnému manévru i odstavný pruh. Naopak. Jde o zcela běžný obrázek. „Výsledkem jsou i stovky tisíc dopravních nehod ročně, těch smrtelných dokonce přes 80 tisíc“, vypočítává pan Jen. Sám přitom celou dobu jede v levém jízdním pruhu a automobily za ním nepřestávají troubit. Z míry ho to ale vůbec nevyvede a pokračuje ve vyprávění. Stěžuje si na těžkou dřinu i na to, jak je každý odkázán sám na sebe. Neexistuje prý ani solidarita mezi řidiči, jako je tomu třeba v Evropě. O nějakých pozdravech pomocí sirén či troubením nebo povídání si různých zážitků a upozorňování na nebezpečí vysílačkami ani nemluvě. Nové impérium čínského draka**

Odlehlou džunglí v Papui Nové Guineji projíždí jedno auto s čínskou posádkou za druhou. Míří k mostu přes řeku Ramu a dále do niklového a kobaltového dolu Kurumbukari. Ještě před čtyřmi lety se přitom zaměstnanci společnosti China Metallurgical Group Corp. museli prodírat neprostupným pralesem a jako dopravní prostředek používali i kanoe domorodců.

Za posledních deset let se čínští investoři vrhli doslova do všech koutů světa, zejména Asie, Afriky a Jižní Ameriky a za možnost získávání nerostného bohatství nabízejí i vybudování chybějící infrastruktury. A na příkladu odlehlé země v Pacifiku dokazují, že žádné místo na planetě pro ně není nedostupné. „Čína se v 21.století stane vůdčí světovou silou a pokud poletíte na Měsíc, chceme být za vámi“, prohlásil v roce 2006 na historickém summitu více než 40 afrických zemí a ČLR v Pekingu nigerijský prezident Olusegun Obasanjo. Jeho slova potvrdila nastoupený trend vlády nejlidnatější země světa, která se svým americkým a evropským konkurentům právě na černém kontinentu vzdaluje mílovými kroky.

„Peking nehledí na to, kdo v daném státě vládne, zda diktátor nebo demokraticky zvolený představitel. Důležité jsou pro ně výsledky. Evropa nebo Spojené státy uplatňují zcela jinou politiku, když říkají, nejprve zaveďte demokracii a poté vám pomůžeme. Čína prostě nestanoví žádné předběžné podmínky, naopak,“ popisuje politiku Pekingu v Africe profesor Simon Shen z čínské univerzity v Hongkongu.

Jeho slova dokládají i konkrétní čísla. Čínská lidová republika se v roce 2010 stala největším obchodním partnerem Afriky a vzájemná obchodní výměna dosáhla 100 miliard dolarů. Čína investuje v Libérii, Zimbabwe, Súdánu. A velvyslanci sedmadvacítky často přiznávají, že jsou z čínských aktivit až frustrování a často s konkrétními nabídkami přicházejí s křížkem po funuse.

Za „odměnu“ pak Číňané africkým zemím staví stadiony, nemocnice a též dálnice či železnice. Například v Demokratické republice Kongo, výměnou za možnost těžby kobaltu a měděné rudy, vybuduje Čína mimo jiné i tisíce kilometrů železničních tratí. Vloni zase dvě čínské společnosti, China International Trust and Investment a China Railway Construction, dokončily dálnici M1 v Alžírsku. V neposlední řadě tak navíc ČLR získává důležitou podporu na mezinárodním poli a díky africkým hlasům nemá Rada OSN pro lidská práva příliš možností Peking výrazněji kritizovat.

Čína se nakonec rozhodla vstoupit i na horkou evropskou půdu. A zatímco v Česku neuspěla, v sousedním Polsku dokázala konkurz vyhrát. Její největší devízou je totiž nízká cena, dva úseky dálnice A2 z Varšavy do Lodže totiž vítězná společnost China Overseas Engineering Corporation (COVEC) postaví o polovinu levněji než její konkurenti z EU. Navíc při využití „domácích“ dodavatelů i pracovních sil. Z tohoto pohledu by tedy čínské aktivity při stavbě dálnic v Evropě určitě prospěly i naší republice, otázkou ale je, zda česká betonářská lobby něco takového připustí.

V každém případě si Číňané v Evropské unii nemohou dovolit třeba to, jakým způsobem staví v Papui Nové Guineji, kde podle místních spíše přinášejí zlo. Ničí přírodu a už vůbec nerozumějí tomu, jakou hodnotu má pro místní obyvatele jejich půda, na niž Číňané nové komunikace budují.

MIKOLÁŠ, Robert (2010). Čínské dálnice více než čtyřikrát obtočí. Euro. 30.8.2010 (<http://www.euro.cz/byznys/cinske-dalnice-vice-nez-ctyrikrat-obtoci-planetu-899073>).