

Dopravní mosty do Evropy: Rychlá spojení v Česku a Nová Hedvábná stezka z Číny

Článek seznamuje čtenáře s problematikou výstavby sítě vysokorychlostních železnic v Česku a s projektem tzv. Nové Hedvábné stezky z Číny do Evropy. Aktuální problematika je využitelná při výuce dopravních témat a v hodinách věnovaných hospodářskému rozvoji nebo geopolitice. Přílohy jsou uloženy v Materiálech na webu GR.

Problematika výstavby vysokorychlostních tratí neztrácí na aktuálnosti ani 50 let po zahájení provozu japonského Šinkanzen. V souvislosti s rostoucím přetížením vzdušného prostoru a s problematickými environmentálními dopady letecké dopravy zůstává vysokorychlostní železnice prvořadým dopravním módem. Je proto překvapivé, že v Česku tyto dopravní mosty stále chybějí a že tak zaostáváme i za některými rozvojovými zeměmi.

Mosty z Česka: Proč v Česku budovat vysokorychlostní tratě?

Pokud přemýšlíme o dopravním spojení Česka s jádrem Evropy, připadá v úvahu zejména spojení letadly a rychlovlaků. Zatímco výkon našeho hlavního mezinárodního leteckého přístavu, pražského Letiště Václava Havla, vzrostl od roku 1989 cca šestinásobně na 12 milionů cestujících ročně a letiště prošlo rozsáhlou renovací a dostavbou, v rozvoji sítě vysokorychlostních železnic (dále VRT) za vyspělými zeměmi Evropy zaostáváme. První evropská vysokorychlostní trať Paříž – Lyon byla otevřena v roce 1981. Od té doby se síť VRT v Evropě rozrostla na více než 7 tisíc km (2013). Nejvíce těchto tratí je v provozu ve Španělsku a Francii. Světovým rekordmanem je Čína, která svoji síť v posledních letech

rychle rozšiřuje a v současnosti má délku skoro 10 tisíc kilometrů – tj. zhruba třetina světové sítě (statistika UIC). Je zřejmé, že VRT budují zejména velké a bohaté země a jejich motivací je primárně rychlé vnitrostátní propojení rozhodujících hospodářských center. Až později došlo k propojení těchto národních systémů v mezinárodní síť. Vyplátí se tedy malým zemím, jako je Česko, vysokorychlostní železnice budovat? A má tak rychlá doprava na malém území vůbec smysl?

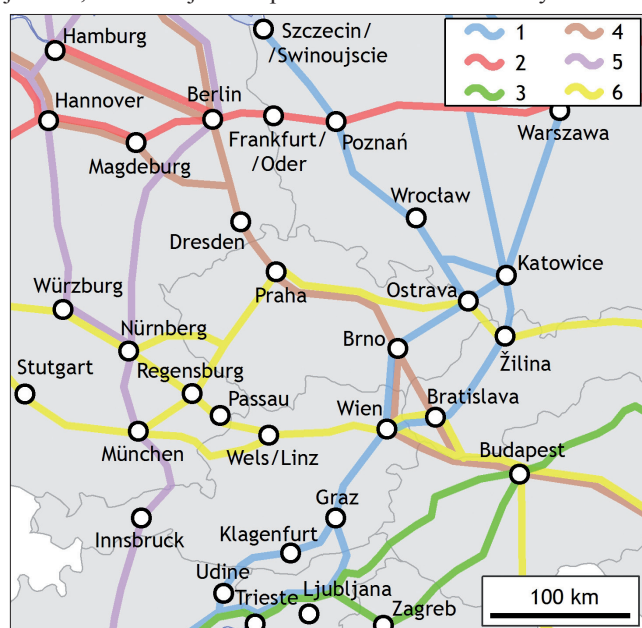
Za vysokorychlostní železnice považujeme nové tratě umožňující provozní rychlost alespoň 250 km/h, případně také tratě zásadně modernizované pro rychlost 200 km/h a více. Hlavním přínosem je tedy logicky úspora času cestujících. Zvýšení kapacity a konkurenceschopnosti spojení po železnici zpravidla způsobuje uvolnění kapacit na jiných dopravních módech a tím i snížení environmentálních dopadů dopravy. Typické je snížení dopravních zácp na silnicích nebo odlehčení letišť v exponovaných časech (UIC uvádí, že při cestách do 2,5 hodiny tvoří cesty vysokorychlostními vlaky 80 % přepravních výkonů proti 20 % letecké dopravy). Výstavba a provozování VRT může podpořit lokální a regionální rozvoj. A existence VRT má také svůj politický rozměr – zlepšená dostupnost podporuje integraci propojených zemí a je také věcí prestiže země.

Proti přínosům, které nejsou vždy „automatické“, stojí náklady. Náklady na vybudování tratí jsou enormní, a investorem je proto veřejný sektor. Cena kilometru vysokorychlostní tratě se různí podle konkrétních podmínek, ale její výše se pohybuje v řádech několika desítek milionů eur (bližší např. Campos a kol., 2009). Zkušenost ukazuje, že prodražení staveb je vázáno na umělé stavby, zejména na tunely. Cena výstavby se tak mj. odvíjí od kvality soutěží o veřejné stavební zakázky i od schopnosti konkrétního zadavatele

projektově připravit delší úseky, aby se dosáhlo úspor z rozsahu. Rentabilita provozních nákladů roste s množstvím přepravených cestujících. Zkušenost z Británie např. uvádí jako minimální efektivní roční objem přepravených cestujících 10 milionů lidí. Za hlavní faktory podporující rentabilitu VRT považují Ch. Nash (2013) a Y. Crozet (2013) propojení hustě zalidněných aglomerací, které generují velké množství cestujících, snížení množství drahých dopravních staveb (zejména tunely, mosty) a zavedení linek konkurujících nejen letecké dopravě, ale i dopravě automobilové a konvenční železnici. Připomínají, že konkrétní geografické podmínky lokalit jsou pro úspěch VRT důležitější než paušální velikostní ukazatele (podrobněji v Materiálech na webu GR).

Podle stále diskutovaných plánů českých dopravních institucí a odborníků se zdá, že tyto zásady jsou jim dobře známé. Ministerstvo dopravy prosazuje plán takzvaných Rychlých spojení (dále RS), která budou tvořit jak VRT, tak návazné modernizované konvenční tratě. Kromě provozu mezinárodních vlaků umožní síť RS také zkvalitnění vnitrostátního spojení díky tzv. interoperabilitě, tj. smíšenému provozu konvenčních a vysokorychlostních vozidel – regionální spoje využijí infrastrukturu RS jen v části své trasy, avšak i to jim umožní výrazně zkrátit jízdní doby a přitom zapojit do sítě řadu středně velkých měst. Po dokončení sítě by Praha měla být dostupná ze všech krajských měst přibližně do 2 hodin cesty (bližší např. Ilík, 2016).

Při výstavbě se samozřejmě počítá s využitím financování z fondů EU. Čerpání je podmíněno prokázáním finanční efektivity projektů, která se v současnosti provádí převážně s pomocí tzv. analýzy nákladů a přínosů (angl. cost-benefit analysis – CBA). Problém tohoto hodnotícího nástroje je, že vyčísluje parametry ve finančních ukazatelích (bližší např. Gutierrez a kol., 2011). Náklady a přínosy, které lze dobře kvantifikovat, tak získávají na váze proti ukazatelům, které vyčíslit nelze, nebo to nedokážeme s dostatečnou přesností. Tím je způsobeno, že většina přínosů je založena na úsporách času cestujících. Objem přepravených cestujících je proto klíčovou veličinou posudku. Proti „geografické logice“, že VRT nás mají spojit především se vzdálenými centry v zahraničí, získává na váze skutečnost,



Transevropská dopravní síť (TEN-T) – hlavní koridory protínající Česko. 1 Baltsko-jadraný, 2 Severomořsko-baltský, 3 Středomořský, 4 Orient/Východní Středomoří, 5 Skandinávsko-středomořský, 6 Rýnsko-dunajský. Zdroj: European Commission; zpracovala T. Poláková

VÝZKUM A VÝVOJ

že největší interakci u nás vytváří destinace Brno – Praha. České plány tak jsou jen částečně v souladu se záměry EU deklarovanými v plánu transevropských koridorů TEN-T (blíže viz obrázky a Materiály na webu GR). Je ovšem skutečností, že díky razantnímu zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Brnem se mohou proměnit také mezinárodní vazby na ose Berlín – Praha – Brno – Vídeň/Bratislava, neboť cesty vlakem budou kratší nežli automobilem. A zprovoznění úseku Praha – Brno také není závislé na dopravní politice Německa a Rakouska.

Bez ohledu na prioritu výstavby jednotlivých úseků (tzv. prioritizaci) je naše země v přípravě a budování VRT již pozadu. Územní řízení je objektivně dlouhý a obtížný proces, prostředky na budování z fondů EU jsou ovšem k dispozici již přes 20 let. Například sousední Polsko je dokáže využít lépe, třebaže se k projektu vysokorychlostní železnice přihlásilo zatím jen modernizací klíčové spojnice z Varšavy do Katovic a Krakova na rychlost 200 km/h. Váhání naší administrativy i složitost vyjednávání se sousedními zeměmi už způsobilo, že Federální dopravní plán Německa nemá VRT směrem k sasko-české hranici v prioritní kategorii a vysokorychlostní spojení z Berlína do Vídně obcházející Česko je prakticky hotové. Jednání s okolními zeměmi na úrovni vlády ale dále probíhají. První úsek nových tratí, jež bude součástí RS a který u nás vznikne do roku 2030, bude přesto pravděpodobně směřovat z Prahy na Německo k Litoměřicím, protože je územně nejupravenější. V tomto termínu by se měly realizovat také tratě Brno – Vranovice (a dále na Břeclav modernizace na 200 km/h) a pak Brno – Přerov.

Mosty z Číny: projekt Nové Hedvábné stezky

Zatímco Česko v Evropě leží a výše jsme se zabývali zejména možnostmi, jak je přiblížit evropskému jádru, Čína řeší, jak se rychle dostat do Evropy. Kvalitní spojení má zajistit gigantický projekt Nové Hedvábné stezky, který je v Číně nazýván také jako (hospodářský) „Pás“. Název vystihuje, že návaznost na trasování starověké Hedvábné

stezky (mimochodem takto pojmenované prvně až v roce 1877 německým geografem baronem Ferdinandem von Richthofenem podle typického importovaného zboží) je pouze volná. Nová stezka má mít dvě větve. Severní větev vede zaostalými provinciemi severovýchodní Číny (např. autonomní oblasti Sin-t'iang) do zemí střední Asie a dále do Turecka a na Balkán. Tato větev je pokrývána zejména novými železnicemi, zčásti ve vysokorychlostní kvalitě. Součástí projektu jsou ale také investice do rozvoje sítě ropovodů a plynovodů a návazných průmyslových zařízení. Jižní větev sleduje jižní pobřeží asijského kontinentu, dotýká se břehů východní Afriky a míří do Středomoří a na černomořské pobřeží. Na této námořní trase jde zejména o modernizaci přístavních terminálů.

Státy na severní trase „mostu do Evropy“ patří většinou mezi zaostávající země, řada z nich má vnitrozemskou polohu, a tak projekt vítají jako důležitý impuls hospodářského rozvoje. Čína skutečně deklaruje primárně ekonomické cíle projektu. Jde o formu, jak efektivně alokovat obrovské státní finanční rezervy a snadněji exportovat čínskou nadprodukcí na zahraniční trhy. Zatímco cesta do Evropy lodí trvá 36 dní, po železnici Nové Hedvábné stezky to má být dní jedenáct. V rámci Číny dojde ke zlepšení spojení zaostávajících regionů s ekonomickými jádry na východě země a nová dopravní infrastruktura podpoří i ekonomický rozvoj nově napojených oblastí. Příklad dynamiky projektu popisuje článek B. Mačáse, bývalého portugalského ministra pro Evropu, napsaný pro server Politico (jeho český výtah si můžete přečíst na webu Respektu). Uvádí, že město Khorgas (Chorgos) na hranicích mezi Čínou a Kazachstánem vyrostlo za pouhé tři roky do města s více než stem tisíc obyvatel. Osídlují ho zvláště mladí Číňané z východu země – města jsou zde přelidněná, sužovaná smogem a současným zpomalením ekonomiky. Čína také potřebuje suroviny a k těm se v zaostalé a autoritativní režimy ovládané střední Asii dostává snadněji.

O dravosti čínských investic jsme se mohli přesvědčit nedávno při státní návštěvě

vě čínského prezidenta v Praze. V globalizovaném světě se čínskému zboží samozřejmě nelze vyhnout a obchod s Čínou může mít řadu přínosů. S Čínou konečně obchodují všechny vyspělé demokracie světa. Je ovšem prozíravé počítat také s geopolitickým vlivem čínských investic a uvědomovat si, jak naše politika vůči Číně ochraňuje či ohrožuje naše národní zájmy. U nás např. aktuálně česká vláda a ČNB řeší přístup čínských banky ICNB na český finanční trh. Banka chce financovat čínské projekty v Česku a střední Evropě (mj. i projekty související s Hedvábnou stezkou), netěší se ovšem bezproblémové pověsti (viz Kundra a Šafaříková, 2016). Ke geopolitickému smyslu projektu Nové Hedvábné stezky se vyjadřují čeští i zahraniční komentátoři (viz např. K. Johnson, 2016, nebo O. Lomová, 2016). Financial Times (citováno v serveru Sinopsis) také upozornily, že Čína preferuje jednání „16+1“, tj. se zástupci zemí střední a východní Evropy jednotlivě, čímž se rozkládá unijní jednotu.

Závěrem

Vyspělá dopravní infrastruktura je nutnou podmínkou zapojení se do ekonomického a společenského rozvoje Západu a Česko by mělo bez zbytečných průtahů rychlostní železniční infrastrukturu na transevropských osách vybudovat. Geopolitický a ekonomický význam VRT lze pro účely posudků hospodárnosti investic vyčíslit jen obtížně, ale tyto přínosy rychlých spojení existují a pro budoucnost státu jsou klíčové. Zůstaneme-li stranou rozvíjejícího se systému VRT, připravujeme se o pozici na dopravním trhu a zahazujeme potenciál „mostu“, který nám dává geografická poloha. Kvalitní dopravní či telekomunikační infrastruktura je nutnou podmínkou rozvoje, nikoliv ovšem postačující. Právě dopravní politika Číny a rozvojových zemí střední Asie, které si význam rozvojových dopadů VRT uvědomují, nám může být výzvou.

Miroslav Marada, Václav Jaroš,
PřF Univerzity Karlovy
miroslav.marada@natur.cuni.cz

Transit Bridges into Europe: Fast Connections in Czechia and a New Silk Road from China. As an example of two “transit bridges” into Europe, this article examines development of the network of high-speed railroads in Czechia and the so-called New Silk Road project from China into Europe. These current event examples are useful in classroom instruction on transportation topics and instruction focusing on economic development or geopolitics.

LITERATURA A ZDROJE DAT:

- CROZET, Y. (2013): High speed rail performance in France: From appraisal Methodologies to ex-post evaluation. Discussion paper 2013/26, International transport forum, OECD, 35 p. Dostupné na http://www.oecd-ilibrary.org/transport/high-speed-rail-performance-in-france_5jz40rpjlp00-en.
- GUTIÉRREZ, J., CONDEÇO-MELHORADO, A., LÓPEZ, E., MONZÓN, A. (2011): Evaluating the European addend value of TEN-T projects: Methodological proposal on spatial spillovers, accessibility and GIS. *Journal of Transport Geography*, 19, p. 840–850.

- LAMPER, I., ŠIMEČKA, M., (2016): Ryby cítí bolest a rozpoznají lidskou tvář. Denní menu Týdeníku Respekt, dostupné na <https://www.respekt.cz/denni-menu/ryby-citi-bolest-a-rozpoznaji-lidskou-tvar>.
- NASH, CH. (2013): When to invest in high speed rail. Discussion paper 2013/25. International transport forum, OECD, 32 p. Dostupné na http://www.oecd-ilibrary.org/transport/when-to-invest-in-high-speed-rail-links-and-networks_5kmmr3gg21hk-en?crawler=true.
- Přehled dalších zdrojů je uložen v Materiálech na webu GR.