

# Arktická hedvábná stezka – Čína si zajišťuje nové trasy do světa

---

 [tadesco.org/arkticka-hedvabna-stezka-cina-si-zajistuje-nove-trasy-do-sveta](https://tadesco.org/arkticka-hedvabna-stezka-cina-si-zajistuje-nove-trasy-do-sveta)

S budováním „nové hedvábné stezky“ buduje Čína nové obchodní trasy v mnoha částech světa. Evropa dlouho nečinně přihlížela, ale nyní se chce zapojit. Peking však již dlouho pracuje na dalším megaprojektu: trase přes Arktidu.

Historie Hedvábné stezky začíná dávno před naším letopočtem: již 200 let před n.l. využívali obchodníci rozsáhlou síť karavanních cest. Jejich velbloudi převáželi koření a léky, drahé kameny, kožešiny a samozřejmě hedvábí. Obchodní cesty se táhly v délce více než 6400 kilometrů a vedly přes stepi, pouště a hory. Stará hedvábná stezka otevřela čínským obchodníkům cestu do Římské říše.

Čína chce prostřednictvím nové Hedvábné stezky (One Belt One Road) obnovit a rozšířit starobylé obchodní cesty. Číňané od roku 2013 investují do infrastruktury, budují a optimalizují trasy, silnice a přístavy na třech kontinentech. Rozměry jsou téměř nepředstavitelné, investice se odhadují na přibližně 900 miliard amerických dolarů (22,5 bilionu Kč). Hendrik Wehlen, odborník na logistiku ve společnosti VTG, která je největším evropským poskytovatelem pronájmu vagonů, pozorně sleduje vývoj na železnici: Za deset let se počet vlaků z Číny do Německa zvýšil z 80 na 15 000, říká v podcastu „Wirtschaft Welt & Weit“.

## Trasa přes Severní ledový oceán

---

Došlo také k masivnímu nárůstu kontejnerové dopravy na námořní Hedvábné stezce, která spojuje Čínu s Indií a Afrikou, a vede přes Suezský průplav do Středomoří. Cesta lodi z Číny do Německa trvá 25 až 30 dní, včetně „běžné“ čekací doby. Pokud bude čínská hlava státu Si Ťin-pching postupovat podle svého, bude se tato doba v budoucnu zkracovat. Prezident Si prosazuje myšlenku, pro kterou dokonce využívá klimatické změny: Arktickou hedvábnou stezku.

Trasa přes Severní ledový oceán je mnohem kratší. Lodě jsou v průměru o deset dní rychlejší a náklady na palivo jsou také nižší. A již nyní je na trase nutné používat ledoborce pouze v zimě.

Čím více ledu taje, tím je tato myšlenka výhodnější. Evropští kritici však nehledí pouze na ekonomické zájmy. Ochránci životního prostředí se obávají o křehký ekosystém, a to i s ohledem na předpokládané obrovské zásoby nerostných surovin v Arktidě. Blízkost Ruska navíc vzbuzuje obavy. Země má přibližně 24 000 kilometrů arktického pobřeží a kontroluje celý Severovýchodní průjezd. Lodě musí za plavbu platit a Rusko také staví ledoborce. Evropští zákazníci se od války na Ukrajině vyhýbají pozemní cestě a cestě podél ruského pobřeží, uvádí logistický expert Wehlen.

### **EU chce čelit „globální bránou“**

---

Prostřednictvím rozsáhlé iniciativy Hedvábné stezky dala Čína v posledním desetiletí více než jasně najevo svůj význam jako obchodní velmoci. EU se tomu začala bránit teprve nedávno. Její vlastní iniciativa „Global Gateway“ (Globální brána) má za cíl podporovat infrastrukturní projekty po celém světě, přičemž je třeba dbát na kritéria udržitelnosti a blahobytu partnerských zemí, protože právě za to je Čína kritizována.



Ale zatímco EU hlavně mluví, Čína už dávno tvoří. Vzhledem k obrovskému náskoku Číňanů se závod v Africe zdá být pro EU prohraný. „Evropa se prostě probudila příliš pozdě,“ potvrzuje Andreas Breinbauer, profesor logistiky z Vídně. A „Global Gateway“ se ještě nezaměřila na Arktidu.

Od začátku speciální vojenské operace na Ukrajině nepřicházejí investice do ruské části Arktidy v úvahu. Skandinávská Arktida by se však také mohla stále více stávat strategicky důležitým bodem z ekonomického hlediska, protože v budoucnu by se zde mohla propojit čínská arktická hedvábná stezka s již existujícími pozemními obchodními cestami.

Zdroj: n-tv.de

