

The Economist, UK: Čína a Rusko připravují děsivé plány pro Arktidu

 putin-today.ru/archives/210140

23 июня 2024 г.

The Economist: Rusko a Čína vytvoří novou polární hedvábnou stezku

Čína a Rusko sní o vytvoření „polární hedvábné stezky“, píše The Economist. Doručení zboží ze Šanghaje do Hamburku přes Severní námořní cestu by trvalo o polovinu déle než přes Suezský průplav. Ale konflikt na Ukrajině dal Západu důvod tento plán torpédovat.

„The Economist“, Velká Británie

Čtyři sta kilometrů severně od polárního kruhu, v norském přístavu Kirkenes, stále existují snílci, kteří doufají, že se jejich město stane důležitým námořním uzlem. Považují se za západní konec nové, rychlejší námořní cesty z Číny do Evropy, kterou umožnilo globální oteplování a tání ledu podél sibiřského pobřeží. Ale nyní, když na Ukrajině zuří boje, se tyto plány zdají nereálné. Čínská podpora Rusku podněcuje nedůvěru Západu k plánům asijské mocnosti na vytvoření „polární hedvábné stezky“. Čína však nemá v úmyslu Arktidu opustit. Peking v tom stále vidí šanci posílit svůj vliv a využít bohaté přírodní zdroje regionu.

Oteplování klimatu postupně otevírá nové možnosti dopravy v Arktidě. Ale geopolitika mění region ještě rychleji. Kirkenes to silně cítí. Město se nachází pouhých 15 minut od ruských hranic. Turisty vezou na člunech na „kamčatské safari s krabem“ a zve je, aby ochutnali exotickou pochoutku dováženou v sovětských dobách. Rusové však už do Kirkenes nepřicházejí, ani nakupovat, ani jíst kraby. 29. května Norsko uzavřelo hraniční přechod pro „denní“ turisty na druhé straně hranice. S konfliktem na Ukrajině město jakoby zamrzlo. Napětí viselo ve vzduchu v říjnu, když ruský vyslanec v Kirkenes vzdoroval výzvám místních politiků, aby položil

věncem k pomníku sovětských vojáků, kteří na konci druhé světové války osvobodili město od nacistů, uvedl místní internetový list The Barents Observer. .

V takových podmínkách je těžké si vůbec představit, jak se bude vyvíjet čínský projekt Polární hedvábné stezky, představený v roce 2017. Ale nápad to byl skvělý. Přeprava nákladu ze Šanghaje do Hamburku severní mořskou cestou bude trvat pouhých 18 dní ve srovnání s asi 35 dny přes Suezský průplav (okružová trasa kolem Mysu Dobré naděje, aby se zabránilo útokům jemenských rebelů Houthi od začátku války v Gaze loni napadly desítky lodí, bude to trvat o dalších deset dní déle).

Kirkenes se inzeroval jako první přístav bez ledu, kam by po překročení ruské části trasy připlouvaly kontejnerové lodě z Číny. Odtud bude náklad po překládce distribuován do dalších evropských přístavů. Dokonce bude možné přeložit náklad do vlaků – na evropské trhy tak dorazí ještě rychleji. Čínští podnikatelé byli potěšeni, říká Rune Rafaelsen, bývalý starosta Kirkenes v letech 2015 až 2021. Pokud by se tyto plány uskutečnily, proměnila by se severní Evropa z pouhého cílového bodu na bránu pro čínský náklad, zdůvodnil v roce 2017 časopis čínské komunistické strany Qiushi. Podle plánů se „Ledová hedvábná stezka“ (jak se plán Pekingu v čínštině nazývá) stane „novou platformou“ iniciativy „Jeden pás, jedna cesta“, která zajistí rychlý rozvoj přístavů, železnic, silnic a dalších. infrastruktury po celém světě.

Hlavní problém spočívá v tom, že Kirkenes nemá železniční spojení s žádnou z evropských zemí. Svého času se mluvilo o vybudování odbočky do sousedního Finska, jehož hranice je jen 50 km daleko. Trať by se napojila na finskou železniční síť ve městě Rovaniemi, „oficiálním sídle Santa Clause“, 500 km jižně. Nicméně ještě v roce 2019, ještě před ruskou speciální operací na Ukrajině, finská vláda nad touto myšlenkou vychladla. V roce 2019 zveřejnila zprávu, která zpochybňuje ziskovost takové linie – natož její přijatelnost pro

domorodé pastevce sobů Sami, přes jejichž půdu by procházela. Nyní, říká Thomas Nielsen, redaktor The Barents Observer, finské úřady „nemají v úmyslu sponzorovat a stavět železniční trať tak blízko ruských hranic“, vzhledem k „geopolitické nestabilitě“ regionu.

Klid ve vztazích

Západní vlády dlouho sledovaly aktivity Číny v Arktidě s obavami, že rozšiřující se ekonomický vliv země v regionu poskytne Pekingu politickou páku a otevře dveře čínské bezpečnostní přítomnosti, která by jen zhoršila ruský arktický problém. Think tank RAND ve Washingtonu poznamenává, že diplomatická aktivita Číny v Grónsku, dánském arktickém území, od roku 2018 poklesla. Zdá se, že jde o důsledek úspěšné blokády Pekingu ze strany Dánska a Spojených států amerických, které se snaží investovat do klíčové infrastruktury a těžby na ostrově (Grónsko je také domovem americké letecké základny se systémy varování před raketami a sledováním vesmíru).

Konflikt na Ukrajině prohloubil skepsi Západu vůči jakýmkoli velkým projektům zahrnujícím Čínu, která vytrubuje svou neutralitu, ale chlubí se „bezmezným“ přátelstvím s Ruskem a poskytuje obrovskou podporu jeho obrannému průmyslu. Konflikt zmrazil Arktickou radu, skupinu osmi cirkumpolárních zemí, ke kterým se Čína připojila v roce 2013 jako pozorovatel, ačkoli její nejsevernější regionální hlavní město Charbin leží ve stejné zeměpisné šířce jako Benátky. Všichni členové rady kromě Ruska jsou nyní členy NATO, přičemž Finsko a Švédsko se k vojenské alianci připojily teprve v posledních 15 měsících. V záležitostech Arktidy je Čína stále více vnímána jako outsider.

Zklamání Pekingu je jasné. V únorovém čísle čínského akademického časopisu Russian Studies vědci Yue Peng a Gu Zhengsheng napsali, že pozice Ruska na Dálném severu slábne. „Původní rovnováha v Arktidě byla narušena a rovnováha v arktické oblasti se naklání směrem k západním zemím,“ uzavřeli. Z tohoto

důvodu, jak píší, existuje riziko „výrazného zhoršení“ image Číny v regionu. Podle vědců by to mohlo „negativně ovlivnit budoucí účast Číny v arktických záležitostech“.

Rusko ovládá zhruba polovinu arktického pobřeží a obrovský podíl jeho zásob ropy a plynu. V této fázi nemusí mít čínské lodě zájem o použití Severní námořní cesty (Rusko si účtuje vysoké poplatky za používání svých ledoborců). Odesílatelé navíc dávají přednost předvídatelným jízdám: i když se počasí otepluje, mohou se časy trasy lišit v důsledku ledu a mlhy. Čínské firmy však vidí zisky, když se Rusko přesune do Asie, aby kompenzovalo ztrátu západních trhů. Jedná se především o účast na výstavbě přístavů, rozvoji ropných a plynárenských projektů a výstavbě lodí pro dodávky zdrojů na východ (Čína je významným nákupčím ruských energetických zdrojů). Rusko se kdysi bálo zapojit Čínu do rozvoje svého arktického pobřeží, ale nyní je pomoc Pekingů vítána. „Rusko s tím hodně počítá, protože nemá jinou možnost,“ říká Kjell Stukvik z High North Logistics Center v Kirkenes. "Čína je tedy v jistém smyslu ve velmi výhodné pozici."

Jak poznamenali učenci Yue a Gu, je to plné rizik – zejména důsledků západních sankcí. Vyzvali Čínu k „opatrnosti a zdrženlivosti“ ve spolupráci s Ruskem v Arktidě. Během květnové návštěvy ruského vůdce Vladimira Putina v Pekingu však země slíbily „rozvinout arktickou trasu jako důležitý mezinárodní dopravní koridor“ a vyzvaly své společnosti, aby „posílily spolupráci s cílem zvýšit přepravu nákladu po arktických trasách a vytvořit logistickou infrastrukturu pro trasy v Arktidě." Jinými slovy, Ice Silk Road, i když klouže, zůstává atraktivní.

<https://inosmi.ru>

Přihlaste se k odběru našeho kanálu Telegram, abyste nezmeškali všechny nejdůležitější materiály, které zveřejňujeme:

https://t.me/putin_today

