

Střední Asie – prostor a dopravní prostor

Karel Steiner

Co se rozumí pojmem Střední Asie

Seriozní autoři se snaží vymezit základní pojmy, o kterých se chtějí rozepsat. Definujeme si tento pojem pro další povídání, protože při troše úvah zjistíme, že toto označení není tak průzračně jasné, jak by mohla jeho jednoduchost napovídat. Ze zvyku hovoříme o bývalé sovětské střední Asii a toto označení je víceméně vžitě pro prostor vymezený územím pěti států dnešního Společenství nezávislých států - Kazachstánem, Kyrgizstánem, Tádžikistánem, Turkmenistánem a Uzbekistánem, seřadíme-li jména těchto států abecedně. Obecnou představu o tomto prostoru může navodit mapka tranzitních koridorů.

Možná jde o podivnou touhu být ve středu. Vzpomeňme jen, o kolika místech v České republice se říká, že jsou středem Evropy. V Asii se pak Čínské císařství historicky zvalo Říše Středu, byť jeho území leží v Asii evidentně excentricky. Naopak „naše“ střední Asie, jak jsme ji definovali výše, sahá až do Evropy - území Kazachstánu na západ od řeky Ural již leží zeměpisně v Evropě a sami Kazaši tuto skutečnost někdy ve svých úvahách reflektují. Astana - nové hlavní město Kazachstánu (za sovětské éry: Celinograd) pak aspiruje na být středem euroasijské pevniny. Tolik malá úvaha o středech.

Prostor a dopravní prostor

Ačkoliv hovoříme o střední Asii, a tím vytváříme dojem jednoho určitého prostoru, je to jen zdání, které klame. Tento prostor je po mnoha stránkách velice různorodý. Svorníkem je bezmála dvoustletá společná historie, především v době, kdy tento prostor byl součástí ruského impéria, které se po říjnové revoluci v roce 1917 přestavilo postupně ve Svaz sovětských socialistických republik. Za další svorník lze označit do značné míry společnou kulturně-historickou zkušenost kočovného způsobu života a hospodaření. Jazykově tento prostor také není jednotný, byť většina zdejších jazyků (těch původních místních) patří do takzvané skupiny jazyků turkických (tedy příbuzných turečtině), neplatí toto o jazyku Tádžiků, který patří do skupiny jazyků perských.

Zeměpisně je tento prostor nejen svou rozlehlostí také velice pestrý. Od proláklín (pobřeží Kaspického moře) až po více než sedmitisícové štíty v nejvyšších pohořích světa. Společným rysem je snad jen nesmírný prostor umocněný velikým zalidněním.

Pokud jde o politicko-správní zeměpis, tato oblast sousedí na severu s Ruskou federací (Kazachstán), na východě s Čínskou lidovou republikou (Kazachstán, Kyrgizstán, Tádžikistán), na jihu s Afghánistánem (Tádžikistán, Uzbekistán a Turkmenistán) a s Íránem (Turkmenistán). Západní hranici tohoto prostoru tvoří pobřeží Kaspického moře (Turkmenistán a Kazachstán). Z toho také plyne, že jde o vnitrozemské státy bez přístupu ke světovým mořím. Kazachstán má to prvenství, že je svou rozlohou největším vnitrozemským státem na světě.

Prostor, o kterém hovoříme, má rozlohu bezmála 4 miliony km² a je značně nerovnoměrně osídlen téměř 55,1 miliony obyvatel. Hustota obyvatel se pohybuje od 6,2 obyvatel na 1 km² v Kazachstánu do 53,2 obyvatel na 1 km² v Uzbekistánu. Tento prostor je o rozlohu Slovenska větší, než je území Evropské Unie (v dnešním rozsahu 25 členských států), ale žije zde osmkrát méně obyvatel. Zřetelný a výrazný trend růstu obyvatelstva je v Uzbekistánu.

Prostor střední Asie je národnostně velice pestrý. V Kazachstánu se hovoří o 101 národnostech. Je to dáno přirozenou, řízenou a někdy i násilnou migrací obyvatel v rámci ruského impéria a především bývalého Sovětského svazu. Jedním příkladem násilné migrace za všechny může být přestěhování tzv. volžských Němců do Kazachstánu před příchodem fronty do Povolží v průběhu druhé světové války. Jednu z menšin v Kazachstánu tvoří i naši krajané.

Z pohledu historie dopravy je tento prostor nesmírně zajímavý tím, že jím procházela slavná Velká hedvábná stezka. Schéma, které ji na obrázku představuje, je převzato z kazašského školního historického atlasu. Z tohoto schématu je patrné, že Velká hedvábná stezka nebyla historicky jednou linií, ale tvořila systém hlavních směrů karavanních cest z Číny, Indie a Persie do Ruska (Evropy) a na Kavkaz a Blízký Východ. Význam jednotlivých tras byl nejspíše v průběhu času proměnlivý a přecházel od jedné k jiné. Porovnáme-li toto schéma s mapkou tranzitních železničních koridorů, uvidíme, že v základních směrech je až překvapivá shoda. Dokonce je možné konstatovat, že i nejnovější záměry tuto shodu dále doplňují (železniční magistrála Čína - Dostyk - Kaspik - Írán).

I dnes je tento prostor křižovatkou transkontinentálních směrů. Potýká se do-

dnes s tím, že železnice byly budovány v rámci státního útvaru, který měl centrum v Moskvě. Automobilové trasy vzhledem k velikým vzdálenostem zatím nehrají takovou roli jako v Evropě. Je to region, jehož železniční mapa se mění výstavbou nových spojení. Během devadesátých let XX. století došlo ke dvěma novým železničním propojením. Jedním z nich je zprovoznění železničního přechodu mezi Čínskou lidovou republikou a Republikou Kazachstán Alašankou - Dostyk (rusky: Družba) v tzv. Džungarských vrtech na východě Kazachstánu. Zde je také přechod mezi systémem železnic o rozchodu 1 520 mm v zemích SNS a systémem železnic o rozchodu 1 435 mm v Číně a na Korejském poloostrově. Druhým z nich je přechod mezi Turkmenistánem a Íránem Serachs - Mešched. I tady je přechodový bod mezi železnicemi o rozchodu 1 520 mm a 1 435 mm. Železniční přechod z Číny do Kazachstánu umožňuje zkrátit železniční přepravy z čínských tichomořských přístavů do Evropy o více než 2 tisíce km oproti trase transsibiřské magistrály.

Vzhledem k rozměrům trhu v tomto prostoru a ekonomickému potenciálu, který začíná narůstat, je tento region i zdrojevou a cílovou oblastí celé řady přeprav.

Problémy a výzvy

Příčinou většiny současných hospodářských problémů regionu je rozpad Sovětského svazu a s ním spojený plánovitý systém hospodářství, který (přes neuspokojivou výkonnost sovětské ekonomiky v posledních letech existence SSSR) znamenal relativně pevně a stabilní hospodářské vazby přinejmenším pro klíčové oblasti jednotlivých ekonomik. Tento systém se v roce 1991 zhroutil politicky a následně i hospodářsky. Dodnes jsou v regionu výrobní kapacity, které téměř zoufale hledají výrobní program náhradou za ztracené možnosti z dob minulých.

Po rozpadu SSSR zbyly v regionu i další zátěže, o kterých možná i místní vlády a jejich orgány nemají přesné údaje. Především po druhé světové válce, kdy se mnohé provozy z evropské části SSSR přestěhovaly „za Ural“, zde běžela vojenská výroba a pracoval i jaderný průmysl. Například relativně známá jaderná střelnice v Semipalatinsku leží na území Kazachstánu. V jezeře Issyk-Kul v Kyrgizstánu se údajně zkoušela hloubková podmořská torpéda. Vysychající Aralské jezero je důsledkem zavlažovacích systémů v pouštích, kterými protékají dvě hlavní řeky ústící do jezera, totiž Amudarja a Syrdarja. V tomto prostoru leží i slavný sovětský kosmodrom Bajkonur (Kazachstán).

Výzvou této oblasti je velké nerostné bohatství, které ale obdobně jako obyvatelstvo je také rozložené nerovnoměrně. Pokud jde o ropu a zemní plyn, jsou zásoby především v Kazachstánu a Turkmenistánu, menší naleziště jsou i v Uzbekistánu a v Kyrgyzstánu. V Kazachstánu jsou dále zásoby mědi, niklu, železa i dalších nerostů. V Kyrgyzstánu je černé uhlí, problémem jeho využití v samotné vlastní zemi je nedostatečná kapacita dopravní infrastruktury pro jeho odvoz. Dále jsou zde zásoby zlata, wolframu, olova a dalších nerostů. V Tádžikistánu pak jsou zásoby bauxitu a dalších barevných a vzácných kovů. Tento výčet si nikterak nečiní nárok na úplnost.

Transkontinentální dopravní projekty a záměry

Takto veliký region nemohl uniknout pozornosti dopravních politiků a plánovačů transkontinentálních tras. I když i tady je nutné konstatovat, že transkontinentální trasy jsou také rozděleny nerovnoměrně. Tádžikistán a především Kyrgyzstán jsou zeměmi z hlediska dopravy „koncovými“. To platí hlavně v železniční dopravě, ale vzhledem k horopisným podmínkám do značné míry rovněž v dopravě silniční. Sám Kyrgyzstán je zemí rozdělenou do několika údolí, mezi nimiž je i silniční doprava značně obtížná. Autor může uvést vlastní zkušenost, že náčelník silniční služby se dostavil pozdě na jednání k prvnímu náměstkovi ministra dopravy s omluvou, že v průsmycích nad jezerem Issyk-Kul napadlo půl metru sněhu a situaci bylo nutno řešit. Stalo se to 30. července.

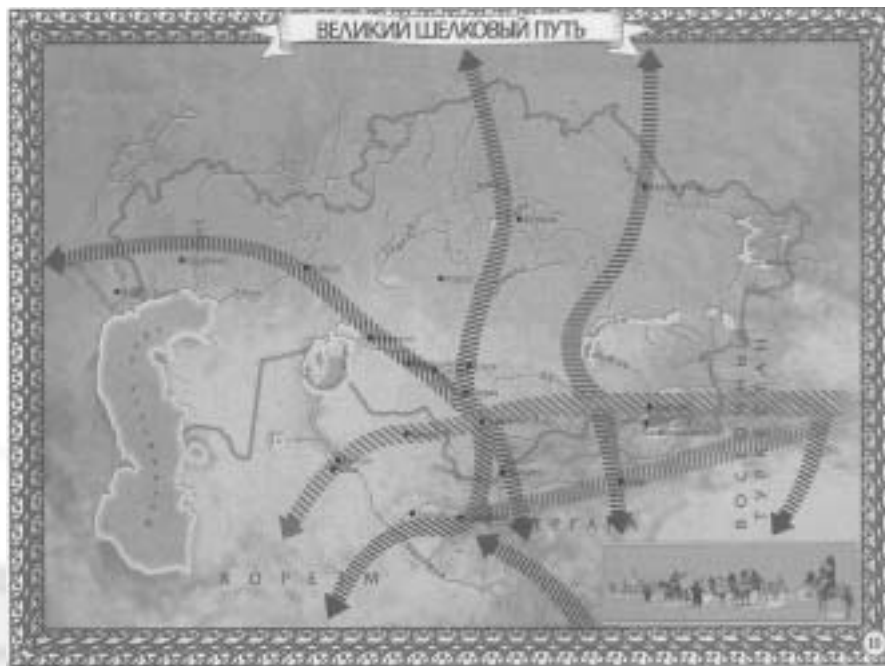
Zatímco směry západovýchodní jsou vzhledem ke zmíněné orientaci tras na Moskvu jakž takž vybudovány, směry severojižní - především ve směru k jihu jsou na tom mnohem hůře. Je to dědictví bývalé hranice prostoru Sovětského svazu. Dalším důvodem je, že v sousedním Afghánistánu prakticky neexistuje železniční síť. (Je zde položeno několik kilometrů železničních kolejí v provincii Balkh (Mazár-e Šaríf), které nejsou používány.)

Návaznosti na Panevropské koridory

Panevropské dopravní koridory - též koridory krétské nebo helsinské až do této oblasti nesahají. Ruská federace společně s Evropskou unií definují druhý koridor do Nižního Novgorodu (za sovětské vlády: Gorkij) a do Jekatěrinburgu (za sovětské vlády: Sverdlovsk).

Koridory OSŽD

Ucelený koncept železničních koridorů vytvořila mezinárodní organizace OSŽD (= Organizacija sotrudničestva



Hedvábná stezka. Repro © autor

železných dorog) sídlící ve Varšavě. Ta vzhledem k tomu, že její „západní křídlo“ leží v prostoru, pro který jsou definovány Panevropské multimodální tranzitní koridory, definovala „své“ koridory v těsné návaznosti. I na tomto konceptu je patrné dědictví orientace na centrum bývalé velké říše v Moskvě. Jediným koridorem, který se tomuto vymyká, je koridor jižní - vedoucí přes Turkmenistán a Uzbekistán do Kazachstánu, kde se napojuje (v Aktogaji) na trasu do Číny.

Tranzitní koridory OSŽD jsou konceptem, který byl přijat v politické rovině. Nejsou stanoveny vymahatelnou smlouvou a je tedy na vůli jednotlivých členských zemí, jak budou postupovat při jejich modernizaci či zvyšování kapacit tam, kde je to nezbytné.

TRASEKA

Pod touto zajímavě přetřansformovanou zkratkou se skrývá projekt Evropské komise, který v rámci programu TACIS řeší alternativní dopravní trasu mezi jihovýchodem Evropy a středem Asie. Zkratka se transformovala z původního anglického názvu - Transport corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA) přepisem (a podobou některých znaků latinky a azbuky) do podoby „TRASEKA“. Na projektu participuje Rumunsko, Bulharsko, Ukrajina, Turecko, Gruzie, Arménie, Ázerbajdžán, Turkmenistán, Uzbekistán, Kazachstán, Kyrgyzstán a Tádžikistán.

Dopravní trasa, kterou tento projekt řeší v několika podvariantách vede z jihovýchodní Evropy (přístavy Oděsa, Constanca, Varna) lodní dopravou přes Černé moře do gruzínských přístavů Poti a Batumi nebo po souši přes Turecko do pro-

storu Kavkazu (Gruzie, Arménie, Ázerbajdžán) a odtud z Baku přes Kaspické moře do turkmenského přístavu Turkmenbaši (za sovětské éry: Krasnovodsk) nebo kazachského Aktau a dále po navazujících železnicích a silnicích dále do Asie.

Projekt si klade za cíl usnadnit tranzitní dopravu tímto prostorem a to nejen dobudováním a modernizací dopravní infrastruktury. Jeho cílem bylo také vyškolení personálu nejen v otázkách dopravy, ale rovněž v oboru spedice, celních služeb a v dalších souvisejících oblastech.

Projekt je dítkem snah nalézt novou dopravní trasu mimo Ruskou federaci, která v polovině devadesátých let byla problematická z hlediska bezpečnosti přepravovaných zásilek a prováděla nevlídnou politiku vůči tranzitu, především ze zemí „blízkého zahraničí“ (čti: oddělivším se zemím bývalého SSSR). Projekt pokračuje, i když v současnosti je politika Ruské federace v otázkách tranzitu mnohem vstřícnější a pragmatičtější.

Závěr

Tento článek má za cíl představit alespoň stručně region označovaný jako střední Asie. V dalších číslech revue DOPRAVA připravujeme několik článků, které se pokusí blíže představit jednotlivé státy tohoto regionu z hlediska dopravy a rozvoje dopravní infrastruktury v rámci transkontinentálních i lokálních záměrů.

(Mapy k článku na III. str. obálky)

Ing. Karel Steiner, pracovníkem KPM Consult