

VZESTUP ČÍNY

CHINA'S INCREASE

Zbyněk Kuna

Anotace:

Autor si všímá měnícího se postavení Číny ve světové ekonomice a uvažuje o dalších perspektivách této nejlidnatější země světa.

Klíčová slova:

ČLR - ekonomika - východní Asie - svět

Summary:

Author mentions changes in position of China in the world economy. He thinks about China's long-term prospects.

Key words:

China - economy - East Asia - world

ÚVOD

Čína má mnohá nej. Je to nejlidnatější stát světa, je největším výrobcem i spotřebitelem zemědělských komodit, má nejvyšší těžbu uhlí a železné rudy a dnes je už také největším producentem oceli. Hovoří-li se dnes o tzv. tripolárním světě, do kterého se zařazují EU, USA a Japonsko, do budoucna bychom měli spíše hovořit, kromě sjednocující se Evropy, o americkém centru s USA, Kanadou a Mexikem, a dále o asijské oblasti, jejímž jádrem by byly Čína, Indie a Japonsko. Je přitom zřejmé, od čínských reforem započatých na přelomu 70. a 80. let 20. století, že vůdčí roli v Asii od Japonska postupně převzme právě Čína.

Základní (ilustrační) číselné informace o postavení ČLR ve světové ekonomice poskytuje následující tabulka č. 1.

Tabulka č.1 – Charakteristika ČLR (vybrané údaje)

ukazatel	zdroj
rozloha pevniny (1000 km ²): 9597	FAOSTAT database
podíl na světové rozloze pevniny: 7,2%	FAOSTAT database
počet obyvatel (2003): 1311,7 mil.	FAOSTAT database
podíl na světové populaci (2003): 21 %	FAOSTAT database
HDP (2003): 1417 miliard USD	World Bank Atlas
růst HDP (2003/2002): 9,3 %	World Bank Atlas
podíl HDP ČLR na světě (2003): 3,9 %	World Bank Atlas
podíl HDP ČLR, Hongkongu a Macaa na světě (2003). 4,3 %	World Bank Atlas
HDP/obyvatele (2003): 1184 USD	World Bank Atlas
orná půda/obyvatele (2002): 0,11 ha	FAOSTAT database
balance agrárního zahraničního obchodu (2003): - 6,57 mld USD	FAOSTAT database
podíl na světovém exportu / importu zboží (2003): 6,0 % / 5,5 %	WTO

CÍLE A METODY

Príspevek se zaměřuje na posouzení role Číny ve světové ekonomice a politice, s přihlédnutím k faktu, že tato země má doposud značné rezervy ve vzdělanosti populace. Podkladové údaje, včetně agenturních zpráv, vytvořily základnu pro vlastní úvahy autora, směřující k budoucnosti Číny, potažmo celého asijskopacifického prostoru při respektování globálních souvislostí. Číselné údaje byly převzaty z databází OSN, FAO, WTO a Světové banky. V různé míře byly použity metody analýzy, syntézy a komparace.

VÝSLEDKY A DISKUSE

V 60. letech 20. století se hovořilo, s určitou nadsázkou, o „žlutém nebezpečí“. Připomínala se tak populační převaha, militantní režim, ale i zahleděnost do sebe a nevyzpytatelnost. Čínská lidová republika, po svém ustavení v roce 1949, prošla složitým vývojem, do něhož patří i neblahá éra „lidových komun“ a „kulturní revoluce“.

Čínské proměny zahájila v roce 1978 agrární reforma. V roce 1984 se změny dotkly i průmyslových podniků. Zároveň byl přijat proexportní program. Reformy vyvolaly rychlý hospodářský růst a od 80. let čínská ekonomika kontinuálně roste o cca 6 až 10 % ročně. Politické uvolnění není tak výrazné. Čínský hospodářský úspěch zůstává v kontrastu k nedostatečnému pokroku, pokud jde o politické svobody, nehledě k dlouhotrvající okupaci Tibetu, anektovaného v roce 1950. Rostoucí ekonomická síla vede ovšem k růstu sebevědomí čínského vedení, a čínský hlas, přestože není určující, je již slyšet. Větší váha v mezinárodním společenství je již patrná z některých diplomatických úspěchů, kam patří i olympijské hry v Pekingu, plánované na rok 2008.

Čínské reformy jsou někdy srovnávány s reformami v zemích střední a východní Evropy (SVE). Odlišností je však příliš mnoho.

Čína začala reformy jako venkovská zemědělská společnost, zatímco země SVE jako městské a industrializované státy. Čína se potýkala (a potýká) s transferem pracovních sil z málo produktivního zemědělství do produktivnějšího průmyslu, zatímco v případě zemí SVE spočíval problém ve strukturálních úpravách. V Evropě je také jiné kulturní zázemí a citlivější vnímání demokracie. Održení od světového technologického vývoje, přes různé peripetie více než čtyřicetiletého období sovětského vlivu, nebylo v zemích SVE tak výrazné, jako v Číně, která razila izolacionistickou politiku (spoléhání se na sebe). Velmi rozdílná situace byla v kvalifikaci pracovních sil a vědeckotechnické základně, kde Čína, v kontrastu k zemím SVE, neměla nač navázat.

Původní cíl orientovat zahraniční investice na produkci vysoce technologicky náročnou, se zprvu minul účinkem. Rozhodující měrou zde působily obavy z možného vojenského zneužití moderních technologií, nehledě, alespoň v počáteční fázi, k nedostatečnému vnitřnímu zázemí. Cíl byl tak rychle modifikován na získání investic do pracovně náročných odvětví, což odpovídá komparativní výhodě ČLR (velké množství málo kvalifikovaných pracovních sil). K přilákání zahraničních investic byly po vzoru exportních výrobních zón v jiných asijských zemích zřízeny zvláštní ekonomické oblasti, ve kterých byly diferencovaně poskytovány daňové, celní a jiné preference.

Přes pozoruhodný ekonomický vzestup, byť z nízké výchozí základny, nelze zastřít ani problémy, s nimiž se Čína bude muset potýkat. Lze je shrnout do několika bodů:

- 1) *Pohyb venkovanů do měst* – V tak ohromném rozsahu se ještě nikdy neuskutečnil [podle FAO v roce 2003 v zemědělství pracovalo 65 % ekonomicky aktivní populace ve srovnání s 2 až 6 % v rozvinuté tržní ekonomice (RTE)]. Podle Čínské akademie sociálních vztahů se v příštích letech urychlí proces urbanizace (zatímco v roce 2000 žilo v čínských městech 36 % čínské populace, v roce 2050 by to mělo být již 80 %).
- 2) *Nízká kvalifikace* – Přes rychlý růst výzkumných a technologických center většina náročnějších výrobků čínské provenience vychází ze zahraničních licencí či se jedná o

bezlicenční kopie. Typickým příkladem je letecký průmysl, produkuje takřka identické kopie starších ruských a ukrajinských letadel včetně motorů. Ani domácí automobilový průmysl nevyniká kvalitou a kopíruje prvky zahraničních modelů.

- 3) *Demografická situace* – Zatímco v Maově éře platilo, že čím více dětí, tím silnější národ, později nastoupila přísná pravidla, která měla růst zbrzdit. V ČLR se dnes ekonomicky prosazují jednodětná manželství. Důsledkem však je, mimo jiné, poměrně značná početní převaha chlapců nad dívkami. Přes výrazný pokles míry porodnosti z 33 promile v roce 1970 na současných méně než 8 promile se jedná v Číně o růst z vysoké základny a počet obyvatel stále stoupá a přesáhl již 1,3 miliardy. Otázkou je, kdo bude živit Číňany, kteří odejdou do důchodu, a také to, kde najít práci pro stále rostoucí čínskou populaci. Je možné, že Čína zestárne dřív, než stačí zbohatnout.
- 4) *Prohlubující se regionální rozdíly* – Regionální rozdíly se (tradičně) týkají měst a venkova, dále (opět tradičně) východních nížinatých oblastí ve srovnání s hornatým kontinentálním vnitrozemím. V poslední době se však hospodářsky diferencuje i sever a jih země. Zatímco v 50. a 60. letech 20. století byly silně preferovány státní průmyslové podniky na severovýchodě Číny, dnes jsou mnohdy při své neefektivní výrobě zavřené a v některých městech na severu je přes 50 % lidí bez práce. Za vlády Mao-ce-tunga byly provincie (Chej-luang-tiang, Ťi-lin, Liao-ning) výkladními skříněmi Číny a na průmyslové výrobě se podílely takřka 20 %. Dnes, více než čtvrtstoletí po zahájení reformy, dosahuje jejich podíl jen 9 %. Naproti tomu jih země táhne ekonomiku, soukromý průmysl se koncentruje v pobřežních provinciích a z okolí Hongkongu a Šanghaje plyne do světa množství levných výrobků. Zároveň je třeba přiznat, že i samotný Peking začíná zaostávat za Kantonem (Guangzhou), Šanghají a dalšími městy jihovýchodní Číny. Do určité míry tak vlastně hrozí i rozštěpení země. Naopak, významnou stabilizující roli by mohla sehrát nově budovaná dopravní infrastruktura, jež by zvýšila dostupnost a z hlediska investorů i atraktivitu zaostávajících oblastí.
- 5) *Prohlubující se sociální rozdíly* – V ČLR se prohlubují sociální rozdíly. K nejhůře postaveným skupinám patří námezdní dělníci z chudých venkovských oblastí. Na prosperující pobřeží jich přišlo na 200 miliónů. Zpravidla jsou mladí, nemajetní a málo obeznámení se svými právy. Soukromé společnosti, které nemají žádné tradice ve sféře sociální podpory, z nich vyžádávají všechny síly. Zejména v předvánoční době se pracuje i téměř 16 hodin denně a třeba i dva měsíce bez jediného volného dne (!). Co na tom, že se porušují čínské zákony, když žalobce chybí? Bohužel, dochází i k četným případům úmrtí přímo na pracovišti a to z důvodu totálního vyčerpání organismu. Čínská exportní expanze hraček, textilních výrobků, obuvi a spotřební elektroniky tak mnohdy má i tragické pozadí, přinejmenším je vykoupena strašlivými pracovními podmínkami. Importéři by se měli přesvědčit, v jakých poměrech levné čínské zboží vzniká.
- 6) *Demokratizace společnosti* – Čína zůstává totalitní zemí s jedinou vládnoucí stranou, nerespektující lidská práva a přehlížející etnické menšiny. Ani patnáct let od studentské prodemokratické manifestace v Pekingu, brutálně potlačené tanky, není možné v ČLR její připomenutí. Těžko si lze představit faktickou modernizaci země s cenzurou informací a zavíráním politických odpůrců.

Čína zažívá prudký industriální rozvoj. Jednou z příčin současné vysoké ceny ropy je rychle rostoucí spotřeba v ČLR a Indii. Jen v roce 2004 stoupla spotřeba ropy v Číně ve srovnání s rokem 2003 o 16 %. Ve světovém pořadí z hlediska spotřeby ropy se tak ČLR dostala na druhé místo za USA. Přes solidní domácí těžbu není „říše středů“ v zásobování touto surovinou od roku 1993 soběstačná a import je pro ni nutností.

Velká část současné čínské diplomatické aktivity by se dala nazvat „ropnou diplomacií“. Peking se bez skrupulí snaží co nejvíce sbližovat s ropnými státy, zejména s těmi, jejichž vztahy se západními zeměmi jsou díky stávajícím domácím režimům napjaté. Do této kategorie patří například Írán, Súdán, Venezuela a do určité míry i Kazachstán. „Boj o suroviny“ se však týká i mezistátních vztahů uvnitř asijskopacifické oblasti, neboť v Jihočínském moři jsou poměrně značné zásoby ropy a zemního plynu, o které vede ČLR spor s Japonskem (souostroví Senkaku), Vietnamem (Tonkinský záliv), Tchaj-wanem, Vietnamem, Malajsií, Filipínami a Brunejí (Spratlyho a Paracelské ostrovy). Jarní (2005) demonstrace v ČLR vůči japonské učebnici dějepisu a ostentativně přerušená návštěva čínské ministryně v Tokiu mají zřejmě jiné pozadí, než jen hledání historických „pravd“ či nápravu faktických křivd, jichž se Japonsko v oblasti východní Asie v minulosti dopustilo. Je to daleko více vyhrocující se spor o podmořské zdroje surovin, přičemž čínské vedení dává najevo svou neústupnost. Zároveň lze z uvedeného cítit, že Čína si je vědoma své rostoucí ekonomické síly a hodlá zvýšit svůj vliv v regionu. S ohledem na přetrvávající politický systém v ČLR to nemusí být zrovna pozitivní informace. Rostoucí sebevědomí čínského politického vedení se promítá i do megalomanských staveb a k nejproblematictějším projektům patří stavba přehrady „Tři soutěsky“ na řece Jang-ce-t'iang.

Mezi současné čínské priority patří bezpochyby ambiciózní vesmírný program, který prozatím vyvrcholil úspěšným letem prvního čínského „tajkonauta“ (Jang Li-wej) v roce 2003, přičemž Čína plánuje i lety s lidskou osádkou na Měsíc a stavbu vlastního raketoplánu. Důvodem je nejen otázka prestiže, ale zejména podpora vývoje nových vesmírných technologií, koneckonců však i surovinová základna Měsíce. Lze se domnívat, že vysoká potřeba surovin pro růst čínského průmyslu ovlivní zájem na užší spolupráci s Ruskem (ohromné sibiřské a dálnévýchodní zdroje) a republikami střední Asie.

Důležitou roli v rozvojových plánech Číny zaujímá dopravní infrastruktura, což je, s ohledem na velikost a různorodost země, reliéf, krajně nerovnoměrné osídlení a geograficky diferencované zdroje nerostných surovin, záležitost klíčová. Bouřlivý rozvoj se týká letecké dopravy, jak mezinárodní, tak i vnitrostátní. Velmi posílila i námořní nákladní doprava a čínské přístavy dnes patří k nejdůležitějším v celé asijskopacifické oblasti. Dynamika je přitom ohromující. Například přeprava kontejnerů přes čínské námořní přístavy vzrostla v roce 2003 ve srovnání s rokem 2002 o plných 32 %. Postupně se zlepšuje i silniční doprava, i když problémem zůstává spojení s kontinentálním vnitrozemím. Velký důraz je kladen na železniční dopravu, jež je sice už dnes poměrně rozsáhlá, avšak technicky zaostalá. Plán výstavby nových moderních železnic byl přijat v roce 1994. Hlavní aglomerace země by měly být postupně propojeny sítí vysokorychlostních tratí (zatím se počítá se stavbou 3000 km nových kolejových tratí pro rychlosti přes 200 km/h). Do roku 2007 by měl být zprovozněn úsek Peking – Tianjin – Hebei, dále by to měly být spoje Wuhan – Guangzhou a Zhengzhou – Xi'an. Již delší dobu čeká na vládní souhlas výstavba klíčové relace mezi Pekingem a Šanghají. Pokud jde o čínské vysokorychlostní železnice, ČLR oslovila všechny potenciální dodavatele (ICE/SRN, TGV/Francie, Shinkansen/Japonsko). Domnívám se, že vítězem tendru bude německý systém, neboť jako jediný je určen pro osobní i nákladní dopravu, navíc mezi ČLR a Japonskem vzrůstá rivalita. Pro podporu zavedení ICE by mohla hovořit i spolupráce s německým konsorciem Transrapid při zavedení prvního maglevu na krátkém úseku mezi centrem Šanghaje a letištěm (rychlost 420 km/h), který má být do roku 2009 prodloužen o dalších 170 km do Hangzhou. Na druhé straně nelze přehlédnout, že na rozdíl od TGV a Shinkansenu systém ICE dosud nebyl exportován.

ZÁVĚR A IMPLIKACE PRO ČR

Asijskopacifický region zatím hledá svoji identitu. Stojí před značnými problémy zapojení tak odlišných zemí, jako je ČLR s autoritářským politickým systémem a částečně netržní ekonomikou a demokratického a tržního Japonska a "konzumerizované" a "westernizované" společnosti Hongkongu. Region je hospodářsky i politicky (např. Jižní Korea versus KLR) silně diferencován. Úspěch Japonska a později i asijských nově industrializovaných zemí (ANIZ) je však inspirací i pro další státy. Hospodářský vzestup zemí ANIZ a některých dalších (např. Malajsie) souvisel s vysokým důrazem (od 60.let 20.století) na rozvoj vzdělání, z něhož nyní tyto země profitují.

Nejdynamičtěji se rozvíjející oblastí Asie je dnes tzv."Čínský hospodářský prostor", zahrnující Tchaj-wan, Hongkong a jižní provincie ČLR (zejména Futien a Kuangtung). Jde o neformální spolupráci, neboť tento integrační proces nebyl řízen vládami, ale rozvinul se spontánně s ekonomickými reformami v Číně. Přestože politické vztahy ČLR a Tchaj-wanu jsou stále napjaté, Tchaj-wan je momentálně v Číně největším zahraničním investorem. Je nutné též připomenout, že v celé oblasti jihovýchodní Asie žije významná čínská menšina a se zvyšující se ekonomickou vahou Číny bude sílit i vliv této nejlidnatější země v celém regionu.

Vstup ČLR do WTO v roce 2003 znamenal zavedení obchodních standardů. Při omezení celní ochrany to vyvolává tlak na zefektivnění výroby. Čína také deklarovala snahu připojit se k zóně volného obchodu zemí ASEAN (AFTA), což by mělo posílit regionální spolupráci. Význam AFTA rozhodně podpoří i předpokládané připojení Indie, Japonska a Jižní Koreje.

Zemědělství má v ČLR vysokou prioritu. Případný rozsáhlejší dovoz potravin by při tak početné populaci byl problematický, nehledě k tomu, že by to zároveň přibrzdilo rozvojové ambice této země.

Pro ČR představuje ČLR perspektivní trh, kde je možné se uplatnit exportem investičních celků (elektrárny apod.), ale i našich strojírenských výrobků, zejména pokud jde o dopravní prostředky. Zvláště zajímavá by mohla být spolupráce v leteckém průmyslu, neboť čeští výrobci mají bohaté zkušenosti s výrobou odolných letounů vyhovujících podmínkám provozu v obtížných klimatických poměrech Sibíře, středoasijských a afrických pouští i vysokohorských oblastí andských států Latinské Ameriky, naopak Čína slyne ohromným domácím trhem. Pro českou ekonomiku by mohl být zajímavý i rostoucí zájem bohatších Číňanů o cestování. Bohužel, mezi ČR a ČLR dosud neexistuje přímé letecké spojení, přičemž k nejzajímavějším destinacím – pro eventuelní lety z Prahy – by měly patřit Kanton (Guangzhou) a Šanghaj.

Obchodní výměnu mezi Evropou a ČLR bezpochyby příznivě ovlivní zavedení (březen 2005) přímé nákladní železniční linky, vedoucí z Chu-che-chao-tsche (autonomní oblast Vnitřní Mongolsko na severu Číny) přes Mongolsko, Rusko, Bělorusko a Polsko do německého Frankfurtu. Vlak, který přepravuje 100 standardizovaných kontejnerů, jezdí dvakrát měsíčně, přičemž trasu dlouhou 9814 km překonává za 18 dní.

V žádném případě bychom však neměli zapomínat, že ČLR zůstává totalitní zemí s velkým počtem politických vězňů a nucených pracovních táborů, zemí, která okupuje Tibet a neustále hrozí agresí Tchaj-wanu. Zahraniční politika ČR i EU k čínskému komunistickému vedení by neměla být „bezpečná“, ale naopak prosazovat demokratizaci Číny. Bohužel, český premiér Paroubek při své návštěvě ČLR v červnu 2005 se této tématice vyhnul. Rozsáhlý trh a potenciálně zajímavé odbytiště by nemělo zastřít neduhy současné čínské společnosti.

Literatura:

(1) Kuna Zbyněk: Svět, který přichází, in: Sborník příspěvků z vědeckého semináře „Agrární sektor před vstupem do EU“ a poznatků z ekonomické sekce AP IX pro IVZ MSM 411100013, ČZU-PEF, 19.1.2001, Praha, ISBN 80-213-0714-5, str.178-182.

(2) Kuna Zbyněk: An Essay on Global Problems of the World, in: Umweltpolitische massnahmen der Tschechischen Republik und Osterreiches in der landwirtschaftlichen produktion, Anlasslicht der

Wissenschafts - und Erziehungskooperation „Aktion Österreich – Tsechische Republik“, BOKU Wien - ČZU Praha, 2003, str. 74-78.

(3) Kolektiv KSE VŠE Praha: Proměny světové ekonomiky a Česká republika, Nakladatelství Máchova kraje, Bělá pod Bezděsem, 1996, 324 str. ISBN 80-901730-4-7.

(4) internet: www.faostat.fao.org, www.wto.org.

(5) World Bank Atlas, the World Bank, Washington, 2004, ISBN 0-8213-5732-8.

Kontaktní adresa autora:

Ing. Zbyněk Kuna, Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, Katedra zemědělské ekonomiky, 165 21 Praha 6 – Suchbát, telefon: 2 2438 2298, e-mail: kuna@pef.czu.cz