

Tento čínsko-polský nákladní vlak má zvláštní reprezentativnost: úvodník Global Times

[G globaltimes.cn/page/202407/1315901.shtml](https://globaltimes.cn/page/202407/1315901.shtml)



NÁZOR / REDAKCE

Tento čínsko-polský nákladní vlak má zvláštní reprezentativnost: úvodník Global Times

Podle Global Times Zveřejněno: 12. července 2024 00:10

-
-
-
-
- 



Vlak plně naložený rozmanitým zbožím odjel 25. května 2024 ze Si-anu do Malaszewicze v Polsku. Foto: Xinhua

Do Varšavy před pár dny dorazil první pravidelný nákladní vlak mezi Čínou a Polskem, který úspěšně dopravil klimatizace, příslušenství ke kávovarům, šlehače vajec a další zboží z Číny na trhy vzdálené tisíce kilometrů. Vlak se poté vrátí do Číny s velkým množstvím evropských výrobků. Podle odhadů se ve srovnání s předchozí námořní přepravou ušetří celá doba přepravy tohoto nákladního vlaku o více než polovinu a průměrná sazba přepravného na kontejner se sníží asi o 20 procent. Některá evropská média uvedla, že jde o „obchodní příležitost“ a dodala, že „další země jako Maďarsko, Itálie a Španělsko se také pokusí přilákat investice z Číny“.

Otevření tohoto pravidelného nákladního vlaku má mnohem větší význam než pouhé ekonomické a obchodní propojení. Polsko je členem NATO a má úzké vztahy s USA. Čína však nikdy nepožádala Polsko, aby se postavilo na stranu, ani neodmítla bilaterální spolupráci. Polsko bylo také opatrné při nakládání se svými vztahy s

Čínou pod tlakem USA. Po vypuknutí rusko-ukrajinského konfliktu bylo Polsko kdysi považováno za „trumpf NATO proti Rusku“. V té době se mnoho analytiků na Západě domnívalo, že to ovlivní postoj Polska ke spolupráci s Čínou, přestože Čína nemá s rusko-ukrajinským konfliktem žádný vztah. Tento smyšlený scénář táborové konfrontace se však nenaplnil. V rámci diplomacie hlav států se spolupráce mezi Čínou a Polskem stala těsnější a pragmatičtější.

Čína a Polsko stále pevně prosazují pragmatickou spolupráci ve složitém geografickém prostředí a dokonce se stávají příkladem a měřítkem spolupráce mezi Čínou a EU. Znovu se také ukazuje, že pokud se budeme držet ducha vzájemného prospěchu a win-win, určitě najdeme širší prostor pro spolupráci. V rámci této filozofie také spolupráce mezi Čínou a Polskem dosáhla pozoruhodných výsledků: Polsko jako důležitý opěrný bod iniciativy Pás a stezka je vstupní branou pro čínsko-evropské nákladní vlaky do EU. Téměř 90 procent čínsko-evropských nákladních vlaků prochází Polskem nebo přes Polsko přestupuje do různých částí Evropy. Od zahájení spolupráce mezi Čínou a zeměmi střední a východní Evropy se Polsko stalo největším obchodním partnerem Číny ve střední a východní Evropě a Čína se stala také největším hospodářským partnerem Polska v Asii.

Zvláštní význam má spuštění čínsko-evropského nákladního vlaku „Guangzhou International Port - Varšava“ s plnými jízdními řády, který slouží jako mikrokosmos dvou hlavních trhů Číny a Evropy, které se vzájemně přitahují a pomáhají si uspět. Téměř ve stejnou dobu, kdy vlak dorazil do Varšavy, odjel z Wuhanu další čínsko-evropský nákladní vlak směřující do Duisburgu. Jeho odjezd znamenal, že nákladní vlaky mezi Čínou a Evropou v letošním roce dosud uskutečnily 10 000 cest a hranici 10 000 překonaly o 19 dní dříve než loni. V roce 2020 překonaly nákladní vlaky mezi Čínou a Evropou poprvé za rok hranici 10 000 kusů. Během pouhých čtyř let, navzdory tomu, že zažily vzestupy a pády, jako je pandemie, místní

konflikty a globální napětí v dodavatelském řetězci, prokázaly nákladní vlaky mezi Čínou a Evropou silnou rozvojovou dynamiku proti tomuto trendu, což není v žádném případě náhodné.

Nákladní vlaky Čína-Evropa vytvořily jako způsob dopravy nový vysokokapacitní, zelený a nízkouhlíkový pozemní dopravní kanál pro každé počasí, který je hlavní inovací v systému mezinárodní přepravy. Cena přepravy nákladních vlaků Čína-Evropa je pětina letecké přepravy a doba přepravy je čtvrtinou námořní přepravy. Je méně ovlivněn přírodním prostředím, má vysokou stabilitu a je vysoce atraktivní pro produkty s určitými požadavky na objem a včasnost. To je pozitivní přínos, který Čína a Evropa společně poskytují mezinárodnímu společenství, a také to znamená, že v různých oblastech spolupráce mezi Čínou a Evropou můžeme mít více představitivosti a větší ambice.

Mělo by být vidět, že spolupráce mezi Čínou a Evropou není příliš mnoho, ale příliš málo, a Evropa by neměla „odstraňovat riziko“, ale měla by „bourat bariéry“. Rostoucí geopolitická rizika jsou pro Čínu a Evropu ve skutečnosti spíše příležitostí k posílení spolupráce než důvodem k jejímu odmítnutí. V současné době existuje několik problémů a výzev, kterým čelí čínsko-evropský vztah, přičemž Evropa čelí značným vnitřním i vnějším tlakům při rozvoji svých vztahů s Čínou. Vidíme však také, že síla pragmatické spolupráce vždy omezuje „oddělovací“ tlak a sílí. Současným trendem ve světě je stále rozvoj a základními potřebami zemí jsou stále národní hospodářství a živobytí lidí. Politické nepokoje v Evropě způsobené nárůstem populismu jsou nakonec způsobeny problémy s obživou lidí. V dnešním globalizovaném světě, pokud chceme usilovat o rozvoj, není možné zavřít dveře a pracovat v izolaci.

V posledních letech se spolupráce mezi Čínou a Evropou zlepšila, pokud jde o rozsah a formu, zachování této dynamiky je pro Evropu skutečným způsobem, jak se zbavit rizika. Je to vidět na provozu čínsko-evropského nákladního vlaku "Guangzhou International Port -

Varšava", stejně jako v polském městě Malaszewicze, které si získalo slávu díky nákladním vlakům Čína - Evropa, a v maďarském městě ze Szegedu, která má díky spolupráci s BYD rozsáhlou továrnu na nová energetická vozidla. Ve skutečnosti, pokud člověk nemá žádné ideologické předsudky, každý může jasně vidět a pochopit.