

Čínské „překvapení“

Koncem července letošního roku jsem měl možnost pracovně navštívit Čínu. Pracovní cesta umožňuje oproti cestám dovolenkovým nahlédnout do skutečného prostředí obyvatel té které země. Cíl mé cesty bylo město Jiangmen ležící v provincii Kuang-tung na západním kraji delty Perlové řeky u břehu Jihočínského moře. Na ploše necelých deseti tisíc čtverečních kilometrů zde žije pět miliónů obyvatel. Slovy mých německých kolegů je to na čínské poměry takový menší Litvínov. Protože se jednalo o mojí první návštěvu Asie, byl jsem plný očekávání ve stylu cestopisných dokumentů, které jsem měl možnost vidět v televizi.

Má cesta začínala na dnešním letišti Václava Havla v Praze, odkud jsem se pravidelnou linkou Lufthansy dostal do Frankfurtu nad Mohanem. V Praze jsem při odbavení odevzdal své zavazadlo, se kterým jsem opět shledal až v přístavu Jihočínského Zhongshanu. O tom ale později.

Frankfurt nad Mohanem je druhé největší Evropské letiště po Anglickém Heathrow. Ročně přepraví nepředstavitelných 55 miliónů cestujících. Tomu také odpovídá rozloha a velké množství lidí ze všech koutů světa. Pro Evropana věc již ne tolik ohromující. Elektro vlak bez řidiče přepravující pasažéry mezi jednotlivými terminály není sice běžný, ale na letišti takového významu nepřekvapí. Letecká společnost Cathay Pacific, kterou jsem odlétal z Frankfurtu do Hongkongu, byla pro mě další velkou neznámou. Společnost byla založena již v roce 1946 Američanem Roy C Farellem a Australanem H de Katzowem pro potřeby přepravy osob a zboží mezi Manilou, Bangkokem, Singapurem a Šanghají. S domovským letištem v Hongkongu a flotilou 133 letadel patří mezi přední světové letecké dopravce. Tomu odpovídal také servis a vybavení na palubě. Nechci se dotknout předních evropských leteckých společností, se kterými jsem měl možnost doposud cestovat. Servis a jídlo na palubě Boeingu 747-400 bylo bezkonkurenční.

Hongkong, cestovatelský sen snad většiny Evropanů byl zahalen do mlhy. Po přistání neproběhlo mnou očekávané celní a pasové odbavení. Z letadla jsme se dostali koridorem do prostor určených pro pasažéry pokračující v cestě do Číny. Kdybych dál pokračoval letadlem, nebyl by to až takový problém. Vzhledem k tomu, že má cesta měla dál pokračovat lodí a také vzhledem k tomu, že přístav byl vzdálen několik kilometrů od letiště pojal jsem podezření, že příštích pár dní se budu muset obejít bez mých věcí z kufru, který jsem viděl naposledy v Praze při odbavení. Od té doby uteklo víc jak 18 hodin a přemístil jsem se o víc jak 7000 kilometrů. S nejistým pocitem jsem zakoupil lodní lístek, odevzdal potvrzení s čárovým kódem od mého zavazadla a za neustálého úsměvu a přesvědčování od paní za prepážkou, že nemusím mít obavu jsem odešel na nástupiště podzemky, která mě měla přepravit do přístavu. To, že moderní souprava podobná pražskému metru nemá řidiče, jsem se již nedivil. Zhruba po půlhodinové cestě nás elektro vlak dovezl do budovy, která připomínala opět letový terminál. Po eskalátorech jsme se dostali k našemu nástupišti, vše tak jako na letišti s tím rozdílem, že místo letadla a ranveje tu byla rychlá loď a moře. Naše kufry nikde. Jen před naloděním nakládal personál kovové kontejnery s neznámým obsahem.

Cesta do Zhongshanu přístavního města kontinentální Číny trvala zhruba hodinu a nebyla ničím zajímavá. Rychlý člun pro zhruba 150 cestujících jakých jsme cestou potkávali desítky. Venku mlha, která nedávala možnost velkého výhledu. Přístav v Zhongshanu již nebyl, tak okázalý jako tomu bylo v Hongkongu. Při výstupu z lodi jsme v koridoru viděli jednoho ospalého asi policistu v uniformě bez zbraně, který absolutně nejevil zájem o pětici evidentních cizinců. Na konci koridoru na plechových rolovacích vratech byl neumělou latinkou nápis: “Baggage“. Tady jsem opravdu neočekával naše zavazadla. A světe div se, po

otevření vrat stály na zemi naše kufry. Kompletní a nepoškozené. Zaměstnanec něco prohodil ve smyslu, tak pospěšte, nejsem tu jen pro vás a bez jakékoli kontroly zda jsou kufry naše nás vystrkal ze svého skladu. Plný údivu a překvapení nad tímto pro mě nepochopitelným logistickým zvládnutím přepravy jsem se konečně dostal k celnímu a pasovému odbavení, kde dívka v uniformě jen zkontrolovala vízum v mém cestovním dokladu. A to bylo vše, byl jsem v Číně. Jak podezřele jednoduché. Při vzpomínce na cestování v době před „revolucí“ a poté i před vstupem do „Shengenu“ jsem toto považoval za naprosto nemožné. Kdybych to nezažil, tak bych tomu nevěřil.

Řidič, který mě odvázel z přístavu do hotelu v Jiangmengu mluvil pouze čínsky. Na pasažéry cizince, kteří jsou ze všeho vyvalení, byl evidentně zvyklý. Proč se ten Evropan diví, že po tříproudé dálnici, kterou lemují samé novostavby a továrny světových značek se prohánějí krom normálních aut také Ferrari, Porsche, Maybach a dokonce i bílý Rolls Royce Silver Shadow? A že mezi nimi jezdí lidé i ve čtyřech na motorce se slunečníkem, co na tom?

Po příjezdu do Jiangmengu před hotel Yuka jsem se již přestával divit a bral jsem to jako snahu ohromit turisty. Kdo byl před revolucí v Rusku, chápe. Luxusní hotely a obchody plné zboží přístupné pouze devizovým cizincům a úzké skupině prominentů. Ještě před rokem jsem něco podobného zažil na Kubě. Obchody podobné našim Tuzexům byly plné zboží ale bez nakupujících. Zato státní obchody s omezeným sortimentem na příděl s frontou čekajících.

30-ti patrový hotel Yuka nabízí 700 luxusních pokojů pro 5000 hostů. Součástí hotelového komplexu je nákupní centrum, restaurace, diskotéky, spa centrum a konferenční zázemí. Obsazenost hotelu lze těžko odhadovat, protože jak jsem si již zvykl je zde vše veliké. To znamená i vestibul hotelu a veškeré společné prostory. Hotel působil běžným, klidným provozem a z 5000 možných hostů nás bylo 5 ne Asiátů, ostatní převážně Číňané všech věkových skupin. Ve výtahu jsem se dal do řeči s paní učitelkou na penzi, která s manželem přijela na prohlídku města. Součástí hotelu je i obrovský nákupní komplex, který byl až do pozdních nočních hodin plný nakupujících. Reklamy předních světových výrobců a jejich zboží, tak jak to známe z významných světových obchodních center. Nám známé reklamy, loga luxusních značek doplněné čínským textem. Všude hemžící se davy lidí, kteří nakupují.

Když jsem v neděli dopoledne požádal recepční o doporučení něčeho co bych měl určitě při návštěvě jejich města vidět, bez váhání doporučila zahradu Liyuan. Zahrada se rozkládá na ploše 1 hektaru kolem jezera v samém centru města. Zahrada je rozdělena na relaxační část v duchu tradičních asijských zahrad s bonsajemi, bambusem, vodními příkopy a na část zábavní, kterou využívají především rodiny s dětmi. Obejít celou zahradu kolem jezera mi trvalo přes 2 hodiny normální chůze. Byla neděle a park se s přibývajícím časem začal plnit návštěvníky. Protože jsem byl jediným cizincem v parku a protože měřím 193 centimetrů, stal jsem se velice brzy atrakcí. Jak jsem se později dozvěděl, většina obyvatel Jiangmengu se ještě nesetkala s cizincem Evropského typu, to platí zejména pro malé děti, u kterých jsem leckdy svou výškou vyvolal strach a následný pláč. Dospělí své nadšení ze setkání s bílým obrem vůbec neskrývali. Focení, mávání a všudypřítomné úsměvy mi dali na okamžik okusit úděl celebrit.

Během mého pobytu jsem se stravoval, tak jako běžní Číňané. Žádní brouci, hadi, žáby.... i to jsem viděl v nabídce ale nudle, zelenina, kuřecí, hovězí, ovoce, tak jak jsme zvyklí z domova. Jediným překvapením byl výborný dort, na kterém byla místo jahod Sherry rajčátka.

Doprava v Jiangmengu je přes obrovské množství cyklistů a motorkářů (ve městě jsou dvě největší továrny na výrobu motorek v Číně) docela bezpečná. Cizinec nemá prakticky možnost získat řidičské oprávnění a proto dopravu v zahraniční společnosti zajišťují profesionální řidiči. Na silnici platí pravidlo, že silnější musí dávat pozor na slabšího. Srážka

auta s cyklistou má vždy jasného viníka. Od toho se také odvíjí veškeré chování řidičů. O co víc jsou řidiči ohleduplní k cyklistům o to méně berou ohledy na chodce. Vstoupit bez rozhlédnutí na přechod se rovná sebevraždě. Chodci jsou si to vědomi a dávají si pozor. Mým největším zážitkem bylo přímo artistické obložení kol a motocyklů různým zbožím. Motocyklista, který převážel na svém mopedu 6 velkých propanbutanových lahví, nebo rodinka s dvěma dětmi a batoletem na jednom motocyklu se slunečníkem je běžnou součástí místního silničního provozu.

Asi nejvýraznějším odvětvím místního podnikání je stavebnictví. Nejenom v přístavním Zhongshanu ale i cestou a v samotném Jiangmengu stály stovky rozestavěných výškových (minimálně 30 pater) budov. Když jsem chtěl vidět starou čtvrť ve stylu Čínské čtvrti v New Yorku nebo něco na ten způsob, bylo mi kolegou, který v Číně delší dobu pracuje řečeno, že Číňané nemají ke starým stavbám krom Pagod a starých chrámů žádný vztah. Staré domy jsou bourány a na jejich místě jsou stavěny moderní výškové budovy. Staré tržnice nahrazují moderní nákupní centra.

Netvrdím, že Čína není i o zaostalých místech. Vždyť jsem viděl jen pramalý zlomek obrovské země. Viděl jsem moderní stavby, nákupní centra plné nakupujících a pozitivně naladěné usměvavé lidi. Západní styl života zaměřený na konzum. Nikde jsem neviděl symboly komunistické moci ani větší počet policistů. Můj názor na Čínu formovaný médii a vlastní představou vycházející z časů před rokem 1989 se úplně změnil. Opovržlivé úsměvy nad některými čínskými výrobky určitě nevydrží nadlouho. Otázkou zůstává, jak se svět vyrovná energeticky se stále rostoucí životní úrovní a tudíž i spotřebou v Číně. To už je ale o jiném tématu.

Jan Rothe
Člen představenstva OHK Most