



## **SPOLUPRÁCE ČÍNY A RUSKA NA ROZVOJI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA RUSKÉM DÁLNÉM VÝCHODĚ**

---

### **CHINA-RUSSIA COOPERATION ON THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON THE RUSSIAN FAR EAST**

*Jan Švec*<sup>1</sup>

Cílem příspěvku je určit, zda v nedávném období (posledních 3 až 4 let) došlo k pozitivnímu posunu ve spolupráci Číny a Ruska na rozvoji dopravní infrastruktury na ruském Dálném východě. Práce vychází z předpokladu, že zlepšení diplomatických vztahů mezi Čínou a Ruskem otevřelo prostor pro spolupráci obou zemí v této sféře, především ve vztahu k přes-hraničnímu spojení. Na základě rozboru tří případových studií klíčových projektů dochází autor k závěru, že během zmíněného období skutečně došlo k pozitivnímu vývoji v realizaci projektů, ale i přesto stále nelze zatím spolupráci obou zemí v dané oblasti označit za úspěšnou.<sup>2</sup>

**Klíčová slova:** Dálný východ, Rusko, Čína, doprava, infrastruktura

The aim of the article is to decide, if there has been positive shift during the recent period (last 3-4 years) in the cooperation of China and Russia on the development of transport infrastructure in the Russian Far East. The article is based on the assumption, that the improvement of diplomatic relations between China and Russia has allowed the cooperation of both countries in this sphere, especially in the case of trans-border infrastructure. The author presents three case studies of high-priority transport projects and concludes that there has been a positive shift in the realization of the projects. However, the cooperation of both countries in this sphere still can't be considered as successful.

**Key words:** Far East, Russia, China, transportation, infrastructure

**JEL:** F21, F59

---

<sup>1</sup> Jan Švec. Katedra politologie, Fakulta mezinárodních vztahů. Vysoká škola ekonomická v Praze, nám. W. Churchilla 1938/4, Praha 3, e-mail: jan3svec@gmail.com

Autor se zaměřuje na výzkum Dálného východu z hlediska mezinárodních vztahů a politiky. Absolvoval studijní stáže na Dálnévýchodní federální univerzitě ve Vladivostoku a na Pekingské univerzitě jazyka a kultury.

<sup>2</sup> Příspěvek byl vypracovaný v rámci projektu IGA VŠE (IG210047) „The New Silk Road Initiative as a New Stage of Chinese Global Activity“ 2017 - 2019.

## 1 Úvod

Následující příspěvek je věnován tematice spolupráce Ruska a Číny v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury na ruském Dálném východě. Ruský Dálný východ disponuje obrovskou rozlohou a je bohatý na přírodní zdroje. Geograficky zasahuje do oblasti východní Asie a nabízí se příležitost pro spolupráci s blízkými asijskými státy. Potenciál ruského Dálného východu však v současnosti není ani zdaleka využit. Jedním z nejvýraznějších omezení rozvoje ruského Dálného východu je nedostatečná síť dopravní infrastruktury, a to z hlediska hustoty pokrytí i kvality.

Ruský Dálný východ na jihu přímo sousedí se severními provinciemi Číny. Mezi oběma oblastmi však neexistuje kvalitní dopravní spojení, zcela chybí stálé mosty, které by překlenovaly hraniční část řeky Amur. Diplomatie vztahy mezi Ruskem a Čínou se výrazně zlepšily po nástupu Vladimíra Putina do funkce ruského prezidenta v roce 2000. K dalšímu pozitivnímu posunu ve vzájemných vztazích došlo po uvalení sankcí na Rusko v souvislosti s ruskou anexí Krymu v roce 2014. Zlepšení diplomatických vztahů otevřelo i otázku spolupráce na vybudování infrastruktury na Dálném východě. Konkrétní projekty byly představeny v roce 2009 v dokumentu „Program spolupráce mezi regiony Dálného východu a východní Sibíře Ruské federace a severovýchodu Čínské lidové republiky“ na období 2009 až 2018 (dále také jen „Program“).

Cílem příspěvku je určit, zda v nedávném období (specifičtěji v období posledních 3 až 4 let) došlo k pozitivnímu posunu ve spolupráci Číny a Ruska ve sféře rozvoje dopravní infrastruktury na ruském Dálném východě. Metoda zkoumání je založena na třech případových studiích. Každá jedna případová studie se věnuje vybranému projektu, specifikuje předpokládané cíle projektu a sleduje jeho skutečnou realizaci. Vybrány byly projekty, které jsou explicitně obsaženy v Programu. Konkrétně se jedná o tři klíčové projekty – 1) železniční most přes řeku Amur, 2) silniční most přes řeku Amur, 3) vytvoření námořního koridoru v Přímořském kraji.

Analyzovány byly primární i sekundární zdroje, a to především ruského a čínského původu.<sup>3</sup> Jedná se například o oficiální dokumenty představené vládami obou zemí, vyjádření vrcholných představitelů, či mediální zprávy. Z teoretického hlediska se studie opírá o odbornou literaturu v anglickém jazyce. Tématu spolupráce Ruska a Číny na rozvoji ruského Dálného východu je však v anglofonním prostoru věnován jen omezený prostor, přičemž konkrétně spolupráce na rozvoji dopravní infrastruktury je téměř opomíjena. Za nejkomplexnější práci v dané oblasti je možné označit sborník „International Cooperation in the Development of Russia's Far East and Siberia“ (Huang a Korolev, 2015). Sborník obsahuje i studii Chenga (s. 202-228), které se

---

<sup>3</sup> Čínské názvy a jména v práci jsou uváděna v transkripci pinyin, která byla přijata jako mezinárodní standard ISO 7098. Ruské názvy a jména jsou přepsány foneticky do české latinky v souladu s pravidly českého pravopisu (výjimkou jsou jména autorů v citačních odkazech).

věnuje úspěšnosti realizace společných čínsko-ruských projektů. Zatímco práce Chenga ale usiluje o kvantitativní posouzení úspěšnosti realizace všech stanovených projektů<sup>4</sup>, následující práce se zaměřuje na kvalitativní zhodnocení realizace konkrétních klíčových projektů a na sledování změn ve vývoji realizace.

## **2 VÝZNAM ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA RUSKÉM DÁLNÉM VÝCHODĚ**

Ruský Dálný východ je v současné době administrativně spravován pod názvem Dálnévýchodní federální okruh.<sup>5</sup> Jedná se o největší ze všech federálních okruhů, jeho území tvoří více než třetinu celkové rozlohy Ruska.<sup>6</sup> Obrovské území ruského Dálného východu je jen velmi řídko osídleno, žije zde asi 6,3 mil. obyvatel, tedy pouze necelých 5 % obyvatel Ruska. Dálnévýchodní federální okruh tvoří 9 regionů.<sup>7</sup> Na území ruského Dálného východu se nachází mnoho nalezišť nerostných surovin – ropy a zemního plynu, uhlí, zlata, mědi, diamantů, kazivce, boru, wolframu. Oblast je bohatá na zásoby dřeva a díky dostupnosti mořského pobřeží také na ryby a mořské plody (FEDF 2017a).

Potenciál ruského Dálného východu je však využit jen z malé části a oblast zaostává téměř ve všech ekonomických ukazatelích nejen za sousedními asijskými státy, ale také za ostatními částmi Ruska. Za dvě největší omezení rozvoje oblasti je možné označit špatný stav dopravní a energetické infrastruktury (pokrytím i kvalitou) a nízký (navíc stále klesající) počet obyvatel.<sup>8</sup> Nízká úroveň dopravní infrastruktury se týká silnic, železnic, lodní i letecké dopravy. Již více než 100 let stále zůstává nejdůležitějším spojením v oblasti Transsibiřská magistrála, nejdelší železniční trať na světě (9 288 km), která spojuje Moskvu s Vladivostokem. Přepraví se přes ni přibližně 30 % z celkového ruského exportu a patří mezi nejvytíženější železniční tratě na světě (Khanna 2010, s. 5; Shcherbanin 2012, s. 39). Kromě Transsibiřské magistrály je ale pokrytí železničními tratěmi na ruském Dálném východě velmi nízké, hustota sítě je

---

<sup>4</sup> Cheng dochází k závěru, že k roku 2015 bylo z 339 projektů dokončených jen 13,3 %.

<sup>5</sup> Federální okruhy byly vytvořeny na základě reformy, kterou provedl Vladimír Putin v květnu 2000, tedy brzy poté, co nastoupil do funkce prezidenta. Celkem se v Ruské federaci nachází 8 federálních okruhů. V čele každého federálního okruhu stojí zplnomocněný představitel, který je jmenovaný prezidentem Ruské federace.

<sup>6</sup> Jeho rozloha je přibližně 6 215 900 km<sup>2</sup>, tedy 36,4 % celkové rozlohy Ruska.

<sup>7</sup> Republika Sacha (nebo také Jakutsko, hlavní město Jakutsk), Čukotský autonomní okruh (na poloostrově Čukotka, hlavní město Anadyr), Kamčatský kraj (na poloostrově Kamčatka, hlavní město Petropavlovsk-Kamčatskij), Magadanská oblast (hlavní město Magadan), Chabarovský kraj (hlavní město Chabarovsk), Amurská oblast (hlavní město Blagověščensk), Přímořský kraj (hlavní město Vladivostok), Židovská autonomní oblast (hlavní město Birobidžan) a Sachalinská oblast (na ostrově Sachalin, hlavní město Južno-Sachalinsk).

<sup>8</sup> Od rozpadu Sovětského svazu do roku 2010 poklesla populace ruského Dálného východu přibližně o čtvrtinu (Azizian a Lukin, 2012: 199). Žádné město na ruském Dálném východě nemá více než 600 000 obyvatel (přibližně 600 000 obyvatel mají Vladivostok a Chabarovsk).

pouze 1,4 km železniční tratě na 1000 km<sup>2</sup> (v evropské části Ruska je hustota téměř desetinásobně vyšší)(Khanna 2010; Shscherbanin 2010).

Nedostatečně rozvinuta je silniční síť, kvalita komunikací je často nízká a chybí silniční dálnice. V tristním stavu je přes-hraniční spojení mezi ruskými a čínskými regiony. Na hraniční řece Amur (v čínštině Heilongjiang) nejsou postaveny železniční ani silniční mosty (kromě provizorních pontonových mostů) (Lenotjev a Dovladbekova, 2014). Obnovu vyžadují také letiště a přístavy, které nemají dostatečnou kapacitu a disponují zastaralými technologiemi (Huang a Korolev 2015).

Význam dopravní infrastruktury pro regionální rozvoj byl již teoreticky mnohokrát prokázán.<sup>9</sup> Odborníci, zabývající se potenciálem ruského Dálného východu, se shodují, že špatný stav infrastruktury je jedním z největších omezení pro rozvoj regionu (Huang a Korolev 2015; Kireeva 2012; Khanna 2010). Zlepšení dopravní infrastruktury by mimo jiné umožnilo snadnější těžbu, zpracovávání a export přírodních zdrojů, vedlo by ke snížení nákladů podniků v různých odvětvích, přilákalo by nové investory. Atraktivita regionu by se zvýšila a přispěla by k zastavení depopulace. Vybudování kvalitního přes-hraničního spojení s čínskými regiony by mohlo nejen usnadnit mezinárodní obchod a ekonomickou regionální integraci, ale také podpořit spolupráci v dalších oblastech – vědecké, kulturní, sociální apod.

### **3 ROZVOJ DÁLNEHO VÝCHODU MEZI PRIORITYMI RUSKÉ VLÁDY**

Ruská federální politická moc v čele s Vladimírem Putinem si uvědomuje potřebu rozvoje ruského Dálného východu. Vláda Ruské federace v prosinci 2009 představila „Strategii sociálně-ekonomického rozvoje Dálného východu a Bajkalského regionu do roku 2025“.<sup>10</sup> Strategie za hlavní výhodu regionu označuje výhodnou geografickou polohu, která s potenciálně rozvinutou dopravní infrastrukturou může umožnit spolupráci s blízkými asijskými státy. Z Vladivostoku by se podle plánu mělo stát centrum mezinárodního obchodu.

Důležitým mezníkem v rozvoji ruského Dálného východu bylo rozhodnutí o pořádání summitu Asijsko-pacifického hospodářského společenství (APEC)<sup>11</sup> v roce 2012 ve Vladivostoku. V souvislosti s přípravami na summit APEC financovala ruská

---

<sup>9</sup> Tým pod vedením Creightneyho (1993) zpracoval pro Světovou banku komplexní studii, která obsahuje mimo jiné přehled odborných prací, potvrzujících zásadní význam dopravní infrastruktury pro rozvíjející se regiony.

<sup>10</sup> V ruštině „Rasporjaženie no 2094-p: Strategija socialno-ekonomičeskogo razvitija Dal'nego Vostoka i Bajkalskogo regiona na period do 2025 goda“.

<sup>11</sup> Asijsko-pacifické hospodářské společenství (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) je ekonomické fórum sjednocující 21 zemí východní Asie a Tichého oceánu. Členskými státy jsou kromě Číny a Ruska také například Spojené státy americké, Austrálie, Japonsko, Jižní Korea nebo Kanada. Primárním cílem APEC je podpora udržitelného ekonomického růstu a prosperity v asijsko-pacifické oblasti prostřednictvím rozvoje volného trhu a investic.

vláda mimo jiné stavbu dvou velkých silničních mostů, obnovu mezinárodního letiště a doprovodné infrastruktury.<sup>12</sup> Investováno bylo podle oficiálních vyjádření přibližně 600 miliard rublů (Apec.ru 2012), skutečné náklady však pravděpodobně byly ještě vyšší.

V květnu 2012 bylo na základě dekretu ruského prezidenta založeno ministerstvo pro rozvoj Dálného východu, které koordinuje rozvojové projekty. Na území Dálnévýchodního federálního okruhu bylo vytvořeno několik speciálních ekonomických zón, které nabízejí výhodné podmínky pro investory (především daňové a celní úlevy). V roce 2015 byl Vladivostoku udělen status „svobodného přístavu“, který umožňuje mimo dalších výhod také snadnější udílení víz pro cizince.<sup>13</sup> Od roku 2015 se ve Vladivostoku na základě rozhodnutí Vladimíra Putina každoročně koná Východní ekonomické fórum (Eastern Economic Forum).

Přestože ruská vláda postavila do popředí politiku rozvoje Dálného východu a podnikla konkrétní kroky, nelze její snahu označit za úspěšnou, neboť ekonomiku ruského Dálného východu se nastartovat nepodařilo. Realizace projektů je spojena s velmi nízkou efektivitou, nedostatečnou transparentností, rozšířenou korupcí na všech úrovních, klientelismem, spory mezi centrální a regionální politickou mocí, ale také nedostatkem kvalifikované pracovní síly (spojené se špatnou demografickou situací) či nízkou úrovní dostupných technologií.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Zlatý most (Zolotoj most), dlouhý 1,4 km, spojil severní a jižní část města překlenutím zálivu Zlatý roh (Zolotoj rog). Druhý most, který byl nazván Ruský most (Russkij most), spojil Vladivostok s Ruským ostrovem (Russkij ostrov), největším ostrovem Přímořského kraje. V době dokončení stavby se jednalo o největší závěsný most na světě s délkou závěsné části 1,1 km a výškou pilířů 324 m. Ve městě Artjom severně od Vladivostoku bylo obnoveno mezinárodní letiště s aktuální kapacitou 3,5 mil. pasažérů ročně (Vladivostok International Airport 2017). Na Ruském ostrově byl také vybudován rozsáhlý moderní univerzitní kampus pro více než 30 000 studentů (FEFU 2017), který zahrnuje i konferenční prostory, kde se konal summit APEC.

<sup>13</sup> Zvýhodněné podmínky neplatí pouze pro přístav Vladivostok, ale také pro další přílehlé klíčové přístavy (např. Zarubino, Nachodka) a pro mezinárodní letiště v Artjomu.

<sup>14</sup> Jako příklad je možné uvést výše zmíněné investice do rozvoje infrastruktury ve Vladivostoku v souvislosti s přípravami na summit APEC, které měly nastartovat přeměnu Vladivostoku v moderní mezinárodní město. Na základě osobní zkušenosti autora je možné říci, že řada investičních projektů nebyla stále dokončena (deklarované otevření bylo v roce 2012). Čtyřproudová silnice byla postavena pouze na polovině plánované trasy, přičemž několik kilometrů za konferenčními prostory přechází v úzkou polní cestu. Již dokončené stavby se pouze několik let od jejich otevření potýkají s problémy, dochází k častým defektům kvůli nízké kvalitě provedených prací či nedostatečné průběžné údržbě. Sporná je účelovost některých staveb, například monumentálního Ruského mostu na Ruský ostrov (ostrov obývá pouze několik tisíc obyvatel a z větší části je opuštěný).

#### 4 PŘERPOKLADY PRO SPOLUPRÁCI RUSKA A ČÍNY NA ROZVOJI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY RUSKÉHO DÁLNEHO VÝCHODU

S Čínou dnes z regionů ruského Dálného východu přímo hraničí Amurská oblast, Chabarovský kraj, Přímořský kraj a Židovská autonomní oblast. Hranice má délku přibližně 3640 km. Mezi ruskými a čínskými regiony je velký populační nepoměr, zatímco v regionech u hranic žije v současnosti na ruské straně přibližně 4 mil. obyvatel, na čínské straně je to okolo 110 mil. obyvatel.

Spolupráce Číny na rozvoji dopravní infrastruktury ruského Dálného východu může pro ruskou stranu představovat řadu výhod. Základní otázkou jsou finance, neboť zatímco Rusku chybí potřebné finanční prostředky, Čína disponuje velkými zásobami zahraničních rezerv, které má zájem investovat. Vybudování kvalitního přeshraničního spojení by usnadnilo mezinárodní obchod s asijskými zeměmi, na kterém je ruský region závislý, jak upozorňuje ve své studii Melchior (Huang a Korolev 2015, s. 61-99). Čína k realizaci konkrétních projektů může také přispět poskytnutím know-how, technologií, pracovní síly, ale také zvýšeným dohledem nad úspěšnou realizací, tlakem na efektivitu a ekonomickou úsporu. Čína ze spolupráce může získat mimo jiné snadnější přístup k potřebným přírodním zdrojům, snížení nákladů na export produkce do Ruska nebo vytvoření nových pracovních míst.

Na ruské straně se objevují i obavy z postupné čínské „kolonizace“ území. Ty jsou spojeny s historickými okolnostmi, neboť část současného ruského Dálného východu po staletí k Číně náležela.<sup>15</sup> Hraniční spory byly nejvíce vyostřené na konci 60. let, kdy došlo k ozbrojenému konfliktu mezi Čínou a SSSR.<sup>16</sup> Otázka určení hranic byla definitivně vyřešena v roce 1991, kdy byla podepsána čínsko-sovětská dohoda o východních hranicích. Někdy jsou také zmiňovány obavy z masového přílivu čínských migrantů. Tyto dohady jsou ale dle názoru autora přehnané. Příchod pracovních migrantů z Číny do ruských regionů má historickou tradici<sup>17</sup> a v nedávné

---

<sup>15</sup> V polovině 19. století, tedy v době, kdy v Číně probíhaly opiové války, využilo ruské carství oslabené Číny, a anektovalo rozsáhlá čínská území směrem na jih od řeky Amur. Rusko pod tlakem donutilo Čínu podepsat Ajgunskou smlouvu (1858) a Pekingskou smlouvu (1860), které oficiálně potvrdily připojení těchto území k Rusku (Wing 1950; Azizian a Lukin 2012). Jednalo se o oblasti pro Rusko strategicky významné (především současný Přímořský kraj a část Chabarovského kraje), s přístupem k moři a dostupností k asijským zemím, navíc s přijatelným klimatem. V místě bývalé čínské rybářské osady založilo Rusko v roce 1860 vojenský přístav Vladivostok.

<sup>16</sup> Ozbrojený střet proběhl u ostrovu Damanskij, který se nachází na pomezí Přímořského kraje a čínské provincie Heilongjiang. Při střetech zemřelo několik desítek vojáků na obou stranách (Lorenz 2008, s. 382-388).

<sup>17</sup> Číňané byli od konce 19. století zaměstnáni na stavbě železnic, vojenských pevností (např. pevnosti ve Vladivostoku), v těžebních dolech, ve zbrojním průmyslu a v lesnictví (Lopinska 2012). Podle odhadů se jen na stavbě Transsibiřské magistrály podílelo přibližně 200 000 čínských dělníků (Alexeeva 2008).

době se nijak výrazně nezvyšuje.<sup>18</sup> Čínští migranti při efektivní koordinaci mohou pro rozvoj regionu navíc představovat spíše výhodu než nevýhodu.

Když se Vladimír Putin stal ruským prezidentem v roce 2000, zaměřil se na posílení spolupráce mezi Ruskem a Čínou. Již v roce 2001 byla mezi oběma zeměmi uzavřena Smlouva o dobrém sousedství a přátelské spolupráci mezi ČLR a RF (Ministerstvo zahraničí ČLR 2001<sup>1</sup>). V rámci smlouvy se státy dohodly, že budou spolupracovat ve vybraných odvětvích, včetně dopravy. Zavázaly se také, že budou rozvíjet ekonomickou spolupráci v pohraničních oblastech (článek 16). V roce 2001 se oba státy spolupodílely na založení Šanghajské organizace spolupráce.<sup>19</sup> Od roku 2009 se nejvyšší představitelé Číny a Ruska pravidelně scházejí v rámci summitů skupiny BRICS.<sup>20</sup> Když se Xi Jinping stal v roce 2013 novým čínským prezidentem, zamířil na svou první zahraniční návštěvu právě do Ruska.

K dalšímu posunu ve spolupráci mezi Čínou a Ruskem došlo po březnu 2014, kdy na Rusko byly uvaleny mezinárodní sankce jako výraz nesouhlasu s tím, že Rusko anektovalo ukrajinský poloostrov Krym (Lee & Lukin 2015, s. 2). V květnu 2014 podepsal Vladimír Putin při své návštěvě Číny spolu se Xi Jinpingem dohodu o strategickém partnerství, ve které je zvláště vyzdvížena ekonomická spolupráce se stanoveným cílem zvýšit vzájemný obchod obou zemí z 95 mld. USD v roce 2014 na 200 mld. USD v roce 2020 (Putz 2016).<sup>21</sup> Čínští i ruští představitelé pravidelně

---

<sup>18</sup> Přibližně od roku 1992 přicházeli opět do ruských příhraničních oblastí za prací čínští migranti. Neboť mnoho z těchto migrantů pobývá v Rusku nelegálně, neexistují přesná data o jejich počtu, podle odhadů však žilo v roce 2008 na ruském Dálném východě 200 000 až 350 000 čínských migrantů (Alexeeva 2008, s. 26).

<sup>19</sup> Základy pro Šanghajskou organizaci spolupráce (ŠOS) položilo v roce 1996 pět států – Čína, Kazachstán, Kyrgyzstán, Rusko a Tádžikistán, odtud také nejprve název Šanghajská pětka. Původním smyslem organizace bylo vyřešení teritoriálních otázek a zvýšení důvěry v otázce bezpečnosti, převážně v hraničních oblastech. V roce 2001 se k organizaci připojil Uzbekistán, institucionalizovala se a přejmenovala na Šanghajskou organizaci spolupráce. Cíle organizace se postupně transformovaly od bezpečnosti spíše k ekonomické a diplomatické oblasti, přičemž ekonomickou dimenzi organizace prosazuje především Čína.

<sup>20</sup> BRICS je anglická zkratka názvů 5 států – Brazílie, Rusko, Indie, Čína, Jihoafrická republika

<sup>21</sup> Tento plán se prozatím plnit nedaří, obrat vzájemného obchodu naopak podle údajů čínského celního úřadu v roce 2015 výrazně poklesl o 28 % na necelých 65 mld. USD (Xinhua, 2016a).

deklarují vůli rozvíjet spolupráci mezi Eurasijským ekonomickým svazem<sup>22</sup> a projektem Nové hedvábné stezky, respektive iniciativou One Belt, One Road.<sup>23</sup>

Významným posunem ve spolupráci Číny a Ruska na rozvoji Dálného východu bylo představení „Programu spolupráce mezi regiony Dálného východu a východní Sibiře Ruské federace a severovýchodu Čínské lidové republiky“ na období 2009 až 2018. Přípravu Programu zajišťovaly Národní komise pro rozvoj a reformy ČLR a Ministerstvo regionálního rozvoje RF. V říjnu 2009 byl nakonec dokument ratifikován představiteli ČLR a RF na Valném shromáždění OSN. V Programu je kladen největší důraz na spolupráci při rozvoji dopravní infrastruktury, kterému se věnují první dvě kapitoly. Program explicitně vyjmenovává projekty, které by měly být realizovány. Tři z těchto projektů, u kterých již započala realizace, jsou v této práci dále představeny – stavba železničního a silničního přes-hraničního mostu přes řeku Amur a vytvoření námořních koridorů.

Zájem posílit přes-hraniční dopravní spojení se objevuje i v aktuálních plánech čínské vlády. Akční plán k budování Nové hedvábné stezky z roku 2015 zdůrazňuje potřebu zlepšit železniční spojení mezi provincií Heilongjiang a ruskými regiony (National Development and Reform Commission, P.R.C. 2015). Ve 13. pětiletém plánu ČLR na období 2016 až 2020 je vyjádřen záměr pro vytvoření platformy, která by umožnila spolupráci severovýchodních čínských provincií s Ruskem (kap. 37, sekce 2), a dále se deklaruje, že dojde k vytvoření přes-hraničních dopravních koridorů (kap. 49, sekce 1) (National Development and Reform Commission, P.R.C. 2016).

## **5 PŘÍPADOVÁ STUDIE: ŽELEZNIČNÍ MOST NIŽNĚLENINSKOJE-TONGJIANG**

Železniční most přes řeku Amur má spojit ruské město Nižněleninskoje v Židovské autonomní oblasti a čínské město Tongjiang v provincii Heilongjiang. Na ruské straně se napojí na Transsibiřskou magistrálu a na čínské železnici k trase Xianchuan-Hayudao (Lee 2013; TASS 2016). Celková délka mostu bude 2 209 m, z čehož připadá 1899 metrů na čínskou stranu a 310 metrů na ruskou stranu. Využití mostu by mělo být univerzální, přestože převážně bude využíván pro transport

---

<sup>22</sup> Eurasijský ekonomický svaz (EAES) vznikl v roce 2015 jako nástupce Eurasijského ekonomického společenství, které bylo založeno v roce 2001. Společenství vycházelo z dohody o vytvoření celní unie mezi Ruskem a Běloruskem z roku 1995. Členskými státy jsou Arménie, Bělorusko, Kazachstán, Kyrgyzstán a Rusko. V současné době je mezi státy vytvořena celní unie, sjednoceny sazby cel, zrušeny celní kontroly. Smyslem organizace je vytvoření společného trhu, tedy zajištění volného pohybu zboží, služeb, kapitálu a pracovní síly mezi členskými zeměmi. Přes velké množství oficiálních prohlášení dosud k vytvoření společného trhu nedošlo a organizace je stále na úrovni celní unie.

<sup>23</sup> One Belt, One Road (OBOR) je projekt, který představil Xi Jinping v roce 2013. Jeho cílem je vybudování infrastruktury, která by vedla k vytvoření "nové hedvábné stezky", spojující Čínu se střední Asií, Evropou a severní Afrikou, a to ve dvou trasách – námořní a pozemní.



železnorudného koncentrátu z naleziště Kimkano-Sutarskij (TASS 2016), ale jeho využití by mělo být univerzální. Zprovoznění mostu povede ke zkrácení trasy přibližně o 700 km. Kapacita mostu by měla být až 21 mil. tun ročně (FEDF 2017b).

Návrh na vybudování přes-hraničního železničního mostu byl prezentován představiteli Židovské autonomní oblasti již v roce 2007. Tehdy se předpokládalo, že práce započnou v roce 2008 a stavba bude dokončena v roce 2010. Původní odhad nákladů byl 230 mil. USD (China Daily 2007). V roce 2008 byla podepsána dohoda mezi ministry dopravy ČLR a RF o společné práci na projektu stavby mostu (Russian.China.Org 2008). Zahájení stavby mostu se ale stále odkládalo. V červnu roku 2013 byla podepsána další dohoda o vybudování mostu na Petrohradském mezinárodním ekonomickém fóru.

Projekt je financován ve spolupráci mezi ruským investičním fondem Russian Direct Investment Fund (RDIF) a čínskou společností China Investment Corporation (CIC). Spolupráce probíhá v rámci společně založeného fondu Russia-China Investment Fund (RCIF), který byl vytvořen v roce 2012 se základním kapitálem 2 mld. USD. Celkové náklady na stavbu železničního mostu by se měly podle aktuálních odhadů pohybovat okolo 380 mil. USD, tedy přibližně o 150 mil. USD výše, než byl původní odhad (China Daily 2017).

Ačkoliv čínská část mostu, která je výrazně delší než ruská, byla na začátku roku 2016 již dokončena, tak na ruské straně v té době nebylo stále ani rozhodnuto, jaká firma bude most stavět. Ještě v roce 2016 pak byla vybrána společnost SK MOST, která již stavěla mosty ve Vladivostoku (Higgins 2016). Stavební práce byly zahájeny několik měsíců poté. Podle informací ruského ministerstva pro rozvoj Dálného východu byl na konci března 2017 hotový první ze čtyř mostových pilířů a pracuje se na zbylých třech. Most by měl být uveden do provozu v červnu 2018 (Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu 2017b). Čínští i ruští odborníci v médiích vyjadřují názory, že dlouhé zdržení stavby narušuje vzájemnou důvěru a ukazuje na neefektivnost na ruské straně (Higgins 2016; China Daily 2017).

## **6 PŘÍPADOVÁ STUDIE: SILNIČNÍ MOST BLAGOVĚŠČENSK-HEIHE**

Stavba silničního mostu přes řeku Amur, který by spojil ruské město Blagověščensk (hlavní město Amurského kraje) a čínské město Heihe (provincie Heilongjiang), se připravovala více než 20 let. Definitivně byla schválena až na začátku roku 2016. V březnu 2016 byla ve městě Harbin zaregistrována čínsko-ruská společnost, která se zabývá organizací stavby (Eastern Economic Forum 2017). První stavební práce započaly podle informací v ruských médiích v Blagověščensku na konci roku 2016 (Sputnik News 2016b). Most by měl být připraven k provozu v roce 2019 (Eastern Economic Forum 2017).

Celková délka mostu spolu s přílehlou infrastrukturou má být 19,9 km, z nichž na ruskou část připadá 13,4 km a na čínskou 6,5 km. Samotný most by měl měřit 1,283 km. Celkové odhadované náklady se pohybují okolo 360 mil. USD (Xinhua 2016c). Vozidla by se po mostu měla přepravovat ve čtyřech proudech rychlostí až 120 km/h. Odhaduje se, že ročně by se po mostu mohlo přepravit přibližně 10 mil. tun nákladu (Eastern Economic Forum 2017). V současnosti se standardně mezi Blagověščenskem a Heihe uskutečňuje přeprava prostřednictvím trajektů. Problematické je zimní období, kdy řeka Amur zamrzá. Od roku 2011 je tedy každý rok vždy na začátku zimy stavěn dočasný pontonový most, který je využíván, dokud řeka zcela nerozmrzne. Zatím poslední pontonový most byl otevřen v listopadu 2016. Pontonový most však umožňuje přepravu jen v jednom směru a jeho kapacita je maximálně 30 tun (Xinhua 2016b).

Kromě stavby silničního mostu se již dlouhodobě uvažuje o spojení Blagověščensku a Heihe prostřednictvím lanové dráhy. První zmínky o takovém nápadu se objevovaly v zahraničním tisku již v roce 1994 (Poole 1994). Oficiálně byl plán schválen až v roce 2015, kdy byla mezi ruskou vládou a čínskou státní radou uzavřena dohoda o stavbě, údržbě a obsluhování lanové dráhy (Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu 2015b).<sup>24</sup>

## **7 PŘÍPADOVÁ STUDIE: NÁMOŘNÍ KORIDORY PRIMORJE-1, PRIMORJE-2**

Vytvoření námořních koridorů mezi Ruskem a Čínou získalo konkrétnější podobu v roce 2015, kdy byla ruským ministerstvem pro rozvoj Dálného východu na Východním ekonomickém fóru ve Vladivostoku představena koncepce plánu na vytvoření koridorů Primorje-1 a Primorje-2. Koridor Primorje-1 má spojit ruské přístavy Vladivostok, Nachodka a Vostočnyj s čínským městem Harbin (hlavní město provincie Heilongjiang) a Primorje-2 pak ruské přístavy Zarubino, Posjet a Slavjanka s čínským městem Hunchun v provincii Jilin (ITE Transport & Logistics 2017). Odborné podklady pro vytvoření koridorů poskytuje ruská pobočka mezinárodní konzultační společnosti McKinsey. Plné spuštění koridorů by mělo podle odhadů přinést úspory pro čínské investory ve výši cca 1 mld. USD a zvýšení ekonomického růstu Přímořského kraje až o 4 % (Ministerstvo pro rozvoj Dálného východu 2016b).

V březnu 2017 byla v rámci koridoru Primorje-1 zprovozněna trasa Vostočnyj-Taicang. Náklad je přepravován z čínské provincie Heilongjiang po železnici do ruského města Nachodka, odtud do přístavu Vostočnyj a poté po moři na jih do

---

<sup>24</sup> Mělo by se jednat o dvě souběžné dráhy, které budou mít samostatné opory. Délka dráhy bude 768 metrů. Cesta mezi městy by měla trvat přibližně 6 minut a maximální kapacita by měla být 1 800 osob za hodinu. Náklady na projekt se odhadují na 250 mil. USD. Spuštění dráhy by mělo proběhnout v roce 2019. V září 2016 informovala média o tom, že čínská strana již začala stavební práce (Sputnik News 2016a).

přístavu Taicang v čínské provincii Jiangsu. Dosud se z provincie Heilongjiang přepravovalo zboží do jihovýchodní Číny převážně přes přístav Dalian (v provincii Liaoning), který se ale nachází dále než pohraniční ruské přístavy. Na začátku dubna 2017 byl do přístavu Vostočnyj dopraven po železnici z města Suifenhe první náklad, obsahující obilí, petrochemické produkty a plechové materiály (Xinhua 2017). Celkově zabere přeprava 5 dní, tedy dvojnásobně méně, než trvala dosud. Na loď bude naložen náklad z provincií Jiangsu a Zhejiang, který bude dopraven zpět do přístavu Vostočnyj. Převážně se bude jednat o elektronickou produkci, textilní produkci a další produkci lehkého průmyslu. Plavby jsou operovány společností Heilongjiang Sea Land Channel International Logistics Company. Jedná se o vůbec první námořní spoj na trase Rusko-Čína-Rusko, který je operovaný čínskou společností (Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu 2017c). Ačkoliv tento projekt je prezentován ruskými i čínskými představiteli jako největší úspěch v rámci budování koridoru Primorje-1, je třeba vzít v potaz, že nedošlo k žádným významnějším investicím a je pouze využívána stávající zastaralá infrastruktura.

V rámci koridoru Primorje-2 se předpokládá rekonstrukce přístavu Zarubino. Ten se nachází na strategickém místě v blízkosti hranic s ČLR a KLDL. Dohodu o spolupráci na rozvoji přístavu podepsali v roce 2014 zástupci společnosti Summa Group (největší logistické ruské společnosti) a představitelé čínské provincie Jilin. Na využívání přístavu se má podílet čínská společnost Northeast Asia Railway Group Company. Podle dohody by se měla výše investic do modernizace přístavu a doprovodné infrastruktury pohybovat okolo 3 mld. USD, z nichž část budou financovat čínští investoři, část Summa Group a část ruská vláda (Global Times 2014). Po dokončení modernizace by měl přístav Zarubino dosáhnout kapacity 60 až 100 mil. tun. V rámci doprovodné infrastruktury se počítá s železničním a silničním spojením přístavu Zarubino a čínského města Hunchun. Měla by být obnovena železnice Hunchun-Machalino-Zarubino a postavena silniční dálnice Hunchun-Zarubino (Zhao 2015, s. 111). Podle vyjádření ruského ministra pro rozvoj Dálného východu Aleksandra Galušky z roku 2015 by se první část přístavu měla otevřít již v roce 2018 (Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu 2015a). Zatím ale došlo pouze k představení plánů a v ruských ani čínských zdrojích se nepodařilo dohledat žádné informace o konkrétních realizovaných pracích. Lze tedy předpokládat, že přes velká prohlášení práce dosud zahájeny nebyly.

## 7 ZÁVĚR

Ruský Dálný východ je významný nejen svou obrovskou rozlohou, ale také bohatými zásobami přírodních zdrojů a geografickou polohou, která umožňuje kontakt s oblastí východní Asie. V současné době není využit potenciál Dálného východu a oblast zaostává i za ostatními ruskými regiony. Jednou z největších překážek rozvoje

regionu je nízká hustota a kvalita dopravní infrastruktury. Ruská vláda se sice v posledních letech více zaměřila na problematiku rozvoje Dálného východu, ale realizace konkrétních projektů je mimo jiné omezována nedostatkem finančních prostředků a netransparentním prostředím.

V této části do hry vstupuje Čína, která má vzhledem k ruskému Dálnému východu zájem především na rozvoji přes-hraničního spojení. Čína disponuje finančními zdroji, na druhou stranu usiluje o snadnější přístup k ruskému trhu, primárně kvůli získávání přírodních surovin. Společné čínsko-ruské investice do přes-hraničního spojení mohou mít nepřímo pozitivní vliv na celkový rozvoj regionu, mohou přispět k zastavení problému depopulace a posílit čínsko-ruskou meziregionální spolupráci nejen v ekonomické oblasti. Vztahy mezi Čínou a Ruskem se od roku 2000 postupně stále zlepšují a vzniká tak příznivý prostor pro spolupráci. V roce 2009 byl na půdě OSN ratifikován „Program spolupráce mezi regiony Dálného východu a východní Sibíře Ruské federace a severovýchodu Čínské lidové republiky“ na období 2009 až 2018, který explicitně zmiňuje plán vybudování železničního a silničního mostu přes hraniční řeku Amur a vytvoření námořních koridorů, které by spojily ruské a čínské oblasti.

Železniční most přes řeku Amur má navázat železniční spojení mezi provincií Heilongjiang a ruskými regiony. Čínská strana by měla z projektu získat možnost snadnější přepravy železné rudy z ruských nalezišť. Znatelně delší čínská část byla dokončena v roce 2016, ruská část se začala stavět se zpožděním, a dosud není dokončena. I přes zdržení na ruské straně a navýšení nákladů je tento projekt možné označit za jeden z nejúspěšnějších, protože stavební práce aktivně probíhají a většina mostu již stojí. Silniční most přes Amur, který by spojoval Blagověščensk a Heihe, se připravuje již přes dvacet let. Po dlouhých odkladech se údajně začalo stavět v roce 2016, ale zatím není známo, v jaké fázi se stavba nachází.

Primorje-1 a Primorje-2 jsou rozsáhlé projekty dopravních koridorů, v jejichž rámci by měly hlavní roli hrát ruské přístavy v příhraniční oblasti s Čínou. Jedním z nejvýraznějších plánů v rámci rozvoje koridorů měly být rozsáhlé investice do ruského přístavu Zarubino, na kterých se měla podílet čínská strana. Na základě průzkumu situace se však zdá, že plány zůstaly jen na papíře, a k žádné modernizaci přístavu Zarubino nedošlo. Nebyly ani realizovány investice do železniční a silniční infrastruktury v rámci koridorů. Za relativně úspěšný projekt je možné označit využití přístavu Vostočnyj, kde začala na začátku dubna 2017 fungovat pravidelná linka Vostočnyj-Taicang. I zde je však třeba zmínit, že nedošlo k větším stavebním investicím v rámci této trasy a jedná se tak pouze spíše o využití původní zastaralé infrastruktury.

Na základě rozboru případových studií klíčových projektů spolupráce Ruska a Číny na rozvoji dopravní infrastruktury na ruském Dálném východě je možné určit

dva závěry. Za prvé, v letech 2014-2017 došlo oproti minulému období ke znatelnému pokroku v realizaci společných čínsko-ruských projektů rozvoje dopravní infrastruktury ruského Dálného východu, což může souviset s posilováním čínsko-ruských vztahů na diplomatické úrovni. Za druhé, tento pokrok je sice výrazný v relativním srovnání s minulými obdobími, není ale natolik významný svým absolutním rozsahem. Řada z deklarovaných investic uskutečněna nebyla a není ani zřejmé, zda k nim v blízké době dojde. Dosud nebyl otevřený žádný most, který by překlenul hraniční část řeky Amur. Spolupráci obou zemí v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury prozatím nelze označit za úspěšnou.

Vzhledem k akceleraci v realizaci projektů v posledních několika letech se doporučuje provést další výzkum s časovým odstupem přibližně 5 let, který by k danému časovému období zhodnotil, v jaké fázi se projekty nacházejí, a zda došlo k dalšímu pozitivnímu posunu. S delším časovým odstupem je pak vhodné zhodnotit, zda realizované projekty jsou efektivně využívány a do jaké míry přispěly k celkovému rozvoji regionu.

#### REFERENCES:

1. ALEXEEVA, O. (2008): Chinese Migration in the Russian Far East: A Historical and Sociodemographic Analysis. In: *China Perspectives*, 2008, č. 3, s. 20-32.
2. AZIZIAN, R. – LUKIN, A. (2012): *From APEC 2011 to APEC 2012: American and Russian Perspectives on Asia-Pacific Security and Cooperation*. Asia-Pacific Center for Security Studies. Vladivostok: Far Eastern Federal University Press, 2012. 248 s. ISBN 978-0-9719416-5-6
3. Eastern Economic Forum (2015): Development of Primorye-1 and Primorye-2 International Transport Corridors Will Be Discussed at Eastern Economic Forum. [Online.] In: *Eastern Economic Forum*, 2015. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<https://forumvostok.ru/en/development-of-primorye-1-and-primorye-2-international-transport-corridors-will-be-discussed-at-eastern-economic-forum/>>.
4. Eastern Economic Forum (2016): A New High-Speed Railway to Link Vladivostok and the Chinese City Hunchun. [Online.] In: *Eastern Economic Forum*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<https://forumvostok.ru/en/a-new-high-speed-railway-to-link-vladivostok-and-the-chinese-city-hunchun/>>.
5. Eastern Economic Forum (2017): Glavosekspertiza soglasovala stroitelstvo mosta čerez Amur v Kitaj. [Online.] In: *Eastern Economic Forum*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu:

- <<https://forumvostok.ru/glavgosekspertiza-soglasovala-stroitelstvo-mosta-chez-amur-v-kitaj/>>.
6. FEDF (2017a): Russian Far East. [Online.] In: *Far Eastern Development Fund*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://www.fondvostok.ru/eng/vostok-rossii/>>.
  7. FEDF (2017b). Construction of the Cross-Border Bridge Across Amur River in the Jewish Autonomous Region. [Online.] In: *Far Eastern Development Fund*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://www.fondvostok.ru/eng/deyatelnost/proekty/construction-of-the-cross-border-bridge-across-amur-river-in-the-jewish-autonomous-region/>>.
  8. FEFU (2017): Cifry i fakty. [Online.] In: *Far Eastern Federal University*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<https://www.dvfu.ru/about/facts-and-figures/>>.
  9. Global Times (2014): Russia Port Has Big Regional Goals, Especially for Northeast China. [Online.] In: *Global Times*, 2014. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://en.people.cn/business/n/2014/0918/c90778-8784185.html>>.
  10. HIGGINS, A (2016): An Unfinished Bridge, and Partnership, Between Russia and China. [Online.] In: *New York Times*, 2014 [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://www.nytimes.com/2016/07/17/world/asia/unfinished-bridge-russia-china-amur-river.html?\\_r=0](https://www.nytimes.com/2016/07/17/world/asia/unfinished-bridge-russia-china-amur-river.html?_r=0)>.
  11. China Daily (2017). China-Russia economic ties enhanced by trade and big projects. [Online.] In: *China Daily*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://www.chinadaily.com.cn/world/cn\\_eu/2017-11/02/content\\_34033393.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34033393.htm)>.
  12. China Daily (2007): China-Russia Trade to Top US\$40b. [Online.] In: *China Daily*, 2007. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://www.china.org.cn/english/BAT/214252.htm>>.
  13. ITE Transport & Logistics (2017): Transport & Logistics in Russia's Far East: Your Infrastructure Update. [Online.] In: *ITE Transport & Logistics* 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://www.transport-exhibitions.com/Market-Insights/Russia/Transport-Logistics-Russia-Far-East-Infrastructure>>.
  14. LEE, R. – LUKIN, A. (2015): *Russia's Far East: New Dynamics in Asia Pacific and Beyond*. Boulder: Lynne Rienner Publishers, 2015. 276 s. ISBN 9781626373891
  15. LEE, R. (2013): The Russian Far East and China: Thoughts on Cross-Border Integration. [Online.] In: *Foreign Policy Research Institute*, 2013. [Citované

- 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://www.fpri.org/docs/Lee\\_-\\_Russia\\_and\\_China.pdf](http://www.fpri.org/docs/Lee_-_Russia_and_China.pdf)>.
16. LENOTJEVS, J. – DOVLADBEKOVA, I. (2014): Far Eastern Federal District: Economic Analysis and Development Problems. [Online.] In: *54th Congress of the European Regional Science Association: „Regional Development & Globalization: Best Practices“*, St. Petersburg, Russia, 2014. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://www.econstor.eu/bitstream/10419/124446/1/ERSA2014\\_01180.pdf](https://www.econstor.eu/bitstream/10419/124446/1/ERSA2014_01180.pdf)>.
  17. LOBANOV-ROSTOVSKY, A. (1929): Russian Imperialism in Asia. Its Origin, Evolution and Character. In: *The Slavonic and East European Review*, 1929, č. 22, s. 28-47.
  18. LOPINSKA, A. (2012): Russian Far Eastern Border Regions and Chinese Immigration. Historical, Economic and Social Determinants of Cooperation. In: *Sensus Historiae*, 2012, roč. 6, č. 1, s. 181-192.
  19. LORENZ, L. (2008): *The Sino-Soviet Split: Cold War in the Communist World*. Princeton: Princeton University Press, 2008. 400 s. ISBN 9780691135908
  20. Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu (2017a): V Kitaje prezentujut daľněvostočnye infrastrukturnye projekty. [Online.] In: *Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://minvr.ru/press-center/news/3893/?sphrase\\_id=56952](https://minvr.ru/press-center/news/3893/?sphrase_id=56952)>.
  21. Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu (2017b): Glava Minvostokrazvitija proinspektiroval strojku mosta rossijsko-kitajskoj družby v EAO. [Online.] In: *Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://minvr.ru/press-center/news/4549/?sphrase\\_id=56991](https://minvr.ru/press-center/news/4549/?sphrase_id=56991)>.
  22. Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu (2017c): V ramkach MTK „Primorě-1“ zarabotal pėrvyj kol'cevoj logističeskij maršrut. [Online.] In: *Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://minvr.ru/press-center/news/4500/?sphrase\\_id=56952](https://minvr.ru/press-center/news/4500/?sphrase_id=56952)>.
  23. Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu (2016a): Minvostokrazvitija vněslo v Pravitěľstvo Rossii predloženie ob uproščennom vizovom režime v Svobodnom portě Vladivostok. [Online.] In: *Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://minvr.ru/press-center/news/1916/?sphrase\\_id=56958](https://minvr.ru/press-center/news/1916/?sphrase_id=56958)>.
  24. Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu (2016b): Aleksandr Galuška: realizacija MTK „Primorě-1“, „Primorě-2“ vygodna Daľněmu Vostoku i Kitaju. [Online.] In: *Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu*, 2016.

- [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://minvr.ru/press-center/news/2233/?sphrase\\_id=56619](https://minvr.ru/press-center/news/2233/?sphrase_id=56619)>.
25. Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu (2015a): Minvostokrazvitija i kitajskaja provincija Cziliň svěřili časy po sovměstnym projektam na Dal'nem Vostoke. [Online.] In: *Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu*, 2015. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://minvr.ru/press-center/news/1414/?sphrase\\_id=56951](https://minvr.ru/press-center/news/1414/?sphrase_id=56951)>.
  26. Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu (2015b): Rossija i Kitaj zaključat soglašenie o stroitel'stvě i ekspluatacii transgraničnoj kanatnoj dorogi čerez reku Amur. [Online.] In: *Ministerstvo RF pro rozvoj Dálného východu*, 2015. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[https://minvr.ru/press-center/news/1645/?sphrase\\_id=56953](https://minvr.ru/press-center/news/1645/?sphrase_id=56953)>.
  27. Ministerstvo zahraničí ČLR (2017): Zhang Gaoli and First Deputy Prime Minister Igor Shuvalov of Russia Hold the Fourth Meeting of China-Russia Investment Cooperation Committee. [Online.] In: *Ministerstvo zahraničí ČLR*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1454102.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1454102.shtml)>.
  28. POOLE, T. (1994): Chinese Set Out Stall for Russia: The City of Heihe Is Now Booming Thanks To a Lively Cross-Border Trade with the Former Soviet Union. [Online.] In: *Independent*, 1994. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://www.independent.co.uk/news/world/chinese-set-out-stall-for-russia-the-city-of-heimhe-is-now-booming-thanks-to-a-lively-cross-border-1429616.html>>.
  29. *Programma sotrudničestva meždu regionamu Dal'něgo Vostoka i Vostočnoj Sibiri Rossijskoj Federacii i Severo-Vostoka Kitajskoj Narodnoj Respubliki (2009-2018)*. [online]. Ministerstvo zahraničí ČLR, 2010. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[www.fmprc.gov.cn/rus/wjb/zjzg/dozys/dqzzywt/t709788.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/rus/wjb/zjzg/dozys/dqzzywt/t709788.shtml)>.
  30. PUTZ, C. (2016): China and Russia Aim to Increase Trade Turnover to \$200 Billion by 2020. [Online.] In: *The Diplomat*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <http://thediplomat.com/2016/11/china-and-russia-aim-to-increase-trade-turnover-to-200-billion-by-2020/>>.
  31. *Rasporjaženie no 2094-p: Strategija socialno-ekonomičeskogo razvitija Dalnego Vostoka i Bajkalskogo regiona na period do 2025 goda*. [online]. Pravitelstvo Rossijskoj federacii, 2009. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://government.ru/docs/all/71171/>>.
  32. Russian.China.Org (2008): Stroitel'stvo p'ervogo transgraničnogo železnodorožnogo mosta čerez reku Chejlunczjan, soedinjajuščego Kitaj i Rossiju, načnjotsja v 2009 godu. [Online.] In: *Russian.China.Org*, 2008.



- [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://russian.china.org.cn/china/txt/2008-11/27/content\\_16842776.htm](http://russian.china.org.cn/china/txt/2008-11/27/content_16842776.htm)>.
33. Sputnik News (2016a): China Begins Cable Car Construction to Russia. [Online.] In: *Sputnik News*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<https://sputniknews.com/asia/201609231045632886-china-cable-car-russia/>>.
34. Sputnik News (2016b). Russia, China Begin Construction of Bridge Across Amur River. [Online.] In: *Sputnik News*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<https://sputniknews.com/russia/201612241048952767-russia-blagoveshchenk-amur-bridge/>>.
35. TASS (2017): USK "Most" postroit rossijskiju časť mosta Nižněleninskoje-Tunczjan. [Online.] In: *TASS*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://tass.ru/transport/3341980>>.
36. *The 13th Five-Year Plan for Economic and Social Development of the People's Republic of China (2016-2020)*. [Online.] In: National Development and Reform Commission, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf>>
37. *Treaty of Good-Neighborliness and Friendly Cooperation Between the People's Republic of China and the Russian Federation*. [Online.] In: Ministerstvo zahraničí ČLR, 2001. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/t15771.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t15771.shtml)>.
38. Vladivostok International Airport (2017): About the Airport. [Online.] In: *Vladivostok International Airport*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <<http://vvo.aero/en/about/>>.
39. WING, M. (1950): Sino-Soviet Relations in Retrospect. In: *The Russian Review*, 1950. roč. 9, č. 4, s. 267-274.
40. Xinhua (2017): China-Russia-China Cargo Service Opens in NE China. [Online.] In: *Xinhua*, 2017. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://europe.chinadaily.com.cn/china/2017-04/12/content\\_28899453.htm](http://europe.chinadaily.com.cn/china/2017-04/12/content_28899453.htm)>.
41. Xinhua (2016a): China-Russia Trade Likely to Stop Dropping in 2016: Spokesman. [Online.] In: *Xinhua*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-01/06/c\\_134983732.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-01/06/c_134983732.htm)>.
42. Xinhua (2016b): Seasonal Floating Bridge Opens on China-Russia Border. [Online.] In: *Xinhua*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-11/19/content\\_27426928.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-11/19/content_27426928.htm)>.

43. Xinhua (2016c): Bridge to Link China and Russia. [Online.] In: *Xinhua*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/24/c\\_135930073.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-12/24/c_135930073.htm)>.
44. Xinhua (2016d): Eskluziv: Rossija prodolžit razvivat' vzaimovygodnoe i dolgosročnoe sotrudničestvo s Kitajem na Dalněm Vostoke – A. Galuška. [Online.] In: *Xinhua*, 2016. [Citované 12.9.2017.] Dostupné na internetu: <[http://russian.news.cn/2016-12/28/c\\_135938333.htm](http://russian.news.cn/2016-12/28/c_135938333.htm)>.
45. ZHAO, H. (2016): Sino-Russian Economic Cooperation in the Far East and Central Asia since 2012. In: *Eurasia Border Review*, 2016. č. 1, s. 103-121.