

ROZVOJ HO-CHI-MINH CITY JAKO KLÍČOVÉHO MĚSTA JIHOVÝCHODNÍ ASIE

DEVELOPMENT OF HO CHI MINH CITY AS A KEY CITY FOR SOUTHEAST ASIA

Michael Pondělíček,

Vysoká škola regionálního rozvoje Praha
Žalanského 68/54, Praha, Česká republika
mpondelicek@gmail.com

Klíčová slova:

rozvoj v jihovýchodní Asii, jižní Vietnam, delta Mekongu, nové rozvojové plány a aktivity, rozvoj centrálních i vnitřních částí, dopravní obtíže, rozvoj osídlení, expanze města.

Keywords :

development in Southeast Asia, south Vietnam, Mekong Delta, new development planes and activities, development of central and core areas of the city, transportation inconveniences, populating development, city expansion.

Anotace:

Článek se zabývá překážkami a limity rozvoje města Saigonu, dnes Ho Chi Minh City, na pozadí jeho historického rozvoje a také s přihlédnutím k jeho ambicím stát se centrem regionu. Autor na základě dostupných informací o dopravě, vodě a obyvatelstvu usuzuje, že bez politického a dalšího hospodářského uvolnění a přílivu investic město na rozvoj v současnosti nemá šanci a není ani připraveno na resilienci v souvislosti s nadcházející klimatickou změnou.

Annotation:

The article is written by author which more times visited the Ho Chi Minh City. The article is concentrated on city functioning limits and development limits too from the point of view that the city has ambition to be a new regional center as an Asian economy tiger. Due to the review of historical development of the city, transportation, water and inhabitants, the author describes the difficulties in it accessibility from the political reasons. Conclusion is that the city in contemporary situation – without political opening has only small chance for future development and resilience (which is necessary due to recent climatic change).

Poloha Ho Chi Minhova města (dříve Saigonu) jako regionálního centra obchodu a rozvoje – město se nachází v jižní části jihovýchodní Asie, na území bývalé francouzské kolonie Francouzské Indočíny (ještě dříve Kočincíny).

Intenzivně se rozvíjící město s ambicemi stát se dalším centrem mezinárodního i lokálního obchodu, služeb a zejména produkce se nachází na sever od jednoho z ramen delty asijského veletoku Mekong, při řece Saigon (severní přítok Mekongu) a jejích svodných kanálech. Vlivem pravidelných nánosů úrodné půdy – naplavenin řekou a také vlivem velmi teplého klimatu (tropické klima jen cca 10o severní šířky od rovníku), kdy teploty neklesají prakticky pod 25oC a teplé suché počasí střídají monzunové deště.

Oblast je díky své poloze v deltě Mekongu velmi úrodná a tak zázemí města má cca 18 milionů obyvatel a je schopno na ostrovech Mekongu i jinde produkovat několikrát do roka úrodu ovoce (popsána je až třikrát za sebou sklizeň rýže), zeleniny a zejména rýže, která je tradičním hlavním vývozním artiklem regionu. Zázemí města je tedy schopno zásobovat městské obyvatelstvo, které podle oficiální statistiky tvoří cca 7,75 milionu obyvatel, ale veřejným tajemstvím je existence dalších několika milionů lidí žijících v Saigonu na ulicích, ve slumech a v těsném okolí města bez registrace. Často jsou to obyvatelé centrální nebo bohatších částí města, kteří byli zbaveni majetku a posláni na převýchovu do pracovních táborů v deltě Mekongu po roce 1975, kdy bylo 30. dubna město dobyté severovietnamskou komunistickou armádou a obsazeno. [5]

Město vzniklo z původního relativně malého a Vietnamci ovládaného přístavu na Khmerském území ve 14tém století (pro Khmerskou Angkorskou říši byla delta Mekongu klíčovým územím pro rozvoj obchodu a zásobování říše, ale posléze ji obsadili Vietnamci) a vyvinulo se do značných rozměrů v období druhé světové války a pod vlivem koloniální francouzské nadvlády, která přinesla železniční spojení do Indočíny [5], rozšíření a zajištění přístavu a také výstavbu hlavních úředních budov města (místodržitelství palác, policejní centrum, letiště, nádraží, centrální pošta, katedrála Notre Dam du Saigon, přístavní úřad, nová tržnice Ben Than a další).



Obr. 1 Mapa Vietnamu, Zdroj: [5]

Město vzhledem k poloze na jihu Vietnamu má strategickou geograficky vnikající polohu uvnitř regionu (viz obrázek 1, který ukazuje pozici města v rovníkové části JV Asie), kde je přístav chráněn ostrovy a tokem Mekongu v deltě, dále pak je značnou výhodou i velmi jednoduchá dostupnost lodní dopravy na Filipíny, do Singapuru, Malajsie a na Borneo. Toto umístění města v minulosti za francouzské nadvlády i za japonské okupace způsobilo, že město bylo přirozeným centrem kontinentální jihovýchodní Asie, mimo jiné i pro svou dostupnost a infrastrukturu. Město má několik limitů a ty jsou hlavně způsobeny vlivem podnebí – jde o možnost častých monzunových přívalových dešťů, které mohou doslova zaplavit město na několik hodin omezit dopravu a všechny činnosti, případně může jít až o cyklón v období dešťů. Dalším limitem města je značné kolísání hladiny v období dne a noci, neboť rozdíl mezi přílivem a odlivem je zde i několik metrů výšky, což znemožňuje činnost lodní dopravy. Samozřejmě mosty přes říční ramena Mekongu a také řeky Saigon se dostávají teprve v několika posledních letech a tak se postupně a pomalu zvyšuje dopravní dostupnost města.

Největší slabinu rozvoje města do budoucna tak tvoří prakticky vždy komunistickou správou podceňená a podvyvinutá infrastruktura rozvoje města, zejména kvalitní kapacitní silnice, mostky, přívozy a samozřejmě i vedení energetických sítí, které jsou převážně nadzemní a v zoufalém stavu.

Pozici města jako potenciálního centra v Jihovýchodní Asii dostatečně demonstruje následující tabulka:

Číslo	Název města	Země	Počet obyv. města (mil.)	Počet ob. + okolí (mil.)	Poznámka
1	Singapore	Singapore	5,36	6,56	Omezení hranic
2	Bangkok	Thajsko	8,25	14,5	
3	HCMC (Saigon)	Vietnam	7,75 (cca 12)	17,5 (cca 19)	Závorka – odhad skutečnosti
4	Manila	Filipíny	1,65	11,8	Širší region

Tabulka 1 Pozici města jako potenciálního centra v Jihovýchodní Asii, Zdroj: vlastní zpracování z dat[4]

Geneze města do stávající podoby nebyla jednoduchá, jak je patrné z předchozího textu. Rozrůstání Saigonu jako metropole bylo záměrně excentrické a mělo způsobit destabilizaci původní císařské moci z města Hué a také královské moci Khmerské z Phnom Penhu, nemluvě o moci Laoských králů z Luang Prabangu. Správní síla i obchodní záležitosti se tak koncentrovaly jednoznačně na jih, tedy do Saigonu a moc místních formálních vládců tak byla oslabena. [5]

Japonci pochopili příležitost Saigonu zejména v podobě obchodního přístavu a tak skladovací prostory plynule vytvářeli, mimo jiné proto, že přístav byl mimo dosah jakýchkoliv spojeneckých letadel s bombardovacími možnostmi a byl ideální pro náročné velkozásobování Japonska produkty z jižní Asie[5].

Saigon se stal poslední baštou svobody v území Indočíny do konce dubna 1975, kdy bylo město dobyto tankovými vojsky severního Vietnamu. V této době nejsou doposud z logických důvodů zkoumány pohyby obyvatel do a z města, ale podle některých pozorovatelů šlo nejprve o postupný nárůst obyvatel Saigonu od roku 1939 z 0,5 mil. obyvatel na cca 1mil. v roce 1950, pak postupně až na 10 mil v roce 1975 a pak po následném vystěhování a pauperizaci města o pokles na 6 mil. obyvatel v roce 1978(!). Je odhadováno, že bylo vystěhováno, perzekuováno, popraveno a odvečeno do táborů v deltě Mekongu cca 3,5 mil. obyvatel města a okolí. Dalších až 1 milion obyvatel Saigonu a okolí různými způsoby emigroval do okolních zemí zejména na Filipíny a do Thajska nebo Malajsie po moři.

Město bylo na počest dobytí přejmenováno po zemřelém vůdci revoluce na Ho Chi Minhovo město (Ho Chi Minh City, zkratkou HCMC jak jej znají Vietnamci), Saigon zůstal jako název centrální čtvrti města a také řeky. [5]

Uvedená demografická katastrofa, která omezila rozvoj města při přechodu na plánované hospodaření a připravila prostředí města o inteligenci a podnikatele (ti byli postiženi persekucí komunistů nejvíce). Dovezená socialistická kamarila „soudruhů“ ze severního Vietnamu nebyla schopná ztrátu mozků žádným způsobem nahradit a město utrpělo zejména pro komunistické země typickým „zastaráním“ a obecnou nedostatečností infrastruktury.

V roce 1998 došlo ve Vietnamu k uvolnění hospodářské politiky nikoliv však politického systému (křesťané, pravicově orientovaní a svobodomyšlní jsou prakticky persekuováni dodnes a dochází i k sebeupálení protestujících v centru), které ovšem vytvořilo bohatší třídu občanů a mírně zvýšilo nezávislost, z táborů v Deltě se také vraceli postupně odvlčení obyvatelé, kteří ve městě posílili podnikání a i pouliční život. Město se začalo rozrůstat významně i do šíře a to zejména přes své tradiční limity tedy kanály a močály v deltě řek (viz obrázek 4, na kterém jsou patrná nová stavební místa a sklady v ohybech a podle řeky Saigon). [4]



Obrázek 5 Bitexco Tower v centru HCMC, Zdroj: vlastní foto

Od roku 2003 je uvolněn ekonomický rozvoj města naplno a do provincie (pouze ve správě Saigonu alias HCMC) vstoupil zahraniční kapitál, který začala nová socialistická třída prominentů využívat po svém, zejména k opravě vybraných částí infrastruktury a zpřístupnění dalších rozvojových ploch v okolí města, kde je možno investovat. Saigon se znovu stává s množstvím mladých a relativně vzdělaných osob hlavním přístavem JV Asie s vysokým potenciálem rozvoje a snahou stát se tygrem regionu [3].

Současná finanční krize v rozvinutých zemích, která znamenala mimo jiné přesun řady výroby z Evropy do Asie a tak i do Vietnamu, kde krize zatím není, tak paradoxně rozvoj města, jako centra zámožského obchodu, významně posílila.

V posledních letech vyrostla řada multifunkčních komerčních a obchodních center i ubytovacích kapacit vyšších kategorií v centru města jako například Parkson (2005-2009), Saigon Paragon (2009), Nowzone (2009), Kumho Asiana Plaza (2010), Vincom centre (2010) a zejména výrazná věž v centru města Bitexco Financial Tower (2010) a další vznikají paralelně místo menších domů na samém okraji centra, ale v půdorysu původního města (na obrázku 5 je již zmíněná Bitexco Tower a také nově vznikající výstavba dalšího mrakodrapu přímo vedle ní v centru) [5].

Jaké jsou tedy dnes skutečné limity a omezení rozvoje HCMC:

- Doprava

(tématu bude ještě dále věnován odstavec), propustnost silnic a bulvárů města nedovoluje dostatečný průjezd ani dnes kdy převažuje doprava osobními skútry a to i ve více lidech, dopravní kongesce vpozdvečer (večerní špička) a v poledne (polední siesta) jsou zcela neprostopné a stále se prodlužují a zesilují. Zahuštění dopravy je takové, že běžná hromadná doprava pozbývá smyslu a je neúčelná. Neexistuje mimoúrovňová doprava jako metro nebo visutá dráha první traťová linka je připravována až na 2017! [5] Město je tedy v denní době třetinu času neprostopné! Nejsou k dispozici dostatečné obchvaty nebo průtahy městem!

- Sítě a elektrická síť

je vedená živelně kabely, většinou nad povrchem a změť drátů dominuje všem plochám kromě úplného centra města v okolí radnice a mrakodrapů. Sítě jsou zastaralé a to jak kabelové telefonní, tak elektrické, neexistují rozumné kolektory a nejsou k dispozici ani větší automatické centrály a převodníky, jde o živelně vzniklou strukturu z původní neuralgických bodů systému.

- Obyvatelstvo

nárůst obyvatelstva je ve městě enormní a z politických důvodů je registrováno jen 3/4 skutečných obyvatel města, ostatní žijí na úkor města bez infrastruktury ve slumech na dvorech a ulicích a živí se službami ze dne na den, zvýšená densita obyvatel v centru s sebou nese i negativní jevy zejména v oblasti nedostatku stravy a obecné hygieny bydlení (bude rozebráno dále). Navíc stoupá tlak na využití pozemků v centru města na obchodní stavby (jsou restrikce na obytné stavby) a tak se ve zbytku obytných struktur a volných ploch obyvatelstvo stále zahušťuje, protože se nechce vzdálit od zdrojů příjmů a jde o město spíše monocentrické! Propojení s okolními břehy řek a kanálů a částmi města jsou nedostatečná a často vzdálená, případně v rozhodujících chvílích ucpaná.

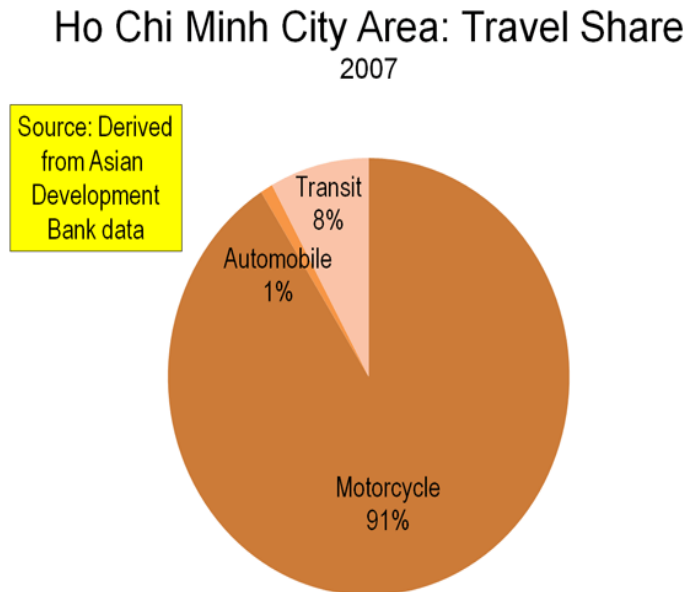
- Problém s vodou

ve všech směrech, při zvyšující se síle monzunů a přílivu je voda vháněna do města a kanalizace je nedostačující i na normální provoz města. Město nemá odpovídající systém čištění odpadních vod a stávající síť trubek často na odvod odpadních vod večer nestačí, v monzunovém období nestačí již ani dešťová kanalizace a město se plní směsí odpadní a dešťové vody. Podobný problém např. při stavbě podzemních sítí a také mostů a další infrastruktury způsobuje příliv a odliv kde je rozdíl 6 a více metrů.[2]

Kromě těchto hlavních problémů má v současnosti město řadu podružných a odvozených a to nelze zatím mluvit ani o reformě politické a správní, která by správu města rozumně upravila a zbavila jej kurately severovietnamských místodržících.

Blíže k hlavním problémům současného HCMC:

- Doprava



Graf 1 Podíl dopravy v HCMC, Zdroj: [2]

Problém lze shrnout, že se klesající dostupností města hromadnou dopravou stoupá doprava osobní a ta povýšila od kol ke skútrům a nyní i ke klimatizovaným automobilům, přibýly minibusy, minivany a podobné svižné prostředky dopravy do okrajů města a okolní krajiny, podobně se restrukturalizovala i doprava nákladní, kde jsou preferovány malé a rychlé dopravní prostředky které se dopravními kongescemi doslova prosmeknou. Modernizují se autobusy (zatím bez klimatizace), ale přibývají tzv. big taxi pro bohaté a cizince, kde je televize a klimatizace! Prostor pro automobily však ve městě není a není možno využít žádnou mimoúrovňovou dopravu např. tramvaj, nebo lodní dopravu, která by byla dopravním spasením pro místní i návštěvníky města (*Viz graf 1, který popisuje rozvrstvení dopravy ve městě*). Městská správa dokonce změny v dopravě v centru města ani neplánuje! [1]

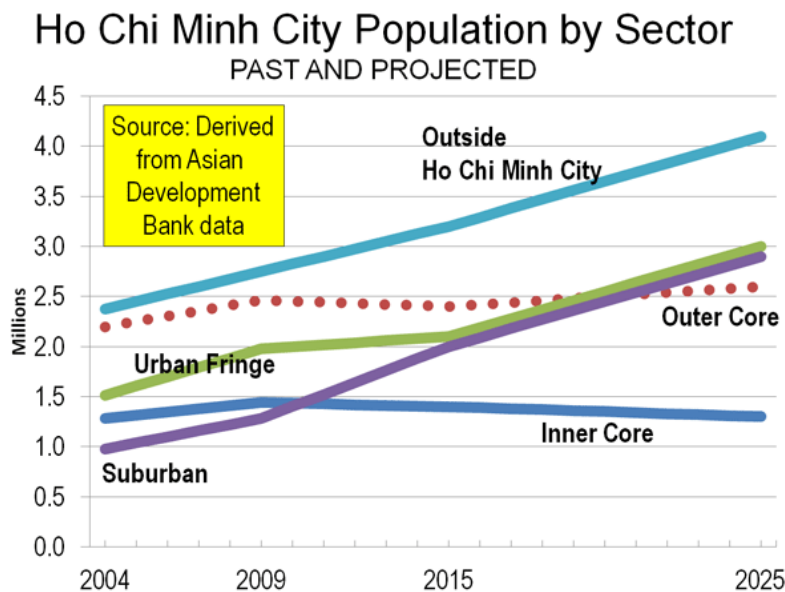
- Obyvatelstvo

Městská rada v rámci opatření a restrikcí naplánovala pro obyvatelstvo do roku 2025 ve svých plánech významné snížení density obyvatel, ovšem není nijak objasněno, jak k němu má dojít. Podpora růstu tzv. vnějšího okruhu města nezajistí lidem ve službách v centru dostupnost zaměstnání a odpovídající dopravu a výdělky.

Stejně tak podpora suburbánní výstavby, která je atraktivní zejména pro cizince je pro místní obyvatele centra vlastně nezajímavá cenově i z hlediska vzdálenosti od pracovního místa. Restrikce má být podle plánu nastavena tak, aby výstavba bez omezení byla jen ve vnějších a přilehlých částech města, kde ovšem služby koncentrovány nejsou. Postupně dochází sice k renovaci a oživení domků podle některých kanálů a částí řeky, kde vznikají tzv. atraktivní

Riverside houses (Residencies), ale ani tam se nebudou místní dobrovolně stěhovat.

Plánovaný nárůst obyvatel ovšem při této restrikci je o 2,5 mil obyv. tedy na oficiálních 10,2 mil. obyv., ale toto číslo počtu obyvatel města HCMC je již dnes pravděpodobně překročeno, alespoň podle geografů a stavu města. [1]



Graf 2 Rozložení obyvatel HCMC dle sektorů, Zdroj: [2]

Závěr - jaká jsou východiska pro město z evropského pohledu:

- Město musí jednoznačně podpořit a vybudovat odpovídající dopravní strukturu (vybudování mimoúrovňové dráhy v centru a do centra podobně jako v Bangkoku a průtahu centrem), podpořit alternativní dopravu (rychlou osobní lodní po kanálech), vazby na okolí (mosty, kanály, trati), průtahy městem a infrastrukturu (kolektory, kabelové tunely, automatické centrály, trafa, atp.) uvnitř i vně města.
- Bez dalšího uvolnění režimu (míněno politického) a přílivu zahraničních investic a zejména know-how není myslitelná konkurence ostatním centrům, zejména Bangkoku anebo Singapur.
- Politickým uvolněním by bylo možno získat důležité investice Asijské banky pro rozvoj do podpory rozvoje klíčové infrastruktury města a to zejména do dopravy.
- Změnou způsobu administrativy (jiné členění částí a správy města) a začleněním města do struktury jihu Vietnamu by se zvýšila jeho prestiž a schopnost rozvíjet vlastní financování investiční výstavby ve městě z výběru a výnosu daní, navíc by se rozšířila struktura zásobování a uvolnil pohyb obyvatel (v současnosti v regionu i ve světě drží primát ve výhodnosti a jednoduchosti financování konkurenční Singapur, což je velký vzor).
- Za stávajícího stavu nelze socialistickým plánováním z centra na severu státu docílit rozumného rozvoje vnitřního i vnějšího perimetru města a gradace jeho bohatství s ohledem na kulturní i sociální vazby – uvolnění poměrů je aktuální nutností pro rozvoj města a okolí, včetně dopravy a struktury obyvatel.
- Město nepracuje na adaptabilitě a nezaznamenalo příchod klimatické změny, která bude mít projevy zejména v zásobování vodou a splavnosti místních řek a kanálů, nejsou tedy nastoleny ani základy City resilience.

Jako závěrečné slovo lze konstatovat, že HCMC má obrovský rozvojový potenciál v jihovýchodní Asii zvýšený tradičním napojením na Evropu a USA, který ovšem bez změn systému správy a režimu pobytu obyvatel, přílivu know-how a s nimi spojených investic nemůže být využit. Mimo jiné i socialistická politika je důvodem toho, že rozhodující investoři zůstávají nadále čekat přede dveřmi města na změny!

Literatura:

[1] COX Wendell. *The Evolving Urban Form: Ho Chi Minh City (Saigon)*, New Geography 2013, [online] [cit. 2013-04-07] Dostupné na www: <http://www.newgeography.com/content/002738-the-evolving-urban-form-ho-chi-minh-city-saigon>

[2] *Mekong Environmental Symposium 2013*, Abstract Volume (sborník abstraktů konference publikovaný před konferencí), [online] Ho Chi Minh City, Vietnam , 5th – 7th of March 2013, [cit. 2013-02-22] Dostupné na www: <http://www.mekong-environmental-symposium-2013.org/frontend/index.php#.UWvhQaKBqFw>

[3] POWELL Kenneth, *City Transformed*, Laurence King Publishing, London 2000, str. 92 – 97

[4] Statistical Office in Ho Chi Minh [online] 2013 [cit. 2013-02-22] Dostupné na www: <http://www.pso.hochiminhcity.gov.vn/web/guest/home>

[5] *Ho Chi Minh City* [online] : Wikipedia - The Free Encyklopedia 2013 [cit. 2013-02-22] Dostupné na www: http://en.wikipedia.org/wiki/Ho_Chi_Minh_City