

Vysoká škola ekonomická v Praze

Diplomová práce

2017

Bc. Petra Sojková

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta mezinárodních vztahů

Studijní obor: Mezinárodní obchod

Vedlejší specializace: Logistika – mezinárodní přeprava a zasílatelství



Název diplomové práce:

Potenciál kontinentální přepravy na relaci Čínská lidová republika – Česká republika

Autor diplomové práce: Bc. Petra Sojková

Vedoucí diplomové práce: Ing. Petr Kolář, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma "*Potenciál kontinentální přepravy na relaci Čínská lidová republika – Česká republika*" vypracovala samostatně s využitím literatury a informací, na něž odkazuji.

V Praze dne

Podpis

Název diplomové práce:

Potenciál kontinentální přepravy na relaci Čínská lidová republika – Česká republika

Abstrakt:

Evropská unie je pro Čínskou lidovou republiku klíčovým obchodním partnerem, na evropský trh směřuje přibližně třetina toho, co je vytvořeno na území ČLR a do ČLR pak směřuje polovina unijních exportů. Takto obrovské objemy obchodovaného zboží vyžadují vhodné logistické spojení, kterému na relaci dominuje námořní přeprava. Nicméně od roku 2007 je nově k dispozici i železniční řešení. Cílem diplomové práce je zhodnotit postavení železniční přepravy na relaci ČLR – Evropa (se zaměřením na postavení České republiky) s ohledem na její vývoj, úskalí i potenciály do budoucna. Práce nejdříve mapuje pozadí a důvody vzniku Nové Hedvábné stezky (iniciativa "OBOR") a poté obchodní a ekonomickou spolupráci ČLR a ČR. Praktická část se věnuje jednotlivým aspektům železničního spojení. Z práce lze vyvodit, že objemově ani cenově nedokáže železnice konkurovat námořnímu řešení, nicméně si pomalu, ale jistě získává své první pravidelné zákazníky.

Klíčová slova:

Železniční přeprava, One Belt One Road, Nová Hedvábná stezka, ČLR – Evropa, ČLR – ČR, Wuhan – Pardubice

Title of the Master Thesis:

Potential of Continental Transport between People's Republic of China and the Czech Republic

Abstract:

The European Union (EU) is a key trading partner for the People's Republic of China (PRC). Nearly one third of PRC's production is sent to the EU and half of EU exports is directed to the PRC. Such huge trade volumes require an appropriate logistical connection, which is currently dominated by maritime transport. However, since 2007 railway transport has also been available. The aim of this dissertation is to evaluate the position of the railway transport of the PRC – European route (with focus on the position of the Czech Republic) with regard to its development, obstacles and potential for the future. Firstly, the paper describes the background and reasons for the establishment of the New Silk Road (One Belt One Road initiative), followed by the trade and economic cooperation between the PRC and the Czech Republic. The practical part deals with individual aspects of railway connection. Neither in terms of trade volumes nor price can railway compete with the maritime solution, nevertheless it slowly but surely acquires its first regular customers.

Key words:

Railway transport, One Belt One Road, New Silk Road, RPC – Europe, RPC – Czech Republic, Wuhan – Pardubice

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala panu Ing. Petrovi Kolářovi, Ph.D., za odborné vedení této diplomové práce a jeho cenné rady a připomínky.

Seznam zkratek

ADB	Asijská rozvojová banka (Asian Development Bank)
AIIB	Asijská banka pro investice do infrastruktury (Asian Infrastructure Investment Bank)
B&R	"Pás a Stezka" – oficiální název Nové Hedvábné stezky od září 2015 (The Belt and Road)
CBM	Kubický metr (Cubic Metre)
CU	Celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu
ČLR	Čínská lidová republika
ČR	Česká republika
EAEU	Euroasijská hospodářská unie (Eurasian Economic Union)
ECB	Evropská centrální banka (European Central Bank)
EU	Evropská unie (European Union)
JBIC	Japonská banka pro mezinárodní spolupráci (Japan Bank for International Cooperation)
LCL	Sběrná služba pro menší zásilky (Less than Container Load)
MLC	Multimodální logistické centrum
MSR	Námořní Hedvábná stezka 21. století – "Stezka" (21st Century Maritime Silk Road)
NSRF	Fond Hedvábné stezky (New Silk Road Fund)
OBOR	Jeden pás, jedna stezka (One Belt One Road)
PFMs	Budoucí zakládající členové AIIB (Prospective Founding Members)
SREB	Ekonomický pás podél Hedvábné stezky – "Pás" (Silk Road Economic Belt)
SVE	Země střední a východní Evropy
TEU	Jednotka kontejnerové přepravy, která je ekvivalentem jednoho 20' kontejneru (Twenty-foot equivalent unit)
USD	Americký dolar

Obsah

Úvod.....	1
Cíle předložené diplomové práce:	5
Definice základních pojmů.....	6
1 Nová Hedvábná stezka	9
1.1 Iniciativa One Belt, One Road.....	9
1.2 Financování iniciativy One Belt, One Road.....	15
1.2.1 Sino-evropské přátelství upevňuje roli jüanu.....	16
1.2.2 Asijská banka pro investice do infrastruktury.....	18
1.3 Konkrétní infrastrukturní projekty One Belt One Road iniciativy	20
1.3.1 Euroasijský pozemní most	21
1.3.2 Námořní Hedvábná stezka 21. století	22
1.3.3 Řecký přístav Piraeus.....	22
2 Obchodní a ekonomická spolupráce mezi Čínskou lidovou republikou a Českou republikou.....	24
2.1 Struktura zahraničního obchodu mezi Čínskou lidovou republikou a Českou republikou	24
2.2 Platforma 16+1, spolupráce Čínské lidové republiky a zemí střední a východní Evropy	29
2.3 Čínské investice v České republice	31
2.4 Ekonomická charakteristika provincie Hubei	35
3 Charakteristika železničního spojení na relaci Čínská lidová republika – Evropa.....	39
3.1 Jak došlo k oživení železničního spojení na relaci Čínská lidová republika – Evropa .	39
3.2 Způsob železničního spojení	42
3.3 Pravidelné linky na relaci Čínská lidová republika – Evropa	46
3.4 Pravidelná linka Wuhan – Pardubice.....	51
3.5 Multimodální logistické centrum Pardubice	52
3.6 Srovnání železnice s námořní a leteckou přepravou na relaci Čínská lidová republika – Evropa	54
3.6.1 Objemové srovnání.....	54
3.6.2 Cenové srovnání	56
3.6.3 Srovnání doby přepravy	57
3.6.4 Srovnání ekologičnosti přepravy	59
3.6.5 Konkrétní příklady srovnání.....	61

4	Potenciály, rizika, úskalí a pokroky na železniční trati Čínská lidová republika – Evropa.....	64
4.1	Celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu	64
4.2	Rozchody, elektrifikace trati a průběh překládky	65
4.3	Vytíženost Transsibiřské magistrály a koncepce rozvoje	68
4.4	Eastbound a westbound disproporce.....	69
4.5	Subvence čínských regionálních vlád	71
4.6	Typ přepravovaného zboží	72
4.7	Klimatické podmínky na relaci	75
4.8	Zabezpečení kontejnerů a bezpečnost na trati	76
4.9	Čínský spotřebitel 2020	77
4.10	Khorgos, Horgos – sociální dopad "OBOR"	79
	Závěr	81
	Splnění cílů diplomové práce	84
	Použitá literatura	87
	Seznam tabulek	102
	Seznam obrázků	103

Úvod

V posledních letech se železniční spojení mezi Evropou a ČLR stalo chytrým řešením pro zákazníky hledající optimální poměr mezi dobou přepravy a cenou za přepravu na této relaci. Ačkoliv růst čínské ekonomiky v posledních letech zpomaluje, jen velmi málo expertů zpochybňuje ekonomický potenciál ČLR do budoucna. Řada evropských firem v minulosti přesunula svoji výrobu na území ČLR s cílem benefitovat nejen z nižších mzdových nákladů, ale také z nižších cen pozemků a obecně provozních nákladů. Čínský trh rovněž díky impozantnímu vývoji v uplynulých několika letech doznal razantních změn a dnes nabízí nový zajímavý aspekt, kterým je moderní čínský spotřebitel žádající kvalitní západní produkty. Rychlým a nákladově efektivním řešením k uspokojení požadavků se stala železnice. Spolu s rozvojem železniční infrastruktury na vnitřním trhu ČLR i zjednodušováním celních procedur a překážek po celé délce trati dochází ke zvyšování důležitosti formy tohoto spojení, rovněž podpořeného faktem narůstajícího vzájemného obchodu mezi Evropou a ČLR. Logickým vyústěním této prosperující obchodní výměny a zpomalujícího tempa růstu čínské ekonomiky je projekt Nové Hedvábné stezky, který z iniciativy čínské strany buduje chybějící spojení mezi Asií, Evropou a Afrikou. V ústředí zájmu samozřejmě stojí ČLR, nicméně dopad na ostatních 64 zapojených ekonomik je nezpochybnitelný. Skvělým příkladem jsou státy Střední Asie, které dostanou možnost se více propojit se světovou ekonomikou, po čemž historicky prahnou, avšak jejich geografická poloha a interkonektivita jim doposud neumožňovaly přístup na bohaté západní trhy. Do této iniciativy je zapojena i ČR, specifické postavení v projektu pak získala zapojením do platformy 16+1.

Cílem této diplomové práce je zhodnocení potenciálu železničního spojení na relaci ČLR – Evropa s bližším zaměřením na postavení ČR v rámci Evropy. Železnice je zasazena do kontextu námořní přepravy, která je ve valné většině případů na této relaci využívána. Hlavním přínosem předložené diplomové práce je posouzení, zda železniční přeprava na relaci ČLR – ČR dokáže být plnohodnotnou variantou námořní přepravy na této relaci a jakou konkurenci zaujímá vůči letecké dopravě. Již dnes je jasné, že v dohledné době nedokáže železnice převzít majoritní postavení na relaci, přesto existuje celá řada případů, u kterých železnice nabízí zajímavou alternativu.

Jedná se o vysoce aktuální problematiku, jejíž moderní počátky se datují do roku 2007 a již v zásadě až do roku 2015 nebylo věnováno příliš mnoho pozornosti. I z tohoto důvodu byly použity především elektronické zdroje, jelikož bylo doposud vydáno jen několik málo publikací, které se věnují železničnímu spojení na relaci. Z odborné literatury je citováno několik studií, které se obecně věnují tématu "One Belt One Road".

Diplomová práce je rozdělena do čtyř kapitol. První kapitola mapuje pozadí a důvody vzniku Nové Hedvábné stezky spolu s institucionálním ukotvením iniciativy v podobě Asijské banky pro investice do infrastruktury. Je zřejmé, že asijský region potřebuje silného hráče s enormním kapitálem, který bude stát za kapitálově náročnými infrastrukturními projekty, jelikož oblast je infrastrukturně podkapitalizována. Kapitola nabídne aktuální pohled na vznik a rozvoj iniciativy "OBOR", která je logickým vyústěním dlouhodobé snahy Asie, o to dostat se do popředí zájmu světového dění a hrát prim v mezinárodním obchodě. Dále jsou vysvětleny důvody, které stály za vznikem této ekonomické spolupráce zemí podél celé své územní délky. Závěrem je věnován prostor konkrétním infrastrukturním projektům v rámci "OBOR", přesněji železničnímu spojení v podobě Euroasijskému kontinentálnímu mostu a rovněž námořnímu spojení v podobě Námořní Hedvábné stezky 21. století.

Již z názvu druhé kapitoly Obchodní a ekonomická spolupráce ČLR a ČR vyplývá, že se věnuje obchodní výměně těchto dvou zemí. Pro srovnání byla vybrána časová řada posledních 10 let, která mapuje nejenom hodnotu dovozů a vývozů zboží mezi oběma zeměmi, ale rovněž bere do úvahy zastoupení zboží dle SITC členění. Dále je představena platforma 16+1, která čtenáře detailněji seznamuje s postavením ČR v rámci skupiny a rovněž čínskými investicemi na českém území. Závěr kapitoly je věnován ekonomické charakteristice čínské provincie Hubei, jelikož mezi hlavním provinčním městem Wuhan a Pardubicemi vede jedno z 39 pravidelných spojení na relaci ČLR – Evropa. Aktuálně je Wuhan největším městem centrální ČLR a dopravní tepnou čínského vnitrozemí, což by mohlo přinést zajímavý ekonomický potenciál nejen Pardubickému kraji.

Třetí kapitola nejdříve přináší informace, jaké subjekty stály za obnovením železničního spojení na relaci ČLR – Evropa a jak toto oživení probíhalo. Dále jsou prezentovány dostupné železniční trasy na relaci a rovněž popsány jednotlivé business modely železničního spojení, které se používají během přepravy nákladu na velkou vzdálenost a které mají zákazníci k dispozici, pokud chtějí přepravit zboží po zmiňované relaci. Následuje výčet pravidelných

linek na relaci, z nichž je větší pozornost věnována železničnímu spojení Wuhan – Pardubice. To bylo vůbec poprvé využito v říjnu 2012 počítačovou továrnou Foxconn. Kapitola se dále zabývá absencí multimodálního logistického centra (MLC) v Pardubicích, které způsobuje značné potíže. Nechybí ani detailnější popis charakteristických rysů železničního spojení na relaci, zejména v kontextu s námořní přepravou. Srovnáván je především časový a cenový faktor, který je zpravidla zásadním kritériem při volbě vhodné logistické cesty.

Čtvrtá kapitola se zaměřuje na konkrétní aspekty železničního spojení na relaci ČLR – Evropa. Prezentovány jsou pokroky, které byly na relaci aplikovány, ať už se jedná o vznik celní unie, harmonizaci překládek nebo nalezení řešení v boji proti krutým zimám na území Ruska a Kazachstánu. Dále jsou prezentovány aktuální a možné problémy do budoucna, kterým trať čelí. Ve většině případů je při volbě přepravního řešení pro zákazníky prioritnější cena oproti kratšímu času dodání, což si rovněž uvědomuje čínská vláda, která se snaží pomocí dotací stlačit cenu na konkurenceschopnou úroveň námořní přepravy. Dotace jsou poskytovány provinčními čínskými vládami, pod které daná trať spadá. Ačkoliv s narůstajícím objemem exportů do Číny se trať pomalu stává ziskovou, disproporce "eastbound" a "westbound" je stále palčivým problémem. Kapitola se tedy mj. věnuje i této problematice spolu s výčtem zboží, které je v obou směrech přepravováno. Nechybí ani definice budoucího čínského spotřebitele, který bude mít na tuto disproporci nemalý vliv. Dále je pozornost věnována rozdílným rozhodům kolejí na relaci, elektrifikaci trati, zabezpečení kontejnerů a rovněž problematice celního řízení.

Celá diplomová práce se snaží zasadit prezentované informace do kontextu ČLR. Jak je z práce patrné, iniciativa "OBOR" je z velké části především politickým tématem a řadu plánovaných inovací na železniční relaci nebude možné zrealizovat, pokud nejdříve neproběhne dohoda na politické úrovni, což bude v řadě případů, nejen z historického a geografického hlediska, poměrně obtížné. Toto je v předložené práci několikrát prezentováno. Autorka rovněž čerpala ze svého studijního pobytu ve vnitrozemské části ČLR a Pekingu, stejně jako z návštěv měst jako např. Chongqing, Chengdu nebo Wuhan¹, která jsou pro železniční spojení ČLR – Evropa zcela zásadní. Tyto nabitě zkušenosti se staly rovněž důvodem pro výběr tématu diplomové práce soustředící se na ČLR. Vzhledem ke studijnímu oboru Mezinárodní obchod – Logistika

¹ Pro přepis názvů čínských měst byla v celé diplomové práci zvolena anglická transkripce.

je pak logické, že autorka zvolila přepravu vzájemné obchodní výměny mezi ČR a ČLR, u které se celá iniciativa "OBOR" stává žhavým tématem, který stojí za pozornost.

Cíle předložené diplomové práce:

- Posouzení dopadu ambiciózního projektu "OBOR" čínské vlády na rozvoj železniční infrastruktury mezi asijským a evropským trhem
- Zhodnocení využití pravidelné železniční linky z Wuhanu do Pardubic s dopadem na export a import mezi ČLR a ČR
- Zmapování úskalí a možných oblastí, které by mohly mít vliv na lepší využitelnost železničního spojení v kontextu budoucího rozvoje
- Zasazení uskutečněných projektů a investic z čínské strany do kontextu ČLR a ekonomických a diplomatických vztahů na mezinárodní úrovni

Definice základních pojmů

Doprava

"Doprava (v užším smyslu) je proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě" (Novák, 2011).

Přeprava

"V širším smyslu jde o souhrn všech aktivit, zahrnující vlastní přemísťovací (dopravní) proces, ale i služby s tímto procesem související, jako ložné operace (nakládku, vykládku, a překládku zboží, respektive přepravních jednotek vůči dopravním prostředkům, plnění a vyprazdňování přepravních prostředků), meziskladování, zprostředkování souvisejícího pojištění, vyřizování celních formalit, fytokontrolu apod. V užším smyslu jde o výsledný efekt přemísťovacího (dopravního) procesu, tj. o vlastní výslednou změnu prostorového bytí v čase; ekonomicky vzato, je to realizace užité hodnoty dopravy (vlastního přemístění)" (Novák, 2011).

Intermodální kontejnerová přeprava

Intermodální přepravou se rozumí *"přeprava jedné přepravní jednotky pomocí několika dopravních oborů, aniž by došlo k manipulaci s jejím obsahem"* (Novák, 2011). Její nejrozšířenější formou (celosvětově z hlediska objemu) je pak přeprava kontejnerová. Kontejnery se nejdříve používaly v námořní přepravě a později, s příchodem tzv. kontejnerizace (po 2. světové válce, rozmach nastal především v 50. letech), našly uplatnění i v dalších dopravních oborech. Za efektivitou kontejnerové přepravy stojí právě kontejner jakožto jednotný přepravní prostředek, který lze použít souběžně v námořní, vodní, železniční i silniční přepravě, aniž by se náklad v něm naložený musel jakkoliv překládat. Překládka kontejnerů z jednoho dopravního oboru na druhý tak trvá pouze v řádech hodin oproti dnům v minulosti. Typicky jsou kontejnery ocelové a odpovídají standardům Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO). V dolní části pak mají zesílené vidlicové kapsy, aby dokázaly odolat častým překládkám a zároveň vydržely stohování, jelikož v kontejnerovém terminálu jich zpravidla leží 8 – 10 na sobě. ISO kontejnery jsou standardně 20, 30, 40 a 45' na délku, 8' na šířku (2,44 metrů) a 8' a 6-palcové na výšku, ale stále častěji 9' a 6-palcové (tzv. verze high cube). ISO kontejnery jsou nejrozšířenějším typem kontejnerů. Základní jednotkou používanou v kontejnerové přepravě pro vyjádření kapacity kontejneru je TEU (Twenty Foot Equivalent

Unit). Je stanoveno, že 1 TEU = 1 20' kontejner = 1 kontejner řady ISO 1 C a zároveň 2 TEU = 1 40' kontejner (Lowe, 2005).

Aktuální snahou Evropské unie na poli kontejnerové přepravy je zavedení tzv. European Intermodal Load Unit (EILU) – 45' kontejneru na délku se šířkou 8,5'. Důvodem celé iniciativy je možnost uložit po bocích dvě europalety a zvýšit tak ložný objem europalet při zachování maximálních povolených limitů na silnici i železnici nejen v Evropě, ale i ve světě. ISO kontejnery jsou totiž navrženy na základě severoamerických rozměrů palety. Iniciativa EILU se však setkává s odporem v námořní přepravě, jelikož výstavba nových lodí je optimalizována pro maximální využití prostoru právě pomocí ISO kontejnerů a jejich rozměrů. Ačkoliv životnost kontejneru se pohybuje kolem 12 – 15 let (Rodrigue, Comtois & Slack, 2013) nákup EILU kontejnerů, vzhledem k dalším kapitálově náročným projektům intermodálních přepravců, se tak stává aktuálně nedostupnou investicí.

Tabulka 1: Využitelná nákladní plocha jednotlivých typů kontejnerů (v kubických stopách)

Typ kontejneru	Využitelná nákladní plocha kontejneru (kubické stopy)	Celkový prostor vzhledem k průměrnému prostoru 40'
20' kontejner	1 163	43,61 %
40' kontejner	2 395	89,80 %
40' high cube kontejner	2 684	100,64 %
wtd. průměrný 40' kontejner	2 667	100 %
EILU 45' kontejner	2 895	108,55 %
45' kontejner	3 026	113,46 %
53' kontejner	3 830	143,61 %
53' high cube kontejner	3 955	148,29 %

Zdroj: Vlastní zpracování na základě The Geography of Transport System (Rodrigue et. al., 2013).

Na základě Tabulky 1 je očividné, že dříve nejrozšířenější 20' kontejner je stále častěji nahrazován 40' verzí, která umožňuje úspory z rozsahu během jakékoliv manipulace (nakládka, překládka, vykládka). Analogicky naložit/ vyložit dopravní prostředek určitého objemu pomocí

20' kontejneru zabere 2krát více času než v případě použití 40' kontejnerů. I proto se větší verze kontejnerů (zejména high cube verze, která je na výšku o jednu stopu vyšší) stávají stále oblíbenější. Velká výhoda verze high cube je, že nevyžaduje speciální manipulační techniku, stále ještě splňuje limity pro silniční přepravu a zároveň nabízí o cca 11 % větší využitelnou nákladní plochu oproti své standardní 40' verzi.

Dle studie Mezinárodní železniční unie UIC (2013) by objem přepravovaných kontejnerů do/ z ČR měl vzrůst z 831 565 TEU v roce 2010 na 1 963 300 TEU v roce 2020. Toto ohromné množství zboží jsou v ČR schopné obsloužit kontejnerové terminály v Lovosicích, Mělníku, Praze – Uhřetěvsi, Praze – Žižkově, Ostravě – Paskově, Lípě nad Dřevnicí u Zlína, Přerově a nově také v České Třebové a Pardubicích. V dubnu 2015 pak bylo podepsáno memorandum o vybudování kontejnerového terminálu a MLC v Hodoníně.

Přepravní řetězec

Takový přepravní systém (přeprava zboží uskutečňovaná na vyšší úrovni podle stanoveného souhrnu opatření), který na základě vzájemně koordinované spolupráce jednotlivých účastníků (zejména dopravců i přepraveců), v dopředu časově sladěné návaznosti zajišťuje všechny dílčí přepravní fáze při přepravě zboží od odesílatele k příjemci (respektive od výrobce ke spotřebiteli)" (Novák, 2011).

Zasílatel (speditér)

"Subjekt, který pod svým jménem, na účet příkazce (přepravce), a tudíž i v jeho zájmu obstarává pro jeho potřeby přepravu zboží (zásilek). Zasílatel hájí zájmy příkazce, tzv. hájí zájmy zboží. Takzvaný čistý zasílatel přepravu zásilek pouze obstarává (zprostředkovává). Takzvaný zasílatel s vlastním vstupem sám dopravní nebo přepravní služby i provádí (realizuje) – v takovém případě zasílatel provozuje (může i vlastnit) dopravní prostředky (nejčastěji kamiony)" (Novák, 2011).

1 Nová Hedvábná stezka

Velikost a rozmanitost Asie s sebou přináší celou řadu příležitostí nejen k obchodování, investování či dalšímu ekonomickému růstu. Jedná se o oblast s neochvějným potenciálem, který byl odhalen během několika posledních dekád, ve kterých, zejména východní ekonomiky Asie, nebývale prosperovaly a vzkvétaly. Tento krok by však nebyl býval nastal bez vzájemné kooperace v oblasti a následně bez tendence k propojení se se zbytkem světa. Ekonomiky v oblasti si uvědomily, že zapojením se do globálního supply chainu mohou více benefitovat ze svých komparativních výhod a formovat světový ekonomický řád tak, aby jim začala být prisuzována centrální role v globální ekonomice. Asie jako továrna světa či vhodné místo k outsourcingu jsou dnes důkaznými rčeními, že konkurenceschopnost asijského regionu nebyla ponechána náhodě. Rozvoj mezinárodního obchodu či narůstající tendence směrem k sofistikovanému výrobnímu řetězci by nebylo možné uskutečnit bez spolehlivého, rychlého a cenově příznivého spojení Asie se zbytkem světa. Iniciativa One Belt, One Road (dále jen "OBOR") je tedy logickým vyústěním dlouhodobé snahy Asie o to, dostat se do popředí zájmu světového dění a hrát prim v mezinárodním obchodě. Tento megalomanský odvážný projekt jistým způsobem představuje snahu ČLR vrátit čest svému názvu – tedy říše středu.

1.1 Iniciativa One Belt, One Road

Před více než dvěma tisíci lety v oblasti Eurasie fungovalo několik obchodních stezek, na kterých se obchodovalo nejenom se zbožím, ale sdílely se zde také kulturní odlišnosti a specifika. Tyto stezky spojovaly hlavní civilizace své doby, územně Asii s Evropou a Afrikou, tedy východ se západem a naopak. Později stezky vstoupily do povědomí veřejnosti pod souhrnným názvem Hedvábná stezka, jelikož k organickému vývoji stezek byla podnětem především rostoucí zahraniční poptávka po čínském hedvábí.

Iniciativa One Belt, One Road odkazuje na projekt tzv. Nových Hedvábných stezek (Ekonomický pás podél Hedvábné stezky (dále jen "SREB") a Námořní Hedvábná stezka 21. století (dále jen "MSR")), který se stal hlavním tématem ekonomické diplomacie a budoucího rozvoje ČLR, a tím pádem jednou z hlavních vládních priorit. Veřejně bylo poprvé vytvoření tohoto projektu oznámeno na podzim roku 2013 čínským prezidentem Xi Jinpingem za účelem propojit ČLR po zemi i po moři se zbytkem Asie, Evropou a Afrikou. Takto je

popisován primární cíl "OBOR" čínskou vládou (nejčastěji prostřednictvím státní zpravodajské agentury Xinhua, která rovněž poskytuje oficiální informace v celé věci). Od podzimu 2015 (Hucheng, 2015) nese iniciativa oficiální název The Belt and Road (dále jen "B&R"), ale nadále se rovněž používá označení One Belt, One Road ("OBOR"). "B&R" je komunikován jako národní vize, zahraniční strategie a často je také zmiňován v souvislosti s konkrétními investicemi a projekty².

Naopak dle slov zahraničních analytiků je iniciativa "B&R" národní strategií ČLR, která sehraje klíčovou roli v rozvoji ČLR v dlouhém období. Jedná se o způsob, jak podpořit obchod a vybudovat dobré vztahy nejen se svými sousedními státy, ale také zvýšit zahraniční poptávku po čínském zboží a tak si zajistit stabilnější přítomnost i mimo své vlastní hranice. "B&R" by dále měla napomoci internacionalizovat čínskou měnu Renminbi a sehrát důležitou roli v budování čínského renomé ve světě. Analytici dodávají, že "B&R" je jasným důkazem, že to ČLR se svojí "go global" strategií myslí vážně a nehodlá její rozvoj ponechat náhodě. Samozřejmě implementace takto rozsáhlého projektu zabere řádově minimálně 30 – 40 let, nicméně stále častěji se mluví o roku 2049 jakožto klíčovém milníku v celé iniciativě. V roce 2049 tomu totiž bude přesně 100 let, kdy byla založena Čínská lidová republika.

Někteří komentátoři pak "B&R" iniciativu přirovnávají k Marshallovu plánu (Plánu evropské obnovy), ačkoliv zatímco Marshallův plán záměrně určité země vylučoval, ČLR od počátku "B&R" komunikuje jako otevřenou k účasti pro všechny, kdo se po její délce nacházejí.

Jasná vize a konkrétní kroky projektu byly oznámeny Národní rozvojovou a reformní komisí Čínské lidové republiky 28. března 2015 ("Vision and Actions", 2015), která se na celé iniciativně společně s čínským Ministerstvem zahraničních věcí a Ministerstvem obchodu podílí. Nová Hedvábná stezka bude v zásadě kopírovat tu antickou a bude dostupná pro všechny bez výjimky, zda prochází jejich územím. ČLR si od tohoto projektu slibuje větší otevření své ekonomiky a zároveň větší propojení asijského, evropského a afrického kontinentu a přilehlých

² Poprvé byl termín Silk Road Economic Belt zmíněn čínským prezidentem Xi Jinpingem v září 2013 během státní návštěvy v Kazachstánu, konkrétně během proslovu na univerzitě Nazarbayev. Xi navrhl spolupráci mezi ČLR a Střední Asii na vybudování této stezky. Jednalo se tak o první moment, kdy byla zmíněna strategická vize celé iniciativy čelním představitelem ČLR. V říjnu 2013, během proslovu v indickém parlamentu, předložil prezident Xi návrh na užší propojení ČLR a zemí ASEANu. Rovněž nabídnul, že tento návrh by mohl být realizován pomocí Námořní Hedvábné stezky 21. století. Ufinancovat takto grandiózní rozvoj infrastruktury v oblasti však nebude jednoduché, proto zde bylo rovněž zmíněno založení Asijské banky pro investice do infrastruktury.

moří. "B&R" tak podpoří volný obchod a efektivní alokaci zdrojů. Projekt se bude soustředit na ekonomickou spolupráci zemí podél celé své územní délky a to skrze vytváření regionálních strategických partnerství. První část názvu, Belt, tedy referuje o vnitrozemské části stezky a druhá, Road, odkazuje na námořní spojení. Ekonomický pás podél Hedvábné stezky se soustředí na propojení ČLR, centrální Asie, Ruska a Evropy (především Pobaltí) – skrze Střední Asii a západní Asii spojí ČLR s Perským zálivem a Středozemním mořem a dále spojí ČLR s jihovýchodní a jižní Asií a Indickým oceánem. "SREB" tedy povede z vnitrozemské ČLR (Xi'an) skrze Kazachstán, Kyrgyzstán, Uzbekistán, Tádžikistán, přes Teherán a Istanbul až do Moskvy a odtud do jižní Evropy, přes přístav v Duisburgu a Rotterdamu. Námořní Hedvábná stezka 21. století je navržena tak, aby spojila jihovýchodní čínské pobřeží s Evropou skrze Jihočínské moře a Indický oceán v jednom směru a v druhém spojí čínské pobřeží za pomoci Jihočínského moře s jižním Pacifikem. MRT tedy propojí jihovýchodní čínské přístavy s přístavem v Athénách a Benátkách skrze Indii a Afriku.

Obrázek 1: Oficiální schéma The Belt and Road iniciativy



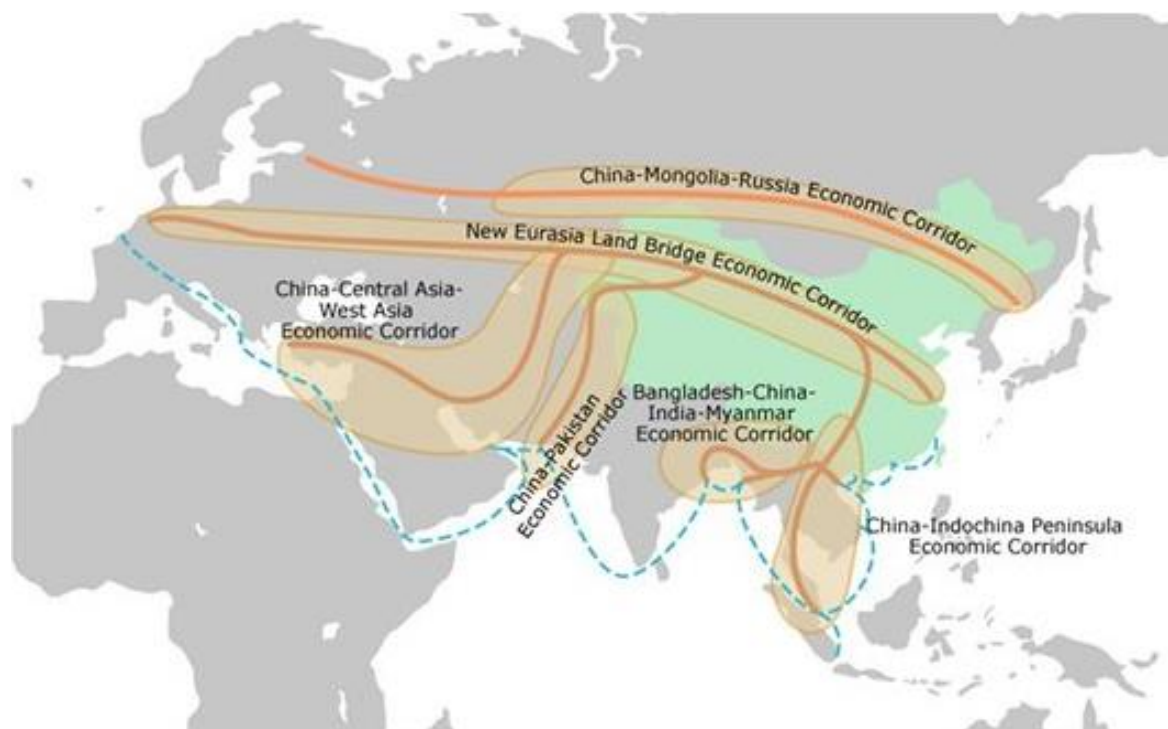
Zdroj: Čínská zpravodajská agentura Xinhua (Leer & Yau, 2016).

Na pevnině se iniciativa zaměří na vybudování nového Euroasijského pozemního mostu a na rozvoj ekonomických koridorů ČLR – Mongolsko – Rusko, ČLR – Střední Asie – západní Asie a ČLR – Indočínský poloostrov. K tomu dojde za využití již existujících mezinárodních dopravních cest a průmyslových parků po jejich délce a rovněž za pomoci významných měst, která se na trasách nacházejí. Hlavní pozornost na moři bude směřovat k vybudování bezproblémových, bezpečných a efektivních dopravních cest spojujících hlavní námořní přístavy podél "B&R". Zároveň již dříve oznámené ekonomické koridory ČLR – Pákistán a Bangladěš – ČLR – Indie – Myanmar s touto iniciativou úzce souvisí, proto bude podpořen jejich další rozvoj. "B&R" je tedy jakýmsi "balíkem" aktuálních, plánovaných a budoucích infrastrukturních projektů (výstavba silnic, železnic, přístavů, letišť, elektráren, rafinérií, ropovodů a plynovodů) doplněných předpokládaným vznikem regionálních smluv o volném obchodu, a to vše za společného rozvoje IT, telekomunikační a finanční infrastruktury po celé délce "B&R".

Vzhledem ke geografické rozsáhlosti celého projektu je "B&R" rozdělena do menších celků, přesněji řečeno 6 ekonomických koridorů. Jedna část se soustředí na spojení ČLR s Evropou skrze hornaté oblasti Střední Asie a druhá spojuje čínské přístavy s africkým pobřežím a poté pokračuje skrze Suezský průplav do Středozemního moře. Konkrétně se jedná o následující trasy ("The Belt and Road Initiative", 2016):

- ČLR – Evropa;
- ČLR – Mongolsko – Rusko;
- ČLR – Střední Asie – Západní Asie;
- ČLR – Indočínský poloostrov;
- ČLR – Pákistán
- Bangladěš – ČLR – Indie – Myanmar.

Obrázek 2: Iniciativa One Belt, One Road: 6 ekonomických koridorů pokrývajících oblast Asie, Evropy a Afriky



Zdroj: Hongkongská rada pro rozvoj obchodu ("The Belt and Road Initiative", 2016).

"Iniciativa Pás a Stezka je v souladu s cíli a principy Charty OSN. Respektuje Pět zásad mírového soužití: vzájemné respektování suverenity a územní integrity, vzájemné nenapadání, vzájemné nevměšování se do vnitřních záležitostí, mírové soužití a rovnoprávnost a vzájemnou výhodnost" ("Vize a akce", 2015).

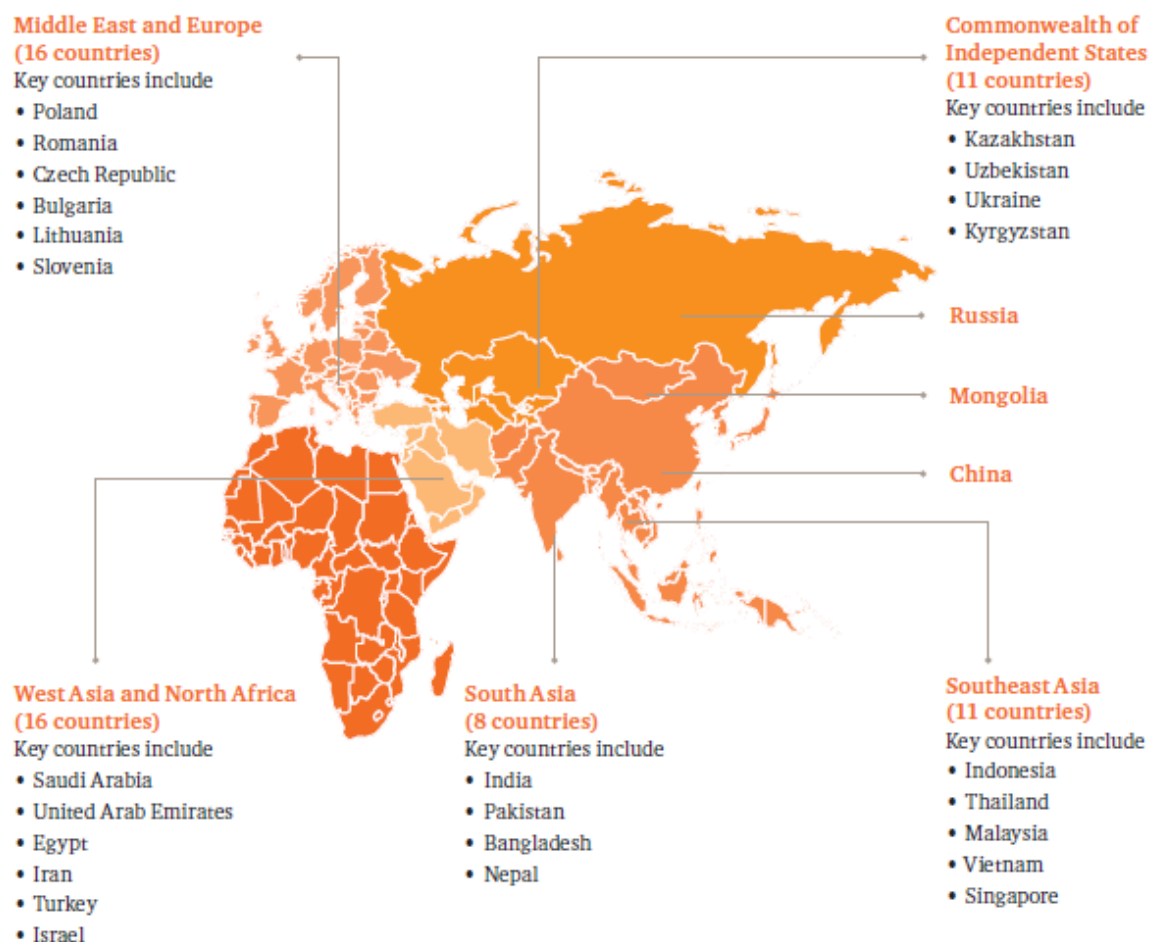
Mezi hlavních pět cílů patří posílení koordinace hospodářských politik (zejména strategie a politiky hospodářského rozvoje s důrazem na podporu mezivládní spolupráce), vzájemná propojenost infrastrukturních zařízení, obchod bez překážek, prohloubení finanční integrace (rozšíření dvoustranných měnových swapů, rozvoj trhu s dluhopisy v Asii, rozvoj Fondu Hedvábné stezky i multilaterální finanční spolupráce ve formě syndikovaných a bankovních úvěrů) a budování a posilování mezilidských vztahů po celé délce Nové Hedvábné stezky v podobě organizace kulturních a akademických výměn ("Vision and Actions", 2015). Vzájemná propojenost infrastrukturních zařízení je chápána v první řadě jako harmonizace plánů na výstavbu infrastruktury (s důrazem na propojení nespojených úseků "B&R"), harmonizace technických standardů, celního odbavování i standardních pravidel dopravy. "B&R" podporuje výstavbu zelené a nízkouhlíkové infrastruktury, infrastruktury přístavů,

přepravených tras pro energie (ropovody a plynovody) i instalaci optických kabelů. Mj. je cílem vytvořit informační Hedvábnou stezku – zlepšení informačních platform pro řízení provozu ve všech dopravních módech. Obchod bez překážek jako další z cílů by měl vést, v ideálním případě, k zavedení zón volného obchodu podél "B&R", protože investiční a obchodní spolupráce je primárním cílem celé iniciativy. Bude potřeba snižovat netarifní opatření a posílit vymahatelnost práva, dále také vyjednat dvoustranné dohody o ochraně investic a dohodách o zamezení dvojího zdanění. Mělo by dojít k posílení celní spolupráce (vzájemné uznávání předpisů, certifikací a akreditací, zavedení systému jedné přepážky na hraničních přechodech, podpora online kontroly inspekčních a karanténních certifikátů). Iniciativa "B&R" si také slibuje spolupráci v oblasti bezpečnosti dodavatelského řetězce, výstavby průmyslových parků a klastrů, rozvoje informačních technologií nové generace i moderních obchodních modelů. K úspěchu celého projektu dopomůže otevřenost sektorů služeb jednotlivých států tak, aby mohlo dojít k rozvoji regionálních odvětví služeb a zároveň by se všechny zapojené státy měly zasadit o spolupráci v rozvíjejících se průmyslových odvětvích.

22. října 2015 pak byl přijat Akční plán harmonizace standardů podél Nové Hedvábné stezky (Action Plan for Harmonisation of Standards Along the Belt and Road), který si mezi lety 2015 – 2017 klade za cíl zjednodušit postupy pro uzavírání obchodů a investic v oblasti a také se zaměřit na sjednocení používaných standardů, což se jeví jako jeden z klíčových faktorů pro rozvoj této Stezky, jelikož ČLR, asijské státy, státy EU, Rusko či africké státy operují na jiných standardech a realizují přepravu na základě odlišných dokumentů ("Action Plan", 2015). Úspěšnost tohoto plánu se tak stává jedním z klíčových kritérií budoucího úspěchu celého projektu.

Číselným vyjádřením se jedná o spojení 65 zemí, které jsou domovem pro více než polovinu světové populace (konkrétně se "B&R" přímo týká 4,4 miliardy obyvatel). Jde o nejširší pojetí rozsahu této iniciativy, ve kterém velikost zapojených ekonomik dosahuje více než 21 bilionů USD, čímž se podílí na světovém HDP z více než 40 % a zároveň zaujímá 75 % celkových energetických rezerv. Během 10 let se předpokládá, že čínské exporty se dostanou na úroveň třetiny importů do těchto zemí a že ČLR hodlá investovat cca 1,5 bilionů USD do této oblasti. Celková hodnota potřebných investic do infrastruktury však byla vypočítána na 5 bilionů USD. Do února 2016 bylo zatím proinvestováno 250 miliard USD – již uskutečněné nebo odsouhlasené projekty v rámci "B&R" (Casarini, 2015; Hofman, 2015; Leer & Yau, 2016).

Obrázek 3: Mapa zapojených zemí do "B&R" iniciativy



Zdroj: Čínská zpravodajská agentura (Leer & Yau, 2016).

Podle řady expertů (Minnick, 2015) zůstává v otázce zajištění bezpečnosti přepravy na těchto koridorech, protože řada tras povede skrze potenciálně nebezpečná místa jako například africké pobřeží (hrozba námořního pirátství) či skrze území Střední Asie sužované islámským extremismem. Problémy může činit i obtížný terén v některých úsecích, vzkvétající korupce a skepticismus některých zemí vůči ČLR.

1.2 Financování iniciativy One Belt, One Road

Klesající exporty, zpomalující tempo růstu HDP doma i ve světě, nadbytečná výrobní kapacita (především ve stavebnictví a strojírenství) a potřeba transformace ekonomiky na více spotřebitelský model jsou hnacím motorem rozvoje "B&R" z čínské strany. Z tohoto důvodu

byla celá iniciativa ihned v počátcích podpořena oznámením o založení Asijské banky pro investice do infrastruktury (AIIB), které čínská vláda věnovala počáteční vklad do základního jmění 50 miliard USD (Casarini, 2015), a především vytvořením samostatného Fondu Hedvábné stezky (NSRF) s počátečním vkladem 40 miliard USD, věnovaným rovněž čínskou vládou. ČLR do "B&R" investuje velké množství svých devizových rezerv, a i proto se zdá, že "B&R" bude z velké části zaměřena na poskytování pomoci a půjček právě z čínské strany, což povede k internacionalizaci jüanu, upevnění role ČLR jako světového lídra a získání přirozeného vlivu na nově vznikajících trzích. PwC odhaduje (Leer & Yau, 2016), že ČLR v následujících 10 letech vydá až 1 bilion USD na projekty související s "B&R", které budou realizovány mimo čínské území, a to především ve formě dluhového financování a částečně i ve formě equity. Samozřejmě tato suma nepostačí k vybudování potřebné infrastruktury, proto se počítá s účastí dalších vlád, firem i investičních fondů a to především ve formě PPP projektů. Zahraničním firmám specializujícím se na budování infrastruktury stejně jako dodavatelům technologií, zařízení a komponentů se nabízí, obzvláště v první vlně "B&R", zajímavé možnosti partnerství s čínskými subjekty³. Skrze takováto partnerství pak bude jednodušší prorazit na čínský trh. Nutné je si však uvědomit, že zatím, pohledem čínského podnikatelského prostředí, z "B&R" benefitují především velké státní podniky (tzv. SOEs) a firmy mající úzký vztah s vládou. Pozitivní však je, že v případě negativního vývoje jsou tyto podniky příliš velké na to, aby je dovolila čínská vláda nechat upadnout. Záměry čínského financování jsou tedy spíše střednědobého až dlouhodobého charakteru. ČLR jde primárně o vybudování si nových exportních příležitostí, které vyřeší nadbytečnou výrobní kapacitu a upevnění si svého geopolitického vlivu.

1.2.1 Sino-evropské přátelství upevňuje roli jüanu

Je nesporné, že takto grandiózní projekt bude mít vliv i na geopolitické uspořádání světa. V současné době se evropské vlády předhánějí, která přiláká více čínských investic, což má za následek stále větší přítomnost ČLR na evropském trhu. Jen do léta 2015 investovala ČLR 65 miliard USD (Casarini, 2015) do firem zalistovaných na evropském akciovém trhu, čímž se

³ Příkladem může být společnost Siemens, která vyhrála miliardovou zakázku od čínské Shandong Electric Power Construction 3rd společnosti (SEPCOIII) na vybudování elektrárny s kombinovaným cyklem v Ras Al-Khair v Saudské Arábii (Leer & Yau, 2016).

stala čtvrtým největším investorem. Nejoblíbenější destinací zůstává Německo, ale jižní a východní Evropa se začínají dostávat do středu zájmu. Mimo to putují i čínské peníze do evropské infrastruktury v rámci "B&R". Logickým vyústěním tedy bylo uzavření měnového swapu (maximální výše swapové linky činí 45 miliard EUR a 350 miliard jüanů) mezi Evropskou centrální bankou a Čínskou lidovou bankou, čemuž se stalo v říjnu 2013 ("ECB and the People's Bank of China", 2013) s následným tříletým prodloužením v září 2016 ("ECB and the People's Bank of China", 2016). Cílem je zvýšit likviditu na měnových trzích, usnadnit firmám vzájemný přístup na zahraniční trh a rovněž snížit transakční náklady spojené s čínskými investicemi. Jde o třetí nejvyšší uzavřený měnový swap ECB (po Hong Kongu a Jižní Koreji) a druhý nejvyšší pro ČLR se zahraniční bankou (po Jižní Koreji)⁴, a i proto se o něm velmi často mluví s ohledem na jeho cíl v podobě oslabení pozice dolaru (Jordan, 2016) – s následným oslabováním role dolaru jakožto rezervní měny až ukončením této pozice. Postavení dolaru nenahrává ani skutečnost, že stále více evropských centrálních bank přidává do svého portfolia jüan, zpravidla právě na úkor dolaru. A ačkoliv ECB zatím jüan do svých devizových rezerv nezařadila, i když nad tím od roku 2014 uvažuje (Riecher & Black, 2014), podařilo se jüanu stát se mezinárodní rezervní měnou. S účinností od 1. 10. 2016 ("Chinese Yuan's Ascent", 2016) byl Mezinárodním měnovým fondem zařazen do měnového koše s váhou 10,92 %, a to na úkor eura a libry. Váha eura v SDR po revizi z roku 2015 poklesla na 30,93 % (oproti 37,4 % v roce 2010) a libra zaujímá 8,09 % (oproti 11,3 %). Největší váhu si stále drží USD – 41,73 % (oproti 41,9 % v roce 2010) a poslední měnou je v koši japonský yen s váhou 8,33 % (původně 9,4 %) ("Review of SDR", 2017).

Dnes je jüan druhou nejpoužívanější měnou při financování obchodu a čtvrtou nejčastěji používanou měnou při globálních platbách (Casarini, 2015). Tomu napomáhá i zřízení speciálních clearingových bank RMB Qualified Foreign Institutional Investors (RQFII) (Casarini, 2015), z nichž je většina v Evropě (Londýn, Curych, Frankfurt, Paříž, Lucemburk a Praha) a které umožňují offshore i onshore investování.

⁴ ČLR má dále uzavřený měnový swap s Hong Kongem v celkové hodnotě 400 miliard jüanů, ale vzhledem k územním nárokům považuje měnový swap s ECB za druhý nejvyšší. (Domanski, 2013)

1.2.2 Asijská banka pro investice do infrastruktury

Asijská banka pro investice do infrastruktury (Asian Infrastructure Investment Bank, dále jen AIIB) je mezinárodní rozvojovou bankou, která byla oficiálně založena 29. června 2015 v čínském Pekingu podpisem stanov ze strany reprezentantů 50 států světa, tzv. budoucích zakládajících členů (Prospective Founding Members, dále jen PFMs) ("Fifty Countries Sign", 2015). Z asijského regionu⁵ se staly PFMs Austrálie, Ázerbájdžán, Bangladéš, Brunej, ČLR, Filipíny, Gruzie, Indie, Indonésie, Írán, Izrael, Jižní Korea, Jordánsko, Kambodža, Katar, Kazachstán, Kyrgyzstán, Laos, Maledivy, Mongolsko, Myanmar, Nepál, Nový Zéland, Omán, Pákistán, Rusko, Saudská Arábie, Singapur, Spojené Arabské Emiráty, Sri Lanka, Tádžikistán, Thajsko, Turecko, Vietnam a Uzbekistán. Mezi evropské velmoci, které podepsaly stanovy AIIB, patří Dánsko, Finsko, Francie, Itálie, Island, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie. Dále je členem Egypt. AIIB tak aplikuje otevřený regionalismus. Stanovy zůstávají otevřené k podpisu pro dalších 5 PFMs – Brazílie, Jižní Afrika, Kuvajt, Malajsie a Švýcarsko ("Members and Prospective Members", 2017). Podpisu se naopak zdržely Spojené státy americké, Kanada či Japonsko. USA vidí za AIIB přímou konkurenci Světové bance, jelikož jedním z hlavních cílů je poskytování finanční podpory projektům budující infrastrukturu v rozvojových zemích Asie a především kritizuje dominantní postavení ČLR v této nově vzniklé organizaci, které by mohlo vést, skrze uplatňování měkké síly, k zajištění hegemonie v regionu a následně tak silnějšímu postavení ve světovém měřítku. Podobný postoj zaujímá i Japonsko, které kritizuje AIIB především za čínský vklad do základního jmění banky v hodnotě 50 miliard USD, který tak tvoří polovinu počátečního kapitálu ("Why Japan won't join AIIB", 2015). Navíc chápe AIIB jako suplování role Asijské rozvojové banky (dále jen ADB). Přítomna není ani ČR.

Banka sídlí v čínském Pekingu a jejím aktuálním generálním tajemníkem je Jin Lique, čínský politik, bankéř a profesor, bývalý místopředseda ADB a bývalý náměstek ministra financí ČLR. ČLR podněcovala rozvoj banky taktéž kvůli svým vysokým devizovým rezervám, které by ráda investovala do smysluplných projektů a napomohla tak internacionalizaci jüanu. Cílem AIIB je zajištění kvalitních investičních příležitostí, zejména do rozvoje infrastruktury (energetika, dopravní síť, telekomunikace, ...) a výrobních odvětví v asijském regionu. Tamější aktuálně

⁵ Země zařazené do asijského regionu vychází z makro-geografického rozdělení regionů dle OSN.

nedostatečná dostupnost a kvalita infrastruktury jsou jedním z hlavních problémů vedoucích k nevyužití potenciálu dalšího ekonomického rozvoje. Dle studie publikované ADB (2009) by Asie potřebovala mezi lety 2010 – 2020 investovat každoročně 750 miliard USD do rozvoje, aby kvalita, dostupnost a komplexnost infrastruktury odpovídaly požadavkům trhu. Zároveň by bylo potřeba investovat dalších 290 miliard USD do specifických regionálních projektů. Celkem se tak jedná o více než 8 bilionů USD, z nichž by 51 % mělo směřovat na rozvoj elektřiny, 29 % na dopravní sítě a 13 % částky do rozvoje telekomunikací.

Tabulka 2: Celkové investice potřebné k rozvoji infrastruktury v Asii podle sektorů, 2010 – 2020 (2008, v milionech USD)

Sektor	Nové kapacity	Náhrada stávajících kap.	Celkem
Energie (elektrina)	3 176 437	912 202	4 088 639
Telekomunikace	325 353	730 304	1 055 657
Doprava	1 761 666	704 457	2 466 123
Letiště	6 533	4 728	11 260
Přístavy	50 275	25 416	75 691
Železnice	2 692	35 947	38 639
Cesty	1 702 166	638 366	2 340 532
Přístup k vodě a sanitární zařízení	155 493	225 797	381 290
Celkem	5 418 949	2 572 760	7 991 709

Zdroj: Vlastní zpracování na základě studie ADB Infrastructure for a Seamless Asia (2009).

Zároveň každá jedna miliarda USD investovaná do rozvoje infrastruktury v ČLR vytváří 18 000 pracovních příležitostí. Na druhou stranu, je dokázáno, že investice do infrastruktury způsobují tzv. spillover effect (efekt přelévání). Každý jeden USD investovaný do infrastruktury tak může způsobit potřebu investovat 3 – 4 USD do dalších sektorů ekonomiky (Syadullah, 2014). Z výše popsaného jasně plyne, že asijský region potřebuje silného hráče s enormním kapitálem, který bude stát za kapitálově náročnými infrastrukturními projekty, jelikož oblast je infrastrukturně podkapitalizována. V regionu již působí ADB či Japonská banka pro mezinárodní spolupráci (dále jen JBIC) s podobnými cíli. Aby si AIIB upevnila svoji roli, bude potřebovat získávat pro

své členy dodatečný kapitál jednak skrze vydávání dlouhodobého dluhu (dluhopisy), nebo krátkodobého (obchodní cenné papíry). Jejich výhodnost však bude záležet na uděleném ratingu AIIB, který ukazuje míru rizika AIIB.

1.3 Konkrétní infrastrukturní projekty One Belt One Road iniciativy

V rámci "B&R" iniciativy bylo rozhodnuto, že infrastrukturní projekty týkající se "Pásu" dostanou přednost před "Stezkou". Důvodů je hned několik – potřeba rozvoje západní ČLR, velké množství přírodních zdrojů, zajištění stability v regionu nebo důležitost obchodu s jihovýchodní Asií. Naproti tomu rozvoj "Stezky" bude podpořen později, i proto že má ČLR omezenou komparativní výhodu při budování námořních tras a rovněž je mnoha státy kritizována za své neoprávněné nároky v Jihočínském moři⁶.

Do "B&R" je nyní zapojeno 16 z 27 čínských provincií a samosprávných celků (Leer & Yau, 2016). Pro celou řadu z nich, především západních a vnitrozemských provincií, je "B&R" příležitostí, jak se přiblížit k ekonomické vyspělosti východního pobřeží ČLR. Preference "Pásu" tak jde ruku v ruce s tzv. strategií Go West. Upřednostněním obchodu s Eurasií se vybuduje lepší spojení napříč vnitrozemskými provinciemi, poklesne jejich zaostalost a zároveň se sníží kongesce v čínských přístavech. Tento rozvoj by se zároveň měl pozitivně odrazit na zlepšení vnitřní integrity rozsáhlého čínského území, což si čínská vláda slibuje minimálně v případě provincie Xinjiang⁷. Vzhledem ke skutečnosti, že skrze Xinjiang prochází nejdůležitější ropovody a plynovody ČLR, je pro ČLR tamější stabilita prioritou. Navíc

⁶ ČLR se kvůli územním sporům v Jihočínském moři dostává do sporu s Filipínami, Vietnamem a dalšími zeměmi v regionu. Například v červenci 2016 rozhodl Stálý rozhodčí soud (PCA) v Haagu, že ČLR nemá žádný historický vliv na sporné Spratlyho ostrovy v Jihočínském moři a ani na zdroje, které se v této oblasti nacházejí. Bylo rozhodnuto, že výstavbou umělých ostrovů nejenom vážně poškodila místní korálové pobřeží, ale především porušila filipínskou suverenitu, protože narušila její výsostné území. Tribunál v Haagu rozhodl na základě mezinárodní Úmluvy OSN o mořském právu, kterou ratifikovaly obě dotčené země. Ta vymezuje ekonomickou zónu do vzdálenosti 200 námořních mil od pobřeží daného státu. Čerpat přírodní zdroje v této zóně pak může jen příslušná země ("PCA Case N°2013-19", 2016). Toto však není jediný spor, který ČLR v oblasti vede.

⁷ Provincie Xinjiang, stejně jako provincie Tibet, byla po vytvoření komunistického státu ČLR násilně anektována. Ačkoliv oficiálně dostala status autonomie, není dodržován, což vede k separatistickým tendencím obyvatelstva (podporované silnými skupinami v exilu). Xinjiang je největší provincií ČLR a téměř polovina jeho obyvatel jsou Ujgurové praktikující islám. Jedná se tedy o problém v etnické, náboženské, kulturní i politické rovině. Odpovědi čínské vlády na tento konflikt trvající v zásadě již od roku 1949 je politický a vojenský tlak v oblasti rovněž jako používání represivního nástroje trestu smrti v rámci své kampaně Strike Hard.

Kazachstán je pátým největším ropným polem na světě, takže energetické vztahy mezi ním a ČLR mají enormně strategický význam (Engdahl, 2009). Podobně jsou na tom i příslibené energetické projekty s Turkmenistánem a Ruskem, které povedou skrze Xinjiang.

Implementace "B&R" se zatím v Evropě soustředí především na financování infrastrukturních projektů v podobě železničních spojení v jihovýchodní Evropě a přístavů v Středozemním moři. Na 17. dvoustranném summitu mezi Evropskou unií a ČLR, konaném 29. června 2015 v Bruselu, se obě strany dohodly na dalším posílení vzájemného infrastrukturního spojení a to i skrze nabídku předsedy Evropské komise Jean-Claude Junckera v podobě vytvoření synergického efektu mezi čínským fondem "B&R" a Evropským fondem pro strategické investice (EFSI) ("Summit EU-Čína", 2015). Právě infrastrukturní projekty v jihovýchodní Evropě a Středozemním moři jsou prvními konkrétními příklady této dohodnuté evropsko-čínské synergie.

1.3.1 Euroasijský pozemní most

Na začátku 21. století, s rozmachem asijského mezinárodního obchodu a stále větším tlakem na požadavky kratších dodacích dob v souvislosti se stále častějším zaváděním režimu JIT v Evropě, znovu ožil zájem o železniční spojení mezi Asií a Evropou. Ačkoliv na velké části této trasy operuje Transsibiřská magistrála z roku 1916 vedoucí z Moskvy do Vladivostoku a měřící úctyhodných 9 200 kilometrů, která v 60. letech minulého století rozšířila svoje návazné spojení i do zemí západní Evropy, částečně přestala odpovídat požadavkům doby. Jednak s rozpadem Sovětského svazu nastala politická nestabilita mezi zeměmi bývalého Sovětského svazu a Ruskem a zároveň se ukázalo, že Transsibiřská magistrála po celé svojí délce trpí nedostatkem investic do stávajících železničních a terminálových zařízení. Všechny tyto důvody spolu s exponenciálně narůstajícím objemem obchodu mezi Evropou a Asií vedly od myšlenky k realizaci prvního ekonomického koridoru, tzv. Euroasijského pozemního mostu (New Eurasia Land Bridge Economic Corridor). Ten vede z východní, centrální i západní ČLR skrze Kazachstán, Rusko, Bělorusko a Polsko dále do Evropy. V tomto koridoru operuje 39 pravidelných linek, jejichž detailnější popis je předmětem třetí kapitoly.

Jednou z výhod plánovaného spojení je, že se vyhýbají řadě území představující potenciální geopolitické riziko, jakým je např. Malacká úžina. Vzhledem k americké námořní dominanci

je pro ČLR potenciálně nebezpečné, aby většinu svých plánovaných energetických zásob stejně jako většinu svých obchodních stezek vedla skrze Malackou úžinu, která je pod vládou USA.

1.3.2 Námořní Hedvábná stezka 21. století

ČLR, jakožto nový největší světový obchodník, generuje zhruba 10 % světového obchodu, který k přepravě využívá především námořní spojení. Není proto divu, že 7 z 10 nejvytíženějších kontejnerových přístavů na světě se nachází právě v ČLR ("TOP 50 World Container Ports", 2016). ČLR má třetí největší námořní flotilu a zároveň je světovým lídrem ve stavbě nových lodí (Putten & Meijinders, 2015). Mezi největšími přepravci kontejnerů pak najdeme i řadu čínských společností. A čínské firmy se stále aktivněji začínají podílet na stavbě a správě přístavů po světě.

1.3.3 Řecký přístav Piraeus

Obecně v rámci iniciativy "B&R" směřuje velká část prostředků na rozvoj přístavů v jihovýchodní Asii, Indickém oceánu a východní části Středozemního moře (především Řecka), ale řecký přístav Piraeus získal primární postavení (Putten & Meijinders, 2015). Je nutné podotknout, že Řecko jako takové má velmi strategickou polohu – nachází se na hraně námořních i vnitrozemských cest. V roce 2012 se stal nejrychleji rostoucím kontejnerovým přístavem na světě, díky čemuž se od roku 2013 řadí mezi 10 největších kontejnerových přístavů v Evropě. Za tímto rozmachem stojí čínská vláda, která Piraeus považuje za nejlepší výchozí bod pro své exporty do východní Evropy stejně jako významnou námořní bránu do Asie a severní Afriky. Nazývá ho perlou Evropy či výchozí branou pro čínské zboží do Evropy. Všechno začalo v roce 2009, kdy COSCO Shipping Corporation, čínská státem vlastněná rejdářská společnost zalistována v Hongkongu a specializující se na přepravu hromadného nákladu, obdržela od řecké vlády 35letou koncesi na provoz dvou kontejnerových terminálů v Piraeu. COSCO se zavázalo k udržitelnému rozvoji přístavu a vybudování třetího terminálu, díky čemuž došlo v roce 2014 k devítinásobnému navýšení přepravovaného objemu oproti roku 2008 na 3,7 milionu TEU (Casarini, 2015). Pokud si i nadále Piraeus zachová tempo

svého růstu, pak je jen otázkou času, kdy začne konkurovat zavedeným evropským kontejnerovým přístavům v Hamburku, Rotterdamu a Antverpách.⁸

Avšak potenciál Pirae byl podpořen i rozhodnutím společnosti Hewlett-Packard (HP) (Putten & Meijinders, 2015) o přesunutí většiny své distribuční aktivity z Rotterdamu právě do Pirae. Tradičně putuje zboží z ČLR skrze Suezský kanál přes Středozemní moře, Biskajský záliv, Lamanšský průliv do severozápadních přístavů (Rotterdam, Antverpy, Hamburg), odkud je dále rozvezeno po silnici či železnici do evropských vnitrozemských měst. Pokud však zboží poputuje ze Suezského kanálu rovnou do Pirae a odtud dále do evropských vnitrozemských měst (za předpokladu dovybudování chybějící infrastruktury), tranzitní čas se zkrátí zhruba z 30 dní na 20 (Casarini, 2015) a s ním samozřejmě i náklady. Nelze se proto divit, že do Pirae přesouvají své aktivity i další korporace jako například Huawei, ZTE nebo Sony. Řecká vláda jim navíc nabízí osvobození od platby daně z přidané hodnoty na importované zboží, pokud použijí Piraeus jako distribuční centrum pro zásobování dalších zemí v regionu ("VAT exemption", 2013). Rovněž se do budoucna spekuluje i nad zavedením bezcelní zóny v přístavu (Lennane, 2013).

Kromě budoucího možného oslabení pozice severomořských přístavů však dochází i ke změnám toků zboží uvnitř Evropy. ČLR si dala nejenom závazek vybudovat vysokorychlostní trať o délce 370 kilometrů mezi Bělehradem a Budapeští, ale rovněž vylepšit řecké železniční spojení s Makedonií skrze Thessaloniki, které bude navazovat právě na zmiňovanou vysokorychlostní trať. Tím pádem budou v ČLR naložené kontejnery na loď vstupovat na evropský trh skrze jeho jižní cíp s následným využitím železniční sítě východní Evropy a odtud případně skrze střední Evropu do západní.

⁸ Navíc, vzhledem k prohlubujícím se problémům silně zadluženého Řecka, byl přístav v rámci záchranného programu nabídnut k privatizaci. COSCO bylo jedinou společností, která předložila nabídku, a tak došlo v dubnu 2016 k podepsání dohody⁸. Řecký parlament poté v červnu 2016 privatizaci přístavu schválil. COSCO nejprve koupí 51% podíl za 280,5 milionu eur a po dokončení povinných investic získá dalších 16 % akcií přístavu za 88 milionů eur a stane se tak majoritním akcionářem s 67% podílem. Ve hře bylo i odkoupení řecké železniční společnosti TRAINOSE, která je jediným poskytovatelem osobní a nákladní železniční přepravy v zemi a provozuje tak železniční síť o délce 2 500 kilometrů. Nakonec však byla přijata nabídka⁸ od italských státních drah Ferrovie dello Stato (FS).

2 Obchodní a ekonomická spolupráce mezi Čínskou lidovou republikou a Českou republikou

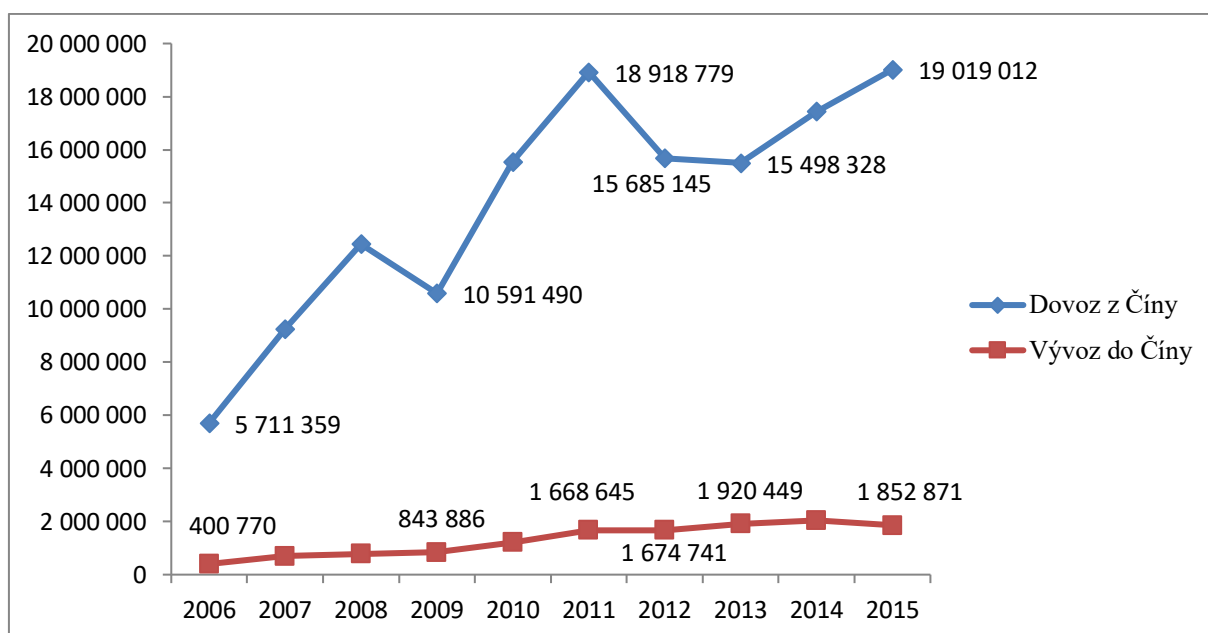
Ve dnech 28. až 30. března 2016 uskutečnil čínský prezident Xi Jinping první státní návštěvu hlavy státu Čínské lidové republiky v České republice od navázání diplomatických styků mezi oběma zeměmi před 67 lety a zároveň byla ČR prvním navštíveným státem v regionu SVE tímto prezidentem. Jednalo se o událost s velkým historickým významem pro rozvoj dvoustranných vztahů. Mj. bylo oznámeno, že *"ČLR považuje Českou republiku za důležitého strategického partnera pro spolupráci v Evropě, zejména v regionu střední a východní Evropy. Obě strany vyjádřily svou připravenost posilovat spolupráci v záležitostech konektivity, včetně dopravní infrastruktury, přímých leteckých spojení, logistiky a dopravy, a zmínily velký potenciál spolupráce v těchto oblastech"* ("Společné prohlášení", 2016). Taktéž se obě strany zavázaly podporovat iniciativu "B&R" a implementovat Strategickou agendu 2020 EU – ČLR. Rovněž byly vyjádřeny preference v podobě vyváženého růstu dvoustranného volného obchodu, obousměrných investic a negativní postoj k obchodnímu protekcionismu.

2.1 Struktura zahraničního obchodu mezi Čínskou lidovou republikou a Českou republikou

Zahraniční obchod ČR s ČLR patří v rámci celkových zahraničněobchodních vztahů ČR k poměrně významným. Jak vyplývá z obrázku 4, ve sledovaném období 2006 – 2015 se vývoz i dovoz postupně zvyšovaly. Z grafu lze vyvodit lehké snížení českého exportu do ČLR mezi lety 2014 a 2015, které nastalo kvůli nerovnováhám na měnových trzích – během let 2014 a 2015 docházelo k výraznému oslabování eura, a tak i české koruny. Ta dokonce v dubnu 2015 depreciovala vůči americké měně až o 28 % ("Průsak kurzu CZK/USD", 2015). Pokud bychom se však na hodnoty mezi lety 2014 a 2015 podívali pohledem eura či české koruny, bylo by patrné, že české vývozy do ČLR i mezi těmito lety rostly ("Databáze zahraničního obchodu", 2017). Dále z grafu vyplývá jednoznačné záporné saldo obchodu v neprospěch ČR, které je dlouhodobým problémem obchodních vztahů s ČLR nejenom pro naši zemi. Maxima ve sledovaném období dosáhlo v roce 2011 (17 250 134 USD) a 17milionovou hranici překročilo i v roce 2015, kdy se vyšplhalo na 17 166 141 USD. Naopak nejnižší disproporce byla na začátku sledovaného období, v roce 2006 v podobě 5 310 589 USD, ale toto minimum

lze spíše připisovat počátku rozvoje ČLR jakožto obchodní velmoci. Naopak důležité jsou roky 2009, 2012 a 2013, kdy docházelo k poklesům salda oproti předchozímu sledovanému období. Celkové krytí dovozu vývozem v relaci k ČLR se pohybuje na velmi nízké úrovni. V prvních šesti sledovaných letech oscilovalo kolem 12%, od roku 2012 se pohybuje kolem 10%. Nejpriznivější poměr nastal v roce 2008 (16 %). Objem obchodu mezi ČR a ČLR se tak následně odráží na tzv. eastbound a westbound disproporci na relaci ČLR – ČR.

Obrázek 4: Vývoj dovozu a vývozu zboží mezi ČR a ČLR v letech 2006 – 2015 (v tisících USD, v přeshraničním pojetí)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z Databáze zahraničního obchodu Českého statistického úřadu (2017).

ČLR byla v roce 2015 pro ČR třetím největším obchodním partnerem (po Německu a Slovensku) a největším partnerem mimo EU 28. Objemově se obchodované množství s ČLR blíží nejenom objemům se Slovenskem, ale i Polskem. Zároveň je ČLR druhým největším dovozcem ("Pořadí států", 2016). Takto obrovské objemy si samozřejmě žádají vhodné logistické spojení, které je oproti obchodu s našimi sousedními zeměmi poněkud složitější. A ačkoliv je pro Českou republiku ČLR zásadním obchodním partnerem, pro ČLR je ČR spíše minoritním exportním trhem, na který v roce 2014 směřovalo pouze 0,72 % čínského exportu ("China", 2016). Na druhou stranu relativní obchodované objemy s Čínou v posledních letech rostou, ale pomalejším tempem než s klíčovými evropskými zeměmi (Německo, Slovensko,

Polsko, ale nově i Francie a Maďarsko). V roce 2014 došlo k nárůstu českého exportu o 13 % (413 miliard Kč) a ukázalo se, že počet aktivních exportérů je meziročně neměnný, což zjednodušeně znamená, že dochází k růstu exportní výkonnosti stávajících vývozců, čímž se následně snižuje podíl malých a středních podniků na celkovém exportu (z 53,8 % zastoupení v roce 2013 na 48,4 % v roce 2014). Na druhou stranu, sektor malých a středních podniků je stále aktivnější v exportu do zemí mimo EU – v roce 2015 exportovalo do zemí mimo EU již 49 % malých a středních podniků, zatímco v roce 2012 se jednalo jen o 30 % těchto podniků ("Analýza exportu", 2015).

Jak vyplývá z tabulky 3, která mapuje dovoz zboží z ČLR do ČR v letech 2006 až 2015, nejvýznamnější položku dovozu dlouhodobě tvoří skupina SITC 7, tedy stroje a dopravní prostředky. Dále je s velkým odstupem dovážena skupina SITC 8 (Průmyslové spotřební zboží) a rovněž SITC 6 (Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu). Hodnota SITC 8 tvoří méně než pětinu peněžní hodnoty SITC 7 a skupina SITC 6 dokonce méně než 10 %. Dlouhodobým lídrem je tedy dovoz strojů a dopravních prostředků, který za posledních 10 let zaznamenal čtyřnásobné zvýšení hodnoty. U skupiny SITC 8 došlo ke zdvojnásobení dovážené hodnoty a hodnota dovozů skupiny SITC 6 vzrostla 1,5krát. Zastoupení ostatních skupin SITC je minoritní, zejména nedochází k téměř žádnému dovozu skupin SITC 3, 4 a 9, jmenovitě Minerálních paliv, maziv a příbuzných materiálů, Živočišných a rostlinných olejů, tuků a vosků a Komodit a předmětů obchodu jinde nezařazených.

Na základě Standardní mezinárodní klasifikace zboží (SITC) na relaci ČLR – ČR dochází zejména k dovozu strojů a dopravních prostředků, a to dlouhodobě. Rovněž lze očekávat do budoucna další nárůst dovozu zboží z této kategorie, což se bezesporu odráží na volbě zvoleného módu přepravy.

Tabulka 3: Dovoz zboží dle SITC členění z ČLR do ČR v letech 2006 – 2015 (v tisících USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0	66 934	88 916	101 784	77 596	91 425	100 639	92 752	93 450	91 253	82 995
1	315	940	1 757	1 489	1 656	3 357	1 678	1 055	2 385	2 028
2	26 743	33 045	42 621	40 681	55 375	80 814	65 695	66 169	65 425	45 995
3	1 463	1 630	813	810	300	386	621	362	484	263
4	41	52	323	325	329	222	329	411	519	401
5	117 614	175 418	219 458	163 634	222 935	285 994	257 675	305 688	352 359	292 928
6	445 225	844 651	1 039 834	666 857	818 994	1 090 526	991 639	1 046 289	1 210 278	1 079 085
7	3 683 579	6 157 387	8 187 783	7 259 120	12 050 970	14 656 143	11 891 886	11 561 486	12 992 608	14 784 633
8	1 369 396	1 950 213	2 852 650	2 380 933	2 312 078	2 699 611	2 381 394	2 422 514	2 722 976	2 729 994
9	50	19	41	44	157	1 087	1 477	905	627	691

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z Databáze zahraničního obchodu Českého statistického úřadu (2017).

Jak vyplývá z tabulky 4, hodnota českého dovozu do ČLR dosahuje dlouhodobě přibližně desetiny hodnoty čínských exportů do ČR. V roce 2015 se konkrétně jednalo o 10,3 %. Nicméně i na této relaci je nejvíce zastoupena skupina SITC 7 – Stroje a dopravní prostředky, ovšem jedná se pouze o 13% hodnotu oproti čínským exportům do ČR. Na druhou stranu více než polovina českého exportu je zajišťována právě skupinou SITC 7 a v dlouhodobém horizontu dochází k jejímu růstu na celkovém podílu českých exportů ("Analýza exportu", 2015). S velkým odstupem je poté vyváženo Průmyslové spotřební zboží (SITC 8) a také Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu (SITC 6) a rovněž Surové materiály, nepoživatelné, s výjimkou paliv (SITC 2). Nedochází prakticky k žádnému vývozu Živočišných a rostlinných olejů, tuků a vosků (SITC 4) a také Komodit a předmětů obchodu, jinde nezařazených (SITC 9).

Tabulka 4: Vývoz zboží dle SITC členění z ČR do ČLR v letech 2006 – 2015 (v tisících USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0	2 109	4 256	3 337	4 578	5 127	13 043	17 384	14 074	11 545	10 255
1	128	154	464	1 455	2 188	1 210	2 786	3 651	4 215	5 681
2	18 117	22 252	16 952	58 680	90 864	103 529	108 710	138 806	158 195	123 362
3	942	2 307	1 575	2 311	6 476	19 320	6 908	1 512	1 429	1 414
4	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1
5	30 906	37 174	40 677	66 546	64 820	67 690	64 339	72 727	94 269	80 068
6	40 765	95 455	99 988	122 914	172 960	203 114	193 715	217 568	199 559	150 925
7	280 050	483 587	546 139	495 444	753 938	1 078 385	1 057 265	1 201 533	1 292 561	1 142 826
8	27 752	53 537	68 385	91 958	119 181	182 354	223 596	270 575	281 108	338 340
9	0	1	0	0	6	0	38	1	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z Databáze zahraničního obchodu Českého statistického úřadu (2017).

Data v tabulkách 3 a 4 tak dokládají podobnou zbožovou strukturu v obchodní výměně mezi ČR a ČLR (zejména dovoz a vývoz skupiny SITC 7 – Stroje a dopravní prostředky), stejně jako potvrzují značnou "eastbound" a "westbound" inbalanci na této relaci.

Zajímavé srovnání vývoje obchodní bilance ČR s Čínou nabízí i tabulka 5. Největším nositelem záporného salda zahraničního obchodu jsou stroje a dopravní prostředky. Tedy skupina SITC, která se zároveň nejvíce podílí na zahraničním obchodu obou srovnávaných zemí. Došlo k nárůstu záporného salda této skupiny SITC o více než 10 miliard USD během sledovaného období. Rovněž průmyslové spotřební zboží vykázalo značné záporné saldo, ačkoliv v porovnání se skupinou SITC 7 dokazuje pouze desetinové hodnoty. K deficitům obchodní bilance dochází i u obchodu s polotovary a materiály stejně jako s chemickými výrobky. Schodek vykazují i zemědělské a potravinářské suroviny a výrobky, nicméně zde dochází k poměrně vysokému krytí dovozu vývozem (na úrovni 19 % v roce 2015). Suroviny nepoživatelné a minerální jsou jedinou skupinou SITC, která vykazuje aktivní obchodní bilanci,

ačkoliv na začátku sledovaného období měla tato skupina rovněž pasivní bilanci. Tato skupina je jedinou skupinou SITC, která zmírňuje celkový schodek bilance zahraničního obchodu ČR s ČLR, i když její obchodované objemy jsou poměrně nevýznamné. I přesto by se však mohla podílet na zmírnění "eastbound" a "westbound" disproporce. U všech ostatních skupin SITC došlo k prohloubení salda obchodní bilance během sledovaného období.

Tabulka 5: Bilance zahraničního obchodu ČR s ČLR podle SITC (2006 – 2015, v tisících USD)

SITC	Celkem	Zemědělské a potravinářské suroviny a výrobky	Suroviny nepoživatelné a minerální paliva	Chemické výrobky	Polotovary a materiály	Stroje a dopravní prostředky	Průmyslové spotřební zboží a zboží j.n.
	0 - 9	0 + 1 + 4	2 + 3	5	6	7	8 + 9
	V tisících USD						
2006	-5 310 591	-65 053	-9 147	-86 708	-404 460	-3 403 529	-1 341 694
2010	-14 338 659	-86 095	41 665	-158 115	-646 034	-11 297 032	-2 193 048
2015	-17 166 141	-69 487	78 518	-212 860	-928 160	-13 641 807	-2 392 345
Změna v roce 2015 oproti roku 2006							
	-11 855 550	-4 434	87 665	-126 152	-523 700	-10 238 278	-1 050 651

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat v tabulkách 2 – 4.

2.2 Platforma 16+1, spolupráce Čínské lidové republiky a zemí střední a východní Evropy

Nárůst českého exportu do ČLR se v posledních letech očekává především díky aktivní účasti ČR v tzv. platformě 16+1⁹, pojmenované také jako spolupráce ČLR a zemí střední a východní

⁹ Do projektu jsou zapojeny následující země – Albánie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Černá Hora, Česká republika, Estonsko, Chorvatsko, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Makedonie, Polsko, Rumunsko, Slovenská republika, Slovinsko a Srbsko. Jsou zde sdruženy jak členské státy EU, ale i státy, které zatím do EU nevstoupily ("Šestnáct plus jedna", 2016).

Evropy. Jedná se o regionální sdružení zemí SVE a ČLR, které bylo vytvořeno v dubnu 2012 ve Varšavě z iniciativy čínské strany. Česká média se této platformě věnují zatím minimálně, nejvíce se angažuje Smíšená česko-čínská komora vzájemné spolupráce. Na evropské úrovni panuje ohledně iniciativy skepticismus. Především je 16+1 vytýkáno, že podřívá roli EU a zeslabuje tak společnou pozici všech států EU při diplomatických jednáních s ČLR. Rovněž se EU nelíbí velký odklon zúčastněných států směrem na východ a nevyslovené politické cíle ČLR. Iniciativa 16+1 však rozšiřuje a prohlubuje své institucionální ukotvení – stálý Sekretariát v Pekingu, každoroční summity na úrovni předsedů vlád a mj. i zřízení Federace pro regionální zástupce v ČR (Stanzel, Kratz, Szczudlik & Pavlíčević, 2016). V roce 2016 došlo k podepsání tzv. Řížských směrnic, které vytýčily hlavní směry spolupráce v rámci platformy včetně konkrétních projektů na rok 2017, společné deklarace o spolupráci mezi námořními přístavy a dohodě o rozvoji vlakového spojení v rámci "OBOR" ("Sixteen plus one: guidelines", 2016).

Realita je taková, že ačkoliv je EU jako celek již přes 10 let největším obchodním partnerem ČLR, region SVE se pro ČLR v posledních letech stává stále více strategickým. SVE nabízí nejenom skvělou geografickou polohu, vysoce kvalifikovanou (a zatím i levnou) pracovní sílu, ale rovněž je otevřený k průmyslovým a kapitálovým investicím z čínské strany. A mimo to se nachází v těsné blízkosti vyspělých západních trhů. Ačkoliv země šestnáctky tvoří strukturálně nesourodou skupinu, především oblast Balkánu nejlépe odpovídá investičním nabídkám ČLR pro výstavbu infrastruktury a pro investice do energetiky. I proto bylo rozhodnuto, že bude platforma 16+1 prohlášena za integrovanou součást čínského transkontinentálního projektu "OBOR" (v rámci kterého se bude dělit na dílčí projekty v dopravní a logistické infrastruktuře) a také se stane součástí finančního rámce 12. a 13. pětiletého plánu (Fürst, 2016). Skrze platformu 16+1 si tak ČLR buduje jakýsi "most" mezi svým asijským dynamickým vývojem a západními high-tech trhy EU a upevňuje si pozici na evropském trhu (region SVE se nachází přímo mezi koncem "MSR" a atraktivními západními trhy). Rovněž by mohl tento region sloužit jako jakýsi "prostor" pro zkušební otestování čínských výrobků na evropském trhu předtím, než se dostanou na vyspělé západní trhy, kde budou vystaveny daleko vyšší konkurenci.

Pokud bychom se zpět podívali na obrázek 4 mapující vzájemný obchod ČR a ČLR, od roku 2012 došlo pouze k mírnému nárůstu českého exportu do ČLR. V roce 2009 tvořil vzájemný obchod SVE a ČLR 9 % celkového obchodu mezi Evropou a ČLR. Po 5 letech, v roce 2014, vzrostl podíl na 10 %. Mohlo by se na první pohled zdát, že platforma 16+1 negeneruje žádné

ekonomické výsledky a je tedy spíše iniciativou na politické úrovni. V relativním vyjádření však vzájemný obchod mezi SVE a ČLR rostl ve sledovaném období daleko rychleji (konkrétně o 173 %) než mezi ČLR a Evropou (konkrétně o 91 %). V konečném důsledku bylo v roce 2009 investováno ČLR do regionu SVE 400 milionů USD, v roce 2014 se již jednalo o 1,7 miliard USD, což mělo za následek téměř 2krát takový nárůst exportů ze SVE do ČLR během sledovaného období než na evropsko-čínské úrovni. Dopad čínských investic v regionu SVE na následný export z regionu SVE do ČLR je tedy nezpochybnitelný (Stanzel et. al., 2016).

Problém však činí fakt, že ačkoliv se jedná o regionální sdružení, které by mělo mít za cíl budovat společné projekty napříč regionem, realita je taková, že zúčastněné země mezi sebou spíše "bojují", která z nich uzavře rozsáhlejší bilaterální smlouvu s ČLR. O tom svědčí i fakt, že v roce 2014 bylo 95 % všech čínských investic v rámci této iniciativy rozděleno pouze do 6 zemí – Bulharsko, ČR, Maďarsko, Polsko, Rumunsko a Slovensko (Stanzel et. al., 2016). Největším příjemcem bylo v roce 2014 Maďarsko (32,79 % čínských investic směřovaných do SVE regionu), následováno Polskem (19,41 %) a na třetím místě se umístila ČR (14,31 %) (Stanzel et. al., 2016). Obecně je postavení zemí V4 v rámci platformy 16+1 silné, a i proto je pro ČR výhodnější být členem, než jako malý stát zůstat mimo a dostat se tak na okraj zájmů v bilaterální agendě s ČLR.

Dochází zde však k částečnému střetu zájmů, protože Číňané upřednostňují nákup celých společností (s cílem proniknutí na SVE trh a získání technologií), zatímco SVE preferují greenfieldové projekty (posílení domácí ekonomiky a zaměstnanosti).

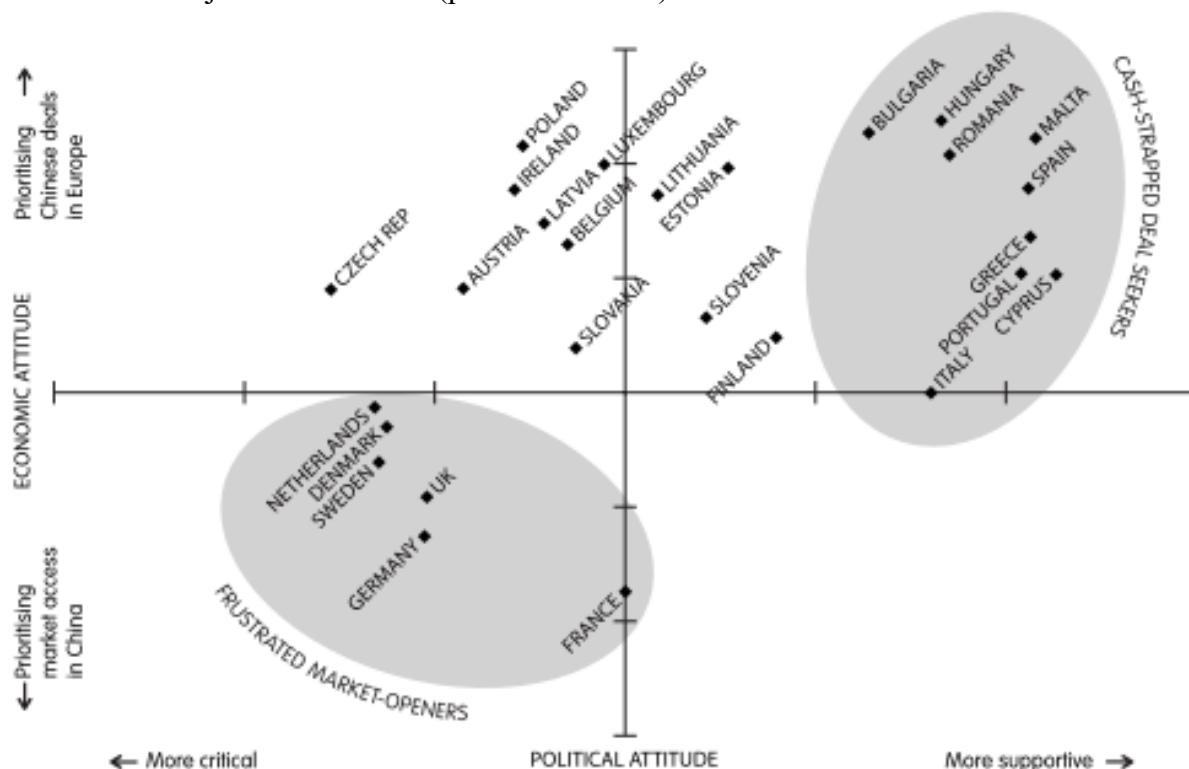
2.3 Čínské investice v České republice

Česká republika má nejen v rámci šestnáctky s ČLR netypickou strukturu ekonomických vazeb, silnou regionální politiku a celkově velmi solidní potenciál. Neangažuje se jenom vláda, prezident a resortní ministerstva, ale i různé lobbistické skupiny a regionální reprezentace. ČR se strukturálně vymyká průměru šestnáctky, za její strategický sektor v rámci platformy 16+1 bylo zvoleno zdravotnictví, i díky čemuž v přijatých družích investic od ČLR připomíná spíše trhy západní Evropy. Dále čínská strana garantuje zvýšenou poptávku po kvalitních lokálních potravinách (hovězí a jehněčí maso, mléčné produkty a víno) z trhů šestnáctky, kterých je na čínském trhu obecně nedostatek. Pokud se však zpět podíváme na tabulku 4, hodnota exportu skupiny SITC 0 (Potraviny a živá zvířata) od roku 2012 stabilně klesá,

na druhou stranu Nápoje a tabák (SITC 1) vykazují růst exportované hodnoty. Tabulka 5 pak dokládá pokles záporného salda obchodní bilance ve skupině zemědělských a potravinářských surovin a výrobků mezi lety 2010 a 2015.

Obrázek 5 mapuje postoje států EU k ČLR. ČR patří do skupiny tzv. asertivních průmyslníků. Ještě před finanční krizí sdílela tento postoj (jediné země EU schopné se otevřeně vyjádřit k politicky a ekonomicky sporným bodům mezi EU a ČLR, žádající antidumpingová opatření) společně s Německem a Polskem (Godement, Parello & Richard, 2011). Nyní však Německo otočilo – již nevidí ČLR jako obrovský potenciální trh pro své exporty, naopak se obává čínských podniků, které vytvářejí stále častěji vyšší přidanou hodnotu a stávají se tak přirozenou konkurencí německých výrobků nejen v ČLR, ale kdekoliv ve světě. Polsko zase mírní své politické námitky vůči ČLR s cílem přilákat co nejvíce čínských investic. Politickou rétoriku mírní i ČR, avšak jak dokládá obrázek 5, aktuální positioning ČR směrem k ČLR je ve srovnání s ostatními zeměmi EU ojedinělý. Není proto divu, že se stále častěji mluví o ČR jako o novém čínském mostu do Evropy (Turcsanyi, 2015). Význam zemí šestnáctky je pro vstup ČLR na evropský trh nezpochybnitelný. Nejprve vypadalo, že roli vstupní brány zaujme Polsko (neoficiální lídr v platformě 16+1 a zároveň největší ekonomika v regionu SVE), případně Maďarsko (příjemce největší části čínských investic v regionu). Obě země hrají zásadní roli v projektu "OBOR" především díky své geografické poloze, nicméně v posledních letech nedošlo k žádnému významnému posunu ekonomických vztahů.

Obrázek 5: Postoj států EU k ČLR (po finanční krizi)



Zdroj: European Council on Foreign Relations (Godement et. al., 2011).

ČR se naopak jeví jako ideální partner pro ČLR a čínské společnosti v regionu SVE, a to hned z několika důvodů (Turcsanyi, 2015). Ostatní státy EU ji nevnímají jako antiunijní (na rozdíl od Maďarska) a zároveň si zachovává poměrně dobré vztahy s Ruskem (na rozdíl od Polska). Ze zemí šestnáctky je nejbližší západním trhům, HDP na obyvatele je jedno z nejvyšších v daném regionu a zároveň ČR nabízí dobrý poměr mezi kvalitou služeb a náklady na pracovní sílu. Opomenout nelze ani rostoucí počet čínských turistů v ČR, který se více než ztrojnásobil mezi lety 2010 až 2015. V roce 2015 se již jednalo o 300 000 příjezdů a Praha se tak stala oblíbenější destinací pro čínské turisty než Londýn (Shepard, 2016d), tradiční místo pro čínské dovolené. Je nutné dodat, že průměrný čínský turista (v průměru stráví v ČR 2,7 dne) během své dovolené v Praze utratí třikrát více (Turcsanyi, 2015) než turista jiné národnosti. K tomuto rozmachu vede nejenom rozvoj přímých leteckých spojení mezi ČR a ČLR, ale rovněž i dobrá práce kulturní diplomacie ČR v ČLR v posledních letech (zejména podpořená historicky prvním čínským filmem natočeným v ČR "Jen my víme kde", který dosáhl na filmovou pobídku 8 milionů Kč ("Předpremiéra prvního čínsko-českého filmu", 2015). Co se týká leteckých spojení, aktuálně jsou k dispozici tři přímé linky mezi ČR a ČLR. Historicky první otevřenou

linkou bylo v září 2015 spojení Praha – Peking provozované leteckou společností Hainan Airlines ("Praha získá nové přímé pravidelné spojení", 2015). V červnu 2016 byla otevřena linka Praha – Šanghaj zajišťovaná China Eastern Airlines ("Šanghaj – Praha", 2016) a od srpna 2016 je k dispozici pravidelná přímá letecká linka společnosti Sichuan Airlines mezi Chengdu a Prahou ("Chengdu s Prahou", 2016). Pro Sichuan Airlines je dokonce Praha první destinací pro přímý let do Evropy. Předseda představenstva Českého Aeroholdingu Václav Řehoř se rovněž domnívá, že *"Praha může sloužit i jako sekundární hub pro navazující spojení do Evropy"* ("Šanghaj – Praha", 2016). Rozvoj této perspektivní oblasti se ČR rozhodla podpořit plánem zorganizovat v roce 2017 letecké fórum pro platformu 16+1, které bude součástí již každoročního Čínského investičního fóra. Mj. si česká vláda slibuje podpoření možnosti certifikace českých letadel pro vývoz do ČLR. V otázce je i podpoření již mnohokrát diskutovaného projektu vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe spolu s vytvořením nového překladiště kontejnerů v Hodoníně ("China's President Xi Jinping", 2016). Ačkoliv řada oznámených čínských investičních projektů skončí s příchodem analytické fáze přípravy, nelze popřít, že jedna z největších soukromých čínských společností CEFC, vedle zveřejněného seznamu plánovaných akvizic a již s majoritním podílem v SK Slavia Praha stejně jako v Pivovary Lobkowitz Group a minoritním podílem v Travel Service, Empresa Media či Medea Group, koupila dvě historické budovy v centru Prahy, z kterých plánuje řídit následnou evropskou expanzi (Turcsanyi, 2015). Logickým vyústěním je rovněž zřízení pobočky "Bank of China" v Praze stejně jako umožnění platby skrze aplikaci Alipay ("Chinese e-payment", 2016) na území ČR.

Tabulka 6 mapuje tok čínských investic do ČR. Jasně dokládá, že s přibývajícím množstvím různých platforem, iniciativ a uzavíraných strategických partnerství mezi ČR a ČLR roste i objem čínských investic na českém území. V roce 2016 byl za prioritní odvětví pro tok investic vybrán finanční sektor, letecká doprava a letecký průmysl, strojírenství, média, potravinářský průmysl a zdravotnictví (Fürst, 2016). ČR exportuje do ČLR především české pivo, tramvaje a vozy metra, malá a střední letadla a lékařská vybavení (Turcsanyi, 2015). Problémem ČR je, že leží mimo hlavní pozemní dopravní koridor ve schématech "OBOR", na druhou stranu se jeví letecké spojení mezi ČR a ČLR jako velmi perspektivní oblast.

Tabulka 6: Hodnota čínských investic v České republice v letech 2009 – 2014 (v milionech USD)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Meziroční nárůst (2009 – 2014)
ČR	49,34	52,33	66,83	202,45	204,68	242,68	391,87%
SVE	410,60	852,58	1008,77	1334,00	1435,76	1696,51	

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ze studie European Council on Foreign Relations (Godement et. al., 2011).

Rovněž čínská média se o ČR vyjadřují velmi pozitivně¹⁰, což s ohledem k přístupu ČR ke geopolitickým otázkám a regionálnímu uspořádání ČLR (historicky podpora představitelů v exilu z Tibetu a Taiwanu) lze považovat za jakýsi zázrak.

2.4 Ekonomická charakteristika provincie Hubei

Provincie Hubei je čínskou vnitrozemskou provincií s velmi strategickou polohou. Hlavním provinčním městem je Wuhan, největší město centrální ČLR. Do poloviny 20. století byl Wuhan z hlediska rozvoje vzdělání či výroby na stejné úrovni jako Šanghaj nebo Peking. Avšak s nástupem politiky východu (se založením nové ČLR v roce 1949), rozvíjející pobřežní části, jeho postavení upadalo. V této době se 70 % průmyslu a infrastruktury soustředilo jen na východní pobřežní oblasti, které tvořily pouze 12 % rozlohy celé země (Morita & Chen, 2010). V posledních letech se však na Wuhan začíná upírat čím dál tím více pozornosti, jelikož se nachází na řece Yangtze, která spojuje pobřežní Šanghaj s vnitrozemským centrem západu Chongqing, ale také leží na železniční trati spojující Peking s Guangzhou, jižním pobřežím ČLR. Ve Wuhanu se tedy nachází jeden z nejdůležitějších čínských říčních přístavů. Více pozornosti je mu také věnováno v rámci projektu Nové Hedvábné stezky, kdy se společně s dalšími hlavními provinčními městy (Chengdu, Zhengzhou, Changsha, Nanchang a Hefei) má stát jedním z vnitrozemských center politiky otevírání se světu (tzv. opening-up). Jeho strategické umístění v srdci dopravní tepny čínského vnitrozemí, spojení s Evropou po železnici a napojení na Asii skrze přístav po moři, mu nyní přidává na významu. Z Wuhanu operují čtyři

¹⁰ Například: Spotlight: Reasons why Czech Republic made priority of Xi's first CEE visit, Experts: China, Czech Republic cooperation "exemplary" for promoting Belt and Road Initiative nebo Xi urges fostering sense of community of common destiny with Czech Republic.

pravidelné železniční linky do Evropy. Jedná se o trasu Wuhan – Pardubice, Wuhan – Górszow (Polsko) Wuhan – Hamburk (Německo) a Wuhan – Duisburg (Německo), na kterých jezdí vlaky z ČLR s průměrným časem realizace přepravy 15 dní, což je třetina času v porovnání s nejdříve říční a poté námořní přepravou. Vláda této provincie si uvědomuje svoji dopravní důležitost, neusíná na vavřínech a snaží se rozvoj infrastruktury kapitálově podporovat. Například mezi lety 2005 – 2009 vydala každý rok více než 41 miliard RMB do rozvoje dálnic, čímž se zařadila mezi provincií s nejvyšším podílem investic do rozvoje infrastruktury (Rastogi & Arvis, 2014).

Obrázek 6: Geografické umístění provincie Hubei na mapě ČLR



Zdroj: Chinafolio ("Hubei Province", 2015).

Mimo dopravní tepny je provincie Hubei známá také svojí úrodnou Jiangnan planinou, jedním z nejvíce zemědělských míst ČLR. Pěstuje se zde obilí, bavlna, zelenina a chovají se ryby. Dále je provincie bohatá na nerostné zdroje, především fosfáty, sůl, křemen a granát. Nejen díky nerostnému bohatství, ale také dostatečným zásobám vody umožňující vytvářet obrovské množství vodní energie se Hubei stala průmyslovým centrem centrální ČLR. Najdeme zde především hutnický, automobilový, chemický, textilní a potravinářský průmysl. V Hubei se

taktéž staví stroje a lodě. Neomezené zásoby vody podporují právě těžký průmysl, který tak v roce 2013 tvořil celou třetinu provinčního HDP ("Hubei:Market profil", 2015). Společnost Wuhan Iron and Steel Corp. je třetím největším ocelářským gigantem v ČLR. Dongfeng Motor Corp. je zase jedním z klíčových čínských hráčů na automobilovém trhu, který pomohl v okolí Wuhanu se etablovat řadě subdodavatelů automobilových dílů. Ve Wuhanu najdeme také jedno ze šesti automotive logistických center celé země (dalšími jsou Changchun, Beijing – Tianjin, Šanghaj, Guangzhou a Chongqing) (Liu, 2012). Na druhou stranu ještě v roce 1990 se terciér podílel pouze 26,9 % na HDP provincie Hubei, dnes už je to téměř 40 % ("Hubei:Market profil", 2015). Tomuto vývoji také pomáhá rozvoj hi-tech odvětví, která jsou lokální vládou značně podporována. Ve Wuhanu najdeme celkem tři takovéto projekty, které se soustředí na fotovoltaiku, telekomunikace, automotive a strojírenství. Hubei vedle textilních výrobků exportuje také strojírenské a elektronické součástky a přístroje a dále také suroviny používané v medicíně. Většina exportů směřuje do Hong Kongu (19,2 % v roce 2013 ("Hubei:Market profil", 2015), USA, Indie a Japonska. Z hlediska importů převažuje Austrálie, Japonsko, Francie a USA se svými dodávkami syntetických vláken, železných a neželezných kovů, strojírenských, chemických a farmaceutických surovin a elektronických vybavení. Není však vyloučeno, že díky pravidelné lince z Wuhanu do Pardubic se zvýší také vzájemný obchod mezi ČR a touto provincií.

Tabulka 7: Hlavní ekonomické ukazatele provincie Hubei a provinčního města Wuhan (2015)

	Provincie Hubei	Provinční město Wuhan
Rozloha (km²)	185 900	8 494
Počet obyvatel (v milionech)	58,5	10,6
HDP (RMB, v miliardách)	2 955,0	1 090,6
HDP per capita (RMB)	50 654	104 132
Exporty (USD, v miliardách)	29,2	15,1
Importy (USD, v miliardách)	16,4	12,9
Využití PZI (USD, v miliardách)	8,9	5,2
Nezaměstnanost (v %)	/	3,5
Inflace (v %)	1,5	/
Maloobchodní prodeje (RMB, v miliardách)	1 397,8	510,2
Podíl jednotlivých sektorů na složení HDP (v %)		
Primární sektor	11,2	3,4
Sekundární sektor	45,7	45,6
Terciární sektor	43,1	51,0

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z Hongkongské rady pro rozvoj obchodu ("Hubei Province"; "Hubei: Market profile", 2015).

Obecně zažívá město Wuhan v posledních letech velký rozmach, hlavně co se týká železničního spojení. Tempo růstu v roce 2015 dosáhlo 500 % a Wuhan se tak stal lídrem v železničním rozvoji na národní čínské úrovni ("China-Europe (Wuhan)", 2016). Zatímco v roce 2014 vypravil 26 vlaků s 1 782 TEU (průměrně 68 TEU/ vlak), v roce 2015 se jednalo již o 98 vypravených vlaků a zároveň z Evropy do Wuhanu dorazilo 66 vlaků. Celkový přepravený objem vzrostl více než osmkrát na 14 912 TEU. V roce 2015 byla taktéž zavedena linka do Ruska, která slouží k přepravě dřeva. Z Wuhanu dochází k exportu elektroniky, autodílů a oblečení. Naopak do Wuhanu směřují výrobky z plastu, kosmetika, autodíly, rybářské pruty a zmiňované stavební dřevo.

3 Charakteristika železničního spojení na relaci Čínská lidová republika – Evropa

Od roku 1998 dochází k nárůstu nákladní kontejnerové dopravy na území ČLR rychleji ("Containers on rail", 2015) než samotného tempa ekonomického růstu této země. Přeprava kontejnerů po železnici je však limitována schopností železničních operátorů předložit zákazníkovi nabídku na míru (nejen z hlediska ceny, ale i trasy a doby doručení). Obecným problémem železnic je jejich monopolní struktura. Ať už v Evropě, USA nebo ČLR železnice je v převážné většině spravována národními společnostmi, které dlouhodobě fungují v nekonkurenčním prostředí a vystupují jako monopol.

Kapitola mapuje rozvoj železničního spojení na trase ČLR – Evropa a popisuje charakteristické rysy tohoto spojení. Druhá část kapitoly poté srovnání železnici s námořní a leteckou přepravou na relaci ČLR – Evropa z hlediska objemů, času, ceny i ekologického aspektu.

3.1 Jak došlo k oživení železničního spojení na relaci Čínská lidová republika – Evropa

V roce 2017 plánuje ČLR vypravit více než 1 000 nákladních vlaků směrem do Evropy a navázat tak na úspěšný předchozí rok ("China to run 1,000 cargo trains", 2017). K tak velkému rozmachu železničního spojení na relaci ČLR – Evropa v posledních letech však došlo především zásluhou ředitele mezinárodní logistiky společnosti HP Ronalda Kleijwegta. Ten v roce 2007, tehdy ještě jako ředitel strategie logistiky ve společnosti Hon Hai Foxconn, začal zkoumat, zda existuje možnost, jak by bylo možné výrobky při přesunu výroby společnosti do severních provincií ČLR přepravit po železnici na evropský trh. Výsledkem byly první testovací jízdy v roce 2008 (Shepard, 2016c), které vedly z jihovýchodního čínského města Shenzhen skrze Mongolsko do Evropy. Kromě vysoké nadmořské výšky a nutnosti překračovat další hraniční přechody se trasa jevila jako vhodná, jízd přibývalo, ale přesto se Foxconn o svém "úspěchu" rozhodl neinformovat veřejnost a snažil se nepřitáhnout pozornost médií. Náhle však Mongolsko téměř zdvojnásobilo své přepravní tarify, což zkomplikovalo ekonomičnost celého projektu a vznikla potřeba nového řešení, jehož výsledkem se stala dnes už hojně využívaná tzv. severní cesta.

V květnu 2009 přešel Kleijwegt ke společnosti HP, která v té době přesunula svoji výrobu do jihozápadního čínského města Chongqing, jednoho z měst součástí tzv. Go-West strategie. Severní cesta byla sice k dispozici, ale jednak neexistovala vhodná infrastruktura, která by Chongqing s touto cestou propojila a zadruhé, což bylo podstatnější, pro přepravu výrobků z jihu ČLR to znamenalo nutnost je nejprve transportovat vertikálně skrze celé území ČLR až na sever, což by vedlo nejen k dodatečným nákladům, ale i prodloužení doby přepravy. A tak se Kleijwegt se svým týmem stal opět průkopníkem – tentokrát dnes velmi žádané tzv. jižní cesty.

Situace v roce 2009 na relaci vypadala následovně (Shepard, 2016c):

- V Chongqing a jeho okolí neexistovala vhodná infrastruktura, k dispozici nebylo ani letiště schopné odbavit pasažéry, natožpak jakýkoliv náklad;
- výrobky bylo nutné dopravit na jihovýchodní pobřeží, odkud byly poslány do Evropy po moři, čímž se samozřejmě prodloužil lead time o několik dní;
- vysoká cena ropy donutila námořní přepravu k přechodu na tzv. slow steaming za účelem snížení palivových nákladů, což vedlo ke zpomalení doby přepravy;
- to samozřejmě ovlivnilo především výrobce zboží s vysokou hodnotou, jelikož tato zpoždění jednak zvýšila jejich náklady, ale zároveň ovlivnila jejich pružnost v reakci na měnící se spotřebitelskou poptávku;
- zároveň se letecká přeprava stala přemrštěně drahou.

Společnost HP si skrze relokační prodloužila svůj dodavatelský řetězec z ČLR do západní Evropy z původních 25 dní na 35 – 37 dní (Shepard, 2016c). V roce 2011 se jí však podařilo vyslat prvních 14 vlaků ("Innovation and investment", 2016) do německého Duisburg a do konce roku 2012 takto dopravila do Evropy přes 4 miliony svých v ČLR vyrobených počítačů již díky pravidelné železniční lince Chongqing – Duisburg. Tomuto sofistikovanému řetězci předcházela celá řada jednání – nejenom s lokální vládou v Chongqing, ale jednání se dostala i na ministerskou úroveň v Pekingu, Astaně, Moskvě. V tomto období si ještě tamější vlády nedokázaly představit, jaké výhody železniční spojení jejich provinciím dokáže přinést. Avšak věděly, že budování infrastruktury má zpravidla pozitivní dopad na hospodářský růst a plánované spojení má procházet skrze jejich méně rozvinuté provincie. A tak se v roce 2011 zrodila tzv. jižní cesta. Je nutné poznamenat, že přepravit kontejnery z Chongqing

do východních čínských přístavů trvá přibližně 3 dny, což je doba, za kterou po železnici překonají více než polovinu potřebného čínského území ve směru do Evropy.

Dnes jsou na relaci ČLR – Evropa k dispozici 2 železniční trasy, po kterých lze přepravovat náklad, a další je ve fázi intenzivního projednávání v rámci iniciativy "OBOR":

- Severní cesta, která pro nejzazší severovýchodní čínské provincie začíná již v ruském Vladivostoku a využívá po celé délce ruského území Transsibiřskou magistrálu, v případě východních provincií ČLR dochází k napojení na Transsibiřskou magistrálu skrze mongolské území v Ulánbátaru.
- Jižní cesta, která vede z ČLR skrze Kazachstán a v ruském Jekatěrinburgu se opět napojuje na Transsibiřskou magistrálu a dále skrze Bělorusko a Polsko pokračuje do středu Evropy.
- Dále je plánováno vybudování ještě jižnějšího železničního spojení vedoucího z města Kunming (hlavní město jihozápadní čínské provincie Yunnan) skrze Myanmar, Bangladéš, Indii, Pákistán, Írán, Turecko a dále je diskutabilní kudy by "OBOR" vstoupil do Evropy – zda skrze Balkán směrem na sever do Německa, skrze Balkán přes Slovensko směrem na Vídeň nebo by směřovala trasa do Polska a odsud dále do západní Evropy. V otázce je také varianta, že by spojení procházelo ruským územím – skrze Kazachstán, jihozápadní část Ruska kolem města Volgograd a následovalo by na Ukrajinu. Cílem "OBOR" je mj. vyhnout se používání Transsibiřské magistrály, proto by v tomto případě došlo k vybudování částečného nového železničního spojení na ruském území.

Obrázek 7 zobrazuje trasu severní i jižní cesty a rovněž naznačuje trasu budoucí cesty v rámci "SREB". Na zobrazené relaci Šanghaj – Berlín je délka severní cesty přibližně 13 000 km a trvá kolem 16 dní. Po jižní cestě, vedoucí 10 000 km, lze zboží přepravit za pouhých 12 dní. Pokud bychom zboží poslali po moři, z čínského východního pobřeží do Hamburku, cesta by trvala přibližně 30 dní. Takto dochází k časové úspoře přibližně 14 – 18 dnů, pokud je zboží posláno z ČLR po železnici ("Deutsche Bahn", 2016).

Obrázek 7: Dostupné železniční trasy na relaci ČLR – Evropa



Zdroj: ("Deutsche Bahn intensifies its involvement in China", 2016).

.Vlaky na zmiňovaném prvním spojení Chongqing – Duisburg začaly brzy jezdit více než třikrát týdně. Další velká změna na trati přišla se společností Dell v roce 2013. Jednak bylo zavedeno další železniční spojení (z polského města Lodž do Chengdu), ale především byl publikován jízdní řád (Shepard, 2016c). Byl to právě on, který přesvědčil zákazníky, že na přepravním trhu mezi ČLR a Evropou se nabízí další možnost, jak zrealizovat přepravu. Od tohoto momentu začaly vznikat další železniční spojení převratnou rychlostí.

3.2 Způsob železničního spojení

V železniční přepravě nákladu na velkou vzdálenost, jakou je bezesporu relace ČLR – Evropa, se používají dva business modely (Rastogi & Arvis, 2014).

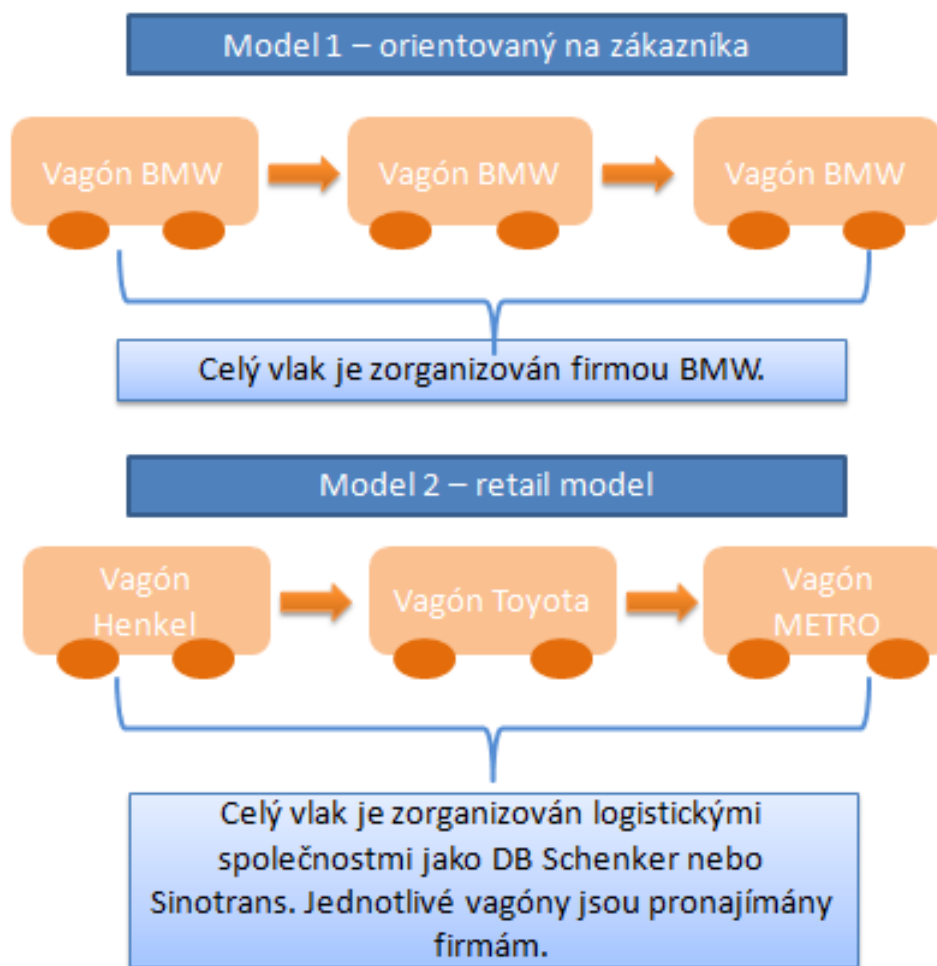
1. **Model orientovaný na zákazníka** (Customer – Driven Model) je využíván zejména velkými nadnárodními výrobními společnostmi (BMW, Hewlett Packard, General Motors, Daewoo, ...). Jedna firma naplní celý vlak svými zásilkami (zejména svými hotovými výrobky). Na relaci z ČLR do Evropy se jedná o blokový vlak s minimální kapacitou 40 40' kontejnerů. Firma řeší přepravu přímo s operátorem a s celními úřady pomáhají komunikovat lokální zprostředkovatelé či zasílatelé. Příkladem může být například firma HP. Jeden železniční kontejner ji v roce 2013 přišel na cca 10 000 USD, což byla zhruba třetina ceny za leteckou přepravu a 2krát tolik co za námořní přepravu.

Té však železnice konkuruje dodací dobou, která na trase Chongqing – Duisburg činila 21 dní. V Chongqing mají továrny i další společnosti obchodující s elektronikou, Foxconn či Acer, které taktéž posílají své výrobky do Evropy po železnici. V tomto případě je jednotková cena za kontejner nižší než ve druhém modelu. Zároveň je doba přepravy kratší, jsou omezeny nezbytné zastávky na minimum a vybrána nejkratší možná cesta. Nevýhodou je nutnost naplnit celý vlak a také fixní datum odjezdu v závislosti na předchozí domluvě, což vede k malé frekvenci takovýchto spojů. Obecně je tento model spolehlivější a méně náchylný k poruchám.

2. **Retail model** je založen na dohodě mezi mezinárodními logistickými společnostmi (DB Schenker, Sinotrans, DHL, ...) a operátory v tranzitních zemích. Logistické společnosti si zorganizují své pravidelné vlaky, ve kterých následně nabízejí kapacitu na prodej dalším výrobním a obchodním společnostem. Například BMW za pomoci DB Schenker takto řeší zásobování své továrny v čínském Shenyangu, kam každý týden pravidelně posílá několik kontejnerů s automobilovými součástkami z německého Leipzigu. Výhodou je vysoká frekvence spojů a minimální možná objednávka ve výši jednoho kontejneru.

Nevýhodou je pak jednoznačně vyšší cena a delší čas přepravy s ohledem na větší počet zastávek a objížděk.

Obrázek 8: Business modely používané v železniční přepravě na relaci ČLR – Evropa



Zdroj: Vlastní zpracování na základě informací z knihy Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia (Rastogi & Arvis, 2014).

Trasa Euroasijského kontinentálního mostu začínala svůj rozkvět za pomoci prvního modelu železničního spojení – tj. model orientovaný na zákazníka, který byl door-to-door řešením. Velké nadnárodní společnosti ve skutečnosti stály u zrodu tohoto spojení. Vysvětlení je jednoduché – celá řada z nich relokovala svoji výrobu v 90. letech minulého století právě na území ČLR, a to hned z několika důvodů – jednak s cílem využít levnou pracovní sílu na rozsáhlém čínském trhu, který jí poskytoval dostatek. Navíc v ČLR téměř neexistují odborové svazy, které by kladly nároky na mzdové a pracovní podmínky zaměstnanců. Mzdový faktor byl podpořen i nízkými dovozními cly stejně jako výhodnou cenou pozemků. Roli sehrála i stabilní politická situace, která úzce souvisí se stabilním měnovým kurzem, a tak

nízkou fluktuací při měnových operacích. A v neposlední řadě byl důvodem pro relokační samotný čínský trh se 1,4 miliardami spotřebitelů. Vzhledem ke klesajícímu tempu hospodářského růstu nejen na evropských trzích, ale i tom americkém, se čínský (stejně jako obecně asijský) trh stává zajímavým odbytovým místem, které ještě není saturováno. Touto relokací získaly korporace zajímavý aspekt konkurenceschopnosti – snížené (nejen mzdové) náklady, avšak výměnou za nižší pružnost v reakci na přání zákazníka. Došlo totiž ke zhoršení lead time při použití námořní přepravy k přepravě zboží zpět na západní trhy. Takovéto továrny ve většině případů vznikaly v západní Číně (z důvodu nejnižších mzdových nákladů v komparaci na národní úrovni ČLR), odkud musely výrobky překonat vzdálenost až 1 000 kilometrů, aby se dostaly na východní čínské pobřeží, odkud byly dále po moři převezeny do Evropy. Tím se doba přepravy z továrny do evropských přístavů prodloužila na zhruba 40 dní (Roberts, Meyer & Tschampa, 2012). Ve spojení s nárůstem mzdových nákladů na začátku 21. století, doprovázeného zpřísnující se politikou čínské vlády, vznikla potřeba hledat nové východisko k řešení vzniklé situace. Tím se stalo železniční spojení. Ve prospěch rozvoje hrála i stabilně se zhoršující situace v evropských přístavech – nejen vysoká kongesce, ale také přetrvávající problémy během zimních měsíců. Po těchto průkopnických snahách korporací, které se ukázaly úspěšné a profitující, se na trase začali angažovat zasílatelé jednak s nabídkou door-to-door řešení pro první business model a následně s nabídkou druhého modelu – retail modelu. V případě DB Schenker byla door-to-door služba oznámena v březnu 2012 a retail model se do portfolia produktů dostal ke konci toho samého roku. Průkopnické snahy korporací se pak datují od roku 2007. Je tedy důležité zdůraznit, že za rozvojem železničního spojení na relaci ČLR – Evropa stojí právě nadnárodní korporace, které hledaly nové řešení primárně z ekonomického hlediska, a až o pár let později, konkrétně v roce 2013, oznámila ČLR iniciativu "OBOR".

Novinkou na relaci je pak nabídka přepravy sběrných zásilek, tzv. LCL (Less Than Container Load). Jedná se o menší zásilky, které nevyplní celý 40' kontejner, proto jsou nejdříve poslány do příslušného skladu ke konsolidaci, kde jsou uloženy do sběrného kontejneru. Po přepravě kontejneru po železnici dojde v rozdělovacím skladu k tzv. dekonsolidaci. Tuto službu například nabízí InterRail nebo DB Schenker. V červenci 2015 ji zavedla i společnost UPS – mezi městy Hamburk a Zhengzhou ("UPS Expands", 2015) nebo společnost Gefco, která tak učinila v dubnu 2016 mezi německým Wuppertalem a Wuhanem ("LCL Rail Europe-China", 2016). V únoru 2017 se přidala i společnost Kuehne + Nagel, a to konkrétně na relaci Hamburk/

Poznaň – Wuhan ("KN launches", 2017). Dále na relaci Praha – Zhengzhou tento typ přepravy realizuje i ČD Logistics a.s. ("Přeprava sběrných zásilek LCL", 2017). Na území ČR probíhá konsolidace ve skladu v Praze, odkud je zboží přepraveno po silnici do polského města Malaszewice (méně častěji do německého Hamburku), odkud každou středu a pátek vyjíždí vlak do čínského terminálu Zhengzhou. Z něj následně každé úterý, čtvrtek a sobotu je vypravován vlak s LCL zpět do ČR. Doba přepravy je stanovena na 16 dní a uzavření podání zásilky probíhá 3 dny před odjezdem vlaku. Orientační cena za přepravu ze skladu v Praze do skladu v Zhengzhou po železnici činí 190 USD/ CBM, čili 190 USD za jeden metr krychlový zboží. Zpravidla je u tohoto typu zásilky limitní objem zboží, nikoliv jeho hmotnost, proto je cena přepravy udávána v této jednotce. Výjimkou je přeprava těžkého zboží, zde je cena dovozného počítána skrze hmotnost. Orientační cena za přepravu standardní zásilky z ČLR do Prahy poté činí 220 USD/ CBM.

20' kontejnery se na relaci používají jen zřídka, z bezpečnostních důvodů by totiž muselo dojít k naložení dvou podobně těžkých 20' kontejnerů vedle sebe, což není jednoduché zrealizovat v rámci jednoho železničního vozu. Proto v 95 % případů ("Yuxinou LCL", 2017) je zboží na relaci přepravováno ve 40' kontejnerech a pro zásilky menší než 67,7 CBM je k dispozici sběrná služba LCL.

3.3 Pravidelné linky na relaci Čínská lidová republika – Evropa

Z původních dvou pravidelných linek společností HP a Dell v roce 2012 byla do konce roku 2016 vybudována železniční síť čítající 39 linek (Baijie, 2016), které spojují 16 čínských metropolí s 15 evropskými. Tyto všechny linky dostaly od čínské strany v roce 2016 zastřešující název "China-Europe Block Train" a probíhají diskuze, jestli by ČLR ráda dosáhla výchozího bodu, kdy by byly všechny železniční vozy vypravovány se stejným typem lokomotivy, ale především kdy by došlo ke kompletnímu rebrandingu železničních kontejnerů na relaci pod nový ucelený design pod značkou "China Railway Express" (CR Express). První krok byl učiněn v první polovině roku 2016, kdy ČLR darovala zadarmo tisíce takovýchto kontejnerů železničním operátorům (tzv. free sampling marketing), kteří na relaci ČLR – Evropa působí (Shepard, 2016b)

. Jedná se o další podporu celého projektu z čínské strany. Samozřejmě že společnostem, které se zapojí do přepravy kontejnerů na této relaci, zůstává i nadále možnost realizovat přepravu

za pomoci vlastních kontejnerů nebo pronajatých, ale nově vzniká možnost použít i kontejnery s jasnou čínskou obchodní značkou. Cíl ČLR je jednoduchý – tyto kontejnery budou dále přepravovány napříč celou Evropou a díky viditelnému logu tak budou nejen rozšiřovat povědomí o celém projektu, ale především se stanou jasným znamením úspěšnosti celého plánu "OBOR". To jde však proti logice kontejnerů jako takových, které jsou založeny právě na standardizaci a možnosti využití v několika módech přepravy. Navíc v námořní přepravě je hojně využíván tzv. code-sharing systém a s takto markantním logem by kontejner ztrácel svoji relevanci.

Obrázek 9: Nový design kontejnerů pod značkou China Railway Express



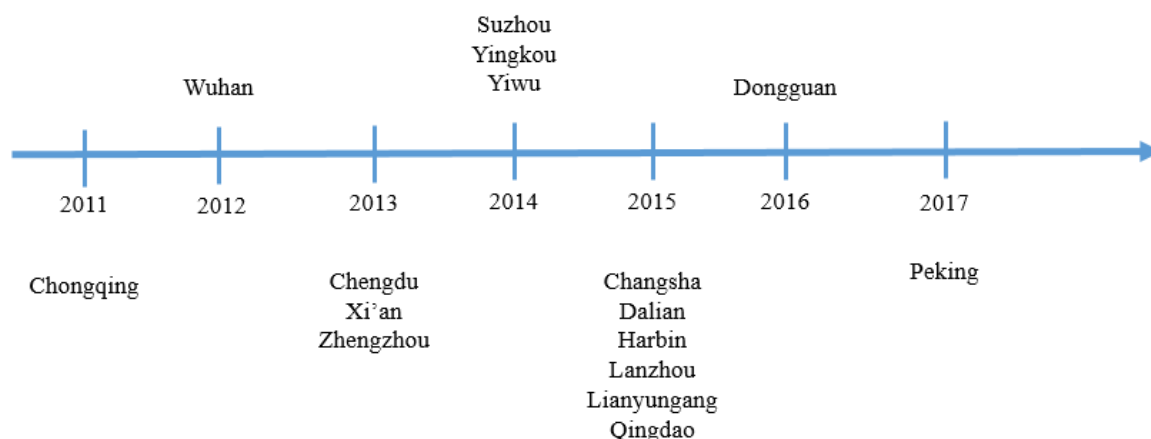
Zdroj: All about the China-to-London freight train (2017).

Nicméně rapidní nárůst vypravených železničních vlaků na relaci nelze popřít. Od počátků spojení v roce 2011 do srpna 2015 bylo vypraveno více než 900 takovýchto vlaků. Následně mezi zářím a prosincem 2015 došlo k přibližně 400 výpravám a jen za období leden až srpen 2016 bylo vysláno dalších více než 900 blokových vlaků. Meziroční nárůst mezi lety 2015 a 2016 činil 130 % (Wing, 2016).

Ačkoliv celá řada zdrojů uvádí, že mezi ČLR a Evropou existuje 39 linek z 16 čínských měst do 16 evropských, údaje o zahájení provozu, délce spojení v kilometrech i doby přepravy se značně liší, nebo nejsou dostupné. Nekonzistentní data ohledně doby přepravy lze vysvětlit

zlepšujícími se podmínkami na relaci, kdy celá řada zavedených opatření měla vliv na lepší průchodnost trati. Obrázek 10 zobrazuje časový harmonogram, v jakém roce byly v jakých čínských městech oficiálně otevřeny železniční spojení do Evropy. Jasně dokládá, že nejdříve byla zapojena západní čínská města v rámci tzv. Go West strategie, následně se připojovala města ze středu ČLR a poté se přidala města z východního pobřeží.

Obrázek 10: Časová osa zapojování čínských měst k pravidelným železničním linkám



Zdroj: Vlastní zpracování na základě mapy Ministerstva dopravy ČLR ("Rail-Based Intermodal Transport in China", 2017).

Co se týká evropských měst, jsou zapojena následující města z následujících zemí (Baijie, 2016):

- Bělorusko – Minsk;
- Česká republika – Pardubice;
- Francie – Lyon;
- Itálie – Milán;
- Maďarsko – Budapešť;
- Německo – Duisburg, Hamburk, Leipzig;
- Nizozemsko – Rotterdam, Tilburg;
- Polsko – Varšava, Lodž, Malaszewicze;
- Rusko – Moskva;
- Španělsko – Madrid;
- Velká Británie – Londýn.

Dále zobrazuje tabulka 8 orientační přehled pravidelných železničních spojení na relaci. Je patrné, že z řady čínských měst vede více linek do různých evropských měst, což je především typické pro města Chongqing, Chengdu, Wuhan a Zhengzhou a z evropského pohledu se jedná převážně o polská a německá města. Z nich jsou kontejnery zpravidla distribuovány do dalších evropských měst, ale již nikoliv v rámci iniciativy "OBOR", ale za pomoci vnitroeurovské přepravy. Většina linek samozřejmě směřuje skrze Rusko a Bělorusko. ČLR do budoucna plánuje vybudovat železniční síť tak, aby každé hlavní provinční město mělo návazné propojení do všech hlavních evropských metropolí. Zatím lze tvrdit, že mezi řadou čínských a evropských měst jsou vlaky vypravovány několikrát týdně a nejdůležitější spojení fungují téměř na denní bázi během nejexponovanějších období roku. Za čínské město s největším objemem železniční přepravy se pak považuje Chengdu ("China to run 1,000 cargo trains", 2017). To jen v roce 2016 odbavilo 73 000 tun zboží v hodnotě 1,56 miliardy USD.

Tabulka 8: Přehled pravidelných spojení na relaci ČLR – Evropa

Výchozí stanice v ČLR	Cílová stanice v Evropě	Zahájení provozu	Délka (km)	Počet dní
Chongqing	Duisburg (Německo)	Říjen 2011	11 179	14
Wuhan	Duisburg (Německo)	Říjen 2012	10 700	15
Chengdu	Lodž (Polsko)	Duben 2013	9 826	10,5
Zhengzhou	Hamburk (Německo)	Červenec 2013	10 299	17
Suzhou	Varšava (Polsko)	Listopad 2014	11 200	12
Yiwu	Madrid (Španělsko)	Listopad 2014	13 052	21
Changsha	Duisburg (Německo)	Říjen 2015	11 808	18
Wuhan	Lyon (Francie)	Duben 2016	11 300	15
Dongguan	Duisburg (Německo)	Duben 2016	13 488	19
Peking	Londýn (VB)	Leden 2017	12 000	18

Zdroj: Vlastní zpracování na základě více zdrojů (Baijie, 2016; Wing, 2016).

Vlaky na všech linkách operují na principu "one declaration, one inspection, one cargo release" pro jakýkoliv přepravovaný náklad ("The Belt and Road Initiative", 2016). Od roku 2012 se využívá společný nákladní list CIM/SMGS, který jednak zrychlil procesní stránku podeje

a rovněž vedl k úspoře nákladů stejně jako eliminaci chyb. Je nutné připomenout, že západní železniční společnosti se řídí Úmluvou o mezinárodní přepravě COTIF a Jednotlivými právními předpisy pro smlouvu o mezinárodní nákladní železniční přepravě CIM, kdežto země bývalého Sovětského svazu i asijské země Dohodou o mezinárodní železniční přepravě zboží SMGS. Zavedením CIM/ SMGS tak nemusí docházet k novému podeji při vstupu na území, které se řídí jiným systémem dokladů.

Linka Yiwu – Madrid je pak nejdelší železniční trať na světě měřící přes 13 000 kilometrů, čímž bere prim Transsibiřské magistrále o více než 3 800 kilometrů. Čínské město Yiwu se nachází blízko východního pobřeží ČLR (poblíž metropole Šanghaj) a vlak jedoucí do Španělska tak musí nejdříve překonat téměř celé území ČLR, Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Polsko, Německo a Francii, než se dostane do Madridu. Cesta mu zabere 21 dní, což je o 10 dní kratší než po moři, ale o cca 20 – 30 % dražší (Macias, 2015).

Předposlední otevřenou linkou se stalo spojení Peking – Londýn. Vlak se na svoji cestu trvající 18 dní (Shepard, 2017a) vydal 3. 1. 2017 a byl převážně naložený oblečením, taškami a vybavením do domácnosti ("China freight train", 2017). Velká Británie se tak stala další zemí, která posilila své diplomatické a ekonomické vztahy s ČLR po tom, co došlo k narušení jejích diplomatických vztahů na jiné straně, v tomto případě konkrétně Brexitem (Shepard, 2017b). Obdobně v roce 2014 posilila ČLR vztahy s Ruskem svojí investiční nabídkou na vybudování vysokorychlostní tratě, když byly na Rusko uvaleny sankce kvůli anexi Krymu. Paralelu lze hledat i v případě Srí Lanky a Filipín.

Zatím poslední linkou se stalo spojení Xi'an – Budapešť ("China-Europe new freight train", 2017). Vlak opustil čínské území 1. 4. 2017 a do Maďarska dorazil po 17 dnech, čímž si zkrátil o 30 dní cestu, kterou by jinak musel absolvovat po moři a následně po železnici do Budapešti. Zajímavé je, že ačkoliv vyjížděl z města Xi'an, velká část jeho nákladu byla vyrobena ve městě Yiwu.

A nejrychlejším spojením je aktuálně Chengdu – Lodž, kterému se v červnu 2016 podařilo zkrátit přepravní čas na 10, 5 dne (Liubing, 2016).

3.4 Pravidelná linka Wuhan – Pardubice

Linka Wuhan – Pardubice je jednou z 39 pravidelně operujících linek na železniční relaci ČLR – Evropa, na které operují přímé ucelené kontejnerové vlaky. Vůbec poprvé byla linka novodobé Hedvábné stezky využita v říjnu 2012, kdy kazašská společnost KTZ (Kazakhstan Temir Zholy) ve spolupráci se švýcarským přepravcem Interrail Holding AG zrealizovaly kontejnerovou přepravu pro počítačovou továrnu Foxconn ("New container train", 2015). Vlak s padesáti 40' kontejnery naložený kancelářským vybavením opustil čínský Wuhan 24. října 2012 a po 16 dnech, 9. listopadu 2012, dorazil do Pardubic. Celkově vlak překonal vzdálenost 10 569 km skrze Kazachstán, Rusko, Bělorusko a Polsko. Hladký průběh cesty zaručilo použití elektronických informací při proclívání, díky němuž se vlak na čínsko-kazašské hranici zdržel pouze 1,5 hodiny. Přechod z úzké na širokou kolej mu pak zabral 10 hodin. Největšímu problému musel vlak čelit v ČR, kdy bylo potřeba zajet do Mělníka, jelikož v Pardubicích není vhodná vlečka k překladišti. Kontejnery tak poté z Mělníka do Pardubic pokračovaly na kamionech.

Obrázek 11 První uskutečněná přeprava na pravidelné lince Wuhan – Pardubice



Zdroj: UNECE Trans-European Railway (Bessonov, 2014).

Společnost KTZ je jedním ze zavedených pravidelně operujících operátorů na této trase. V roce 2014 vypravila celkem 13 vlaků na trase Wuhan – Pardubice ("Freight Traffic", 2015).

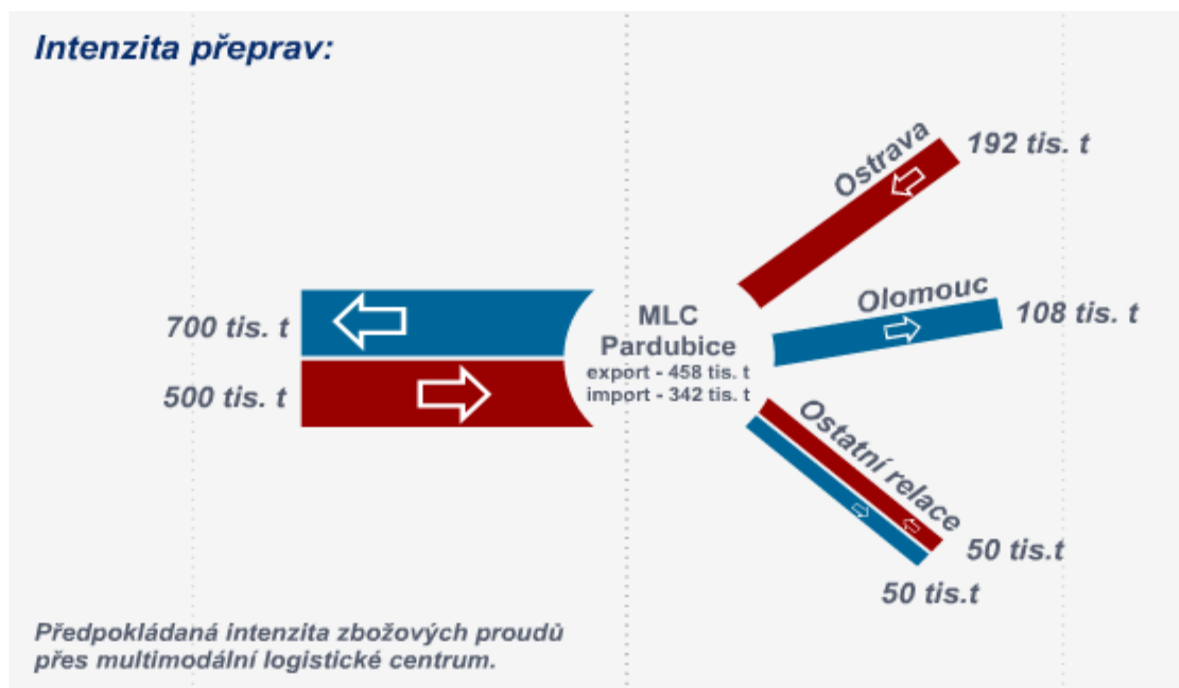
Dnes však již vlečka v Pardubicích existuje a nově tak vlaky nemusí zajíždět do Mělníka kvůli překládce. Dokladem je i pardubický výrobce elektroniky, který na jaře 2014 použil celkem 6 přímých vlaků z Wuhanu do Pardubic k přepravě součástek k montáži vyrobených v ČLR ("Další nákladní vlaky", 2014). Doba přepravy se stále drží průměrně na 16 dnech.

3.5 Multimodální logistické centrum Pardubice

Absence multimodálního logistického centra (MLC) v Pardubicích způsobuje částečné potíže pro železniční linku Wuhan – Pardubice. Navržené MLC se má rozprostírat na ploše cca 90 hektarů na západním okraji Pardubic. Ze severu je MLC vymezeno tokem Labe a z jihu významnou železniční tratí (I. tranzitní železniční koridor Berlín – Praha – Vídeň). MLC má tak být unikátní a spojovat silniční, železniční, vodní i letištní dopravu. Možnost spojit čtyři módy dopravy na jednom prostoru má pouze několik málo míst v Evropě. MLC Pardubice tak nabídne nejenom kontejnerový terminál v oblasti východních Čech, kde doposud zařízení tohoto druhu chybělo, ale také splavněním Labe bude MLC schopné odbavovat nadgabaritní přepravu v oblasti východních Čech a celé Moravy a ušetřit tak velmi komplikovanou silniční přepravu do 150 kilometrů vzdáleného nejbližšího přístavu Mělník.

MLC má nabídnout uživatelům kromě služeb, jako jsou plavba, překládka, přístavní vlečka, také spedici, skladování či další logistické služby. V MLC Pardubice může probíhat překládka sypaných substrátů (písky, zemina, ruda, zemědělské produkty, ...), kusového zboží (bedny, svazky, role, ...) a samozřejmě také překládka kontejnerů (20' a 40'). Spádová oblast MLC je vymezena až na 250 kilometrů, konkrétně se jedná o Pardubický, Královehradecký, Jihlavský, Liberecký a Olomoucký kraj. V první fázi přípravy projektu došlo k vybudování vlečky, krytého skladu, silniční a kolejové váhy. Byly zde umístěny kolové jeřáby a částečně zpevněna využívaná plocha ("Parametry projektu", 2015).

Obrázek 12: Předpokládaná intenzita přeprav skrze MLC Pardubice



Zdroj: Přístav Pardubice ("Parametry projektu", 2015).

Součástí MLC je dále veřejný přístav Pardubice nacházející se na levém břehu Labe. Problémem je však splavnost labské vodní cesty, která končí v přístavu Chvaletice. Ačkoliv vládním usnesením č. 635 z 11. listopadu 1996 "*Program podpory rozvoje vodní dopravy v ČR do roku 2005*" bylo schváleno dosplavnění řeky Labe do Pardubic a realizace koncového přístavu, dodnes nedošlo k úpravě koryta v úseku Chvaletice – Přelouč – Pardubice a především k vybudování nového plavebního stupně Přelouč. Důležitost tohoto kroku tkví mj. v tom, že tato vodní cesta navazuje na nejdůležitější evropské přístavy, jakými jsou Rotterdam, Hamburk, Antverpy či Brémy. Labe, jakožto jediná vodní cesta pro nákladní dopravu v ČR, je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T a svým dosplavněním by mu bylo umožněno stát se součástí IV. transevropského multimodálního dopravního koridoru a nabídnout zajímavý ekonomický potenciál. Problémem Labe je však jeho splavná nespolehlivost. Například v roce 2012 mohlo být využito 192 dní pro plavbu, zatímco 47 dní byl zcela zastavený provoz nákladní dopravy a 127 dnů se doprava na Labi musela potýkat s omezeným provozem (Bínová, 2014).

Překonání nesplavného úseku Labe počítá s vybudováním umělého kanálu Přelouč (3150 metrů) a novou plavební komorou. Celý projekt však naráží na odpůrné aktivity ekologů, což je také důvod, proč se vydání územního rozhodnutí táhne již více než 15 let. Ekologové argumentují,

že vybudováním umělého kanálu se zasáhne do biocentra Slavíkovy ostrovy, na kterých žijí mj. 2 ohrožené druhy motýlů – modrásek bahenní a modrásek očkovaný. Agentura ochrany přírody a krajiny nyní usiluje o jejich zařazení na seznam evropsky významných lokalit v rámci soustavy Natura 2000. Dále jim také vadí vysoká cena projektu (3,1 miliardy Kč) a malý potenciál prodloužení splavnosti.

MLC Pardubice se tak stává mnoho let diskutovaným projektem, k jehož realizaci vede ještě dlouhá cesta.

3.6 Srovnání železnice s námořní a leteckou přepravou na relaci Čínská lidová republika – Evropa

Evropská unie je hlavním obchodním partnerem ČLR. Na evropský kontinent směřuje přibližně třetina toho, co je vytvořeno na území ČLR, což tvoří zhruba polovinu importů EU. Do ČLR pak směřuje polovina unijních exportů.

3.6.1 Objemové srovnání

Objem obchodu mezi oběma zeměmi v roce 2015 přesáhl 600 miliard USD a očekává se, že v roce 2020 pokoří hranici jednoho bilionu USD (Shepard, 2016a). Z pohledu vzájemného kontejnerového objemu se řádově jedná o 20 milionů TEU za rok ("Innovation and investment", 2016), z čehož je většina přepravovaná po moři s velmi malým podílem letecké přepravy, případně kombinované letecké a námořní přepravy. Dle odhadů by do roku 2030 mohl být po železnici přepravován 1 milion TEU za rok, skeptičtější odhady mluví o 0,5 milionech TEU (Shepard, 2016a). Samozřejmě dojde i k nárůstu objemů ostatních módů přepravy (zejména námořní), proto je predikováno, že z hlediska přepravovaného objemu dosáhne železniční přeprava, i po svém výrazném rozvoji, jen okolo 1 – 2 % objemů námořní přepravy na relaci ČLR – Evropa (Elen, 2015). Železnice tedy převezme část přepravovaného objemu námořní přepravě, avšak ve střednědobém horizontu nelze očekávat objemové šoky v námořní přepravě na této relaci. Jednak je průměrná cena 20' kontejneru přepravovaná po železnici stále přibližně 5krát dražší, než kolik by stála přeprava po moři, a zároveň obrovské objemy přepravované po moři naráží na kapacitní omezení na železnici, a to i s ohledem na plánované rozšiřování tratí. Zjednodušeně řečeno, železniční vůz skládající se z 50 kontejnerů (zpravidla 40') bude jen velmi těžko cenově konkurovat nákladní lodi s 10 000 kontejnery (20' kontejnery).

Na námořním trhu navíc došlo, s nástupem 7. generace lodí, k pokoření několika rekordů v posledních letech (Parkinson, 2017). Do budoucna se předpokládá nárůst objemu na 20 000 TEU na loď a predikace maximálního objemu se pohybují kolem 22 500 TEU na loď. Důležitější než maximální objem lodí na relaci Asie – Evropa je však komparace s přepravovaným objemem na železnici. Pokud se do budoucna předpokládá přeprava jednoho milionu TEU po železnici na srovnávané relaci, pak v případě lodě s objemem 20 000 TEU by k pokrytí potřeby stačilo 50 jízd touto lodí. V průběhu roku by tedy k zajištění potřeby stačilo, kdyby každý 7. den v roce vyjela z čínského přístavu loď s touto kapacitou. Tuto frekvenci by samozřejmě nezvládla obhospodařit jen jedna loď, ale i tak lze jednoduchou úvahou dojít k závěru, že by k pokrytí přepravovaného objemu po železnici stačilo jen řádově několik jednotek lodí. Na druhou stranu je nutné dodat, že takto obrovské počty přepravovaných kontejnerů dosahují lodě často sestavením nákladu z méně vytížených kontejnerů stejně jako umísťování prázdných kontejnerů do horních vrstev. Nehledě na fakt, že s 16 metrovým ponorem nastávají manipulační problémy v přístavech, což se mj. odráží na možnosti naložit nižší počet kontejnerů, a rovněž lodě s takto velkým ponorem a výškou až 70 metrů, zajištěnou stohovatelností až 17 vrstev, může aktuálně přijímat jen 6 přístavů v Evropě a 8 v celé Asii. Nicméně je zcela zřejmé, že železnice na relaci ČLR – Evropa nikdy nedosáhne konkurenceschopných objemů s námořní přepravou a rovněž tak vysokých úspor z rozsahu, jak je tomu v případě množství přepravovaných kontejnerů po moři.

K zajímavému převratu by však mohlo dojít na leteckém trhu, zde má železniční přeprava obrovský potenciál na růst na úkor letecké přepravy, a to samé platí pro kombinovanou leteckou a námořní přepravu. Z tzv. air&sea segmentu trhu na zmiňované relaci by železniční přeprava mohla převzít až 12 % tržního podílu ("Innovation and investment", 2016). Zákazníci na této relaci si začínají uvědomovat, že se jim nabízí zcela nová možnost, jak mezi dvěma vzdálenými kontinenty zboží přepravit poměrně rychle a zároveň za mnohem nižší cenu. Navíc pokud bude i nadále docházet k optimalizaci přepravních časů na železnici (aktuální nejkratší přepravní čas na relaci činí 10,5 dne), stane se tato možnost ještě více konkurenceschopnou na úkor leteckého řešení.

Rovněž by mohlo dojít ke zcela novému řešení – tzv. sea&rail (Elen, 2015). Došlo by k přepravě zboží z čínských přístavů po moři do Dubaje, kde by bylo přeloženo na železnici a vysláno do Evropy. V únoru 2017 bylo oficiálně zahájeno toto řešení (tzv. China-Europe land-

sea fast intermodal transport route) skrze řecký přístav Piraeus ("China-Europe land sea", 2017). Z čínského přístavu Ningbo byla vypravena loď do přístavu Piraeus, z níž bylo 20 kontejnerů přeloženo na vlak směřující do Budapešti. Přeprava byla zajištěna společností COSCO Shipping Group a trvala 26 dní. Zde je nezbytné zmínit plánovanou rychlodráhu mezi Bělehradem a Budapeští v rámci "B&R".

Na druhou stranu všechna výše jmenovaná porovnání se vztahovala k objemu. Pokud se na problematiku podíváme pohledem hodnoty zboží, pak v roce 2014 bylo na zmiňované relaci po železnici přepraveno 3,5 % hodnoty všech čínských exportů, které směřovaly do Evropy (Kaczmariski, 2015). Jinými slovy na železnici dochází k přepravě hodnotnějšího zboží než po moři.

3.6.2 Cenové srovnání

Konkrétní výše přepravného závisí vždy na celé řadě faktorů, nicméně lze obecně tvrdit, že cena door-to-door přepravného po železnici je přibližně o 50 – 65 % levnější než cena při využití letecké přepravy. Co se týká námořní přepravy, zde je při door-to-door řešení námořní přeprava o přibližně 40 – 50 % výhodnější. Avšak toto tvrzení nelze brát jako konkrétní pravidlo, vždy závisí na individuálním případě. Obecně lze však tvrdit, že železniční přeprava na relaci je levnější než letecká, ale zároveň dražší než námořní.

V úplných prvopočátcích spojení činila cena za jeden kontejner přepravený po železnici na relaci 7 000 USD (Shepard, 2016c). Následně v roce 2012 a 2013 v rámci pravidelného spojení klesla cena na něco přes 5 000 USD, v roce 2015 a 2016 došlo k dalšímu poklesu ceny na 4 000 USD za jeden kontejner z ČLR do Evropy (v opačném směru je cena podstatně nižší, jelikož v mnoha případech dochází k přepravě prázdných kontejnerů) a v roce 2017 se předpokládá pokles ceny přepravného na 3000 USD za kontejner. Do roku 2020 poté odhady mluví o poklesu až na 2 000 USD za kontejner. Cena za kontejner přepravovaný po moři na této relaci se poté mezi lety 2015 a 2016 pohybovala kolem 1 000 až 2 000 USD (Shepard, 2016g).

Na železnici tedy dochází k poměrně radikálnímu poklesu ceny přepravného díky rozvoji železničního spojení, nárůstu jednotlivých linek, jejich častější frekvenci a také postupnému zaplňování kontejnerů z Evropy do ČLR. Typickým příkladem je trasa Chongqing – Duisburg, na které byla v roce 2011 cena za TEU/km 1 USD, v roce 2012 se platilo 0,8 USD za TEU/km,

v roce 2013 cena klesla na 0,7 USD a v dubnu 2015 se již nabízel TEU/km za 0,55 USD ("The Belt and Road Initiative", 2016).

Německá společnost TBN Logistik&Trade GmbH dokonce uvádí ("Rail Freight", 2017), že v případě přepravy menší zásilky LCL o objemu 1 – 4 CBM na relaci ČLR – Německo (při dodací paritě ze závodu (EXW) do ujednaného místa určení s dodáním clo neplaceno (DDU)), je cena železničního přepravného srovnatelná s námořním přepravným.

Zároveň však aktuálně dochází k prudkému propadu cen za námořní přepravu. Pokles je způsoben několika faktory – jednak zpomalujícími čínskými exporty a obecně útlumem mezinárodního obchodu na relaci, což vede k poklesu zakázek a zároveň, vzhledem k nasazení lodí 7. generace, dochází k menší vytíženosti lodí a obecně jejich přetlaku. Oba dva faktory najednou tak způsobují disbalanci na námořním trhu s nabídkou a poptávkou, který reaguje drastickým poklesem cen přepravného. V první polovině roku 2016 stála přeprava 20' kontejneru ze Šanghaje do Rotterdamu 720 USD, což bylo o 110 % méně, než ve sledovaném období v roce 2015 a cena v průběhu roku 2016 dále klesala (Mooney, 2016). Rejdaři se situaci snaží napravit zpomalováním lodí a v některých případech i jejich umělou dočasnou odstávkou. Ačkoliv se do budoucna předpokládá nárůst přepravného (první odhady cen pro červen 2017 mluví až o 64% navýšení oproti červnu 2016 (Waters, 2017), je zřejmé, že jednotková cena za přepravu kontejneru po železnici bude jen stěží konkurenceschopná s tou po moři.

3.6.3 Srovnání doby přepravy

Hlavní výhodou železnice na trase ČLR – Evropa oproti námořní přepravě je její rychlost. Zpravidla je železniční přeprava alespoň 2krát tak rychlejší než námořní, v řadě případů však door-to-door přeprava realizovaná po železnici může být až třikrát rychlejší než ta realizovaná po moři. Nejvíce má na výsledný poměr vliv poloha počátečního a koncového bodu. Je důležité si uvědomit, že mezi nejsevernějším a nejjižnějším bodem ČLR se rozprostírá více než 5 000 km a ta samá vzdálenost platí i v případě nejzápadnějšího a nejvýchodnějšího bodu. To znamená, že v případě centrálních a západních čínských měst je poměr mezi dobou přepravy na železnici a po moři výrazně vyšší než v případě měst ležících na východním pobřeží. A naopak v Evropě hraje poloha západních měst a nově i jižních spíše ve prospěch námořní přepravy a východní města zlepšují poměr železniční přepravě. Jinými slovy, pokud dojde

k přepravě ze západní části ČLR na východ Evropy, poté může být železniční řešení až čtyřikrát rychlejší. Nelze tedy s univerzální platností sestavovat jakákoliv pravidla a poměry, přesto se obrázek 13 snaží, s přihlédnutím k celkovým nákladům a průměrné délce přepravy, obecně stanovit výhodnost použití železniční nebo námořní přepravy na daných úsecích.

Obrázek 13: Výhodnost použití železniční nebo námořní přepravy dle územního rozmístění

	Poland, Slovakia	Germany, Belgium, Netherlands	France, Italy	Spain, Portugal
Western China				
Central China				
Eastern China				

Zdroj: United Transport and Logistics Company ("JSC united", 2015).

Na základě informací prezentovaných v předchozích kapitolách lze tvrdit, že door-to-door železniční přepravě na relaci ČLR – Evropa trvá kolem 14 dní (intervalově 10 – 20 dní), kdežto námořní řešení se často potýká s dodací dobou 30 – 50 dní. Například v případě přepravy mezi Šanghají a Rotterdamem trvá cesta po železnici 18 dní a po moři 30 dní (Elen, 2015). Železniční spojení z centrální ČLR do Německa poté aktuálně trvá 12 – 16 dní, ale cesta po moři vyjde na 50 – 60 dní (Kaczmariski, 2015).

Nejrychlejší na této trase je samozřejmě letecká přeprava, která dokáže přepravu zrealizovat pod 5 dní, avšak je potřeba počítat s daleko vyšším přepravným než v obou předchozích případech.

Důležitá je nejen doba samotné přepravy, ale také je potřeba se na časové srovnání podívat i pohledem míry zpoždění. Námořní přeprava trpí kongescemi v přístavech a špatné počasí má často rovněž vliv na prodloužení doby přepravy, čímž při využití tohoto řešení lze plánovat maximálně na denní bázi. Zpoždění v řádu tří a více dnů nejsou nic neobvyklého (Bradsher, 2013). Naproti tomu při využití železniční přepravy lze plánovat víceméně na hodinové bázi. Pokud nastane zpoždění, pak je obvykle v řádu několika hodin. Co se týká leteckého řešení, to společností umožňuje, s lehkou mírou nadsázky, plánovat dodavatelský řetězec na minutové bázi.

Rovněž podstatná je i frekvence spojů. Pokud společnost nestihne nejzazší termín nakládky u letecké přepravy, pak nenastává příliš velké zpoždění z důvodu časté frekvence spojů mezi hlavními dopravními huby na relaci ČLR – Evropa. Lodě však vyplouvají na bázi týdenního jízdního řádu, což znamená, že při zmeškání termínu nakládky je nutné vyčkat několik dní do vyplutí další lodě v daném směru. Železnice zatím operuje taktéž na týdenní bázi, ale na některých linkách na relaci ČLR – Evropa se snaží nabídnout svoje služby na denní úrovni.

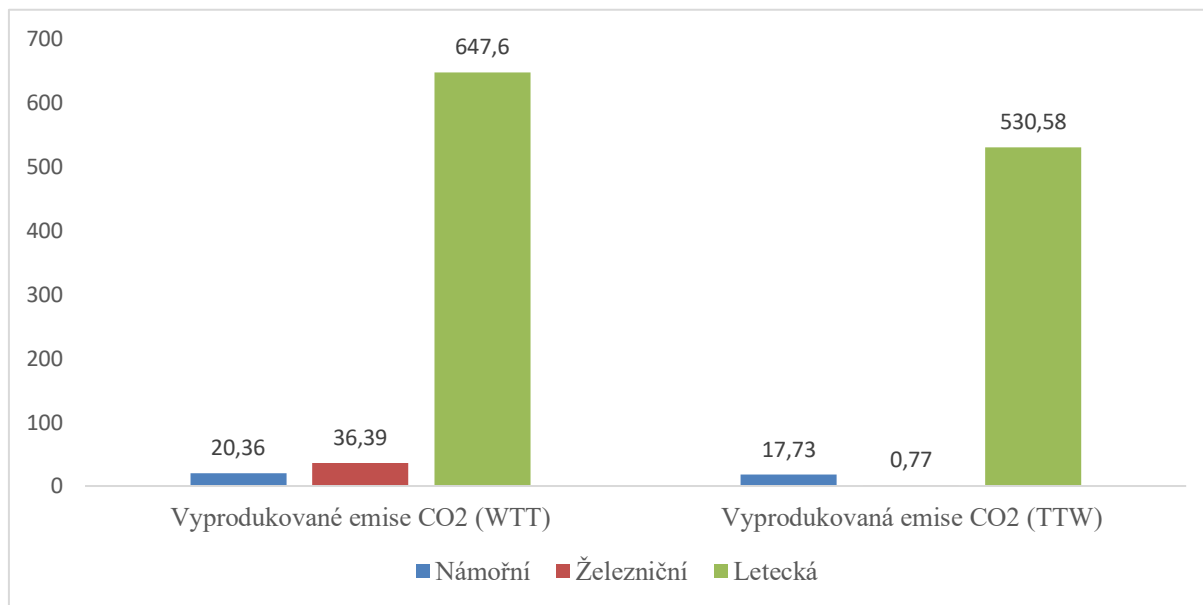
3.6.4 Srovnání ekologičnosti přepravy

Dopravní sektor způsobuje celosvětově 24 % emisí CO₂, z toho 40 % nákladní doprava ("Železnice a ekologie", 2015). Celý přepravní řetězec má tedy značný dopad na životní prostředí. Ačkoliv prozatím zůstává ekologický aspekt dopravy v pozadí, začíná být patrný jistý tlak na společenskou odpovědnost firem i v této oblasti. Automobilový průmysl již pochopil, že elektromobily jsou jeho budoucností, proto zůstává jen otázkou času, kdy se toto kritérium stane silným hráčem i na přepravním trhu. V současné době se o příslušná data ohledně CO₂ emisí zajímají především evropští importéři. Pokud chce přepravu na relaci realizovat společnost zalistovaná na burze, pak ji tato informace zajímá vždy ("Innovation and investment", 2016). Na druhou stranu nelze říci, že by byla uskutečněna volba přepravy na relaci jen na základě ekologického aspektu, a to i z toho důvodu, že ekologická zátěž železniční a námořní přepravy je poměrně srovnatelná. Nicméně ve srovnání s leteckou přepravou získává železnice další silný argument, proč by mohla být využita. Očekává se, že prvními průkopníky volajícími po zelenější přepravě na relaci ČLR – Evropa by mohly být společnosti ze severní Evropy.

Společnost DB Schenker společně s dalšími partnery iniciovala vznik ekologické kalkulačky EcoTransIT World ("Calculation", 2016), skrze kterou je online možné vypočítat přibližné množství vyprodukovaných CO₂ emisí, výfukových plynů a spotřebované energie u jakéhokoliv typu přepravního řetězce v rámci celého světa. Tabulky 9 a 10 zobrazují vyprodukované množství emisí CO₂ a spotřebované energie při uskutečnění přepravy 10 TEU na trase Wuhan – Pardubice (část přepravy při námořním a leteckém řešení využívá i silniční přepravy, jejíž data jsou zde rovněž zahrnuta). Každá analýza porovnávající environmentální

dopady se skládá ze dvou částí¹¹. Jak z výpočtů vyplývá, železniční a námořní přeprava na zmíněné trase produkují podobnou ekologickou zátěž, avšak letecké řešení představuje zpravidla 20 až 30 krát větší ekologickou stopu.

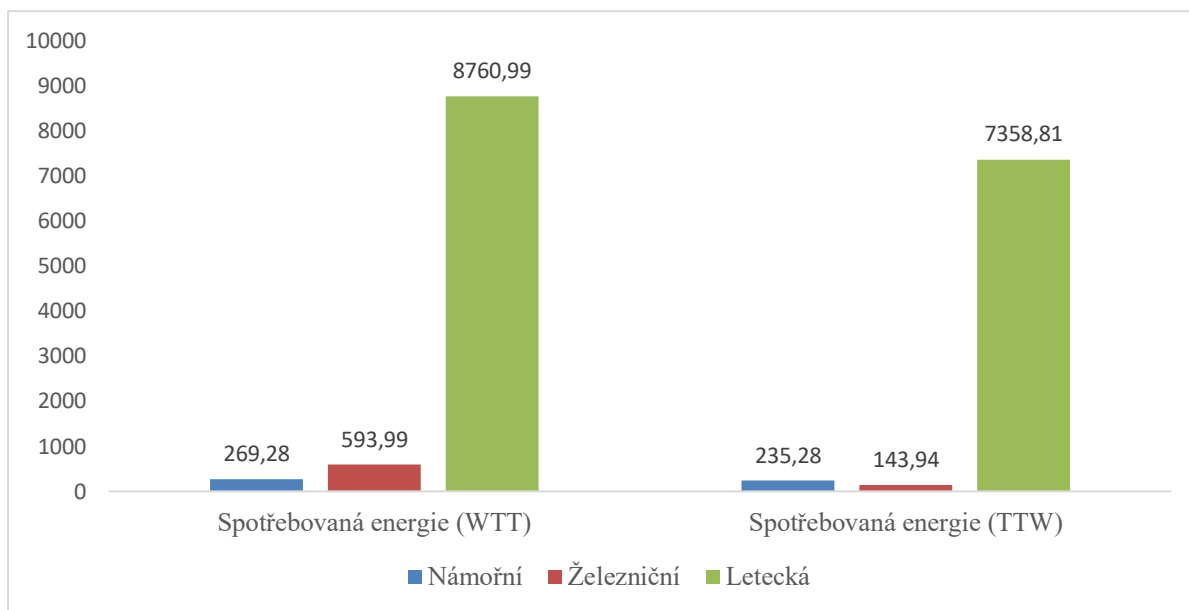
Tabulka 9: Srovnání vyprodukovaných emisí CO₂ (v tunách) pro jednotlivé přepravní módy na trase Wuhan – Pardubice (přeprava 10 TEU)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě EcoTransIT World ("Calculation", 2016).

¹¹ Nejprve se jedná o tzv. WTT analýzu (Well to Tank), tedy od zdroje do nádrže (posouzení energetické náročnosti a produkce emisí skleníkových plynů v jednotlivých fázích výroby paliva, které předcházejí spalování paliva) a následně tzv. TTW analýzy (Tank to Wheels), která posuzuje energetickou náročnost a produkci emisí skleníkových plynů při spalování paliva. Dohromady pak obě části zohledňují celý životní cyklus od zdroje až ke kolům (Hromádka, 2010).

Tabulka 10: Srovnání spotřebované energie (v megajoulech) pro jednotlivé přepravní módy na trase Wuhan – Pardubice (přeprava 10 TEU)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě EcoTransIT World ("Calculation", 2016).

Pokud srovnáme door-to-door řešení na relaci, pak je ekologická stopa námořní a železniční přepravy podobná. Jednou z výhod železnice vlivem její elektrifikace je minimalizace výfukových plynů ze spalovacích motorů, které jsou hlavním zdrojem dopravních emisí. U námořní přepravy je rovněž důležité vzít do úvahy způsobené ropné havárie a obecně vliv na ekosystém v moři – balastní vody apod.

3.6.5 Konkrétní příklady srovnání

Jak vyplývá z předchozích podkapitol, volba vhodného přepravního módu závisí na celé řadě parametrů a zároveň nelze s univerzální platností říci, kdy je jaký přepravní mód nejvýhodnější. Tato podkapitola proto uvádí několik konkrétních příkladů, které srovnávají parametry výše uvedené.

I přestože jsou do srovnání zahrnuta jen města z východního čínského pobřeží, tabulka 11 jasně dokládá, že i v jejich případě je železniční doba přepravy stále zhruba poloviční oproti námořní přepravě a letecké řešení si uchovává svých standardních 5 – 6 dnů na realizaci. Dále lze vidět, že cena přepravního se značně odvíjí od povahy zboží, přesto je i zde potvrzena základní charakteristika – námořní přeprava si uchovává pozici nejlevnějšího módu (v závislosti na konkrétním případě dvakrát až třikrát levnější než železniční přeprava a zároveň ta je levnější

o alespoň polovinu než letecká přeprava a v případě těžších zásilek je poměr ceny téměř 1:4). Co se týká ekologické zátěže, opět je námořní a železniční řešení poměrně srovnatelné a zároveň mnohonásobně ekologičtější než řešení letecké.

Tabulka 11: Srovnání door-to-door přepravy tří druhů zboží (LCL, FCL) z ČLR do Švýcarska

	Doba (dny)	Cena (za 1 kus v CHF)	C0 ₂ bilance (v tunách)
Příklad 1: Přeprava 1 500 péřových bund ze Šanghaje do Švýcarska (LCL)			
Námořní	45	1,50	0,57
Železniční	19	4,70	0,60
Letecká	5	9,10	14,00
Příklad 2: Přeprava 1 000 plochých obrazovek se Suzhou (FCL 40' HQ)			
Námořní	42	4,50	1,38
Železniční	22	9,80	1,49
Letecká	6	36,00	34,71
Příklad 3: Přeprava 1 400 termoláhvi z Ningbo (LCL)			
Námořní	44	0,55	0,31
Železniční	19	1,04	0,34
Letecká	5	2,20	7,89

Zdroj: Vlastní zpracování na základě uvedených dat švýcarské společnosti Jet-Rail ("Containers and consolidated cargo", 2016).

Tabulka 12 poté srovnává přepravu 3 000 notebooků z vnitrozemské části ČLR do Nizozemska pomocí 40' kontejneru, navíc obsahuje kombinované letecké a námořní řešení. To nabízí stejnou dobu přepravy jako v případě využití železnice, avšak cena přepravy jednoho notebooku je téměř více než dvakrát tolik. Je zde tedy opět potvrzeno, že železnice se stává silným konkurentem leteckého řešení, a to i v případě jeho kombinace s dalším módem přepravy.

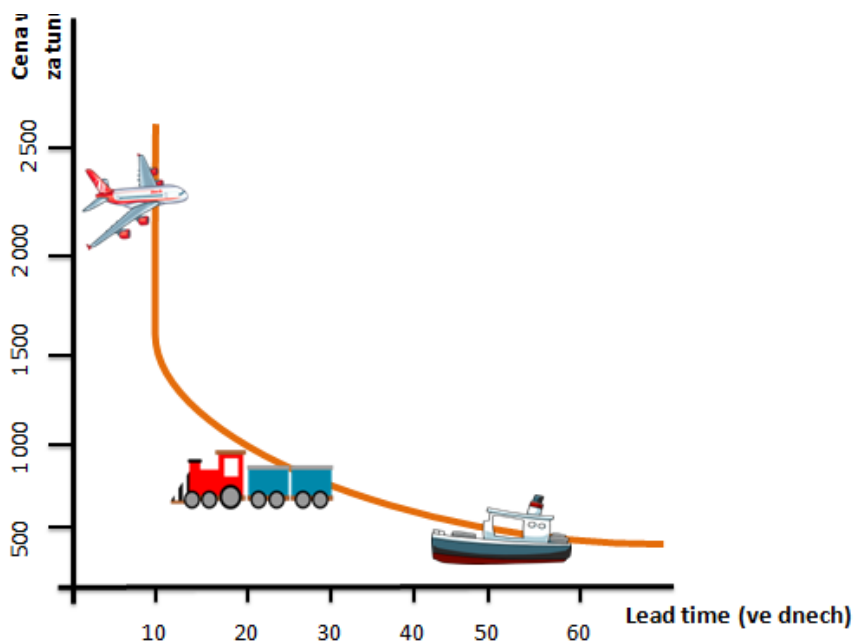
Tabulka 12: Srovnání door-to-door přepravy zboží (FCL) z ČLR do Nizozemska

	Doba (dny)	Cena (za 1 kus v USD)
Námořní	38	1,90
Železniční	22	3,80
Letecká	4	18,00
Kombinovaná letecká a námořní	22	9,00

Zdroj: Vlastní zpracování na základě uvedených dat společnosti DB Schenker ("Get your business rolling", 2013).

Je tedy důležité poznamenat, že z hlediska výše přepravného nemůže nikdy železnice konkurovat námořní přepravě a zároveň z hlediska přepravního času nebude nikdy konkurenceschopná ve srovnání s leteckou přepravou. Co se týká ekologického zatížení, pak zpravidla železnice vykazuje nejnižší spotřebu energie i emisí CO₂, přičemž existuje jen malý rozdíl s námořní přepravou a zároveň letecké řešení představuje obrovskou environmentální zátěž. Závěrem ještě obrázek 14 srovnává cenu a dobu přepravy u všech tří výše zmíněných módů.

Obrázek 14: Srovnání ceny a doby letecké, železniční a námořní přepravy



Zdroj: Vlastní zpracování na základě informací z knihy Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia (Rastogi & Arvis, 2014).

4 Potenciály, rizika, úskalí a pokroky na železniční trati Čínská lidová republika – Evropa

Během téměř 10leté existence železničního spojení ČLR – Evropa došlo na relaci k řadě pokroků. Byla odstraněna řada překážek, které zpomalovaly nebo v krajních případech dokonce znemožňovaly provoz celého spojení. Tato opatření samozřejmě měla vliv na celkovou efektivitu relace. Čtvrtá kapitola tedy popisuje již implementovaná řešení, která byla na relaci zavedena, stejně jako seznamuje s budoucími riziky, kterým bude trať čelit a zároveň upozorňuje i na jisté potenciály, kterých by na trati bylo možné dosáhnout.

4.1 Celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu

Zřízení celní unie mezi Ruskem, Běloruskem a Kazachstánem (dále jen CU) byl jeden z prvních a nejzásadnějších kroků, který železničnímu spojení na relaci ČLR – Evropa dodal větší smysl. CU vstoupila v platnost 1. ledna 2010 v podobě zavedení jednotného celního sazebníku a harmonizace režimů dovozních licencí. Celní kontroly pak byly na hranicích odstraněny k 1. červenci 2011 (Odbor 06200 [MPO], 2011). Předtím byla na kazašsko-ruských hranicích automaticky vyžadována celní kontrola 10 % zboží. V případě železničního vozu skládajícího se z 50 kontejnerů tak 5 kontejnerů muselo podstoupit fyzickou kontrolu, což trvalo minimálně 2 dny (Shepard, 2016c). Nyní při tranzitu z ČLR do Evropy nedochází k proclívání zahraničního zboží ani celní kontrole (zboží je uvolněno do oběhu v rámci jednotného celního prostoru), čímž se nejen zkrátila doba přepravy, ale zároveň došlo i k výraznému snížení případů drobných krádeží.

Zároveň došlo k zavedení elektronické deklarace. Přepravované zboží je tak před opuštěním ČLR v celním prostoru připraveno k exportu, odkud je elektronická dokumentace (tranzitní celní doklad) zaslána na zvolený hraniční přechod, kudy železniční vůz pojedí. Velkou výhodou je to, že dokumenty dorazí dříve než samotný vůz, proto je dostatek času k jejich schválení tak, aby v momentě příjezdu vozu mohl být téměř okamžitě vypraven do další stanice. Zároveň došlo k dohodě na vládní úrovni, že takovému cargo v režimu tranzitu skrze CU (na relaci ČLR – Evropa) bude věnováno méně celní pozornosti ("Innovation and investment", 2016). Následně v momentě příjezdu na hranice EU jsou kontejnery přepravovány stále v režimu tranzit pod celním dohledem a kontejnery jsou zpravidla otevřeny až v místě doručení.

Zde je nutné na základě celního prohlášení celního deklaranta zahájit celní řízení, jehož účelem je propustit zboží do navrženého celního režimu (procení do volného oběhu) a uplatnit případná tarifní či netarifní obchodněpolitická a fiskální opatření. Prakticky tak dochází mezi ČLR a Evropou k vypravování přímých vlaků bez nutných zastávek.

Dle společnosti HP se po zavedení CU setkali s nejdelším zpožděním vlivem hraničních přechodů v řádu 10 hodin a čas spojený s celním řízením se zkrátil z původních 2 – 3 dní na 6 hodin. Zajímavostí je, že i v případě celního řízení se společnost HP angažovala na jeho lepším zprovoznění, jmenovitě pomohla ČLR s celkovou revizí softwaru pro správu celních dokumentů. Ten původní umožňoval propustit zboží po železnici pouze do zemí sousedících s ČLR (Bradsher, 2013).

V lednu 2015 došlo k ještě většímu prohloubení spolupráce dosavadních členů CU, a to konkrétně ke vzniku Euroasijské hospodářské unie (EAEU)¹².

4.2 Rozchody, elektrifikace trati a průběh překládky

Další úskalí na železniční trati z ČLR do Evropy činí rozchody kolejí. Na trati se setkáváme se dvěma až třemi typy – normálním rozchodem 1 435 milimetrů charakteristickým pro ČLR a velkou část střední a západní Evropy a dále se širokým rozchodem 1 520 milimetrů, který se nachází v zemích bývalého Sovětského svazu (Rusko, Mongolsko, Bělorusko, Kazachstán, ...) a dalších skandinávských zemích. V případě linek směřujících do Španělska nebo Portugalska je nutné počítat ještě se třetím typem širokého rozchodu, tzv. iberským rozchodem v šířce 1 668 mm. Obrázek 15 zobrazuje přehled zemí na relaci používající normální rozchod (země vyznačené světle růžovou) a země využívající široký rozchod (šedá barva).

¹² Cílem je zajistit volný pohyb pracovních sil, služeb i kapitálu a zároveň se zaměřit na čtyři strategické oblasti ve formě intenzivní spolupráce – průmysl, doprava, energetika a zemědělství. Zároveň došlo k přistoupení dvou dalších členů – Arménie a Kyrgyzstánu. EAEU tak spojuje trh více než 180 milionů lidí a zaujímá téměř šestinu rozlohy světa. Tento hospodářský prostor generuje ročně HDP ve výši 2,4 bilionu USD a zároveň má k dispozici obrovské rezervy přírodních zdrojů, jmenovitě pětinu světových zásob plynu a 15 % zásob ropy. Oficiální webové stránky EAEU - <http://www.eaeunion.org/>.

Obrázek 15: Mapa typů rozchodů na relaci ČLR – Evropa



Zdroj: Qingdao Ocean & Great Asia Railway Service ("Zhengzhou-Europe", 2015).

Při každé cestě (nejen) na pravidelné lince Wuhan – Pardubice, tak na čínsko-kazachšských hranicích Alashankou/ Dostyk (nebo nově od léta 2015 v místě Khorgos) musí dojít k přeložení nákladu a poté ještě jednou na bělorusko-polských hranicích Brest/ Malaszewice. Během cesty tak dochází ke dvěma překládkám kontejnerů, což cestu pochopitelně nejenom prodlužuje, ale také prodražuje. V případě linky Yiwu – Madrid nastává ještě třetí překládka na francouzsko-španělských hranicích v místě Irun/ Hendaye. Často dochází k mylnému pochopení, že železniční vozy cestují napříč kontinenty z ČLR do Evropy (nicméně i v tomto případě by muselo dojít k výměně podvozků železničních vozů). Ve skutečnosti jsou překládány pouze kontejnery, jinými slovy čínský železniční vůz dojede na hranici s Ruskem, Mongolskem nebo Kazachstánem, kde proběhne překládka na další železniční vůz, který poté zpravidla na hranici s Polskem přeloží náklad na evropský vlak. Tato překládka probíhá v tzv. vnitrozemských přístavech, kde jsou vždy dva příslušné železniční vozy seřazeny vedle sebe a pomocí jeřábu dojde k překládce kontejnerů z jednoho vlaku na druhý. Příkladem je např. vnitrozemský přístav Khorgos na čínsko-kazašské hranici, kde se tato operace zrealizuje za 47 minut (Shepard, 2016a). Tyto překládky notně vedou k používání standardizovaných kontejnerů a mj. odrazují

od přepravy objemného (zemědělských plodin) nebo příliš těžkého (masivní strojní zařízení) nákladu.

Na druhou stranu rozdílné rozchody by se daly zdolat použitím speciálně upravené soupravy schopné fungovat na více typech rozchodů. Toto řešení je dostupné v mnoha evropských zemích, především u osobních vlaků. Avšak pro takto velké množství nákladních vlaků na relaci se toto řešení zdá nerealistické, zejména vzhledem k jeho finanční náročnosti.

Technicky by však bylo možné přebudovat rozchody v zemích bývalého Sovětského svazu k duálnímu použití ("Frictions On The New Silk Road", 2017). Nicméně znamenalo by to nejenom obrovské náklady na tuto renovaci (společně s dalšími vícenáklady spojenými se splněním technických standardů – signální a elektronické systémy, standardy pro zatačky a sklony, apod.), a rovněž na z toho vyplývající údržbu. Ve výsledku tak toto řešení popírá logiku a bylo by levnější i technicky méně náročné vybudovat zcela novou trať. Vzhledem k dosavadnímu a plánovanému množství investic ze strany ČLR v rámci "OBOR" v tomto případě peníze nehrají roli, ale jedná se o problematiku strategického významu. Rozchody v bývalých sovětských republikách byly totiž již za Ruského impéria vybudovány tak, aby na železničním trhu existovala přirozená bariéra vstupu a byl tak chráněn před případnými zahraničními vstupy. Toho si je samozřejmě ČLR vědomá stejně jako stejných rozchodů na svém území a ve značné části států Evropy. Logickým vyústěním je tedy již dříve zmíněné budoucí jižní železniční spojení, jehož cílem je dovybudovat chybějící železniční infrastrukturu s normálním rozchodem tak, aby nemuselo vůbec docházet k překládkám, čímž by došlo k odklonu železniční přepravy z ruského území, což se přirozeně Rusku nelíbí.

Dalším technickým problémem je pak ještě maximální přípustná délka a hmotnost železničního vozu na území EU. Železniční subjekty volají po povolení délky vlaku alespoň 740 metrů a napravovaném tlaku minimálně 22, 5 tun. Pokud by byla povolena délka 1 000 metrů, pak by došlo k dalšímu nárůstu přepraveného objemu jedním vlakem o 35 %. Jen pro srovnání, v ČLR je povolena maximální délka 2 720 metrů při celkové hmotnosti železničního vozu 21 600 tun ("Longer trains", 2016). Důsledkem toho dochází při překládce na unijním území k rozdělení přijíždějícího nákladu z ČLR do dvou železničních vozů.

Rozdílné jsou i napájecí soustavy jednotlivých železničních úseků (většina tratí je elektrifikovaná, avšak v určitých částech Kazachstánu najdeme i tratě neelektrifikované).

Částečný problém činí i rozdílné napájecí soustavy, protože se po celé délce trati střídá nejenom střídavý a stejnosměrný proud, ale rovněž i jeho frekvence. Řešením je buď opět výměna lokomotivy, nebo použití vícesystémových lokomotiv.

4.3 Vytíženost Transsibiřské magistrály a koncepce rozvoje

V současné době využívají všechny nákladní vlaky na relaci ČLR – Evropa některý z úseků Transsibiřské magistrály směřující z Vladivostoku do Moskvy (viz obrázek 7). A ačkoliv čím dál častěji dochází k přepravě zboží skrze Kazachstán na úkor přepravy skrze Sibiř, i tak se železniční vůz napojuje v okolí Jekatěrinburgu na Transsibiřskou magistrálu. Obrázek 16 dokládá, že využití ruského území představuje nejkratší cestu z ČLR do Evropy.

Obrázek 16: Transsibiřská magistrála



Zdroj: Ruské železniční dráhy ("Trans.Siberian Railway", 2015).

Jen v roce 2015 ("Russian Railways develops", 2015) na magistrále vzrostly přepravované objemy spojené s mezinárodním obchodem na 113 milionů tun (nárůst o 4 % oproti roku 2014 a o 57 % oproti roku 2010). Z toho připadlo 106,5 milionu tun na export, 4,8 milionu tun na import a 1,7 milionu tun na tranzit. Dle zveřejněných informací Ruských železničních drah tak tranzitní přeprava relace ČLR – Evropa tvoří zhruba 1,5 % objemů všech zahraničních přeprav na Transsibiřské magistrále. Mezi lety 2008 až 2015 bylo přepraveno skrze tranzit více než 600 000 TEU a jen v roce 2015 se jednalo o 109 000 TEU. Důležitější než konkrétní čísla je fakt, že v posledních letech dochází k rapidnímu nárůstu přepravovaného carga po Transsibiřské magistrále, což neúprosně vede do stavu, kdy železniční kapacity v některých úsecích začínají být vyčerpány. A zároveň železniční relace ČLR – Evropa plánuje expanzi. Jedná se o dva protichůdné toky, na které se ruská vláda snaží reagovat implementací série rozvojových strategií pro roky 2020 i 2030, jejichž cílem je nejen navýšit dostupné přepravované objemy (zatím se mluví o dalších cca 60 milionech tun/ rok), ale rovněž zrychlit tok zboží po celé délce magistrály (vysokorychlostní trať umožňující přepravu carga rychlostí až 300 km/ hod). Jedním z takových projektů je i "Transsib in 7 days", který díky sérii technologických opatření umožňuje přepravu uspišených vlaků rychlostí až 1 200 km za den. Novinkou je i elektronická služba iSales nabízející snadné objednání přepravy po Transsibiřské magistrále. Ruská železnice si je vědoma svého aktuálního postavení i čínských plánů do budoucna, proto v posledních letech dochází k rapidnímu zlepšování kvality poskytnutých služeb i plánované rekonstrukce trati (např. plánovaný Bajkal Shuttle). Rovněž se mluví o zveřejnění dlouhodobé předpovědi tarifních podmínek pro tranzit na trati (aby si potenciální zákazníci mohli lépe plánovat své dlouhodobé kontrakty s odběrateli a dodavateli) stejně jako o vytvoření atraktivnějších tarifních podmínek pro tranzit na relaci ČLR – Evropa ("Innovation and investment", 2016). Předmětem lepších podmínek by se do budoucna mohlo stát i nařízení Dopravní rady Transsibiřské magistrály o standardní délce železničního vozu skládajícího se ze 71 vagónů (Zuenko, 2016). Zejména v rámci "westbound" přepravy se jedná o zcela neekonomické řešení.

4.4 Eastbound a westbound disproporce

Již z obrázku 4 (vývoj dovozu a vývozu zboží mezi ČR a ČLR) ve druhé kapitole je patrné jednoznačné záporné saldo obchodu v neprospěch ČR. Úroveň krytí dovozu vývozem v relaci k ČLR se pohybuje kolem 10 %. Jak již bylo dříve zmíněno, jedná se o dlouhodobý problém

obchodních vztahů s ČLR nejenom pro naši zemi, což se následně odráží v přepravovaných objemech. Takto vysoký nepoměr obchodu není nikdy jednoduché vybalancovat z přepravního hlediska a tak se nedostatek zboží, které by mohlo být z Evropy do ČLR exportováno, stává aktuálně jednou z největších překážek pro další rozvoj železničního spojení na této relaci. Situaci ještě více komplikuje fakt, že většina zboží, které se aktuálně exportuje po železniční trati z Evropy do ČLR, pochází ze zemí západní Evropy, čímž země SVE slouží pouze jako tranzitní (Makocki, 2016). Problém nastává i na samotném čínském území, protože většina železničních spojení směřuje do měst západní a střední ČLR, která sice v posledních letech procházejí mohutným rozvojem, avšak nejsou ještě tak rozvinutá jako města na východním čínském pobřeží, a proto zde teprve vzniká poptávka po sofistikovaných evropských výrobcích, stejně jako se formuje moderní čínský spotřebitel, který prahne po jídle a nápojích z evropské produkce.

V praxi tedy většina kontejnerů zpět do ČLR směřuje prázdných. Tato "eastbound disproporce" pochopitelně prodražuje celou železniční službu. Řada kontejnerů je proto posílána do ČLR zpět po moři. Tím ale dochází k prodloužení času, kdy jsou kontejnery opět na území ČLR k dispozici pro další vyslání zpět do Evropy. Problém činí i to, že se jednotlivé železniční společnosti spolu se soukromými subjekty, které na železnici působí, nedokážou domluvit na jednotné strategii, jak by zpětný tok kontejnerů měl vypadat.

Například společnosti InterRail se v roce 2016 podařilo naplnit 30 % železničních vozů směřujících z Evropy zpět do ČLR ("Innovation and investment", 2016). Jiné zdroje uvádějí až 50 % využití, přesto se stále jedná o masivní nevyváženost objemového toku. Obrovský problém pak nastává v případě linky Yiwu – Madrid. Yiwu je proslulé svojí výrobou dárkových předmětů, odkud je měsíčně do Madridu vypravováno 8 plných železničních vozů. V opačném směru je zájem jen o řádově několik kontejnerů měsíčně, což nestačí ani na naplnění jednoho uceleného vlaku ("China to Europe rail strategy", 2015).

Nerovnováhu částečně podporuje i nedůvěřivost evropských zasilatelů, kteří jsou zatím poněkud opatrní k přepravnímu řešení, které funguje za aktivní pomoci čínské vlády ("China to Europe rail strategy", 2015).

4.5 Subvence čínských regionálních vlád

Vzhledem k silné "eastbound disporci" je poté složité nabídnout takovou úroveň železničního přepravného (s ohledem na podstatně rychlejší přepravní řešení), které by bylo konkurenceschopné, s úrovní námořního přepravného, které jak již bylo dříve prezentováno, dosahovalo v poslední době rekordně nízké úrovně. Zpravidla má každý nový projekt na začátku problémy se svým růstem, a proto jakákoliv pomoc v inicializační fázi se odráží na následném rychlejším rozvoji. Vzhledem k nedostatečné poptávce po železničním řešení, které je mj. způsobeno především vysokou cenou přepravného, které mj. nemůže využívat úspor z rozsahu vzhledem k nízké poptávce, se tak železniční spojení dostává do začarovaného kruhu. Čínské regionální vlády se snaží najít cestu ven v podobě poskytování subvencí. Většina regionálních vlád však odmítá zveřejnit, v jaké výši se tyto dotace pohybují. Je nutné se na tento krok dívat nejen z regionální ale i národní úrovně ČLR (Zuenko, 2016). Co se týká národní úrovně, ČLR si velmi dobře uvědomuje nepřemožitelnost americké námořní dominance v dohledné budoucnosti, a proto považuje "OBOR" jako skvělou příležitost, jak si vybudovat alternativní trasy pro export a import zboží bez amerického dohledu. Zároveň budováním těchto tras vytiží přebytečné kapacity domácího stavebního sektoru a opět tak podpoří stagnující ekonomický růst posledních let. Regionální vlády poté musí pravidelně centrální vládě reportovat množství železniční přepravy na svém území i skrze něj. Pokud se jim podaří svým oznámeným množstvím uspokojit centrální vládu (důkaz, že implementace "OBOR" má reálný pozitivní dopad a dochází k tzv. opening-up západních provincií), poté obdrží do svého lokálního rozpočtu vyšší příspěvek od centrální vlády. Logicky tedy regionální vlády poskytují dotace, aby motivovaly zasílatele k realizaci přeprav na svém území a tím si zajistily lepší podklady pro reporty centrální vládě. Tyto kroky však vedou k vytváření konkurence mezi jednotlivými provinciemi. A zároveň nyní nelze brát argument evropských zasílatelů ("nenabízení" řešení železniční přepravy za aktivní pomoci čínské vlády) jako předpojatý.

Co se týká výše subvencí, např. regionální vláda provincie Sichuan (s hlavním městem Chengdu) vydává na subvencích více než 30 milionů jüanů ročně (přibližně 4,5 milionů USD). Další provincie však výši svých subvencí zveřejnit odmítají, nicméně se dá předpokládat, že Sichuan je s výši svých dotací poměrně zdrženlivý. Odhaduje se, že provincie Hubei (hlavní město Wuhan) nebo Henan (hlavní město Zhengzhou) vydávají na dotaci až okolo 200 milionů jüanů ročně (přibližně 30 milionů USD). V poměru k uskutečněným objemům se jedná o dotace ve

výši 4 000 – 5 000 USD na jeden 40' kontejner, čímž dochází k dorovnání cenového rozdílu s námořním přepravným (Yang, 2014). Výzkum uznávané Renmin University of China (Weiwen, 2016) dokládá, že průměrně dochází k subvencím ve výši 7 500 – 10 000 jüanů na jeden 20' kontejner (20 TEU), ale někdy se výše dotace vyšplhá až do výše 20 000 jüanů (3 000 USD). Pokud bychom vzali průměrnou dotaci 8 750 jüanů na 20 TEU, jedná se o 875 000 jüanů (130 000 USD) na jeden vypravený plný ucelený vlak na relaci (50 x 40' kontejner). Tyto dotace mohou být pochopitelné v začátcích, kdy je poptávka na trhu teprve utvářena, nicméně v dlouhodobém horizontu (doposud nebylo oznámeno, kdy subvence skončí) budou pouze deformovat trh. Nehledě na fakt, že s přibývajícimi linkami ze středu ČLR roste konkurence na samotném čínském trhu. Jsou to právě provincie Henan a Hubei, které nabízí daleko vyšší úroveň subvencí než západní provincie, a tak regionální západočínské logistické společnosti začínají volat po regulaci trhu (Yang, 2014).

Již nyní dochází k plýtvání zdrojů, protože tyto pobídky jsou často vysoké právě v čínských městech s nedostatečnou poptávkou, které nejsou dopravními huby (Weiwen, 2016). Tím pádem je zboží přepravováno po uměle vytvořených trasách a rovněž dochází k podpoře nadnárodních společností, které do ČLR relokovaly svoji výrobu.

Tyto dotace jsou pak samozřejmě ku prospěchu Ruska společně s Kazachstánem.

4.6 Typ přepravovaného zboží

Hodnota vzájemně přepraveného zboží na železniční relaci ČLR – Evropa činila v roce 2014 4,8 miliard USD. Zároveň přibližně 40 % vzájemné obchodní výměny mezi ČLR a Evropou připadá na zboží s vysokou přidanou hodnotou ("Innovation and investment", 2016). Právě tento specifický segment trhu je hlavním zákazníkem železničního spojení. Zatímco námořní přepravní doba 30 – 60 dní je pro většinu průmyslových odvětví přijatelná, na trhu jsou i odvětví, pro které by taková doba znamenala kritické prodloužení obchodního řetězce – jmenovitě se jedná o high-tech, automotive a oděvní průmysl. Do této sekce taktéž spadají společnosti, které na území ČLR vyrábí klíčové komponenty a zařízení pro svůj každodenní provoz. V těchto případech potřebují své produkty na evropském trhu co nejrychleji a za co nejnižší cenu. Doposud byly uvězněny mezi volbou pomalu a levně, nebo rychle, ale draze. Nyní se jim nabízí třetí možnost – rychleji i levněji.

Na "westbound" relaci je tak nejčastěji přepravováno následující zboží:

- Vysoké hodnoty (stroje a strojní vybavení, elektronika, autodíly, domácí spotřebiče, ...);
- Citlivé na rychle se měnící požadavky zákazníků (fast fashion oblečení a doplňky, smartphone, ...).

A naopak na "eastbound" relaci se přepravuje:

- Zboží s krátkým životním cyklem (jídlo, květiny, čerstvé maso, ...);
- Farmaceutické a chemické výrobky;
- Jakostní zemědělské výrobky;
- Dokončené dopravní prostředky;
- Výrobky ze dřeva;
- Luxusní západní výrobky.

Největší podíl na železniční přepravě mají doposud nerostné suroviny (33 %), dále strojní zařízení (16 %), automotive (15 %), high tech (12 %), spotřební zboží (10 %) a oblečení (6 %) ("China-Europe rail freight", 2017). Zajímavým trendem je čím dál tím častější přeprava e-commerce zboží (tedy zboží objednaného přes internet, typicky např. z webu Aliexpress) skrze vlak a to na úkor leteckého řešení (Wing, 2016). Těžké, objemné a neurgentní zboží s nízkou hodnotou je tak posíláno po moři, zatímco lehké a kompaktní zboží s vysokou hodnotou, u kterého hraje čas doručení kritickou roli, je odbaveno letadlem. Železnice pak nabízí zajímavý kompromis a např. v případě lithiových baterií i jedinou možnost, jak rychle přepravit zásilku mezi ČLR – Evropou (v případě leteckého řešení hrozí riziko vzplanutí těchto baterií). Zejména oblíbená je železnice u výrobců elektroniky a výrobců z automobilového průmyslu. Jejich výrobky nebo komponenty, které se vyrábí v západních a centrálních čínských provinciích, kam relokovali výrobu, jsou zpravidla poměrně těžké pro leteckou přepravu a zároveň natolik kapitálově náročné, že by zdlouhavou námořní přepravou ztratily na hodnotě. Tímto mají společnosti vázány méně peněz v zásobách, ale především dokáží lépe predikovat svůj dodavatelský řetězec a tím dokáží snížit potřebné zásoby na minimum. Na první pohled se cena námořního přepravného zdá velmi nízká, avšak je k ní potřeba přičíst ještě cenu za první a poslední míli a především se na celou realizovanou přepravu podívat pohledem kapitálové

likvidity stejně jako pohledem možné predikce dodavatelského řetězce s ohledem na pravděpodobnou výši zpoždění a jeho možnou předvídatelnost.

Dalším trendem je enormní zájem ze strany farmaceutických, chemických a potravinářských společností o železniční řešení z Evropy do ČLR. Předběžně se odhaduje, že by aktuálně farmaceutické a chemické společnosti společně dokázaly vypravit do ČLR alespoň 5 vlaků každých 14 dní (Yang, 2014). Farmaceutický průmysl v ČLR skýtá obrovský potenciál¹³. Potravinářský průmysl však aktuálně čelí překážce v podobě uplatňovaných sankcí na Rusko za anexi Krymu, což vede k nemožnosti přepravovat do ČLR skrze Rusko netrvanlivé jídlo. Částečnou ironií je, že právě o tyto výrobky je na čínském trhu zájem a dokázaly by tak částečně zmírnit disproporci na trhu, na druhou stranu např. sušené mléko je na seznamu oficiálně zakázaných potravin, ale sušené kojenecké mléko nikoliv. A pokud je zásilka odeslána ze Švýcarska, pak se na ni případné sankce rovněž nevztahují. Rovněž nově dochází k přepravě hotových automobilů z Evropy do ČLR. Například v květnu 2016 bylo po železnici posláno 82 aut různých značek (Range Rover, BMW, Audi), konkrétně z Dusiburgu do Chongqingu ("Cars delivered", 2016).

Podíváme-li se zpět na tabulku 3 mapující dovoz z ČLR do ČR, zjistíme, že nejvýznamnější položku dovozu tvoří stroje a dopravní prostředky. Tato skupina dokonce za posledních 10 let zaznamenala čtyřnásobné zvýšení hodnoty a odhaduje se její další růst. Dále dochází k dovozu průmyslového spotřebního zboží. Tyto dvě největší skupiny tvoří 92 % hodnoty čínských exportů do ČR a zároveň se řadí do kategorie nejčastěji přepravovaného zboží na "westbound" relaci. Tabulka 4 poté ukazuje 62 % podíl strojů a dopravních prostředků na českém importu do ČLR. Potraviny a nápoje se podílí pouze 1 % a chemické výrobky přibližně 5 %. Srovnáme-li tyto výsledky s produkty typickými na "eastbound" relaci, nabízí se zde možnost k realizaci

¹³ Nejenom že je ČLR největším výrobcem farmaceutických substancí na světě (s 40 % podílem na světové produkci), ale rovněž se má do roku 2020 stát druhým největším farmaceutickým trhem s hodnotou 315 miliard USD. Strategie "Healthy China 2020" (všeobecná zdravotní péče pro všechny obyvatele), stárnoucí čínská populace, narůstající výdaje na lékařskou péči na jednoho obyvatele i příznivější regulace zahraničních firem ohledně vstupu na čínský farmaceutický trh jsou všechno argumenty ve prospěch růstu exportů evropských farmaceutických společností. Rapidně narůstají i výdaje čínské vlády na vědu a výzkum v této oblasti a západní společnosti jako Novartis nebo Amgen se zařadily mezi průkopníky ve výstavbě vůbec prvních R&D center na čínském území. Podstatný je i fakt, že reformy zdravotnictví čínské vlády cílí na regionální vlády, tzn. ony budou zodpovědné za narůstající úroveň zdravotnictví na svém území. Tím pádem západní společnosti musejí cílit na regionální vlády, k čemuž se železniční propojenost mezi jednotlivými evropskými městy a čínskými regionálními hlavními městy zdá jako vhodná pro následné zásobování. Na druhou stranu vzhledem k tradiční čínské medicíně nelze očekávat rapidní nárůst volně prodejných léků (Xiaoli, 2016).

přepravy dokončených dopravních prostředků po železnici. Z dalších oblíbených kategorií nedosahují české importy příliš velkých hodnot, ale je pro ně zde nově možnost LCL zásilek.

4.7 Klimatické podmínky na relaci

Klimatické podmínky v jednotlivých tranzitních zemích vzhledem k typům přepravovaného zboží jsou důležitým aspektem celého železničního řešení, a proto si taktéž zaslouží pozornost. Například hlavní město Kazachstánu, Astana, je druhým nejchladnějším městem na Zemi. V zimních měsících je zde běžně -30°C , ale byly zde naměřeny teploty i -50°C . Zboží zpravidla dále prochází územím Sibíře, centrálního Kazachstánu a západní ČLR, kde jsou v zimních měsících rovněž velmi nízké teploty. Tyto extrémní teploty samozřejmě ovlivňují vlastnosti přepravovaného carga a tím snižují jeho hodnotu (typicky elektronika nebo autodíly, ale rovněž nemůže dojít k přepravě masa pod nekontrolovatelnou teplotou). Například společnost Toyota zjistila, že během přepravy v takto nízkých podmínkách dochází ke změně viskozity brzdové kapaliny (Lennane, 2017). Z tohoto důvodu bylo vždy mezi listopadem a březnem železniční spojení přerušeno a odkloněno zpět k námořní přepravě. Tyto výpadky samozřejmě odrazovaly spoustu společností, aby vůbec nad železničním spojením na relaci ČLR – Evropa začaly uvažovat, rovněž s přihlédnutím k faktu, že většina přepravovaného nákladu po železnici na této relaci je citlivá na teplotu. Řešením nebyly ani klasické chladicí nebo mrazicí kontejnery, protože by po cestě muselo dojít několikrát k doplnění jejich palivové nádrže, což by pochopitelně prodloužilo dobu přepravy. Částečným řešením se staly pasivní prvky v podobě termodek, vodních vaků nebo kontejnerů s termoizolační vrstvou.

A pak opět do hry vstoupila společnost HP, tentokrát s pomocí nizozemského výrobce kontejnerů – společnosti Unit 45. Ta přišla v roce 2014 s inovativním řešením v podobě soběstačného izotermického kontejneru s možností dálkového ovládání vnitřní teploty. Tento kontejner je vybaven 800 litrovou naftovou nádrží a je schopen chladit i vytápět po dobu nejméně 22 dní, aniž by muselo dojít k doplnění paliva, což je pro relaci ČLR – Evropa dostatečné. Navíc funguje na principu termostatu, jehož teplota může být regulována na dálku – ať už operátorem nebo přímo zákazníkem (Shepard, 2016f). Tato inovace na trati rozšířila portfolio možných přepravovaných produktů zejména o produkty vyžadující stabilní teplotu, typicky určité potraviny a dále farmaceutické a mnohdy i chemické výrobky. Například je nyní možné přepravovat čerstvé maso. Typicky je např. telecí maso v Evropě zmrazeno a posláno po moři. Jenže zmražením poklesne jeho cena. S využitím kontejneru Unit 45 lze maso poslat

po železnici a docílit toho, že bude na čínském trhu prodáváno stále jako čerstvé, čímž neztratí na svojí hodnotě, ale je nutné počítat s nárůstem nákladů, které jsou však oproti leteckému řešení nižší. V roce 2016 činila cena za 5 roční pronájem jednoho kontejneru Unit 45 28 USD/ den (Shepard, 2016f). S přihlédnutím k hodnotě přepravovaného carga v tomto kontejneru a možným nákladům při leteckém řešení se zcela jistě jedná o zajímavý segment trhu. Již nyní však na kontejnerový trh vstupují první prototypy energeticky soběstačných a nezávislých přepravních kontejnerů, které k procesu chlazení využívají sluneční nebo kinetickou energii.

4.8 Zabezpečení kontejnerů a bezpečnost na trati

S přihlédnutím k hodnotě přepravovaného carga po železnici je bezpečnost důležitou součástí tohoto logistického řešení. Navíc je obecně železniční přeprava více náchylná k riziku krádeží v porovnání s námořní přepravou – vzhledem k zastávkám vlaků, kdy je možné se dostat přímo ke kontejnerům. Zvolené bezpečnostní řešení se odvíjí od hodnoty zasílaného zboží. K dispozici jsou pasivní prvky v podobě ocelových zámků, závor či zábran, které zabráňují fyzickému vniknutí do kontejneru. Existují ale i sofistikovanější řešení jako GPS zámků, e-locks a další bezpečnostní řešení, která umožňují aktivní komunikaci a sledování pohybu kontejneru v reálném čase. Skrze on-line platformu tak zasílatel i majitel zboží mají vždy k dispozici aktuální polohu a diagnostiku (otřesy, přetížení, apod.) průběhu přepravy – tzv. track and trace řešení. Možné je i kontejner dovybavit bezpečnostní kamerou, která se spustí v momentě otevření kontejneru. Zpravidla je používána kombinace aktivních a pasivních prvků, které spolu s dalšími harmonizacemi po celé délce tratě (např. zrychlení překládky nebo eliminace fyzické inspekce) vedou k rapidnímu snížení rizika krádeží na úroveň nižší než v námořní dopravě.

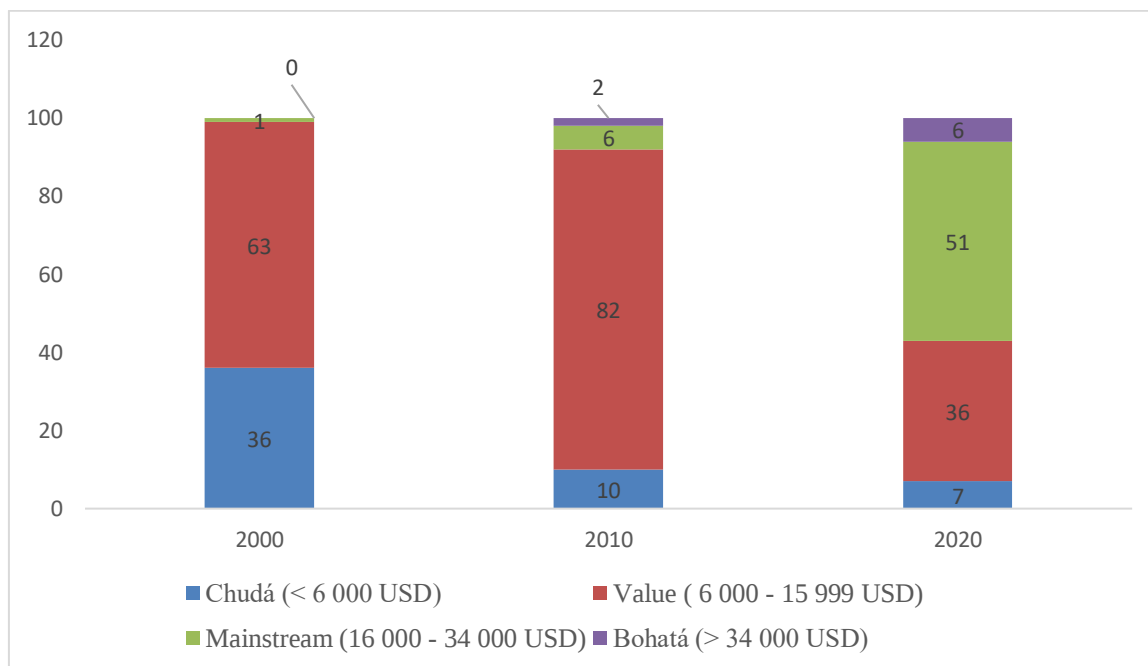
Více palčivá je aktuálně problematika pojistných nároků. Majitelé zboží uzavírají pojištění na svůj náklad a dopravci jsou kryti odpovědnostním pojištěním zasílatele. Pokud nastane krádež, pak se zpravidla nároky přenáší na nižší stupeň logistického řetězce, tedy např. na čínské dráhy China Railway. Západní společnosti se pak logicky obávají vymahatelnosti takového práva, rovněž s přihlédnutím k faktu, že aktuální právní a předpisový rámec ČLR k této problematice je v platnosti od roku 1990 (Yang, 2014). Na rozdíl od celé řady mezinárodních standardů a předpisů v námořní dopravě, které byly utvářeny během několika posledních století, pro železniční přepravu na dlouhé vzdálenosti aktuálně neexistují téměř

žádné standardizované mezinárodní předpisy ani dokumentace, což přepravu pochopitelně komplikuje.

4.9 Čínský spotřebitel 2020

Většina korporací, jejichž primárním zákazníkem je spotřebitel, si více a více uvědomují, jak zásadní podíl na jejich budoucím růstu sehraje čínský spotřebitel. Problém čínského trhu však tkví v jeho rozsáhlosti a ekonomických a demografických rozdílech napříč jeho územím. Nicméně s jistotou lze říci, že Číňané bohatnou, a to rychle. Mezi lety 2010 a 2020 se počítá se zdvojnásobením disponibilního příjmu průměrné městské domácnosti (Atsmon & Magni, 2012). Ačkoliv nůžky mezi bohatými a chudými zůstanou stále velmi otevřené, dojde k výrazné podílové změně jednotlivých typů domácností. Jak vyplývá z obrázku 17, v roce 2010 patřila většina čínských spotřebitelů do tzv. domácnosti value, čili měla dostatek prostředků k pokrytí základních potřeb. Předpokládá se, že do roku 2020 zbohatne většina těchto domácností natolik, že se připojí do tzv. kategorie mainstream, která si může dovolit koupit rodinné auto nebo sem tam nějaký luxusní předmět. Číselným vyjádřením jde o 167 milionů domácností, konkrétně 400 milionů obyvatel. A ačkoliv do kategorie bohaté domácnosti jich spadá pouze 6 %, stále se jedná přibližně o 21 milionů domácností s 60 miliony spotřebiteli.

Obrázek 17: Podíl jednotlivých typů čínských městských domácností dle ročního příjmu domácnosti (v letech 2000, 2010 a 2020, v %)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě studie McKinsey Insights China Meet The 2020 Chinese Consumer (Atsmon & Magni, 2012). V roce 2010 bylo v ČLR 147 milionů městských domácností, v roce 2010 se jednalo o 226 milionů a do roku 2020 se predikuje nárůst na 328 milionů městských domácností.

Jinými slovy, tento nárůst disponibilního příjmu se projeví ve změně nákupního chování. Bude docházet k častějším neplánovaným nákupům a především začnou tito spotřebitelé kupovat dražší verze a více variant výrobků, které už vlastní (typicky kvalitnější jídlo, dražší oblečení, větší pozornost bude věnována zdravotní péči a kosmetice, apod.). Již nyní roste trh s SUV auty nebo prémiovými pleťovými krémy ročně o 20 %, zatímco kategorie jako celek "pouze" o 10 %. Nutné připomenout, že ČLR je největším trhem luxusního zboží na světě. Lze tedy téměř s jistotou říci, že na čínském trhu bude v následujících letech rychle růst poptávka po produktech, které jsou zpravidla přepravovány vlakem na relaci Evropa – ČLR.

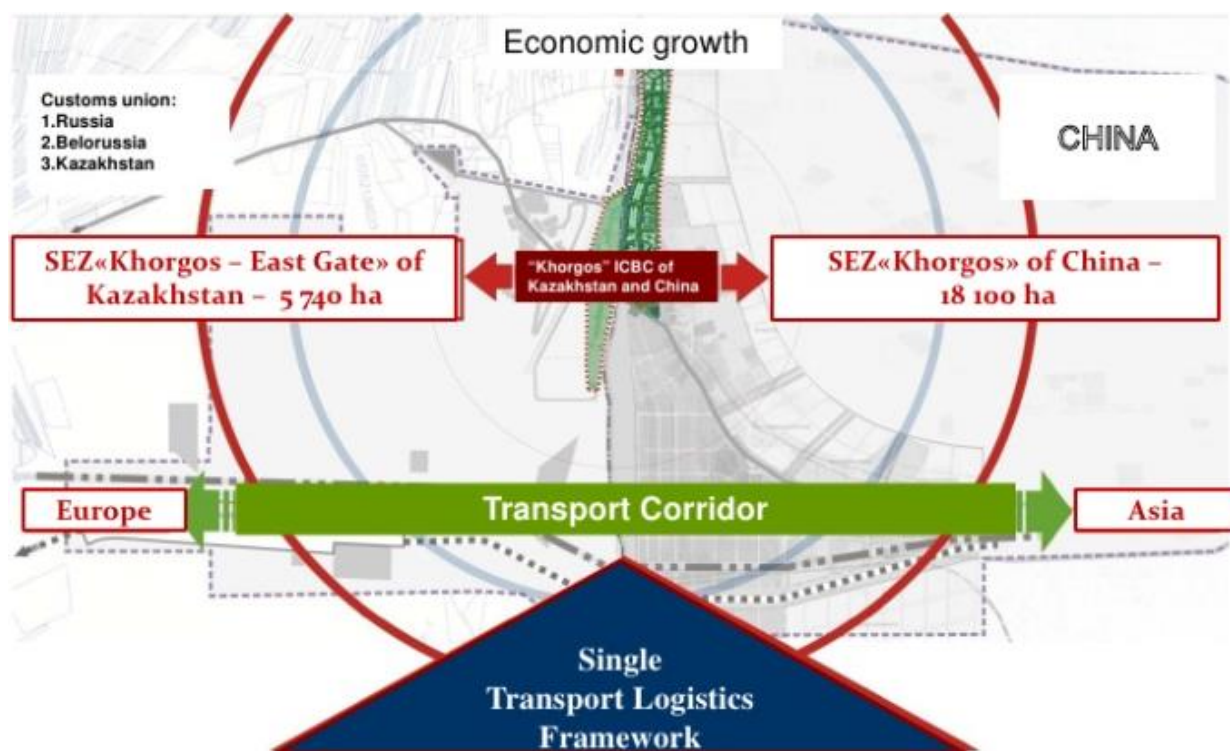
I kdyby čínská ekonomika v následujících 5 letech rostla jen o 5,5 %, tento růst by byl srovnatelný s vytvořením spotřebitelského trhu 1,3krát většího, než jakým je Německo nebo Velká Británie (Kuo, 2016).

4.10 Khorgos, Horgos – sociální dopad "OBOR"

Vzhledem k rozsáhlosti iniciativy "OBOR" je zcela patrné, že kromě řady ekonomických dopadů přináší i sociální změny. Zpravidla je "OBOR" kritizovaný za vykořisťování lokálních ekonomik a záplavu čínských dělníků na stavbách čínských infrastrukturních projektů v zahraničí (běžná praxe stavebního průmyslu, že výherce tendru si zajistí pracovní sílu ze svých zdrojů). Tímto způsobem však dochází k budování logistických center a průmyslových zón v oblastech, která dříve zela prázdnotou. Příkladem může být např. Khorgos (Shepard, 2016e), bývalá kazašská rybářská vesnice, dnes jeden z nejmodernějších vnitrozemských přístavů světa. Po 1,4 miliardách USD ze strany čínské vlády došlo v červenci 2015 k otevření speciální ekonomické zóny s 50 000 pracovními místy k dispozici a vzbuzující zájem společností jako BASF, HP, Toyota, DHL nebo Alibaba. Hlavní terminál pro tok železničního carga mezi ČLR a Evropou je v rukou lokálních pracovníků a místní univerzitní absolventi, kteří ještě před nedávnem toužili po uplatnění v Astaně, dnes řídí tok obchodu, plánují marketingové strategie a vyjednávají podmínky s čínskou vládou. Doslova řečeno, bývalí pastevcí a rybáři dokáží zrealizovat překládku vlaku za 47 minut, což je rychleji než na polské straně této operace. Na čínské straně hranic, 30 km od Khorgosu, pak bylo uměle vybudováno město Horgos (Shepard, 2017c). Jeho primárním cílem je stát se hlavním výrobcem robotů a exportním hubem s exportním cílem 10 000 robotů ročně do zemí podél "OBOR". Jeho vybudování trvalo několik let a kromě logistické infrastruktury spolu s unikátní geografickou polohou nemá co nabídnout, přesto se do něj od ledna 2017 začínají stěhovat první společnosti. Nabízí totiž značné daňové úlevy a vládní pobídky při přesunu výroby do těchto míst.

Logika je jednoduchá – pokud se Šanghaj skrze svůj námořní přístav vyvinul v jedno z nejmodernějších měst ČLR, proč by se ta samá logika nemohla aplikovat na vnitrozemské přístavy na západní hranici ČLR?

Obrázek 18: Logistický hub a speciální ekonomická zóna Khorgos



Zdroj: KTZ ("JSC “NC “KTZ” ", 2017).

Závěr

Nová Hedvábná stezka je pro ČLR důležitým projektem, jak si vybudovat logistické spojení s celým světem a zajistit tak odbyt svého zboží. Přichází v dobách, kdy čínské exporty zaznamenávají silný propad a zároveň se stále častěji v souvislosti s jejím dobudováním, mluví o roku 2049 (100 let od vzniku ČLR). Z čínské strany byly nejdříve zapojeny západní provincie, které jsou historicky chudší a některé taktéž politicky nestabilní. Následně byla do projektu přizvána hlavní provinční města z centrální ČLR a později i východní část ČLR. Dnes je do projektu zapojeno 16 z 27 čínských provincií a samosprávných celků. Je známo, že investice do infrastruktury vytváří tzv. spillover efekt, který podpoří lokální ekonomiky. Vzhledem k faktu, že je ČLR hlavním investorem (skrže Asijskou banku pro investice do infrastruktury) v rámci "OBOR", dochází skrže tento projekt taktéž k upevňování role jüanu jakožto světové měny. Je důležité na "OBOR" nahlížet jako na soubor investičních projektů nejen v Evropě, ale taktéž v Asii a Africe, což může mít vliv na budoucí postavení Evropy stejně jako hlavní světové logistické toky zboží. Aktuálně dává ČLR přednost investicím do Stezky na úkor námořního spojení nejen kvůli politické nestabilitě svých západních provincií, ale i vzhledem k několika potenciálním geopolitickým rizikům na námořní relaci (Jihočínské moře, Malacká úžina, apod.).

Na relaci ČLR – ČR existuje jedna přímá železniční linka, konkrétně mezi městy Wuhan a Pardubice. Ta je jednou z 39 pravidelných železničních spojení spojujících 16 čínských metropolí s 15 evropskými. Tato linka, obdobně jako většina dalších, vznikla v reakci na potřebu velkých nadnárodních společností přepravit z čínských výrobních periferií hotové nebo polohotové výrobky určené k následnému dopracování a poté prodeji na evropském trhu. Dnes operuje ročně více než 1 000 takto vypravených vlaků na relaci ČLR – Evropa, které široká veřejnost zná pod pojmem "OBOR" a značným tlakem čínské vlády na rozvoj. Tohoto by však pravděpodobně nebylo dosaženo bez pana Ronalda Kleijwegta, ředitele mezinárodní logistiky společnosti HP. Byl to právě on, kdo v roce 2007 začal poptávat železniční řešení na relaci ČLR – Evropa a další řada nadnárodních korporací, které se k jeho iniciativě postupně připojovaly a žádaly vhodnější a vhodnější logistické spojení na relaci. Je tedy mylné se domnívat, že za obnovou železničního spojení stojí čínská vláda se svojí iniciativou "OBOR" uvedenou v roce 2013. Společnost HP sehrála v následném rozvoji železničního spojení zásadní roli, ať již zasazením se o harmonizaci celní procedury nebo pomoci s uvedením soběstačného

izotermického kontejneru, který umožnil přepravu zboží náchylného na změnu teplot. K realizaci železničního spojení, tak jak ho známe dnes, vedlo několik milníků, které kdyby nebyly bývaly nastaly, pravděpodobně se ještě v roce 2017 bavíme pouze o zkušebním provozu na relaci. Jmenovitě se jedná např. o zavedení pravidelného jízdního řádku, o což se zasadila společnost Dell v roce 2013, nebo uvedením služby LCL řadou společností od roku 2015.

Zdá se, že aktuálně každé velké čínské město prahne po železničním spojení s Evropou, jako kdyby měřítkem vyspělosti čínských měst přestala být existence metra a kritérium bylo povýšeno na železniční spojení s Evropou. Pro budoucnost železničního spojení na relaci je toto však jen dobře, jelikož, jak tomu zpravidla bývá, cena hraje v byznyse zásadní roli. Vzhledem k rekordně nízkým cenám námořní přepravy v posledních letech nelze očekávat, že v dohledné době se cena železniční přepravy alespoň částečně přiblíží k úrovni cen na moři. Přesto se za 10 let existence železničního spojení poměrně jasně vykrystalizovaly segmenty zboží, pro které má toto řešení smysl. Jedná se o zboží vysoké hodnoty a zboží citlivé na rychle se měnící požadavky zákazníků na tzv. westbound toku. Jestliže ještě před několika lety trvalo uvedení nové kolekce oblečení z výroby na pulty obchodů půl roku, dnes se bavíme o maximálně měsíci, což je ale doba, za kterou by zboží doplulo z ČLR (kde se zpravidla vyrábí) do Evropy. Hlavním argumentem proti železniční přepravě tak i v následujících letech zůstane její cena. Toho si jsou vědomé i samotné regionální čínské vlády, které se pomocí poskytovaných subvencí snaží stlačit cenu na úroveň konkurenceschopnou s námořní přepravou. Dochází však k dvojí deformaci trhu – nejenom na samotném čínském trhu, kde jednotlivé provincie si těmito subvencemi konkurují navzájem a často tak vytvářejí vyšší poptávku, než jaká existuje, ale i na tom evropském, jelikož řadu evropských zasilatelů právě vysoká angažovanost čínské vlády v celém projektu odrazuje od častějšího využívání tohoto řešení. Kdy přesně budou tyto subvence ukončeny a jakou sehrají roli, není doposud zřejmé, i proto jsou klasifikovány jako jedno z hlavních rizik celého řešení. Vyšší cena oproti námořní přepravě je vykompenzována rychlejším časem doručení, avšak s jistotou lze tvrdit, že železnice zaujme i do budoucna jen malý podíl na úkor námořního řešení a spíše než z jeho objemu ubere na celkové hodnotě zásilek přepravovaných po moři.

Naopak ohrožená by se měla cítit letecká přeprava. Jak je v diplomové práci několikrát prezentováno, železniční spojení na relaci má několik silných argumentů pro své budoucí zákazníky, proč by měli přejít k železničnímu řešení. Pravdou je, že rychlosti letecké přepravy

se železnice nikdy nevyrovná, nicméně na druhou stranu nabízí i tak poměrně rychlé řešení jen za zlomek ceny. Železnice se tak stává čím dál tím oblíbenější nejen pro hmotnější zásilky, jejichž letecká přeprava je často velmi nákladná, ale i pro menší (nejen) e-commerce věci, kdy dojde k poměrně rychlému doručení při rapidním snížení logistických nákladů. Bezesporu bude v následujících letech zajímavé pozorovat, jak rychle se do popředí zájmu dostane i ekologický aspekt přepravy.

Podíváme-li se na postavení ČR, zjistíme, že v celé problematice zastává, vzhledem ke své geografické velikosti ve světovém měřítku, poměrně důležitou roli. Jednak se jako jedna z mála zemí SVE může pyšnit přímým železničním spojením a zároveň sehraje podstatnou roli v iniciativě 16+1. Rovněž čínská média o ČR mluví pozitivně, což vzhledem k přístupu ČR ke geopolitickým otázkám a regionálnímu uspořádání ČLR, lze považovat za jakýsi zázrak. Zároveň z předložených dat vyplývá, že země spolu navzájem obchodují převážně se stroji a dopravními prostředky, což je typický produkt přepravovaný po železnici.

Závěrem lze konstatovat, že pokud si železniční spojení na relaci udrží tempo svého růstu, pak je jen otázkou času, kdy Transsibiřské magistrále opravdu dojdou její kapacity, a nové železniční spojení se tak stane zásadním předpokladem budoucího rozvoje. Ačkoliv ČLR rychlý infrastrukturní rozvoj nečiní potíže (ani po kapitálové stránce), celá iniciativa "OBOR" naráží především na politické a geopolitické překážky. Nicméně, do roku 2020 bude na území ČLR žít 400 milionů obyvatel, jejichž kupní síla rapidně vzrostla a budou si moci dovolit svůj život začít užívat. Bylo by mylné se domnívat, že západní společnosti tento tržní potenciál budou ignorovat – rychlé a levné spojení s čínským trhem totiž pro jejich budoucí existenci sehraje zásadní roli. Pokud společnost HP dokázala být hybatelem prvního železničního spojení na relaci, lze se domnívat, že některá z dalších nadnárodních korporací by se mohla stát hybatelem dalšího železničního rozvoje na relaci.

Splnění cílů diplomové práce

Posouzení dopadu ambiciózního projektu "OBOR" čínské vlády na rozvoj železniční infrastruktury mezi asijským a evropským trhem

Implementace "OBOR" se zatím v Evropě soustředí především na financování infrastrukturních projektů v podobě železničních spojení v jihovýchodní Evropě a přístavů ve Středozemním moři. V případě investic v přístavu Piraeus dochází ke změnám toků zboží uvnitř EU a spekuluje se i o budoucím možném oslabení pozic severomořských přístavů. To se samozřejmě nelíbí západním státům EU, které pomalu začínají otevřeně vyjadřovat nesouhlas s čínskými investicemi v EU v podobě, v jaké jsou realizovány, a volají po rovnějším vztahu mezi čínskými projekty v Evropě a evropskými projekty v ČLR (na rozdíl od EU ČLR klade bariéry pro vstup západních společností na svůj trh).

Zhodnocení využití pravidelné železniční linky z Wuhanu do Pardubic s dopadem na export a import mezi ČLR a ČR

Tato pravidelná linka vznikla z potřeby společnosti Foxconn, proto nelze porovnávat její přímý dopad na export a import mezi výše zmíněnými zeměmi. Nicméně práce prezentuje službu LCL nabízenou mj. i ČD Cargo, která je dostupná pro všechny zájemce z ČR a nabízí tak českým společnostem poměrně jednoduchý způsob, jak obchodovat se svými čínskými partnery.

Zmapování úskalí a možných oblastí, které by mohly mít vliv na lepší využitelnost železničního spojení v kontextu budoucího rozvoje

Naplnění tohoto cíle je prezentováno v samotném závěru diplomové práce.

Zasazení uskutečněných projektů a investic z čínské strany do kontextu ČLR a ekonomických a diplomatických vztahů na mezinárodní úrovni

Co se týká ČR, ČLR představuje třetího největšího obchodního partnera a druhého největšího importéra na český trh. Pro ČLR je ČR spíše minoritním exportním trhem. Obě země spolu především obchodují se stroji a dopravními prostředky, a to za obrovského schodku bilance zahraničního obchodu ČR, který si dlouhodobě prohlubuje. Nicméně positioning ČR vůči ČLR je na evropské úrovni ojedinělý a stále častěji se o ČR mluví jako o novém čínském mostu

do Evropy – není antiunijní, uchovává si dobré vztahy s Ruskem, nachází se v těsné blízkosti západních trhů, HDP na obyvatele má jedno z nejvyšších v rámci SVE a nabízí i dobrý poměr mezi kvalitou služeb a náklady na pracovní sílu. V posledních letech proto došlo k řadě čínských investic v ČR, Praha se stala oblíbenou destinací čínských turistů a byly otevřeny tři přímé linky mezi ČR a ČLR. Bonusem je i fakt, že čínská média o ČR mluví pozitivně.

Navíc pro ČLR začala být v rámci EU zajímavější platforma 16+1 (země SVE a ČLR, tedy i ČR), kde mají silné postavení země V4. Platforma se nachází na pomezí konce námořní stezky a západního evropského trhu. Na první pohled by se mohlo zdát, že negeneruje žádné ekonomické výsledky, že je spíše iniciativou na politické úrovni, ale v relativním vyjádření vzájemný obchod mezi SVE a ČLR rostl ve sledovaném období daleko rychleji (konkrétně o 173 %), než mezi Čínou a Evropou (konkrétně o 91 %). V konečném důsledku došlo mezi lety 2009 až 2014 k dvojnásobnému nárůstu exportů ze SVE do ČLR než na evropsko-čínské úrovni. Dopad čínských investic v regionu SVE na následný export z regionu SVE do ČLR je tedy nezpochybnitelný.

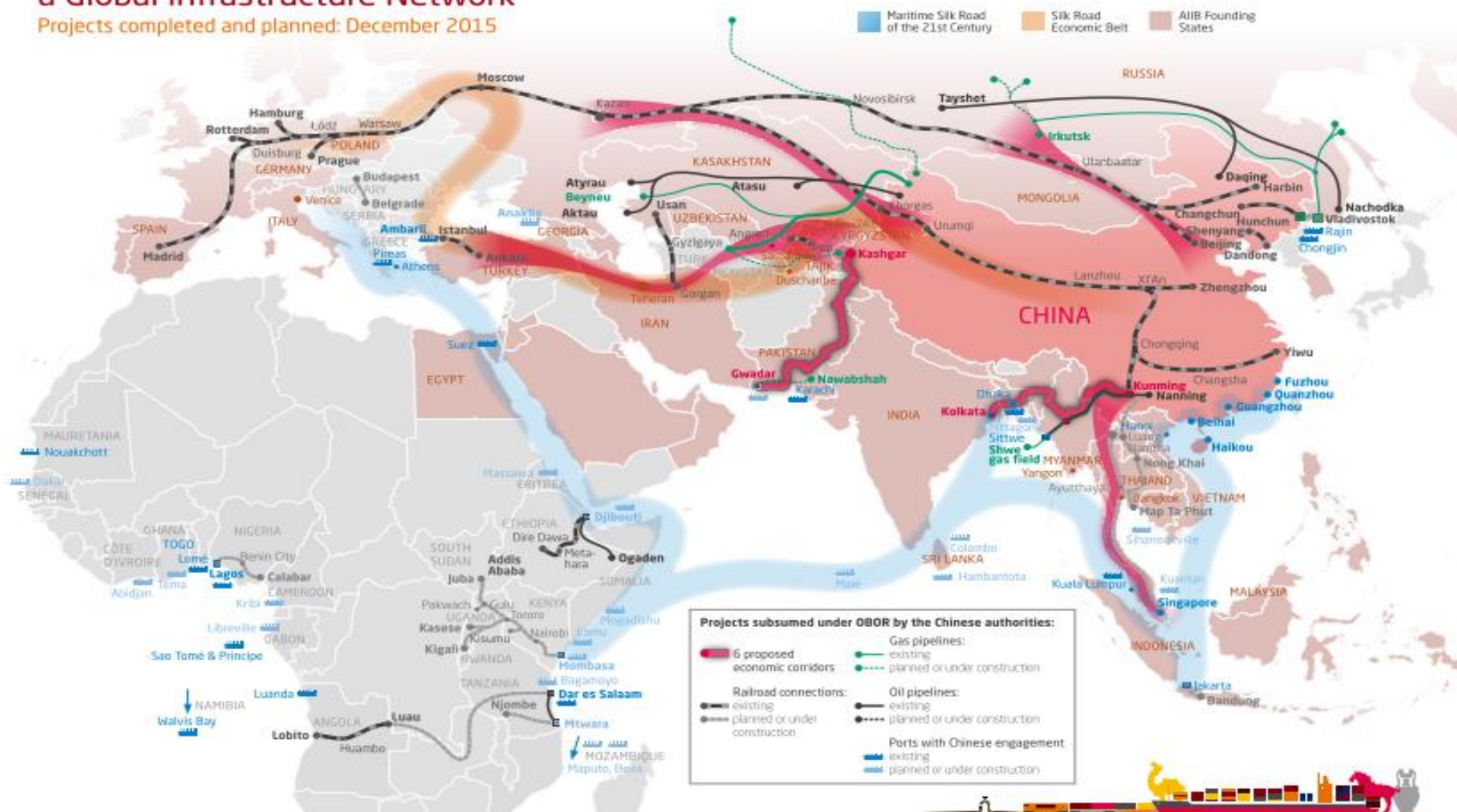
Obecně dochází ke vzniku nepřehledného množství různých iniciativ a sdružení na podporu spojení mezi Evropou a ČLR, avšak jen některá z nich jsou institucionálně dobře uchopená, jiná vznikají spíše v rámci politické rétoriky.

Obrázek 19: Detailní mapa plánované infrastruktury v rámci iniciativy "OBOR" (zdroj: MERICS, 2015)

MERICS China Mapping

One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



Použitá literatura

- Action Plan for Harmonisation of Standards Along the Belt and Road (2015-2017) (2015). *Hongkongská rada pro rozvoj obchodu* [vid. 2016-09-11]. Dostupné z: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Action-Plan-for-Harmonisation-of-Standards-Along-the-Belt-and-Road-2015-2017/obor/en/1/1X000000/1X0A443L.htm>
- *All aboard the China-to-London freight train* (2017, 18. leden). [obrázek]. [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/business-38654176>
- Analýza exportu (2015, 15. červen). *Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR* [vid. 2017-02-21]. Dostupné z: http://www.amsp.cz/uploads/dokumenty_2015/Aktuality/Analyza_exportu_a_vliv_MSP.pdf
- Atsmon, Y. & Magni, M. (2012). Meet the Chinese consumer of 2020. *McKinsey&Company* [vid. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.mckinsey.com/global-themes/asia-pacific/meet-the-chinese-consumer-of-2020>
- Baijie, A. (2016, 22. červen). Train signals Belt and Road making headway. *ChinaDaily* [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/world/beltandroadinitiative/2016-06/22/content_27798685.htm
- Bessonov, G. (2014, 5. únor). Group of experts on euro - asian transport links. *UNECE* [vid. 2015-12-17]. Dostupné z: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp5/wp5-eatl/WP5_GE2_9th_session_Mr_Bessonov_UNECE_TER.pdf
- Bínová, H. (2014). Multimodální logistické centrum v Pardubicích. *UPCE* [vid. 2015-12-17]. Dostupné z: http://pnerscontacts.upce.cz/34_2014/Binova.pdf
- Bradsher, K. (2013, 20. červenec). Hauling New Treasure Along the Silk Road. *The News York Times* [vid. 2017-04-09]. Dostupné z: http://www.nytimes.com/2013/07/21/business/global/hauling-new-treasure-along-the-silk-road.html?_r=1&pagewanted=all&

- Calculation of energy consumption (2016). *EcoTransIT World* [vid. 2017-04-09]. Dostupné z: <http://www.ecotransit.org/>
- Cars delivered from Europe to China by rail (2016, 14. červen). *Railway Gazette* [vid. 2017-04-23]. Dostupné z: <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/cars-delivered-from-europe-to-china-by-rail.html>
- Casarini, N. (2015, 18. říjen). Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative? (10 s.). *Instituto Affari Internazionali*. doi: 978-88-98650-64-4. Dostupné z: <http://www.iai.it/en/pubblicazioni/europe-benefit-chinas-belt-and-road-initiative>
- Containers and consolidated cargo by rail from China to Europe (2016). *tibbett+britten unique* [vid. 2017-04-09]. Dostupné z: <http://www.jet-rail.ch/en/Containersconsolidated-cargo-by-rail-from-China-to-Europe.1.html>
- Containers on rail: China's opportunity in supply-chain logistics (2015, 18. březen). *Think Railways* [vid. 2017-03-25]. Dostupné z: <http://www.think-railways.com/containers-on-rail-chinas-opportunity-in-supply-chain-logistics>
- Další nákladní vlaky z ČLR do ČR (2014). *Železniční magazín: Měsíčník o skutečné a modelové železnici* [vid. 2015-12-17]. Dostupné z: <http://www.railvolution.net/zm/aktuality.php?tag=pardubice>
- Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí (2017). *Český statistický úřad* [vid. 2017-02-21]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>
- Deutsche Bahn intensifies its involvement in China (2016). *Deutsche Bahn* [vid. 2017-03-25]. Dostupné z: http://www.deutschebahn.com/en/group/im_blickpunkt/11887130/20160318_china_en.html
- Domanski, A. (2013, 10. říjen). China signs second-biggest swap line with ECB. *Reuters* [vid. 2016-09-17]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/us-ecb-china-swap-idUSBRE9990A220131010>
- ECB and People's Bank of China extend bilateral currency swap arrangement (2016, 27. září). *European Central Bank* [vid. 2016-09-17]. Dostupné z: <https://www.ecb.europa.eu/press/pr/date/2016/html/pr160927.en.html>

- ECB and the People's Bank of China establish a bilateral currency swap agreement (2013, 10. říjen). *European Central Bank* [vid. 2016-09-17]. Dostupné z: <https://www.ecb.europa.eu/press/pr/date/2013/html/pr131010.en.html>
- Elen, M. (2015, 8. září). China's Silk Road initiatives could shake up European port cities' status quo. *China Economic Review* [vid. 2017-04-08]. Dostupné z: <http://www.chinaeconomicreview.com/chinas-silk-road-initiatives-could-shake-european-port-cities-status-quo>
- Engdahl, W. (2009, 11. červenec). Washington is Playing a Deeper Game with China. *Centre for Research on Globalization*. doi: 978-0-937147-2-2. Dostupné z: <http://www.globalresearch.ca/washington-is-playing-a-deeper-game-with-china/14327>
- Eurasian Economic Integration: Facts and Figures (2015). *Eurasian Commission* [vid. 2017-04-22]. Dostupné z: http://www.eurasiancommission.org/en/Documents/broshura26_ENGL_2014.pdf
- Experts: China, Czech Republic cooperation "exemplary" for promoting Belt and Road Initiative (2016, 30. březen). *Xinhuanet* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: http://news.xinhuanet.com/english/2016-03/30/c_135237891.htm
- Fifty Countries Sign the Articles of Agreement for the Asian Infrastructure Investment Bank (2015). *The Asian Infrastructure Investment Bank* [vid. 2015-10-31]. Dostupné z: http://www.aiib.org/html/2015/NEWS_0629/11.html
- Freight Traffic (2015). *Organisation for Co-Operation between Railways (OSJD)* [vid. 2015-12-17]. Dostupné z: http://en.osjd.org/newso/public/en?STRUCTURE_ID=5049&layer_id=5541&id=17
- Frictions On The New Silk Road – Analysis (2017, 26. leden). *Eurasiareview* [vid. 2017-04-22]. Dostupné z: <http://www.eurasiareview.com/26012017-frictions-on-the-new-silk-road-analysis/>
- Fürst, R. (2016, září). Funguje formát Čína + 16 postkomunistických států? (8 s.). *Ústav mezinárodních vztahů Praha*. Dostupné z: <http://www.iir.cz/article/funguje-format-cina-16-postkomunistickych-statu>
- Get your business rolling with innovative rail logistics Solution between China and Europe (2013, 1. duben). *DB Schenker* [vid. 2017-04-09]. Dostupné z:

<http://www.dbschenker.nl/file/log-nl-en/7305878/rWCMa0VNuLs-XhYRg-DyASH190Y/10402902/data/China-rail.pdf>

- Global Supply Chain News: China to Europe Rail Strategy Struggling - Due to Deadheading (2015, 16. listopad). *Supply Chain Digest* [vid. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://www.scdigest.com/ontarget/15-11-16-2.php?cid=9947>
- Godement, F., Parello, J. & Richard, A. (2011, červenec). The Scramble for Europe (16 s.). *European Council on Foreign Relations*. ISBN: 978-1-906538-36-1. Dostupné z: http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR37_Scramble_For_Europe_AW_v4.pdf
- Hofman, B (2015, 12. duben). China's One Belt One Road Initiative: What we know thus far. *The World Bank* [vid. 2015-11-0]. Dostupné z: <http://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far>
- Hromádka, J. (2010, 30. březen). Hodnocení životního cyklu fosilních paliv a bioetanolu. *Listy cukrovarnické a řepařské* [vid. 2017-04-09]. ISSN: 1210-3306. Dostupné z: <http://biom.cz/cz/odborne-clanky/hodnoceni-zivotniho-cyklu-fosilnich-paliv-a-bioetanolu>
- Hubei Province (2015). *Chinafolio: Information. Analysis. Insight. Trends* [vid. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.chinafolio.com/provinces/hubei-province>
- Hubei: Market profil (2015). *Hongkongská rada pro rozvoj obchodu* [vid. 2015-12-06]. Dostupné z: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/Fast-Facts/Hubei-Market-Profile/ff/en/1/1X000000/1X06BV5A.htm#sthash.IbA0nUdy.dpuf>
- Hucheng, G. (2015, 18. září). Belt and Road Initiative Follows the Trend of Peace, Development, Cooperation and Win-win Idea, a Chinese Plan to Promote Global Development and Cooperation. *Ministry of Commerce People's Republic of China* [vid. 2016-10-09]. Dostupné z: <http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201510/20151001145135.shtml>
- Chengdu s Prahou spojuje přímá letecká linka (2016, 19. srpen). *Generální konzulát České republiky v Chengdu* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/chengdu/cz/novinky_a_udalosti/chengdu_s_prahou_spojuje_prima_letecka.html

- China (2016). *Observatory of Economic Complexity* [vid. 2017-02-21]. Dostupné z: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/chn/>
- 'China freight train' in first trip to Barking (2017, 3. leden). *BBC News* [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/business-38497997>
- China to run 1,000 cargo trains to Europe in 2017 (2017, 20. únor). *The Economic Times* [vid. 2017-03-25]. Dostupné z: <http://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/china-to-run-1000-cargo-trains-to-europe-in-2017/articleshow/57251301.cms>
- China's President Xi Jinping in Prague: the Danube-Oder-Elbe canal coming soon (2016, 31. března). *Visegrad Post* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: <https://visegradpost.com/en/2016/03/31/chinas-president-xi-jinping-in-prague-the-danube-oder-elbe-canal-coming-soon/>
- China-Europe land-sea fast transport route opens (2017, 8. únor). *ChinaDaily* [vid. 2017-04-16]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-02/08/content_28135342.htm
- China-Europe new freight train links Xi'an with Budapest (2017, 1. duben). *ChinaDaily* [vid. 2017-04-16]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-04/01/content_28775613.htm
- China-Europe rail freight poses threat to air cargo (2017, 17. března). *Railpage* [vid. 2017-04-15]. Dostupné z: <https://www.railpage.com.au/news/s/chinaeurope-rail-freight-poses-threat-to-air-cargo>
- China-Europe(Wuhan) freight trains take the lead (2016, 1. červen). *Hubei Government* [vid. 2017-04-16]. Dostupné z: http://en.hubei.gov.cn/news/newslist/201601/t20160106_773725.shtml
- Chinese e-payment provider Alipay enters Czech market (2016, 15. prosinec). *ChinaDaily* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-12/15/content_27675867.htm
- Chinese Yuan's Ascent to Global Reserve Status: A Timeline (2016, 29. září). *Bloomberg* [vid. 2016-09-17]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-29/the-chinese-yuan-s-march-to-global-reserve-status-a-timelines>

- Infrastructure for a seamless Asia: a joint study of the Asian Development Bank and the Asian Development Bank Institute (2009). *Asian Development Bank and Asian Development Bank Institute*. Tokyo, Asian Development Bank Institute. ISBN: 978-4-89974-028-5
- Innovations and investments behind China-Europe rail freight transport (2016, 23. květen). *Think Railways* [vid. 2017-03-25]. Dostupné z: <http://www.think-railways.com/innovations-investments-behind-china-europe-rail-freight-transport>
- Jordan, J. (2016, 24. červen). Why the Dollar May Lose Its Reserve Currency Status [video]. *Bloomberg* [vid. 2016-09-17]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/news/videos/b/2f798d4e-01db-46e0-9c8c-02ca66f1955b>
- JSC “NC “KTZ” National transportation and logistics operator (2012, 24. duben). *KTZ* [vid. 2017-04-23]. Dostupné z: https://www.slideshare.net/aizhan_zo/jsc-nc-ktz-national-transportation-and-logistics-operator
- JSC united transport and logistics company and future development of transport potential for the countries of the economic market free zone ZONE (2015). *ASEM InfoBoard* [vid. 2015-12-17]. Dostupné z: <http://www.aseminfoboard.org/sites/default/files/documents/2015%20-%20ASEMTM%20M3%20-%20Presentations%20Set%201.pdf>
- Kaczmarek, M. (2015, 10. únor). The New Silk Road: a versatile instrument in China’s policy. *Ośrodek Studiów Wschodnich* [vid. 2017-04-08]. Dostupné z: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-02-10/new-silk-road-a-versatile-instrument-chinas-policy>
- KN launches new China-Europe LCL rail service (2017, 23. únor). *Lloyd’s Loading List* [vid. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/KN-launches-new-China-Europe-LCL-rail-service/68674.htm#.WQZTv-RdCM9>
- Kuo, Y. (2016, 4. leden). 3 great forces changing China’s consumer market. *World Economic Forum* [vid. 2017-04-22]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/3-great-forces-changing-chinas-consumer-market/>

- LCL Rail Europe-China: GEFCO continues to develop its rail offer (2016, 18. duben). *Gefco* [vid. 2017-04-01]. Dostupné z: <https://www.gefco.net/en/news/lcl-rail-europe-china-gefco-continues-to-develop-rail-offer>
- Leer, Y. & Yau, J. (2016, únor). China's new silk route – The long and winding road (8 s.). *PWC*. Dostupné z: <http://www.pwc.com/gx/en/issues/high-growth-markets/publications/china-new-silk-route.html>
- Lennane, A. (2013, 11. červenec). Hewlett Packard-Cosco deal spurs optimism in Greek logistics. *The Load Star – making sense of the supply chain* [vid. 2016-10-22]. Dostupné z: <https://theloadstar.co.uk/hewlett-packard-cosco-deal-spurs-optimism-in-greek-logistics/>
- Lennane, A. (2017, 18. leden). New China-Europe rail services on track to steal air and sea freight volumes. *The Load Star – making sense of the supply chain* [vid. 2017-04-21]. Dostupné z: <https://theloadstar.co.uk/new-china-europe-rail-services-track-steal-air-sea-freight-volumes/>
- Liu, B. (2012). *Contemporary Logistics in China: an introduction. China's logistics development by region* (225 s.). Hackensack, World Scientific. ISBN 978-9-8143-6588-8
- Liubing, Ch. (2016, 14. červen). Fastest China-Europe train sets record time of 10.5 days. *ChinaDaily* [vid. 2017-04-08]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-06/14/content_25709742.htm
- Longer trains – Facts & Experiences in Europe (2016, květen). *Community of European Railway* [vid. 2017-04-15]. Dostupné z: http://www.cer.be/sites/default/files/publication/160525_Longer%20Trains_Facts%20and%20Experiences%20in%20Europe_final_0.pdf
- Lowe, D (2005). *Intermodal freight transport* (276 s.). Boston, Elsevier Butterworth-Heinemann. ISBN 07-506-5935-1
- Macias, A. (2015). The World's Longest Railway Is Stalled In Madrid. *Business Insider* [vid. 2015-12-17]. Dostupné z: <http://www.businessinsider.com/the-longest-railway-in-the-world-2015-1>
- Makocki, M. (2016, 9. listopad). One way train from China to Central Europe. *Mercator Institute for China Studies* [vid. 2017-04-15]. Dostupné z:

<http://blog.merics.org/en/blog-post/2016/11/09/one-way-train-from-china-to-central-europe/>

- Members and Prospective Members of the Bank (2017, 10. únor). *Asian Infrastructure Investment Bank* [vid. 2017-02-21]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>
- Minnick, W. (2015, 13. duben). China's 'one belt, one road' strategy. *Defense News* [vid. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://search.proquest.com/docview/1675866010?accountid=17203>
- Mooney, T. (2016, 31. květen). New Asia-Europe rail services added amid weak ocean rates. *The Journal of Commerce* [vid. 2017-04-09]. Dostupné z: http://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/asia/china-europe-rail-routes-continue-add-services_20160531.html
- Morita, K. & Chen, Y. (2010). *Transition, regional development and globalization: China and Central Europe* (487 s.). New Jersey, World Scientific Pub. ISBN 98-128-3344-7
- New container train Asia-Europe in the framework of the “New Silk Road” project in 14 days (2012, 12. listopad). Қазақстан темір жолы [vid. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://www.railways.kz/en/node/3584>
- Novák, R. (2011). *Přepravní, zásilatelské a logistické služby* (391 s.). Praha, Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-735-3
- Odbor 06200 [MPO], (2011, 8. březen). Celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu: aktuální informace. *Ministerstvo průmyslu a obchodu* [vid. 2017-04-22]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/dokument84946.html>
- Parametry projektu (2015). *Multimodální logistické centrum Pardubice* [vid. 2015-12-17]. Dostupné z: http://www.pristav-pardubice.cz/mlc_prezentace/mlc.swf
- Parkinson, J. (2015, 8. leden). The world's biggest ship - for 53 days. *BBC News* [vid. 2017-04-08]. Dostupné z: <http://www.bbc.com/news/magazine-30696685>
- PCA Case N° 2013-19 in the Matter of the South China Sea Arbitration (2016, 12. červenec). *Permanent Court of Arbitration* [vid. 2016-10-08]. Dostupné z: <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/07/PH-CN-20160712-Award.pdf>

- Pořadí států podle výše vývozu a dovozu (2016). *Český statistický úřad* [vid. 2017-02-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/32619246/241015-1606.pdf/fd7242c4-b2ec-46bc-8c73-14df532348c2?version=1.0>
- Praha získá nové přímé pravidelné spojení s Čínou, od letošního září zahájí provoz přímá linka z Prahy do Pekingu (2015, 9. červenec). *Letiště Praha* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/praha-ziska-nove-prime-pravidelne-spojzeni-s-cinou-od-letosniho-zari-zahaji-provoz-prima-linka-z-prahy-do-pekingu/>
- Proceedings of MAC-TLIT 2013: Multidisciplinary Academic Conference on Transport, Logistics and Information Technologies. Container terminal in the Czech Republic and links to European ports (2013). *Mezinárodní železniční unie UIC*. ISBN 978-80-905442-0-8
- Průsak kurzu CZK/USD do cen obchodovatelného zboží (2015). *Česká národní banka* [vid. 2017-02-21]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/menova_politika/zpravy_o_inflaci/2015/2015_III/boxy_a_prilohy/zoi_2015_III_box_1.html
- Předpremiéra prvního čínsko-českého filmu "Jen my víme kde" (2015, 4. únor). *Velvyslanectví České republiky v Peking* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: http://www.mzv.cz/beijing/cz/kultura_skolstvi_krajane/predpremiera_prvniho_cinsko_ceskeho.html
- Přeprava sběrných zásilek LCL (2017). *ČD Logistics* [vid. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://www.cdlogistics.cz/hedvabna-stezka/preprava-sberných-zasilek-lcl-111>
- Putten, F. & Meijinders, M. (2015, březen). China, Europe and the Maritime Silk Road (37 s.). *Netherlands Institute of International Relations*. Dostupné z: <https://www.clingendael.nl/publication/china-europe-and-maritime-silk-road>
- Rail Freight – From China to Europe (2016). *TBN Logistik&Trade GmbH* [vid. 2017-04-08]. Dostupné z: <http://tbngroup.de/en/international-forwarding-hamburg/rail-freight-from-china-to-europe/>
- Rail-Based Intermodal Transport in China (2016, 31. srpen). *Ministry of Transport, P. R. China* [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: http://www.unescap.org/sites/default/files/China_Rail-Based%20Intermodal%20Transport.pdf

- Rastogi, C. & Arvis, J. (2014). *The Eurasian connection: supply-chain efficiency along the modern Silk* Xi urges fostering sense of community of common destiny with Czech Republic (2016, 30. březen). *Xinhuanet* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: http://news.xinhuanet.com/english/2016-03/30/c_135237873_2.htm
- Review of the Special Drawing Right (SDR) Currency Basket (2017, 21. duben). *International Monetary Fund* [vid. 2016-09-17]. Dostupné z: <http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/02/19/35/Review-of-the-Special-Drawing-Right-SDR-Currency-Basket>
- Riecher, S. & Black, J. (2014, 10. říjen). ECB Said to Weigh First Step to Buying Yuan for Reserves. *Bloomberg* [vid. 2016-09-17]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-10-10/ecb-weighing-first-step-to-buying-yuan-for-foreign-reserves>
- Roberts, D., Meyer, H. & Tschampa, D. (2012, 21. prosinec). Companies deep in China lean on railroads to ship to Europe. *Bloomberg* [vid. 2017-04-01]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2012-12-20/the-silk-railroad-of-china-europe-trade>
- Rodrigue, J., Comtois, C. & Slack, B (2013). *The Geography of Transport Systems. Carrying Capacity of Containers (in cubic feet)*. Abingdon, Oxon Routledge. ISBN 9780415822541
- *Route through Central Asia. Connecting central Asia to the world* (133 s.). Washington, The World Bank. ISBN 978-0-8213-9913-2
- Russian Railways develops new freight services for Europe – China route (2016, 14. červen). *Russian Railways* [vid. 2017-04-23]. Dostupné z: http://eng.rzd.ru/smie/public/en?STRUCTURE_ID=118&layer_id=4500&refererLayerId=4496&id=202283
- Shepard, W. (2016, 28. červen). What The Newly Branded China-Europe 'Silk Road' Trains Really Mean. *Forbes* [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/06/28/what-the-newly-branded-china-europe-silk-road-trains-really-mean/#3ea3bb2b1348>
- Shepard, W. (2016, 28. leden). Why The China-Europe 'Silk Road' Rail Network Is Growing Fast. *Forbes* [vid. 2017-04-02]. Dostupné z:

<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/01/28/why-china-europe-silk-road-rail-transport-is-growing-fast/4/#7956e4c1c514>

- Shepard, W. (2016, 29. červen). How Those China-Europe 'Silk Road' Trains First Began. *Forbes* [vid. 2017-03-25]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/06/29/the-story-of-how-those-china-europe-silk-road-trains-first-began/4/#2038a6385595>
- Shepard, W. (2016, 3. srpen). How The New Silk Road Is Stimulating Local Economies And Changing Lives From China To Europe. *Forbes* [vid. 2017-04-23]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/08/03/how-the-new-silk-road-is-stimulating-local-economies-and-changing-lives-from-china-to-europe/2/#5db654cb2162>
- Shepard, W. (2016, 5. červenec). Prague Overtaking London As Destination For Chinese Visitors. *Forbes* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/profdrwolfganggarlt/2016/07/05/prague-overtaking-london-as-destination-for-chinese-visitors/#12957f84d886>
- Shepard, W. (2016, 6. prosinec). How The New Silk Road Made Freight Trains 'Sexy' Again. *Forbes* [vid. 2017-04-08]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/12/06/how-and-why-rail-freight-transport-was-jump-started-for-the-21st-century/#6135a3491e01>
- Shepard, W. (2016, 8. listopad). How A Company Called Unit 45 Revolutionized China-Europe 'Silk Road' Rail Transport. *Forbes* [vid. 2017-04-22]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/11/08/how-a-company-called-unit-45-revolutionized-china-europe-silk-road-rail-transport/#31ad59af3f9e>
- Shepard, W. (2017, 3. leden). The New Silk Road: China Launches Beijing-London Freight Train Route. *Forbes* [vid. 2017-03-25]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/jwebb/2017/01/03/the-new-silk-road-china-launches-beijing-london-freight-train-route/#6d14f12f1f13>
- Shepard, W. (2017, 6. leden). Trains Are The New Pandas: The Real Impact That The New China-UK Rail Line Will Have. *Forbes* [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/01/06/the-story-behind-the-new-china-to-uk-train/2/#399536c15b69>

- Shepard, W. (2017, 9. leden). Horgos: The First New City Of The New Silk Road Emerges As A Robot Manufacturing Hub. *Forbes* [vid. 2017-04-23]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/01/09/horgos-the-first-new-city-of-the-new-silk-road-becomes-a-hub-for-robots/#6f66936d245e>
- Sixteen plus one: guidelines for integrated transport corridor between China, Europe adopted in Riga (2016, 17.květen). *The Baltic Course* [vid. 2017-03-12]. Dostupné z: <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=120837>
- Společné prohlášení o navázání strategického partnerství mezi Českou republikou a Čínskou lidovou republikou (2016, 29. březen). *Pražský hrad* [vid. 2017-02-21]. Dostupné z: <https://www.hrad.cz/cs/pro-media/tiskove-zpravy/aktualni-tiskove-zpravy/spolecne-prohlaseni-o-navazani-strategickeho-partnerstvi-mezi-ceskou-republikou-a-cinskou-lidovou-republikou-1-12559>
- Spotlight: Reasons why Czech Republic made priority of Xi's first CEE visit (2016, 27. březen). *Xinhuanet* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: http://news.xinhuanet.com/english/2016-03/27/c_135227247.htm
- Stanzel, A., Kratz, A., Szczudlik, J. & Pavličević, D. (2016, 14. prosinec). China's investment in influence: the future of 16+1 cooperation (16 s.). *European Council on Foreign Relations*. ISBN: 978-1-910118-99-3. Dostupné z: http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperation7204
- Summit EU–Čína, Brusel, 29. 6. 2015 (2015, 29. červen). *Evropská rada* [vid. 2016-10-08]. Dostupné z: <http://www.consilium.europa.eu/cs/meetings/international-summit/2015/06/29/>
- Syadullah, M. (2014). Prospects of Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Social and Development Sciences* [vid. 2015-11-28]. Dostupné z: <http://search.proquest.com/docview/1617305652?accountid=17203>
- Šanghaj – Praha: China Eastern Airlines zahájila první přímý let do střední Evropy (2016, 23. červen). *Letiště Praha* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/sanghaj-praha-china-eastern-airlines-zahajila-prvni-primy-let-do-stredni-evropy>
- Šestnáct plus jedna (2016). *Sinopsis – Ústav Dálného východu FF UK v Praze* [vid. 2017-03-12]. Dostupné z: <https://sinopsis.cz/sinopsis/16-1/>

- The Belt and Road Initiative (2016, 21. leden). *Hongkongská rada pro rozvoj obchodu* [vid. 2015-11-02]. Dostupné z: <http://hkmb.hktdc.com/en/1X0A7UXL/hktdc-research/China-Europe-Express-Trains-On-Track-to-Access-Belt-and-Road-Businesses>
- TOP 50 World Container Ports (2016). *World Shipping Council* [vid. 2016-10-09]. Dostupné z: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>
- Trans-Siberian Railway - Brief Description of the Corridor (2015). *Russian Railways* [vid. 2017-04-23]. Dostupné z: http://eng.rzd.ru/statice/public/en?STRUCTURE_ID=87
- Turcsanyi, R. (2015, 12. září). Is the Czech Republic China's New 'Bridge to Europe'?. *The Diplomat* [vid. 2017-03-24]. Dostupné z: <http://thediplomat.com/2015/09/is-the-czech-republic-chinas-new-bridge-to-europe/>
- UPS Expands China-Europe Rail Service with LCL Option (2015, 14. červenec). *UPS Pressroom* [vid. 2017-04-01]. Dostupné z: <https://www.pressroom.ups.com/pressroom/ContentDetailsViewer.page?ConceptType=PressReleases&id=1434976457524-223>
- VAT exemption for big firms using Greece as transit hub (2013, 28. únor). *ekathimerini* [vid. 2016-10-22]. Dostupné z: <http://www.ekathimerini.com/148892/article/ekathimerini/business/vat-exemption-for-big-firms-using-greece-as-transit-hub>
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road (2015, 28. březen). *National Development and Reform Commission People's Republic of China* [vid. 2016-10-09]. Dostupné z: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- Vize a akce společné výstavby Ekonomického pásu podél Hedvábné stezky a Námořní Hedvábné stezky 21. století (2015, 7. květen). *Embassy of the People's Republic of China in the Czech Republic* [vid. 2016-11-09]. Dostupné z: <http://www.chinaembassy.cz/cze/xwdt/t1261665.htm>
- Waters, W. (2017, 17. březen). China-Europe ocean freight contract prices up 64%. *Lloyd's Loading List* [vid. 2017-04-09]. Dostupné z:

<http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/China-Europe-ocean-freight-contract-prices-up-64/68836.htm#.WQZkVuRdCM9>

- Weiwen, H. (2016, 13. prosinec). Subsidies for China-Europe freight trains raise concern. *Chongyang Institute for Financial Studies, Renmin University of China* [vid. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://rdcy-sf.ruc.edu.cn/displaynewsen.php?id=28257>
- Why Japan won't join the AIIB (2015). *The Japan Times* [vid. 2015-10-31]. Dostupné z: <http://www.japantimes.co.jp/opinion/2015/04/20/commentary/japan-commentary/japan-wont-join-aiib/#.VjUTKStAnIV>
- Wing, Ch. (2016, 1. listopad). China-Europe Express Trains: On Track to Access Belt and Road Businesses. *Hongkongská rada pro rozvoj obchodu* [vid. 2017-04-02]. Dostupné z: <http://hkmb.hktdc.com/en/1X0A7UXL/hktdc-research/China-Europe-Express-Trains-On-Track-to-Access-Belt-and-Road-Businesses>
- Xiaoli, P. (2016, 31. květen). China - Pharmaceuticals. *International Trade Administration* [vid. 2017-04-19]. Dostupné z: <http://rdcy-sf.ruc.edu.cn/displaynewsen.php?id=28257>
- Yang, J. (2014, 8. prosinec). Silk Road subsidies undermine rail link. *South China Morning Post* [vid. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link>
- YUXINOU LCL China-Europe Railway Express Less Than Container Load(LCL) From Chongqing (2017). *HLT Int'l Logistics (Ningbo)* [vid. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://www.chinaeuroperrailwayexpress.com/china-europe-railway-express-westbound/china-europe-railway-express-westbound-less-than/yuxinou-lcl-china-europe-railway-express-less-tha.html>
- Zhengzhou – Europe Block Train Service (2015). *Qingdao Ocean & Great Asia Logistics Co* [vid. 2017-04-22]. Dostupné z: http://www.yydy.com/en/pro_haitie.aspx?act=pro_blzobl&type
- Zuenko, I. (2016, 13. září). Why China Subsidizes Loss-Making Rail Transport via Russia and Kazakhstan. *Carnegie Moscow Center* [vid. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://carnegie.ru/commentary/?fa=64555>

- Železnice a ekologie (2015, 13. srpen). *DB Schenker* [vid. 2017-04-09]. Dostupné z: <http://www.dbschenker.cz/log-cz-cz/produkty-sluzby/zeleznicni-preprava/ekologie.html>

Seznam tabulek

Tabulka 1: Využitelná nákladní plocha jednotlivých typů kontejnerů (v kubických stopách) .	7
Tabulka 2: Celkové investice potřebné k rozvoji infrastruktury v Asii podle sektorů, 2010 – 2020 (2008, v milionech USD).....	19
Tabulka 3: Dovoz zboží dle SITC členění z ČLR do ČR v letech 2006 – 2015 (v tisících USD)	27
Tabulka 4: Vývoz zboží dle SITC členění z ČR do ČLR v letech 2006 – 20015 (v tisících USD)	28
Tabulka 5: Bilance zahraničního obchodu ČR s ČLR podle SITC (2006 – 2015, v tisících USD)	29
Tabulka 6: Hodnota čínských investic v České republice v letech 2009 – 2014 (v milionech USD)	35
Tabulka 7: Hlavní ekonomické ukazatele provincie Hubei a provinčního města Wuhan (2015)	38
Tabulka 8: Přehled pravidelných spojení na relaci ČLR – Evropa	49
Tabulka 9: Srovnání vyprodukovaných emisí CO ₂ (v tunách) pro jednotlivé přepravní módy na trase Wuhan – Pardubice (přeprava 10 TEU).....	60
Tabulka 10: Srovnání spotřebované energie (v megajoulech) pro jednotlivé přepravní módy na trase Wuhan – Pardubice (přeprava 10 TEU).....	61
Tabulka 11: Srovnání door-to-door přepravy tří druhů zboží (LCL, FCL) z ČLR do Švýcarska	62
Tabulka 12: Srovnání door-to-door přepravy zboží (FCL) z ČLR do Nizozemska	63

Seznam obrázků

Obrázek 1: Oficiální schéma The Belt and Road iniciativy	11
Obrázek 2: Iniciativa One Belt, One Road: 6 ekonomických koridorů pokrývajících oblast Asie, Evropy a Afriky	13
Obrázek 3: Mapa zapojených zemí do "B&R" iniciativy.....	15
Obrázek 4: Vývoj dovozu a vývozu zboží mezi ČR a ČLR v letech 2006 – 2015 (v tisících USD, v přeshraničním pojetí)	25
Obrázek 5: Postoj států EU k ČLR (po finanční krizi)	33
Obrázek 6: Geografické umístění provincie Hubei na mapě ČLR	36
Obrázek 7: Dostupné železniční trasy na relaci ČLR – Evropa	42
Obrázek 8: Business modely používané v železniční přepravě na relaci ČLR – Evropa	44
Obrázek 9: Nový design kontejnerů pod značkou China Railway Express	47
Obrázek 10: Časová osa zapojování čínských měst k pravidelným železničním linkám	48
Obrázek 11 První uskutečněná přeprava na pravidelné lince Wuhan – Pardubice	51
Obrázek 12: Předpokládaná intenzita přeprav skrze MLC Pardubice	53
Obrázek 13: Výhodnost použití železniční nebo námořní přepravy dle územního rozmístění	58
Obrázek 14: Srovnání ceny a doby letecké, železniční a námořní přepravy.....	63
Obrázek 15: Mapa typů rozchodů na relaci ČLR – Evropa	66
Obrázek 16: Transsibiřská magistrála.....	68
Obrázek 17: Podíl jednotlivých typů čínských městských domácností dle ročního příjmu domácností (v letech 2000, 2010 a 2020, v %)	78
Obrázek 18: Logistický hub a speciální ekonomická zóna Khorgos.....	80
Obrázek 19: Detailní mapa plánované infrastruktury v rámci iniciativy "OBOR" (zdroj: MERICS, 2015).....	86