

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2018

Bc. Václav Plojhar

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

Fakulta mezinárodních vztahů

Hlavní specializace: Mezinárodní obchod

Čínské infrastrukturní investice v regionu zemí střední a východní Evropy z pohledu iniciativy One Belt One Road

Diplomová práce

Vypracoval: Václav Plojhar

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Zuzana Stuchlíková, Ph.D.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Čínské infrastrukturní investice v regionu zemí střední a východní Evropy z pohledu iniciativy One Belt One Road“ vypracoval samostatně. Veškerou použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne

.....

Podpis

Touto cestou bych rád poděkoval doc. Ing. Zuzaně Stuchlíkové, Ph.D. za její vstřícnost, trpělivost a cenné rady, které mi pomohly při přípravě diplomové práce.

Seznam zkratek

Zkratka	Celý název/vysvětlení
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
CEECs	Central and Eastern European Countries – státy střední a východní Evropy
COSCO	Chinese Ocean Shipping Company
CRBC	China Road and Bridge Corporation
ČLR	Čínská lidová republika
EUR	Euro
HADR	Humanitarian Assistance and Disaster Response
ICT	Information and Communication Technology – informační a komunikační technologie
MSR	Maritime Silk Road
NDRC	National Development and Reform Commission
NIS	Národní infrastrukturní systémy
OBOR	One Belt One Road
OECD	The Organisation for Economic Co-operation and Development – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OSE	Greek National Railway Corporation – Řecká národní železniční společnost
PCT	Piraeus Containers Terminal
PFI	Private Finance Initiative
PPP	Public Private Partnership – partnerství veřejného a soukromého sektoru
SCO	Shanghai Cooperation Organization – Šanghajská organizace pro spolupráci
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
USD	United States dollar – americký dolar
ZSVE	Země střední a východní Evropy, dle iniciativy 16+1, relevantní z pohledu této práce
NATO	North Atlantic Treaty Organization – Severoatlantická aliance
TFA	Trade Facilitation Agreement
WTO	World Trade Organization – Světová obchodní organizace

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Zisky a náklady projektu P (v mil. USD)	18
Tabulka č. 2: Investiční příležitosti v zemích střední a východní Evropy podle Evropské investiční banky (omezeno na infrastrukturu)	20
Tabulka č. 3: Seznam významných investorů v AIIB (2018)	47
Tabulka č. 4: Porovnání regionálních a neregionálních investorů v AIIB	47
Tabulka č. 5: Rok podepsání memoranda o porozumění států střední a východní Evropy	54
Tabulka č. 6: Meziroční změna (v %) v celkovém vzájemném obchodu mezi Čínou a SSVE mezi lety 2012 a 2016	55
Tabulka č. 7: Stav čínských přímých zahraničních investic v regionu zemí střední a východní Evropy mezi lety 2009 až 2016 (mil USD)	56
Tabulka č. 8: Hodnotící kritéria pro určení čínské infrastrukturní investice, která zapadá do konceptu iniciativy OBOR	61
Tabulka č. 9: Hodnocení projektu – Most Pupin (2011-2014)	67
Tabulka č. 10: Hodnocení projektu – Rychlodráha Bělehrad-Budapešť	72

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Faktory ovlivňující investice v infrastruktuře (veřejné i soukromé)	15
Obrázek č. 2: Mapa znázorňující infrastrukturní síť iniciativy OBOR (březen 2017)	36
Obrázek č. 3: Státy střední a východní Evropy dle iniciativy 16+1	52

Seznam grafů

Graf č. 1: Podíl investorů na 1. vkladu do fondu Silk Road Fund	48
Graf č. 2: Vývoj průměru podílu infrastrukturních investic na HDP v zemích střední a východní Evropy (2000–2015) (v %)	58
Graf č. 3: Počet projektů s čínským investorem/partnerem vs. jejich celková investiční hodnota v SSVE (počet projektů/hodnota v mil. USD) (2012-2018)	62

Obsah

Seznam zkratk	I
Seznam tabulek.....	II
Seznam obrázků	II
Seznam grafů	II
Úvod.....	4
1 Infrastrukturní investice	7
1.1 Role infrastruktury	7
1.2 Rozdělení infrastruktury	11
1.3 Faktory ovlivňující infrastrukturní investice.....	14
1.4 Financování infrastrukturních projektů.....	23
2 Iniciativa One Belt One Road.....	28
2.1 Charakteristika iniciativy One Belt One Road.....	29
2.2 Význam iniciativy One Belt One Road.....	35
2.3 Principy iniciativy	42
2.4 Investiční fondy a instituce spojené s iniciativou One Belt One Road	46
2.5 Typický infrastrukturní projekt iniciativy One Belt One Road (řecký přístav Piraeus)	49
3 Státy střední a východní Evropy vs. iniciativa One Belt One Road.....	51
3.1 Čínská spolupráce se státy střední a východní Evropy	51
3.2 Investice v regionu střední a východní Evropy.....	58
3.3 Realizace mostu Pupin a jeho souvislosti	62
3.4 Realizace rychlodráhy Bělehrad-Budapešť a její souvislosti	67
Závěr.....	73
Seznam literatury	76
Knižní publikace	76
Elektronické publikace	76
Webové stránky	77
Přílohy	87
Příloha č. 1: Projev Xi Jinpinga na Nazarbayev University	87
Příloha č. 2: Mapa původní Hedvábné stezky	92
Příloha č. 3: Mapy ekonomických regionů iniciativy OBOR	92
Příloha č. 4: Úplný výčet investorů AIIB	96
Příloha č. 5: Mapa zemí střední a východní Evropy dle OECD	98
Příloha č. 6: Zdrojová data pro graf č. 2 (Vývoj průměru podílu infrastrukturních investic na HDP v zemích střední a východní Evropy).....	98
Příloha č. 7: Přehled čínských infrastrukturních projektů v zemích střední a východní Evropy (2012–2018)	100

Úvod

Od roku 2012 můžeme v regionu zemí střední a východní Evropy pozorovat zvýšenou čínskou přítomnost. Jedná se především o platformu 16+1 a je otázkou, zda se Čína v regionu angažuje také z pohledu iniciativy One Belt One Road (OBOR). Vidíme snahy čínské vlády o navázání silnějších politických vazeb, snahu o zvýšenou obchodní výměnu a ekonomickou spolupráci. Z pohledu Číny představuje region střední a východní Evropy stále velký potenciál pro rozvoj vzájemných vztahů a posílení vzájemného obchodu.

Čínské snahy o posílení politického a ekonomického vlivu však nejsou omezeny jen na region střední a východní Evropy, jsou pozorovatelné již v podstatě po celém světě. V roce 1999 byla již představena čínská strategie Going Global, která měla motivovat čínské firmy k silnější účasti v mezinárodním obchodu a investování na zahraničních trzích. V roce 2013 představil čínský prezident Xi Jinping iniciativu OBOR. Představil tím světu dlouhodobý čínský obchodní a investiční záměr pro Evropu, Asii i část Afriky. Iniciativa OBOR je postavena především na využití dostupných čínských finančních a developerských zdrojů pro realizaci zahraničních infrastrukturních projektů a tím posílení vzájemného obchodu. Čína nabízí zúčastněným zemím snazší podmínky pro získání financování na rozvoj infrastruktury, která má přispět k propojení celého euroasijského a afrického regionu. Má všechny zúčastněné země k sobě přiblížit, učinit všechny trhy více dostupné, podpořit ekonomiku a politickou spolupráci a v neposlední řadě podpořit i mezilidskou a kulturní výměnu. Čína pro tento záměr vytvořila i finanční instituce a fondy, které mají některé investice zprostředkovat. Jedná se například o Silk Road Fund nebo Asijskou infrastrukturní a investiční banku (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB), která má mezi svými členy, tzn. těmi, kdo vložili do banky i svůj kapitál, i země, které nejsou součástí iniciativy OBOR. Jedná se např. o Kanadu.

Evropská unie a potažmo poté celá Evropa představuje pro Čínu největšího obchodního partnera. Díky realizaci iniciativy OBOR by se měl evropský trh stát pro čínské exportéry více dostupný. Z tohoto důvodu se tato diplomová práce zabývá čínskými infrastrukturními investicemi v regionu střední a východní Evropy.

Hlavním cílem diplomové práce je zjistit, zda čínská investiční aktivita do infrastruktury v regionu zemí střední a východní Evropy od roku 2013 zapadá do konceptu iniciativy OBOR. Tím je myšleno, zda infrastrukturní projekty navazují již na realizované investice a zda mohou pomoci vzájemnému obchodu.

Pokud dojde práce k závěru, že čínská investiční aktivita odpovídá iniciativě OBOR, je vedlejším cílem analyzovat, do jaké míry naplňují čínské investice představu o společném prospěchu zúčastněných zemí (win-win situaci).

Diplomová práce je strukturovaná do tří kapitol. První kapitola popisuje význam a možnosti rozdělení infrastruktury a jakou roli hraje v naší společnosti. Dále se kapitola zaměřuje na faktory ovlivňující infrastrukturní investice a v závěru první kapitoly se nachází popis možných způsobů financování infrastrukturních projektů.

V druhé kapitole se práce dívá detailněji na iniciativu One Belt One Road. Nejprve je nastíněn hrubý vývoj a poté je iniciativa charakterizována pomocí oficiálně představených principů. Následuje představení dvou základních koncepcí iniciativy, a to pozemní a oceánské. Z nich vyplývá definování ekonomických koridorů, které tvoří páteř iniciativy. Druhá kapitola charakterizuje také nejznámější fond a investiční banku spojenou s iniciativou a financující infrastrukturní projekty.

Začátek třetí kapitoly definuje region zemí střední a východní Evropy, na jehož základě práce identifikuje relevantní infrastrukturní projekty se zapojením čínského investora nebo partnera poskytujícího financování. Na základě tohoto seznamu jsou vybrány dva projekty, které mají financování v řádu stovek milionů amerických dolarů a více, byly již dokončeny nebo jsou realizovány a jsou relativně mediálně známé. Jedná se o první čínský infrastrukturní projekt v Evropě, kterým je realizace nového mostu Pupin v Bělehradu. Dále práce zkoumá první čínskou infrastrukturní investici se zapojením alespoň dvou zemí střední a východní Evropy, kterou je realizace vysokorychlostní železnice z Bělehradu do Budapešti.

Diplomová práce využívá především popis. Metoda popisu je použita především pro představení role, faktorů a financování infrastruktury a iniciativy OBOR. Dále se jedná o analyticko-syntetické postupy, je využita abstrakce pro představení podstatných jevů iniciativy a metoda indukce pro hodnocení infrastrukturních investic. Diplomová práce čerpá z bibliografických zdrojů, článků renomovaných autorů a kvalitních zahraničních internetových pramenů a vládních internetových pramenů. Inspirací pro vypracování práce byla kniha Martina Jacquese „When China Rules the World“ (2009). Jacques v ní argumentuje, že skrze rostoucí

ekonomickou sílu pozmění Čína silně politickou a kulturní krajinu celého světa v 21. století. Tuto myšlenku, dle autora práce, potvrzuje uvedení iniciativy OBOR. Pro pochopení role a vlivu infrastruktury na ekonomiku a lidskou společnost pomohla autorovi především publikace University of Amsterdam „Infrastructures Time to Invest“ (2008). Další publikace „Interpretation on New Philosophy of Chinese Diplomacy“ (2014) vydaná State Council of Information Office of the PRC dává pohled na oficiální vyjádření čínských státníků ohledně čínské zahraniční politiky a dále tuto politiku ilustruje. Všechny další použité zdroje jsou uvedeny v textu a dále v seznamu literatury.

1 Infrastrukturní investice

1.1 Role infrastruktury

Nizozemská vědecká rada pro vládní politiku označuje přístup k pitné vodě a energii, možnost mobility a komunikace jako základní faktory pro fungování současné společnosti. Bez dostupnosti těchto služeb by se všechny moderní společnosti zhroutily. Příkladem můžou být velké energetické výpadky a nehody, které výrazně omezují fungování společnosti (WRR 2008). K nejaktuálnějším příkladům patří nedávná krizová situace v Portoriku, které bylo zasaženo hurikánem Maria. Výpadek elektřiny na tomto ostrově v dubnu 2018 je označován jako druhý největší ve světové historii (měřeno na množství nedodaných spotřebitelů-hodin) (Irfan 2018). Následkem eklektického výpadku byla nedostupnost pitné vody, omezení školní výuky, snížení kvality zdravotnické péče, široký úpadek malých společností (Hernández 2018). Takové podmínky nakonec vyústily k emigraci desítek tisíc místních obyvatel (Irfan 2018). Tento příklad je důkazem, jak nezbytné jsou pro naši společnost infrastruktury zajišťující kvalitní přísun základních služeb.

Dle obecné definice se pod „infrastrukturou“ rozumí „základní fyzické a organizační struktury a zařízení, která jsou potřebná pro chod společnosti nebo podniku“ (Oxford Dictionaries 2018). V této práci je využito také definice Roberta Carlssona. Ten ve svém článku hovoří o „infrastrukturních systémech“, které nabízejí infrastrukturní služby ekonomických činitelů. Takové systémy umožňují ekonomickým činitelům možnost využití zdrojů ve větším objemu, než je jim dostupný pouze z blízkých lokálních zdrojů. V rámci infrastrukturních systémů dochází k neustálé velkoobjemové redistribuci zdrojů, produktů, služeb, externalit a pohybu lidí. Výsledkem podpořené redistribuce jsou podpořeny výrobní procesy, celková ekonomická aktivita regionu, což teoreticky přispívá k růstu životní úrovně (Carlsson 2013 s. 263).

Přístup k infrastruktuře a k jejímu pochopení je dle mého názoru velmi užitečný právě skrze výraz infrastrukturní systém. Pod samotným pojmem infrastruktura si můžeme představit krátké silniční spojení z jednoho města do druhého nebo elektrické vedení z elektrárny do přilehlého města. Nicméně, každá taková infrastruktura je vybudována a zasazena do již existujícího systému dalších infrastruktur, které tvoří vzájemně provázanou a na sobě závislou síť. Zjednodušeně můžeme uvést příklad u silničního spojení a elektrického vedení. Elektřina z elektrické sítě je nezbytná pro provoz výrobního podniku a jeho strojů a silniční spojení je

nezbytné pro dodávky surovin a materiálů a poté na odvoz výrobků. Infrastrukturní systém silniční sítě tedy v sobě zakomponovává všechny další připojené silniční komunikace, po kterých lze výrobky dopravit k dalším zákazníkům. Infrastrukturní systém dodávky elektrické energie v tomto případě představuje elektrické vedení a všechny napojené elektrárny, které udržují dostatečné napětí v síti podle aktuální poptávky.

S přístupem, že u infrastruktury musíme přemýšlet právě v konceptu systému, do jakého je zasazena, je odkazováno i ve zprávě Nizozemské vědecké rady pro vládní politiku. Zde je zmiňováno, že u infrastruktur dochází k vytváření sítí jednotlivých infrastruktur neboli systému systémů. Jedná se o funkční uspořádání, ke kterému dochází v rámci výstavby infrastruktur, nicméně takové uspořádání není ještě z institucionálního nebo vládního pohledu dostatečně podchyceno (WRR 2018, str. 56). Tato práce se snaží na infrastrukturu nahlížet právě z pohledu infrastrukturních systémů, tzn. v jakých sítích a systémech je zasazena. Pro zjednodušení, však bude dále užíváno názvu „infrastruktura“.

Ekonomika je silně ovlivněna efektivitou, kvalitou a univerzálností infrastruktur. Infrastruktura hraje základní roli při rozhodování o umístění podniků v mnoha průmyslových odvětvích. Jelikož infrastruktura a služby, které jsou jí dodávány, představují páteř pro funkci společnosti a ekonomiky, bylo s nimi historicky zacházeno odlišně ve srovnání s průmyslovými odvětvími tím, že nebyly řízeny tržními silami na běžném trhu (WRR 2018, str. 49). Hlavním důvodem byla značná finanční náročnost a riziko investic do infrastruktury, kterou na sebe mohly do 20. století převzít pouze státy. Změna této situace a příchod soukromých investorů nastal až s příchodem 80. a 90. let 20. století.

Infrastruktura tvoří základ fungující ekonomiky a podporuje výrobní procesy. Na druhou stranu, tím, že se jedná ze své podstaty o velké budovatelské projekty, jsou značně časově a finančně náročné. S realizací takových projektů je spojena dlouhá následná životnost a silný „lock in efekt“¹. Následkem je propojení struktury naší ekonomiky, do jisté míry, s vybudovanou infrastrukturou. Toto provázání je oboustranné. Ekonomika dokáže využít zdroje jen do výše, jakou jí infrastruktura nabízí, ale infrastruktura se musí vyrovnávat i s měnícími se požadavky ekonomiky. V případě razantní změny struktury ekonomiky, způsobu využívání zdrojů, socioekonomické krize, demografické a klimatické změny, vytvářejí tyto změny tlak na

¹ Lock in efekt se v ekonomii popisuje jako případ, kdy do rozhodování o chování určitého aktéra vstupují informace o nákladech na změnu chování. Čím jsou větší náklady na změnu chování, tím silnější je lock in efekt a tím pádem je pro aktéra efektivnější své chování neměnit. Na lock in efekt je obecně nahlíženo negativně, neboť omezuje změnu chování ekonomických aktérů. Většina ekonomických škol považuje dlouhodobé náklady na změnu za nulové (Afterecon 2014).

změny i v infrastruktuře (Carlsson 2013, s. 263). Příkladem takového tlaku může být narůstající využívání solární energie. Jedná se o trend zvyšování podílů obnovitelných zdrojů při výrobě elektrické energie. Od roku 2010 zaznamenaly Spojené státy americké nárůst v instalované kapacitě solárních panelů, při čemž největší nárůst zaznamenala Kalifornie. Tím, že je generace elektrické energie ze solární závislá na sluneční aktivitě, dochází k takové generaci jen přes den, s nejvyšší generací kolem poledne. To vytváří stále větší nabídku elektrické energie ze solární energie přes den a není v tu dobu potřeba tolik nabídky ze zaběhlých neobnovitelných zdrojů. Nicméně ve chvíli nejsilnější generace elektrické energie ze solární (přes poledne), dochází i k nejnižší poptávce po elektřině z elektrické sítě. Tato poptávka dosahuje maxima večer, kdy výkon solárních elektráren zase uvažá, v takové situaci musí výkon solárních elektráren zastoupit standardní elektrárny na neobnovitelné zdroje. Tím největším problémem jsou tedy značné výkyvy v nabídce elektrické energie, jakou produkuje solární energie v elektrické síti. Aby nedocházelo k poškození sítě, musí být některé solární panely kolem poledne vypínány, protože, pro ně jednoduše není odbytu. Tím dochází k plýtvání solární energie. Je tedy naprosto nezbytné, aby došlo k pokroku s uchováním elektrické energie generované ze solární energie, aby mohla být do budoucna efektivně využívána (Vox 2018).

Infrastruktura je sice silně provázaná s ekonomikou a výkonná ekonomika závisí na efektivní a dostatečné infrastruktuře, je však otázkou, do jaké míry investice do infrastruktury ovlivňují ekonomiku a mohou přispívat k ekonomickému růstu. Dlouhodobě na toto téma existuje debata. Existují zastánci představy, kde infrastrukturní investice jsou spojeny s pozitivní návratností dané investice, která je měřena jako zisk z investice děleno množstvím peněz investovaných (Macdonald 2008). Podle autorů Banistera a Berechmana hraje infrastruktura až sekundární roli pro ekonomický růst (Carlsson 2013, s. 264). Empirická studie OECD vychází například z předpokladu, že jistá úroveň infrastruktury je nutná pro ekonomický růst, ale nikdy tento vztah nebyl dostatečně kvantifikován (Égert 2009).

Nicméně závěry empirické studie OECD konstatují, že investice do síťových infrastruktur mohou podpořit dlouhodobý hospodářský růst v zemích OECD. Síťovými infrastrukturami jsou zde myšleny transportní infrastruktury (silnice a železnice) a netransportní infrastruktury (elektrické sítě a telekomunikační sítě). Studie dále uvádí, že investice do infrastruktury mohou mít pozitivní vliv na růst, který přesahuje vliv investovaného kapitálu díky úsporám z rozsahu, existenci síťových externalit a posilováním konkurenčního prostředí. Výsledky časových řad odhalují pozitivní dopad investic do infrastruktury na růst. Také ukazují, že tento efekt se liší v různých zemích a odvětvích a v průběhu času. V některých případech tyto výsledky odhalují

důkaz možných nadměrných investic, které mohou souviset s neefektivním využíváním infrastruktury. Podle Bayesianova modelu, dospěla studie k závěru, že investice do telekomunikací a elektrické sítě měla výrazný pozitivní vliv na dlouhodobý růst. V případě investic do železniční a silniční sítě pozitivní efekt na růst zaznamenán nebyl. Pozitivní investiční efekt na růst je nelineární a je limitován již přítomnou infrastrukturou (Égert 2009).

Podobný přístup k infrastruktuře má studie OECD „Infrastructure Investment“, která uvádí přínosy infrastrukturních investic nad rámec jejich ziskovosti pro jejich investora. Studie zmiňuje snazší dělbu práce, přispívání k vytváření konkurenčního prostředí na trhu, šíření technologií a přijetí nových procesů řízení pro firmy nebo poskytování přístupu na nové trhy, k novým zdrojům a ke kvalitnějším meziproduktům. Studie však hlavně zkoumá vztah investic do infrastruktury a ekonomického růstu, bez ohledu na zdroji financování a vlastnictví². Výstupy studie musely být rozděleny podle sektorů, výsledky byly totiž různé. V oblasti energetiky byly investice do infrastruktury spojeny s ekonomickým růstem, s výjimkou Austrálie, Irska, Jižní Koreji a Nového Zélandu, což je přikládáno již možnému přeinvestování do daného sektoru³. V případě silniční sítě byl pozitivní efekt zaznamenán.

Infrastrukturu můžeme označit za nezbytný klíč k pokračující společenské a hospodářské bezpečnosti a blahobytu, avšak tváří v tvář vnějším hrozbám. Tyto vnější hrozby mohou být způsobeny faktory, jako je rostoucí závislost na vnějších přírodních zdrojích, kde jako příkladem může být krize Ruska a Ukrajiny o dodávkách plynu⁴, která jasně ukázala závislost části EU na externích zdrojích energie (WRR 2018). Další hrozbou je terorismus. Tato hrozba je adresována i názory Evropské komise, kde je infrastruktura zmiňována jako potenciální cíl terorismu (European Commission 2018). Energetická bezpečnost a důležitost infrastruktury pro zajištění bezpečnosti a spolehlivosti dodávek se staly novou nebo přinejmenším znovuobjevenou mantrou. Dále se jedná již o zmíněnou hrozbu přírodních katastrof (WRR 2018).

² Seznam zemí, které studie zkoumala – Austrálie, Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Irsko, Island, Itálie, Japonsko, Jižní Korea, Kanada, Mexiko, Nizozemí, Norsko, Nový Zéland, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Spojené království, Spojené státy americké, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko.

³ Studie naznačuje, že dodatečný nárůst kapici nemohl být dále efektivně distribuován a tím nemohl být přeměněn na hodnotnou produkci.

⁴ Krize Ruska a Ukrajiny v roce 2009 byla významnou pro dodávky plynu do Evropy. Rusko a Ukrajina se nedokázaly dohodnout na ceně za ruské dodávky plynu na Ukrajinu a tarifním poplatkům za tranzit ruského plynu do Evropy. Ruský vývoz na Ukrajinu byl proto odříznut 1. ledna. Vývoz do 16 členských států EU a Moldavska byl dne 6. ledna drasticky snížen a od 7. ledna zcela zastaven. Dodávky na Ukrajinu i do ostatních evropských zemí byly znovu zahájeny 20. ledna po podpisu dvou nových desetiletých smluv. Nejvážněji zasažené byly země na Balkáně, kde části obyvatelstva nemohly vytápnout své domy. Významné ekonomické problémy, ale nikoliv humanitární, byly také registrovány v Maďarsku a na Slovensku (Pirani et al. 2009).

Tyto události ilustrují nejen to, jak jsou infrastruktury životně důležité pro náš každodenní život, ale také zdůrazňují, jak nezbytná je dlouhodobá investice do udržování takových infrastruktur. Příkladem toho jsou stárnoucí transportní infrastruktury, které lze nalézt i v rozvinutých ekonomikách. V Německu se jednalo o případ zastaralého dálničního mostu mezi Leverkusenem a Kolínem nad Rýnem, jehož průjezd musel být omezen a nákladní kamiony si z donucení hledaly objízdné trasy v přilehlém okolí a tím dále nadměrně zatěžovaly tamní silniční síť. Jedná se i o případ Spojených států amerických, ve kterých dochází v posledních pěti desetiletích⁵ k zastarávání silničních komunikací. Důvodem k oběma problémům je nedostatečná investice do údržby daných komunikací. Jedná se jistě o velmi komplexní problém, nicméně je nutné si uvědomit, že k němu dochází i v kontextu největší evropské i světové ekonomiky⁶ (Schulze 2016).

1.2 Rozdělení infrastruktury

Jak již bylo řečeno, infrastruktura představuje základní fyzické a organizační struktury a zařízení, která jsou potřebná pro chod společnosti nebo podniku. Tyto struktury a zařízení je vhodné chápat jako součástky daného infrastrukturního systému, který dále existuje v provázání s dalšími typy infrastrukturních systémů. Dělení a kategorizace těchto systémů jsou různá a liší se podle jednotlivých autorů, kteří je zmiňují, a podle jejich tematických záměrů.

Zmíněná studie OECD „Infrastructure and Growth“ se zaměřuje pouze na síťovou infrastrukturu, kterou dále dělí na transportní (silniční a železniční infrastruktura) a netransportní (telekomunikace a elektrická energie) (Égert 2009). Podle nizozemské vědecké rady pro vládní politiku můžeme infrastrukturu dělit na infrastrukturu odpadní vody, poskytující pitnou vodu, pevného odpadu, hrázovou, silniční železniční, leteckou, elektrickou, plynovou a telekomunikační. Robert Carlsson dělí infrastrukturu na energetickou (paliva a elektřina), vodní, transportní (nákladní a osobní), odpadní (odpadní voda a pevný odpad) a informační komunikační technologie (Carlsson 2013, s. 265). Z pohledu studie OECD „Fostering Investment in Infrastructure“ lze dělit infrastrukturu podle sektorů působnosti. Jedná se o pohled rozdělení, který bude dále brát v potaz tato práce. Jedná se o sektor informační

⁵ Od roku 1965 se snižuje podíl vynaložených prostředků na infrastrukturu. V roce 1965 byly výdaje skoro 7 % HDP, v roce 2015 byly pod 3,5 % (Russell & Dougherty 2015).

⁶ USA jsou podle hodnocení Global Competitiveness Index v hodnocení infrastruktury na 11. místě ze 140, Německo je na místě sedmém (WEF 2018).

komunikační technologie, energetika, transport a sektor voda a odpad. Jedná se o velmi podobný pohled jako u Roberta Carlssona, ale skupiny jsou vytvořeny pouze čtyři.

Pod pojmem **informační komunikační technologie** je myšleno veškeré zařízení, které umožňuje současnou elektronickou komunikaci ve světě. Jedná se o propojení počítačů a serverů k chodu internetu, vysílací věže pro mobilní komunikaci nebo i komunikační satelity. Infrastruktura informačních telekomunikačních technologií poskytuje ekonomickým činitelům rychlý a snadný způsob komunikace, získání informací, využití služeb a přístup na vzdálené trhy. Umožněním snadného přístupu na vzdálené trhy nahrazuje u mnoha služeb transportní infrastrukturu a v některých případech nahrazuje dojíždění do práce. ICT snižuje potřebu využití fyzických produktů, což zvyšuje energetickou výkonnost ekonomiky a snižuje závislost ekonomiky na přírodních zdrojích. Typickým a vděčným příkladem je půjčení filmu na DVD vs. streamování přes internet. Nedostatečná kapacita ICT infrastruktury omezuje přístup k informacím a vede k neefektivnosti (Carlsson 2013, s. 267).

Infrastruktura **energetiky** je zastoupena jak rozvodnými sítěmi (elektrické sítě, ropovody nebo plynovody), tak i zařízeními orientovanými na extrakci nebo zpracování zdrojů, ale i zařízeními na výrobu elektrické energie. Energetická infrastruktura ve formě paliv a elektřiny poskytuje ekonomickým činitelům nezbytnou energii pro topení, osvětlení a produkci. Tím, že je tato energie poskytována domácnostem a firmám skrze vytvořenou infrastrukturu, nemusejí si ji tito činitelé složitě obstarávat a získávají tak více času pro přípravu a realizaci jiných činností, tím se podporuje jejich následná specializace skrze dělbu práce. Energetická infrastruktura umožňuje využití energie ve velké vzdálenosti od místa produkce a také umožňuje vzniku více ekonomických center a zón v různých oblastech.⁷ Poptávka po energii má relativně proměnlivou povahu (a je relativně neelastická) a s tím jsou spojeny vysoké mezní náklady na straně nabídky. Proměnlivost poptávky vychází z denního cyklu, kdy např. u elektrické energie dochází k nejvyšším odběrům ráno a večer (Vox 2018). Dalším důvodem pro nerovnoměrnost je střídání ročních období, kdy během zimy dochází k většímu spalování paliv pro vytápění obydlí. Náklady na energie mohou být pro energetické činitele velmi významné a snižovat jim zbylý disponibilní příjem a výši úspor. Rozvinuté tržní ekonomiky mají v současné době k dispozici spolehlivou infrastrukturu s dostatečnou kapacitou. Spolehlivost infrastruktury

⁷ Výraz „využití energie“ neimplikuje spotřebování či zánik energie, neboť energie v žádných transformačních procesech nezaniká, dochází pouze k přeměně na jiný typ energie. Z tohoto důvodu se můžeme v odborném textu setkat s výrazem „exergy“, který označuje množství energie, která je při „využití energie“ přeměněna a často označována jako spotřebované množství energie. Je proto více logické používat výraz spotřeba exergie a přeměna energie, nicméně používání výrazu nepředstavuje běžnou praxi. V zájmu zachování jasné srozumitelnosti této práce bude zmíněný rozdíl přehlédnut a bude používán jen výraz energie (Carlsson 2013, s. 266).

pramení z faktu, že případné výpadky mají razantní a dalekosáhlé následky, např. v podobě úplného přerušení výroby, a proto je prioritou je maximálně omezit. Význam a síla energetické infrastruktury je proto nejvíce vidět v případech energetických výpadků a je třeba ji uvažovat jako významnou část produkčních nákladů (Carlsson 2013, s. 266).

Transportní infrastruktura v sobě zahrnuje formy přepravy silniční, železniční, letecké a vodní. Jedná se jednak o potřebné komunikace spojující dvě destinace, tak i podpůrná zařízení jako terminály a depa. Transportní infrastruktura umožňuje přepravu lidí a distribuci zdrojů, služeb a výrobků. Díky její existenci je usnadněna přeprava a snižuje následné přepravní náklady ekonomických činitelů tím, že umožňuje snazší překonání specifických geografických faktorů. Následkem je i větší závislost ekonomického rozvoje právě na prostoru kolem infrastrukturních staveb. Umožňuje rozvoj aglomerací ve smyslu agregace ekonomických činitelů do velkých uskupení. Vytváří přístup na nové trhy, včetně trhu pracovního, a tím zvyšuje nároky na konkurenceschopnost a sbližování cen mezi trhy. Kapacitní omezení transportní infrastruktury negativně ovlivňuje potenciál k vytváření aglomerací a omezuje efektivní přepravu výrobků na koncové trhy (Carlsson 2013, s. 266).

Vodní infrastruktura v sobě zahrnuje vodovody a zařízení pro přísun čisté vody, tak i zařízení na zpracování a úpravu takové vody do čisté podoby pro stáčení. V případě **odpadní** infrastruktury se jedná o odvádění odpadní vody, kanalizace a zařízení na filtraci a čištění znečištěné vody pro její navrácení zpátky do vodního povodí. V případě pevného odpadu hovoříme o zařízeních na spalování odpadu, skládkách, ale i o centrech třídění odpadu pro jeho znovuvyužití. Vodní infrastruktura je domácnostmi používána k vaření a hygieně, zatímco u firem je využita ještě navíc k vytváření produkce. Kvalitní a dostupná vodní infrastruktura vytváří předpoklad k tvorbě aglomerací a v případě její nedostupnosti je nezbytné přestěhování ekonomických činitelů (Carlsson 2013, s. 266). Příkladem je nucené přestěhování 45 tisíc somálských občanů z důvodu extrémního sucha mezi listopadem 2016 a zářím 2017 (Reliefweb 2017). Odpadní infrastruktura je nezbytná pro zajištění sanitárních podmínek ve městech a aglomeracích. Odvádí od domácností a firem odpady, které činitelé vyprodukovali. Jedná se o odstraňování části negativních externalit, které vznikají při socioekonomické činnosti. V případě nedostatečné kapacity vzniká riziko zdravotních problémů populace a snížení kvality produkce firem. V případě, kdy odpadní infrastruktura zahrnuje procesy na extrakci a znovupoužití, je možné přeměnit část odpadního materiálu zpět na zdroje a tím zvýšit efektivní využití zdrojů v dané ekonomice (Carlsson 2013, s. 267).

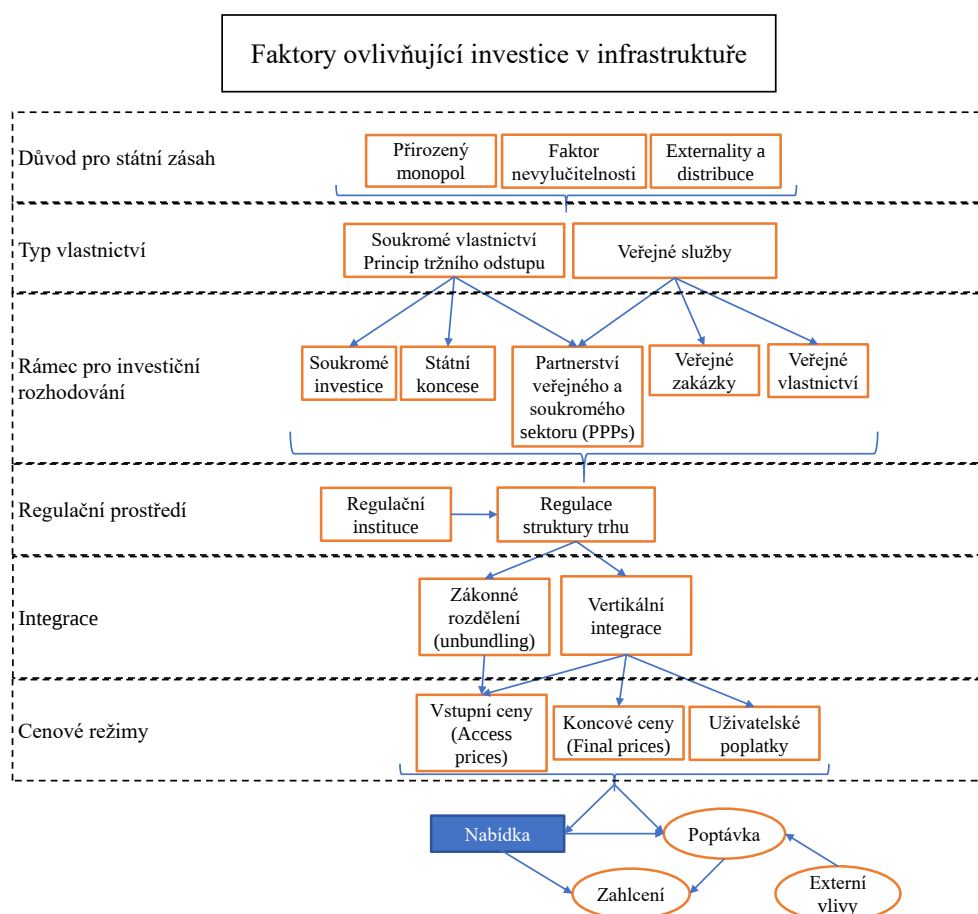
1.3 Faktory ovlivňující infrastrukturní investice

Studie Roberta M. Feinberga a Mieke Meurse vychází z předpokladu, že infrastrukturní investice podporují ekonomický růst a zkoumá vývoj infrastrukturních investic ve střední a východní Evropě a postsovětských republikách za období 1990-2002. Výsledkem jejich studie je, že politická a tržní reforma má pozitivní vliv na rozvoj infrastruktury v těchto zemích. Své závěry mají podloženy vývojem efektivitu elektrické sítě (měřeno podle ztrát v síti), počtu telefonních linek, kilometrů silnic na 1000 obyvatel, internetových uživatelů na 1000 obyvatel a uživatelů mobilních telefonů na 1000 obyvatel. Z pohledu politických reforem bere studie v potaz milník přístupu do NATO i vývoj korupce. Z pohledu tržní reformy byla sledována privatizační iniciativa a cenová liberalizace (Feinberg 2008). V kontextu jejich práce můžeme mluvit o faktorech tržní a politické reformy.

Přístup k infrastruktuře se musel změnit v situaci, kdy došlo k selhání trhu. Jednalo se o hlavní motiv pro veřejné intervence v odvětví infrastruktury. Vlády zasáhly, aby vyřešily nedostatečnou nebo úplně chybějící kapacitu infrastruktury ve chvílích velkého veřejného zájmu, při převládání negativních externalit nebo pro regulaci trhu, na kterém vznikl přirozený monopol. Vládní zásahy vyústily v rozhodnutí upravit **vlastnictví** a zavést **regulaci** na trhu, z čehož vznikly dva důležité faktory ovlivňující nabídku a poptávku po infrastruktuře (Sutherland 2009, str. 11).

Zpráva OECD o „Infrastructure Investment“ popisuje faktory ovlivňující infrastrukturní investice, bez ohledu, kdo je financuje, na základě následujícího schématu.

Obrázek č. 1: Faktory ovlivňující investice v infrastrukturu (veřejné i soukromé)



Zdroj: SUTHERLAND (2009, str. 61)

Prvním důvodem pro státní zásah je situace tržního selhání ve formě přirozeného monopolu. V takové situaci bude takový monopol obvykle ochoten poskytovat službu, i když obvykle na nižší úrovni a za cenu, která je vyšší než sociální optimum. To často vede k určitému typu regulace pomocí principu tržního odstupu⁸. Infrastrukturní investice budou záviset na standardních faktorech investování, jako jsou náklady na kapitál, ale také se budou odvíjet od často extrémně vysokých fixních nákladů a silnějšího regulačního prostředí. Státní zásah může proběhnout ještě ze dvou dalších důvodů. Zprvve v případě, kdy existuje infrastruktura, která poskytuje takové služby, jejichž zpoplatnění není technicky možné nebo velmi obtížné a

⁸ „Princip tržního odstupu znamená povinnost dodržovat nastavení obchodních vztahů mezi spojenými osobami za stejných podmínek, jako kdyby tyto osoby spojené nebyly. Princip tržního odstupu je aplikován pomocí různých právních nástrojů za účelem zabránění účelovému přelévání zisků z jedné jurisdikce do druhé (Akonttrust 2013-2018).“

výrazně demotivující. Příkladem může být okresní silniční komunikace, kterou na sebe přebírá veřejná správa a je placena z daní. Zadruhé v případě, kdy existuje velký vliv negativních externalit nebo distribučních rizik. V takovém případě se může sám stát postavit na stranu nabídky, zde se jedná o případy zdravotnických zařízení a jejich rozmístění, (Sutherland 2009).

Pokud se stát podílí na poskytování infrastruktury, investiční rozhodování by mělo zahrnovat standardní kritérium, které říká, že nabídka infrastruktury by měla být ve stavu, kdy se mezní sociální zisk rovná mezním sociálním nákladům. Nicméně v již rozvinutých infrastrukturních sítích jsou mezní zisky nové investice nízké a klesající, to znamená, že každá jednotlivá investice musí být pečlivě vyhodnocena. V potaz u nové investice musí být brána i její možná interakce s politikami na podporu konkurenčního prostředí nebo ochranu spotřebitele. Je v rukou regulátora trhu, aby rozhodl, zda je nová investice do infrastruktury obecně přínosnější pro trh nebo ne (Sutherland 2009).

Jak je vidět z obrázku č. 1, rámec pro investiční rozhodování nabízí soukromé investice, státní koncese, partnerství veřejného a soukromého sektoru, veřejné zakázky a veřejné vlastnictví. Dle OECD jsou soukromé investice za účelem soukromého vlastnictví nejčastěji vidět v energetickém sektoru. Případ udělování koncesí a partnerství veřejného a soukromého sektoru můžeme nejčastěji nalézt u realizací a budování infrastruktur. Případ veřejných zakázek a čistě veřejného vlastnictví se nejčastěji týká sektoru vodní a odpadní sítě a silniční sítě (Sutherland 2009).

Rozhodnutí regulačních orgánů, která se týkají požadované struktury trhu (do jaké míry je možné vést hospodářskou soutěž), režimů přístupu na trh a tvorby cen, hrají důležitou roli při určování dodávek a používání infrastruktury. Konkrétně regulátor musí často stanovit uživatelské poplatky, vstupní ceny⁹ nebo konečné ceny v závislosti na tom, zda je poskytovatel sítě vertikálně integrován¹⁰ a aby bylo možné realizovat hospodářskou soutěž. Regulací odvětví může být i zákonné rozdělení (unbundling¹¹).

Infrastruktura může být často přetěžovaným statkem, ve kterém může docházet k zahlcení nebo ucpání infrastruktury. Efektem je zvyšování nákladů na infrastrukturu a snižování využitelnosti

⁹ Vstupní ceny zajišťují dostatečnou výši cen produktů a služeb pro vstup nových podniků na trh (ICT Regulation Toolkit 2018).

¹⁰ Vertikální integrace je strategie, kdy firma rozšiřuje své obchodní činnosti na různé kroky na stejné výrobní cestě, například když je výrobce vlastníkem svého dodavatele nebo distributora. Vertikální integrace může pomáhat společností snižovat náklady a zvyšovat efektivitu tím, že snižuje náklady na dopravu a snižuje dobu obrátu (Investopedia 2018b).

¹¹ Unbundling je proces, kterým společnost s několika různými oblastmi podnikání rozprodá přidružené části svého podnikání a zachová si pouze hlavní činnost svého podnikání. Unbundling se provádí z různých důvodů, ale cílem je vždy vytvořit společnost nebo společnosti s lepší výkonností (Investopedia 2018c).

infrastruktury pro její uživatele. V takovém případě mohou být přínosy z nové investice, která infrastrukturu posílí, veliké. V případě, kdy je infrastruktura zpoplatněna optimálním poplatkem nebo je zvýšena její efektivita, nemusí být nutná investice do rozšíření infrastruktury. Optimálním poplatkem je zde míněn rozdíl mezi mezními společenskými náklady (zohledňující efekt zpoždění díky zácpám a opotřebení infrastruktury) a soukromými finančními náklady na využití (Sutherland 2009).

Dosud jsme se na infrastrukturu a investice dívali pouze na úrovni jednoho státu. V případě, kdy se jedná o infrastrukturu, která má vliv na několik států zároveň, je nutné brát v potaz i vzájemnou interakci a zájmy těchto států. Mezinárodní investice může vést k podpoře mezinárodního obchodu. To znamená, že několik zemí má zájem na úspěšné realizaci dané investice a projektu.

Individuální rozhodnutí jedné země o realizaci mezinárodní investice nepřináší optimální výši investic do daného projektu. Důvodem je **nedostatečná informovanost** o benefitech projektu mezi zeměmi, na jejichž území má být investováno. Je nutná společná kooperace a identifikace přínosů pro každou stranu, které mohou být incentivem pro získání dostatečného množství finančního kapitálu od potenciálních investorů. Je obtížné přesně kvantifikovat potenciální benefity pro každou zúčastněnou stranu, protože každá země disponuje limitovaným množstvím relevantních dat pro odhad, jaký vliv může mít investice na náklady spojené s mezinárodním obchodem a tvorbu nových obchodních příležitostí. Vliv na snížení nákladů v aktuálním mezinárodním obchodu lze vypočítat, pokud jsou data o aktuálním obchodu mezi zeměmi k dispozici. Pokud porovnáme např. energetickou efektivnost nákladní dopravy po železnici a silnicích, vychází železniční doprava jako výhodnější (měreno na spotřebu paliva na tun-míle) (Freight Hub 2018). Z pohledu EU by bylo přínosem změna nákladní dopravy ze silniční sítě na železnici i snížení závislosti Evropy na importované ropě a snížení znečištění. Železnice je totiž považována za „zelený“ způsob přepravy. Podle European Environmental Agency vyprodukovala za rok 2014 železniční nákladní doprava mnohonásobně méně CO₂ emisí (na tunový kilometr) než silniční nákladní doprava (EEA 2017).

Problém s nedostatečnou informovaností je spojen i s faktem, že každá individuální země nemá motivaci identifikovat a kvantifikovat potenciální benefity druhé zúčastněné země. Země, která je interesována v nějaké infrastrukturní investici, nejdříve vyhodnotí, jaký přínos by investice měla na domácím území. Pokud by bylo výsledkem, že přínos by byl pozitivní, nenachází se v situaci, kdy chce do infrastruktury investovat bez ohledu na efekty a dopad infrastruktury za

jejími hranicemi. V případě, kdy náklady a benefity mezinárodní infrastruktury nejsou symetricky distribuovány mezi zúčastněnými zeměmi, ale země mají uzavřeny dohody o spravedlivém rozdělení nákladů, nemusí být pro země lákavé identifikovat benefity ostatních zúčastněných zemí (Beato 2008, s. 12).

Na následujícím příkladu lze problematiku jednoduše ukázat. Existuje mezinárodní projekt P na opravu silnice spojující zemi A se zemí B. Předpokladem je symetrické rozdělení nákladů mezi obě země. Hlavní význam komunikace je pro vývoz průmyslových výrobků z A do B. Ceny vývozního zboží, které jsou placeny B importéry, jsou plně nezávislé na transportních nákladech, ale B importéři plně hradí dané transportní náklady. Předpokládejme, že snížení transportních nákladů nemá vliv na objem obchodu v B, ale navýší obchod v A. Nicméně, výsledkem je snížení obchodních nákladů v B o 3 mld. USD a zvýšení objemu obchodu v A o 150 mil. USD. Oba efekty platí za předpokladu, kdy obě země k projektu přistoupí a je realizován v obou zemích. V případě jednostranného zapojení A by nedošlo k žádnému navýšení objemu obchodu a u B by bylo snížení nákladů omezené. Tento příklad popisuje výkonný mezinárodní projekt, ve smyslu, kdy agregované snížení nákladů a zvýšení obchodu přesáhne celkové náklady na projekt. Nicméně, jde o příklad, kdy žádná ze zemí by do projektu nevstoupila jako jediný investor na základě svého individuálního rozhodnutí. Navíc zde hrozí situace, kdy země nemusejí být schopny daný projekt identifikovat jako výkonný transnacionální projekt. Problém shrnuje Tabulka č. 1 (Beato 2008, s. 12).

Tabulka č. 1: Zisky a náklady projektu P (v mil. USD)

Ukazatel	Země A	Země B	Země A + B
Investiční náklady	1000	1000	2000
Snížení obchodních nákladů	0	3000	3000
Zvýšení objemu obchodu	250	0	250
Celkové zisky	250	3000	3250
Čisté zisky	-750	2000	1250

Zdroj: Beato (2008, s. 13)

Země A by nebyla motivována přistoupit k realizaci projektu za předpokladu symetrického rozdělení nákladů, kdy každá země platí za realizaci infrastruktury na svém území. Země A by tím pádem nesla větší náklady než zisky. Způsobem pro realizaci projektu je např. dohoda o vedlejších platbách ve prospěch země A nebo asymetrické rozdělení nákladů (Beato 2008, s. 13).

Dle Evropské investiční banky investují země střední a východní Evropy¹², v porovnání s průměrem EU, více do veřejných služeb a dopravní infrastruktury (vyjádřeno jako procentuální podíl na HDP) a méně do zdravotnické infrastruktury v období 2005 až 2015. Jedná se o přirozený vývoj v rámci soudržnosti a sbližování zemí EU. Tento vývoj je také podpořen u členských zemí EU čerpáním finančních prostředků ze strukturálních fondů EU. V současné době se zdá být prioritizace investic do veřejných služeb a dopravy adekvátní volbou, ale relativně nižší investování do zdravotnické infrastruktury se může ze střednědobého horizontu proměnit v problém, zvláště vzhledem ke stárnoucí populaci. Evropská investiční banka dále komentuje vývoj investiční infrastrukturní aktivity v době po finanční krizi (2011-2014). Největší škrty v infrastrukturních investicích v porovnání s průměrem EU nastaly v oblasti veřejných služeb na Slovensku a Slovinsku, v dopravní infrastruktuře ve Slovinsku, České republice a Estonsku a v oblasti telekomunikační infrastruktury ve Slovinsku, Maďarsku a Lotyšsku. Na druhou stranu v České republice, Lotyšsku, Estonsku a Bulharsku byl zaznamenán nárůst v infrastrukturních investicích v oblasti veřejných služeb až v po krizové době. V Lotyšsku byla zaznamenána vyšší investiční aktivita do infrastruktury v oblasti dopravy. Z celkového pohledu byly vládní a soukromé investice do infrastruktury nad průměrem zemí EU, v období před a po krizi, zvláště v České republice, Lotyšsku a Estonsku. V případě investic realizovaných skrze partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) byl průměr jejich výše při přepočtu na procenta HDP na podobné úrovni v zemích střední a východní Evropy jako v zemích EU. V případě vládních investic byl jejich podíl na HDP vyšší v po krizovém období než průměr zemí EU na Slovensku, Maďarsku, Lotyšsku a Bulharsku (Bubbico et al. 2017).

Evropská investiční banka ve své analýze také identifikovala nejdůležitější investiční příležitosti. Tabulka č. 2 uvádí ty, které se týkají infrastruktury.

¹² Seznam zemí střední a východní evropy zkoumané podle Evropské invetsiční banky – Albánie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Černá hora, Česká republika, Estonsko, Chorvatsko, Maďarsko, Makedonie, Lotyšsko, Litva, Polsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Srbsko. Seznam zemí, u nichž měla Evropská investiční banka dostatek dat pro srovnání – Bulhasrko, Česká republika, Estonsko, Lotyšsko, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko.

Tabulka č. 2: Investiční příležitosti v zemích střední a východní Evropy podle Evropské investiční banky (omezeno na infrastrukturu)

Země	Investiční příležitost
Albánie	Železniční infrastruktura; Přístavy; Obnovitelné zdroje elektrické energie; Elektrické distribuční síť
Bosna a Hercegovina	Zefektivnění energetické výroby a spotřeby; Zahraniční dopravní spojení; Informační komunikační infrastruktura
Bulharsko	Energetická infrastruktura, Transportní infrastruktura
Česká republika	Energetická infrastruktura, Transportní infrastruktura
Černá hora	Obnovitelné zdroje elektrické energie
Estonsko	Plynovody; Zahraniční dopravní spojení
Chorvatsko	Energetická infrastruktura; Železniční infrastruktura
Litva	Zefektivnění energetické výroby a zvýšení její nabídky
Lotyšsko	Elektrická síť, Plynovody
Maďarsko	Železniční infrastruktura; Veřejná doprava; Širokopásmová Internetová síť
Makedonie	Obnovitelné zdroje elektrické energie; Zahraniční dopravní spojení
Polsko	Železniční infrastruktura; Energetická infrastruktura; Širokopásmová internetová síť
Rumunsko	Energetická infrastruktura; Dopravní infrastruktura
Slovensko	Dopravní infrastruktura; Energetická síť
Srbsko	Čerpání obnovitelných zdrojů elektrické energie; Modernizace elektráren spotřebovávající tradiční zdroje energie.

Zdroj: Bubbico et al. (2017)

U **Albánie** studie zmiňuje velký potenciál země pro vybudování zařízení na produkci elektrické energie z obnovitelných zdrojů s potenciálem stát se silným regionálním hráčem na trhu obnovitelné energie. Aby tohoto cíle Albánie mohla dosáhnout, potřebuje i nadále zvyšovat výrobu v této oblasti a posilovat elektrickou distribuční síť. Dále je z pohledu rozvoje albánské ekonomiky nutná investice do železnice a přístavů, což představuje naprostou prioritu z pohledu integrace Albánie ve svém regionu.

Bosna a Hercegovina disponuje dostatečnou nabídkou energie, dlouholetou průmyslovou historií a značnou zásobou přírodních zdrojů. Z pohledu čerpání přírodních zdrojů je doporučeno se zaměřit na udržitelné a efektivnější využití těchto zdrojů. Proto studie doporučuje zefektivnění produkce a spotřeby energie s cílem omezit energetické ztráty. Studie dále doporučuje investice do posílení zahraničních transportních spojení země a zesílení informační komunikační infrastruktury.

V případě **Bulharska** studie zmiňuje sice nižší závislost na importu energie, než je průměr EU, ale na druhou stranu zde dochází k velkým energetickým ztrátám. Podle Evropské komise je bulharská ekonomika nejméně energeticky efektivní v oblasti infrastruktury a dopravy v celé EU. U energetické a dopravní infrastruktury identifikovala studie největší nedostatek v nabídce infrastruktury. Konkrétně je zapotřebí v případě Bulharska investice do plynovodů, za účelem vyšší energetické bezpečnosti a provázání s evropským trhem.

V případě **České republiky** identifikovala studie dopravní a energetickou infrastrukturu jako relativně rozvinutou, přesto s dalším potenciálem pro rozvoj. Studie zmiňuje přítomnost husté dopravní sítě, která však není dostatečně udržována a rekonstruována. V roce 2009 dosahovaly roční výdaje 5,5 % HDP, ale do roku 2013 klesly na 3,5 % HDP. Výsledkem je podle studie negativní efekt na ekonomický růst skrze nedostatečnou kapacitu dopravní infrastruktury. I v případě energetické infrastruktury se nabízí možnost potřebné investice do zvýšení efektivity v energetice, jelikož česká ekonomika je jednou z nejvíce energeticky náročných ekonomik EU.

V případě **Černé Hory**, je klíčovou položkou ekonomiky turistický ruch. Z tohoto důvodu je naprosto klíčové zachování čistého životního prostředí. Z tohoto důvodu již v tuto chvíli pochází značná část elektrické energie z obnovitelných zdrojů, podle studie Evropské investiční banky je nutné v tomto trendu pokračovat dále. Černé Hoře je doporučeno vytvořit více konkurenční prostředí v rámci trhu s výrobou elektrické energie.

V případě **Estonska** je největší příležitostí investice do dopravní a energetické infrastruktury. Jednou z největších výzev Estonska je transformace neefektivní energetické infrastruktury. Dále je nutná investice do vylepšení přeshraničního spojení zvláště v případě plynovodů a elektrické sítě s cílem Estonsko více integrovat v rámci energetického sektoru EU. Z pohledu dopravní infrastruktury trpí Estonsko nízkou hustotou dopravní sítě a nedostatkem spojení do zahraničí.

V případě **Chorvatska** byla identifikována relativně nerozvinutá železniční síť a neefektivita v energetickém sektoru.

V případě **Litvy** je zmiňována potřeba ve zvýšení energetické efektivity při výrobě energie a její nabídky.

V případě **Lotyšska** byl vyzdvižen pozitivní vývoj v energetické efektivnosti a orientaci na obnovitelné zdroje energie. Nicméně největší potenciál v současné době leží v rozvoji

elektrické sítě a plynovodů za účelem zvýšení energetické bezpečnosti z pohledu stabilních dodávek energie a elektřiny a silnějšího napojení na trh EU. Zároveň je nutný rozvoj v přeshraničním spojení v rámci dopravní infrastruktury.

V případě **Maďarska** je příležitostí investice do železničních spojení, veřejné dopravy a širokopásmové internetové sítě.

V případě **Makedonie** je investiční potenciál v sektoru obnovitelných zdrojů, za účelem stabilizace energetického sektoru a přechodu na čistou produkci elektrické energie. Posílení přeshraničního spojení v rámci dopravní infrastruktury by posílilo zahraniční obchod země a usnadnilo podmínky pro investování.

V **Polsku** je největším potenciálem investice do dopravní infrastruktury, převážně do železnice. Dále je nutné posílení energetické produkce a distribuce a posílení širokopásmového připojení používaného pro internetové připojení.

U **Rumunska** studie identifikuje příležitosti pro investice jak v sektoru energetické, tak dopravní infrastruktury z důvodu zaostávání ve srovnání s ostatními zeměmi.

V případě **Slovenska** je nutný další rozvoj dopravní sítě, i přesto, že má Slovensko v současné době hustou dopravní síť. Je to dáno slovenskou specializací na export průmyslových výrobků. U energetické sítě je doporučena větší provázanost se sousedy.

V případě **Srbska** je kritizováno silné zastoupení státního vlastnictví v rámci největších společností v srbské ekonomice, dále je doporučena investice do nerozvinutého sektoru obnovitelných zdrojů elektrické energie a renovace stávajících stárnoucích elektráren.

Výsledky studie Evropské investiční banky jsou velmi přínosné, jelikož ukazují největší nedostatky v jednotlivých ekonomikách, kde je potřeba investic na opravu nebo rozvoj dané infrastruktury s vidinou podpory přidruženého ekonomického růstu. Rozdělení a přístup k infrastruktuře sice v rámci studie Evropské investiční banky není totožný s přístupem této práce, přesto bere v úvahu tři ze čtyř skupin infrastruktury, jak je vnímá tato práce. Jde o infrastrukturu transportní, která má obdobu v infrastruktuře dopravní od Evropské investiční banky (ta se zaměřuje převážně na železnici). Dále se jedná o energetickou infrastrukturu, ve které studie EIB uvažuje zařízení na generaci a rozvod elektrické energie a plynovody, a také závislost na importech energie. V případě informačních komunikačních technologií bere studie EIB v potaz dostupnost internetu pro obyvatele a využívání mobilních komunikačních sítí (Bubbico et al. 2017).

1.4 Financování infrastrukturních projektů

Většina současné infrastruktury ve světě byla financována z veřejných zdrojů, kvůli silnému významu a dopadu na ekonomiku a vlády států. V současné době financování čistě z veřejných zdrojů pokračuje hlavně v rozvojových zemích, i když význam soukromého sektoru stále stoupá. Jelikož infrastrukturní projekty většinou dominují svou komplexitou a rozsahem, mělo by být stále úlohou státu je regulovat i bez ohledu na zdroj financování. (Serge 2008, s. 14).

Veřejné financování je obecně považováno za méně složité než financování ze soukromých zdrojů. Veřejné zdroje jsou čerpány z daní nebo z dluhů a vydávání cenných papírů, které jsou kryty vládami nebo státními institucemi, které ze své pozice mají u věřitelů velkou důvěru. V USA je zažitou praktikou, že zdroje pro stavbu infrastruktury mohou být vybrány skrze „treasury bonds“. Zatímco většina zemí využije služeb svých centrálních bank nebo komerčních bank pro financování velkých infrastrukturních projektů, většina amerických států a měst hledá zdroje pro financování přímo u svých občanů. Státy a města prodávají své dluhopisy buď přímo anebo skrze speciálně ustavené fondy. Podíl amerických domácností na odkupu těchto dluhopisů dosahuje 75 % celkové hodnoty dluhopisů v prosinci 2011¹³ (Puentes & Sabol 2015). V rámci členství v EU je možné čerpat zdroje z fondů¹⁴ EU. Nevýhodou veřejného financování je fakt, že se valná většina poplatníků daní podílí na financování projektu podobným dílem, ale jen část poplatníků přímo pocítí pozitivní efekty nové infrastruktury (Serge 2008, s. 15):

Tradiční formy financování dělí Rozvojová banka Rady Evropy (CEB) na (CEB 2017):

Přímé financování lokálních vlád založené na zdrojích vybraných z daní. Typů daní, které lze vybírat, jsou různé, jedná se o:

- (a) Daň z nemovitosti, která je obvykle decentralizovaná na místní úřady, což představuje rozsáhlý a stabilní zdroj daňových příjmů. Poptávka po nemovitostech je zpravidla odvozena od stabilní velikosti populace. Výběr těchto daní nicméně vyžaduje silný katastrální systém pro výběr daní.

¹³ Mezi 3 nejvýznamnější dluhopisy, které používají americké státy a města pro získání zdrojů na financování svých projektů patří – „tax-exempt government bonds“ (často nazývané „tax-exempt munis“), „private activity bonds (PABs)“ a „Build America bonds (BABs)“ s tím, že pro financování infrastruktury se využívá nejvíce „tax-exempt government bonds“. Vedle těchto dluhopisů existuje speciální infrastrukturní dluhopis „Qualified public infrastructure bonds (QPIBs)“ (Puentes & Sabol 2015).

¹⁴ Jedná se například o Fond soudržnosti, v rámci kterého je pro infrastrukturní projekty vyhrazeno 11,3 mld mezi lety 2014-2020. Jedná se o infrastrukturní projekty „Trans-European Transport Networks, TEN-T“, „Trans-European Energy Networks, TEN-E“ a „Broadband and Information and Communication Technologies (ICT)“ (European Commission 2018).

- (b) Uživatelské poplatky, které mohou místní vlády účtovat obyvatelům za využívání některých služeb, jako jsou vodní a stočné/odpadové služby, poplatky za registraci povolení (např. povolení o parkování na vyznačených městských zónách) a komunitní služby (péče o děti nebo starší osoby). Bezprostřední výhodou je, že místní vláda může účtovat přímo ty, kteří službu využívají. Nevýhodou uživatelských poplatků je, že chudší členové společnosti si nemusí takové poplatky dovolit a mohou být z užívání vyloučeni, pokud vláda nenabízí elementární úroveň dané služby bezplatně všem.
- (c) Daň z vozidel a pohonných hmot, které mají výhodu v dopravní infrastruktuře, protože se zaměřují výhradně na ty, kteří jí nejvíce využívají. Navíc se jedná o stálý zdroj daňového příjmu. Jedná se navíc o způsob, jak kontrolovat míru znečištění, ke které motorová vozidla přispívají. Příkladem je poplatek za vjezd motorového vozidla do centra Londýna, do „nízko emisní“ zóny, který je založen na stupni znečištění, jaké motorové vozidlo produkuje (Transport for London).
- (d) Daň z prodeje, která generuje velké daňové příjmy za nízkou sazbu daně a zajišťuje „horizontální“ rovnost a férovost mezi obyvateli, jelikož každý platí stejně bez ohledu na výši příjmu. Nicméně mají negativum v tom, že jsou procyklické a způsobují negativní výkyvy příjmů, které následně negativně ovlivňují spotřebu. V Evropě dochází k nahrazování daně z prodeje za daň z přidané hodnoty (která je povinná i pro členství v EU).
- (e) Daň z příjmu a daně podnikatelů, které jsou zaměřené na ekonomicky produktivní členy společnosti. Daň z příjmu je většinou plochá a považovaná za horizontálně spravedlivou, ale musí být vybírána jednotným způsobem (to znamená, že každý z menších správních celků musí mít opravdu stejnou daňovou sazbu jako ostatní). Daně podnikatelů mohou být založeny na dani ze zisku, počtu jejich zaměstnanců nebo počtu licencí. Podnikatelské daně jsou odůvodněny tím, že veřejné investice jdou často do infrastruktury, kterou podnikatelé využívají.

Příspěvky centrální vlády jsou jedním z nejdůležitějších zdrojů financování. Centrální vlády využívají svých příspěvků, které poskytují lokálním vládám, aby tak mohli realizovat celostátně nastavenou politiku a celostátní projekty. S ohledem na centrální vlády je nutné zmínit, že kromě svých příspěvků mohou infrastrukturní projekty realizovat skrze jiné správce než lokální vlády. Např. v České republice se o správu dálnic stará Ředitelství silnic a dálnic ČR, jehož činností je výkon vlastnických práv státu k dálnicím a silnicím I. třídy (Ředitelství silnic a dálnic ČR 2015).

Půjčky z finančních trhů, jelikož investice do veřejné infrastruktury mohou být vysoce finančně náročné a vlády nemusí disponovat potřebnou likviditou pro počáteční financování ze svých příjmů. Pojem finanční trh je široký, z pohledu studie CEB se jedná o standardní finanční zprostředkovatele z bankovního sektoru, penzijní fondy, pojišťovny a makléřské firmy. Pro financování infrastrukturních projektů půjčkami existuje řada výhod. Zaprvé se jedná o možnost získání potřebných zdrojů, které nejsou bez půjčky dostupné. Zadruhé, půjčka pomáhá přenést břemeno výběru finančních zdrojů od poplatníků daní na finanční instituce poskytující půjčku (alespoň v krátkodobém horizontu). V dlouhodobém horizontu dojde ke splacení dané půjčky z daní poplatníků. Daňoví poplatníci tak nejsou nárazově výrazně zatíženi). Zatřetí, půjčky mohou pokrýt nedostatek financí v případě rozpočtového schodku a zajistit realizaci projektu bez přerušení. Na druhou stranu, půjčky s sebou přinášejí i rizika. Hlavním rizikem je vytvoření dluhové zátěže vlády, která nemusí být dlouhodobě únosná a která bude oproti původnímu plánu přenechána dalším nastupujícím vládám. V případě platební neschopnosti může dojít k zastavení poskytované služby (danou infrastrukturou) z důvodu nedostatečných zdrojů na provoz.

Dluhopisy. Vydávání státních dluhopisů je sice formou dluhového financování, které by šlo snadno kategorizovat pod půjčky z finančního trhu, nicméně nabídka dluhopisů je dostatečně velká a zaslouží si být popsána separátně. Dluhopisy mohou být přizpůsobeny různým projektům, scénářům a cílům financování. Výhoda dluhopisů spočívá v tom, že umožňují přístup k celé půjčené částce v jednom kroku než ve formě dluhové výplaty. Dluhopisy poskytují také konzistenci ve fixní úrokové sazbě a tím poskytují konzistenci v plánu splátek. Dále je uveden stručný výpis typů dluhopisů:

- (f) Obecný dluhopis (General obligation Bond) – úhrada úroků z těchto dluhopisů pochází z obecných rozpočtů vlád. U tohoto typu dluhopisu nebývá majetková záruka (Investopedia 2018d).
- (g) Výnosový dluhopis – dluhopisové platby jsou určeny výnosy z financovaného projektu.
- (h) Projektový dluhopis – dluhopis, který byl vydán za účelem financování konkrétní infrastruktury. Tento druh dluhopisu nese pro investora riziko z pohledu nefinancování zdrojů do portfolia projektů, a na druhou stranu investor přesně ví, do jakého konkrétního projektu bude investováno.
- (i) Strukturální dluhopis – výnosy z těchto dluhopisů pocházejí ze zdrojů, které nejsou spojeny s projektem (pocházejí např. z vládních příspěvků), což u nich snižuje rizikovost.

- (j) „Zelený“ dluhopis – jedná se o dluhopis, jehož zisk z prodeje bude investován do ekologické infrastruktury a generace energie z obnovitelných zdrojů.
- (k) Kvalifikované dluhopisy veřejné infrastruktury (Qualified Public Infrastructure Bonds, QIPBs) – jedná se o nový dluhopis vyvinutý v USA, jehož zisk z prodeje může být investován vládou do partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).

Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). Vlády mohou zavést zvláštní formu zadávání veřejných zakázek formou PPP, která může sloužit jako prostředek k využití soukromého sektoru k částečnému nebo úplnému poskytování veřejné služby nebo k výstavbě rozsáhlých projektů v oblasti infrastruktury. PPP funguje spoluprací veřejného sektoru (místní správa/vláda) a soukromou společností. Tyto dvě strany vstupují do právního vztahu, jehož výstupem je poskytování veřejné služby nebo výstavba infrastruktury. Veřejný sektor outsoursuje projekt soukromé společnosti, která bude projekt financovat na základě dohodnutého právního vztahu a strategie. Soukromá společnost bude dále zodpovědná za výstavbu, řízení a údržbu infrastruktury po dobu trvání právního vztahu (smlouvy).

Na oplátku soukromá společnost obdrží pravidelné platby od vlády nebo bude vybírat uživatelské poplatky (například silnice a mosty). Princip PPP spočívá v tom, že PPP přispívá ke snížení výdajů veřejného sektoru a předpokládané neefektivnosti (u veřejného sektoru jsou očekávány nižší manažerské zkušenosti). Vlády tak převádějí riziko na ty soukromé subjekty, které dokáží snížit náklady projektu a zvýšit efektivitu poskytování služeb. PPP může urychlit realizaci projektu v případě, kdy je ve smlouvě podmínka, že soukromá společnost nebude dostávat platby od vlády nebo jí nebudou povoleny vybírat uživatelské poplatky, dokud nebude projekt dokončen.

Nevýhoda PPP spočívá ve vyšších nákladech, které jsou často mnohem vyšší, než kdyby vláda financovala projekt z půjček. Jedná se o situaci existující po finanční krizi z roku 2008, kdy náklady na půjčky soukromého sektoru vzrostly. Je nutné, aby smlouvy, na kterých je vystavěno partnerství veřejného a soukromého sektoru, zajistily vyhodnocení dodávky projektu soukromým sektorem, zda byly naplněny všechny podmínky zadání. Systém zadávání veřejných zakázek pro PPP je také velmi nákladný pro vstup soukromého sektoru (firmy musí věnovat značné prostředky na vypracování návrhu projektu, který může nakonec skončit neúspěšně), což v některých zemích vytvořilo nízkou úroveň konkurence soukromého sektoru v držení PPP.

Příkladem PPP projektu může být výstavba solární elektrárny v Bulharsku s čínským partnerem Hareon Solar v roce 2011. Název projektu je „Hareon Pobeda & Cherganovo & Karlovo & Kolarovo Solar Plants“, ten je odvozen od míst realizace. Hodnota projektu je 248 mil USD a Hareon Solar je zodpovědný za výstavbu a provoz elektrárny i ji ze 100 % vlastní (World Bank 2017).

2 Iniciativa One Belt One Road

„Čína se zavázala cestě mírového rozvoje a nezávislé zahraniční politiky míru. Respektujeme vývoj domácí a zahraniční politiky, které volí lidé všech zemí... Nesnažíme se ovládnout regionální záležitosti ani vytvářet žádnou sféru vlivu“ (Jinping 2013)

„Abychom vytvořili užší ekonomické vazby, prohloubili spolupráci a rozšiřovali rozvojový prostor v euroasijském regionu, měli bychom využít inovativní přístup a společně budovat ekonomický pás podél hedvábné stezky (economic belt along the Silk Road). Bude to konáním, které bude ku prospěchu všech zemí na této trase. Abychom to zvládli, můžeme začít s prací v jednotlivých oblastech a spojit je postupně v budoucnu, abychom tak pokryli celý region“ (Jinping 2013).

„Zaprvé, musíme posílit politickou komunikaci...; Zadruhé, potřebujeme zlepšit dopravní dostupnost...; zatřetí, musíme podporovat volný obchod...; Začtvrté, potřebujeme zvýšit peněžní oběh...; Zapáté, potřebujeme zvýšit porozumění mezi našimi lidmi...“ (Jinping 2013).

Výše uvedené citace jsou prvním případem, kdy byl poprvé představen koncept iniciativy One Belt One Road. Došlo k tomu v září 2013 na Nazarbayev University, během státní návštěvy čínského prezidenta Xi Jinpinga. Výše uvedené výroky se shodují s dosavadní čínskou zahraniční politikou. Jedná se o zahraniční politiku založenou na udržování míru, neintervencionismu, přátelských vztazích a spolupráci s ostatními státy světa, velmi dobrých vztazích se sousedními zeměmi, podpoře jednoty a spolupráce s rozvojovými zeměmi a otevírání se světu (Peng 1996).

Koncept iniciativy OBOR spočívá v nabídce obrovského potenciálu v ekonomické, politické, kulturní a strategické oblasti. Ruku v ruce je s ní spojeno mnoho nejasností a rizik. Jedná se, ale bezpochyby o iniciativu představenou během prezidentského mandátu Xi Jinpinga, která je v širokém kruhu čínských partnerů přijímána. Obecně je z čínské strany vyzdvihován hlavně široký potenciál iniciativy pro zúčastněné partnery, bez pochyby jde i o silné posílení čínské sféry vlivu na euroasijském kontinentu (Swaine 2015, s. 1).

2.1 Charakteristika iniciativy One Belt One Road

Po projevu čínského prezidenta na Nazarbayev University, kde představil koncept „**Silk Road Economic Belt**“, následovalo několik důležitých událostí, které začaly světu ukazovat, že nejde o planá slova a Čína to s vytvořením iniciativy myslí velmi vážně. Následoval návrh čínského prezidenta o vytvoření více provázané ASEAN komunity¹⁵ s cílem vytvořit **21st Century Maritime Silk Road**, která má dále podpořit námořní obchod a kooperaci v jihovýchodní Asii. Tento návrh zazněl na půdě indonéského parlamentu, kde čínský prezident pokračoval představením založení Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), která má hrát významnou roli při financování projektů vznikajících pod navrženou iniciativou (Shaohui 2015).

V listopadu 2013 následovalo třetí plenární zasedání 18. ústředního výboru Komunistické strany Číny, které volalo po zrychlení ve výstavbě infrastrukturních spojení mezi sousedními zeměmi a tím k realizaci OBOR. Dalším důležitým bodem bylo setkání čínského a ruského prezidenta v únoru 2014 v Soči, kteří došli k vzájemnému konsensu ohledně dalšího rozvoje OBOR. Obě hlavy států se domluvíly na zapojení Transsibiřské magistrály do iniciativy OBOR. Výsledkem jejich setkání sice nebyly žádné podepsané smlouvy, nicméně šlo i o vzájemné ujištění zemí ve vzájemné důležitosti pro sebe. Následně v březnu 2014 vyzval čínský premiér Li Keqiang, v rámci zprávy o práci čínské vlády, k budování ekonomických koridorů¹⁶ a zrychlení vývoje OBOR (Shaohui 2015).

Říjen 2014 přinesl důležitý krok v realizaci OBOR. 21 zemí podepsalo memorandum k založení AIIB, se sídlem v Pekingu. Následovala ceremonie 29. června 2015, kdy 50 očekávaných účastnických států podepsalo svůj zájem na účasti. K zahájení činnosti AIIB došlo 16. ledna 2016. Důležitým bodem je, že nejen asijské, ale i evropské státy byly účastny. Jednalo se například o Velkou Británii, která je jedním z nejbližších spojenců USA a tím pádem to znamenalo posílení sféry vlivu Číny na světové scéně. V březnu roku 2018 má AIIB 84 členů včetně Velké Británie, Rakouska, Dánska, Finska, Francie, Německa, Maďarska, Itálie, Nizozemska, Norska, Polska, Portugalska, Španělska, Švédska a Švýcarska. To ukazuje početnou evropskou účast (AIIB 2018).

¹⁵ ČLR a ASEAN jsou od roku 2003 strategickými partnery a jejich spolupráce je zaměřena na zemědělství, informační a komunikační technologie, rozvoj lidských zdrojů, rozvoj energetického a dopravního sektoru, kulturu, zdravotnictví, turismus a životní prostředí (ASEAN 2017). Čínský premiér Li Keqiang potvrdil při patnáctém výročí strategického partnerství čínský zájem o další prohlubování strategického partnerství (ASEAN 2018). Z pohledu investic do infrastruktury existuje „China-ASEAN Investment Corporation Fund“ s hlavním investorem „Export-Import Bank of China (EXIM Bank)“ s cílem investovat do infrastruktury v zemích ASEAN (CAF 2018).

¹⁶ Konkrétně se jednalo o „Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor“ a „China-Pakistan Economic Corridor“ (The National People's Congress of the People's Republic of China 2014).

Dalším utvrzujícím momentem byl 8. listopad 2014, kdy čínský prezident Xi Jinping oznámil na sjezdu APEC v Pekingu vytvoření Silk Road Fund se zakládajícím čínským vkladem ve výši 40 mld. USD. Následně 29. 12. 2014 došlo k oficiálnímu založení fondu. Hlavním cílem pro zdroje fondu je podpora projektů v infrastruktuře, extrakci zdrojů, průmyslové kooperaci a dalších přidružených projektů v zemích zájmu iniciativy OBOR (Silk Road Fund 2018a).

V březnu 2015 vydala Národní rozvojová a reformní komise (National Development and Reform Commission), čínské ministerstvo zahraničních věcí a ministerstvo obchodu (Ministry of Commerce) Čínské lidové republiky zprávu k iniciativě OBOR popisující vizi a společnou realizaci Silk Road Economic Belt a 21st Century Maritime Silk Road. Zpráva popisuje základy, na kterých je iniciativa vystavěna, její principy, organizační rámec, priority ve spolupráci, mechanismy pro spolupráci a čínské zapojení v projektu (Xinhuanet 2015a).

V roce 2016 byl v Hong Kongu pořádán první Belt and Road Summit, který je od té doby každoročně pořádán. Summit poskytl platformu pro politiky, aby spolupracovali s klíčovými účastníky iniciativy Belt and Road, která spojuje širokou škálu profesionálů pracujících v infrastrukturním průmyslu (Paisner 2016) (Belt And Road Summit 2016). Dále v roce 2016 proběhlo několik veletrhů, kulturních akcí a konferencí s tematikou OBOR (Belt And Road Portal 2016).

Rok 2017 byl webem Xinhua popsán jako průlomový, jelikož začalo docházet k materializaci iniciativy OBOR. Na Belt and Road fóru v Pekingu v květnu 2017 bylo zastoupeno 1 500 reprezentantů ze 130 zemí a 70 světových organizací a došlo k podepsání necelých 70 dohod spojených s iniciativou. Byla vyzdvižena např. spolupráce s Keňou, kde je budována přes 450 km dlouhá železnice. Další důležitou zmínkou bylo možné otevírání arktické cesty pro nákladní lodě a tankery pro cestu mezi Asií a Evropou, o které bylo hovořeno jako o třetím možném pilíři iniciativy (Junya 2017).

V roce 2018 je velkým posunem přistoupení Řecka k iniciativě OBOR, které podepsalo 28. srpna 2018 memorandum o společné spolupráci v kontextu OBOR. Řecko hraje pro iniciativu klíčovou roli kvůli postavení řeckého přístavu Piraeus (viz kapitola 2.5) (Tzogopoulos 2018).

Jedním z problémů pro uchopení a orientaci se ve vývoji iniciativy OBOR je její neustálý název. Iniciativa byla představena čínskou stranou s jistým konceptem a postupně dostává svůj reálný obraz skrze realizaci podpůrných projektů, institucí a dohod. Jedná se o globální iniciativu sestávající se z mnoha myšlenek, které se postupně formují, a proto je logické, že dochází k postupnému vývoji a úpravě názvu.

Iniciativa **One Belt One Road** je složena ze dvou hlavních konceptů. Prvním je pevninské propojení euroasijského kontinentu, tomu odpovídá část One Belt. Jde o nové označení původního termínu **Silk Road Economic Belt**, které definoval čínský prezident u zrodu celé iniciativy. Zadruhé se jedná o mořské/oceánské propojení euroasijského kontinentu s částmi jihovýchodní Asie a východního pobřeží Afriky, tomu odpovídá část názvu One Road. U One Road se jedná o nové označení pro původní název **21st Century Maritime Silk Road**. Na počátku tedy máme myšlenku velkého pevninského projektu a námořních cest, která byla agregována do iniciativy One Belt One Road.

OBOR má za cíl propojit Asii, Evropu a Afriku podél pěti cest.

Silk Road Economic Belt se zaměřuje na cesty:

- A. Čína – Evropa, spojení přes střední Asii a Rusko;
- B. Čína – Blízký východ, spojení přes střední Asii;
- C. Čína – jihovýchodní Asie, jižní Asie a Indický oceán.

Maritime Silk Road se zaměřuje na cesty:

- D. Čína – Evropa, spojení skrz Jihočínské moře a Indický oceán;
- E. Čína – jih Tichého oceánu, spojení skrz Jihočínské moře.

Podél těchto cest má OBOR využít již existujících transportních cest, velkých měst a přístavů s cílem posílit vzájemnou spolupráci a vybudovat **6 mezinárodních ekonomických koridorů**.

Detailnější mapy koridorů jsou k nahlédnutí v příloze č. 3.

- (l) **New Eurasia Land Bridge Economic Corridor** (znám také pod názvem Second Eurasia Land Bridge) je představován mezinárodní železnicí z Lianyungang v provincii Jiangsu, procházející dále provincií Xinjiang a pokračující až do evropského Rotterdamu. Tato železnice protíná celou Čínu od jejího východního pobřeží až po západní hranici. Po opuštění Číny prochází Kazachstánem, Ruskem, Běloruskem, Polskem a dále skrz pobřežní evropské státy. Díky této železnici mohla být zřízena železniční linka mezi Chongqingem a Duisburgem, Wuhanem a Mělníkem a Pardubicemi, Chengdu a Lodží, Zhengzhou a Hamburgem (HKTDC Research 2017).
- (m) **China-Mongolia-Russia Economic Corridor** je výsledkem tripartitní dohody Číny, Ruska a Mongolska podepsaná v Moskvě v prosinci 2016 (IRU 2018). Tripartitní kooperace je založena na dohodnutých bilaterálních vazbách mezi jednotlivými státy. Součástí této dohody je budování Silk Road Economic Belt a obnovení ruské Eurasia Land

Bridge. V rámci tohoto ekonomického koridoru dojde k posílení železniční a silniční infrastruktury včetně zefektivnění celních odbavení. Výstavba a údržba infrastruktury převážně na území Mongolska je velmi náročná kvůli extrémnímu počasí a nadmořské výšce. Podle posledních zpráv se očekává zprovoznění nové infrastruktury (silničního spojení) během roku 2018 (Silk Road Briefing 2017a).

- (n) **China-Central Asia-West Asia Economic Corridor** vychází z čínského Xinjiangu skrze Alashankou a napojuje se na železnice střední Asie a západní Asie, pokračuje na Arabský poloostrov a na Středomořské pobřeží. Koridor prochází pěti státy střední Asie Kazachstánem, Kyrgyzstánem, Tádžikistánem, Uzbekistánem a Turkmenistánem, poté pokračuje skrz Írán a Turecko. Existuje konkrétní podepsaná dohoda mezi Čínou a státy střední Asie, kudy koridor prochází, podepsaná na China-Central Asia Co-operation Forum v roce 2015, zaručující společné budování Silk Road Economic Belt (Silk Road Briefing 2017a).
- (o) **China-Indochina Peninsula Economic Corridor** má v současné době pod sebou realizaci devíti mezinárodních silničních spojení projektované tak, aby protnuly region od západu k východu a od severu k jihu. Hraniční čínská provincie Guangxi má na svém území zrealizované potřebné části navržené infrastruktury, silniční spojení k přechodu „Friendship Gate“, přístav v Dongxingu u vietnamské hranice a mezinárodní železnici projektovanou z Nanningu do Hanoje (Silk Road Briefing 2017a).
- (p) **China-Pakistan Economic Corridor** je ve stádiu provizorního dlouhodobého plánu se záměrem stavby dálnic, železnic, plynovodů, ropovodů, pokládky optických kabelů z pákistánského Gwadaru do Kashgaru. Na základě společného prohlášení z roku 2015 se obě země budou snažit o posun v záměru výstavby 2. fáze renovace Karakoram Highway, silničního spojení u Gwadaru a mezinárodního letiště (Silk Road Briefing 2017a).
- (q) **Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor** je v současné době pouze ve stádiu plánování. Všechny zúčastněné země podepsaly společně vyjednané závěry o potřebném budoucím rozvoji, včetně orientace na osobní přepravu (Silk Road Briefing 2017a).

Čínská strana klade velký důraz na pojmenování celé této aktivity jako „**iniciativa**“. Mohlo by se totiž nabízet i označení strategie, ale v takovém případě by nebyl dostatečně zdůrazněn fakt, že již existují reálné kroky k realizaci iniciativy. V případě „strategie“ by se mohlo jednat pouze o jistý budoucí záměr, bez ještě realizovaných kroků. Takový pohled na věc měli čínští zástupci na konferenci „One Belt One Road: On new EU-China relations“ v listopadu 2015 na FSV

v budově Hollar (EU-China Economics and Politics Institute 2015), se kterými jsem se mohl setkat, a které jsem mohl vyslechnout. Z mého pohledu se nejedná o příliš silný argument, pro označení výrazem „iniciativa“, na druhou stranu je logické, aby pojmenování bylo určeno zakládací stranou.

V souvislosti s iniciativou OBOR je záhodno zmínit a vymezit ještě další pojem. Na základě článku The Washington Times z roku 2005 definoval Booz Allen Hamilton, v interní analýze¹⁷ pro ministerstvo obrany USA, termín „**String of Pearls**“. Název této strategie byl posléze použit i ministrem zahraničí USA a dostal se do všeobecného povědomí. Záměrem této strategie, jak ji definovala analýza pro ministerstvo obrany USA, je, aby se čínské námořnictvo snažilo rozšířit svou sféru vlivu převážně v regionu mezi Jihočínským mořem a pobřežím Afriky. Aby mohlo být takového záměru docíleno, bylo by zapotřebí vybudovat značnou pobřežní a přístavní infrastrukturu v rámci tohoto regionu, která by umožnila efektivní činnost námořnictva. Proto je v zájmu čínské vlády podporovat investice do přímořské infrastruktury (hlavně hlubokých přístavů) na území zemí tohoto regionu. Investice by v zájmu utajení nešly přímo od čínské vlády, ale skrze velké čínské námořní společnosti. I v případě, kdy by smlouva o investici do infrastruktury nespécifikovala jakékoli požadavky na kompatibilitu nebo přístup čínského námořnictva, v realitě by mohl na základě takové investice existovat dostatečně velký přístav, kam by se čínské námořnictvo mohlo uchýlit, ať už v případě nouze, či kdykoli v budoucnu při změně politické situace. K hlavním příkladům patří např. rozšíření přístavu Gwadar v Pákistánu, které začalo v roce 2007, ale až v roce 2015 se stal projekt rozšíření přístavu součástí Čínsko-Pákistánského ekonomického koridoru. Rozšíření přístavu stále probíhá a je plánováno až do roku 2030 (Gul 2017). Cílem této strategie by bylo zajišťovat bezpečnost podél důležitých čínských námořních tras, které tudy vedou. Nejdůležitějším aspektem těchto tras je přeprava obchodního zboží a import ropy, na kterém je Čína závislá. Nicméně, je logické, že čínská strana nikdy tento záměr nepotvrdila (The Washington Times 2005).

Čínský Marshallův plán je další označení, které se může vyskytovat vedle iniciativy OBOR. Na první pohled se může zdát, že oba projekty sdílejí mnoho společných rysů, oba jsou zaměřeny na vývoz kapitálu, technologií a kapacit dané země do jiných, které je akutně potřebují. Jsou zde i zásadní rozdíly, které je zapotřebí zmínit. Hlavní je naprosto jiný přístup

¹⁷ Jednalo se o interní nezveřejněnou analýzu ministerstva obrany USA, kterou neoficiálně obdržely The Washington Times (The Washington Times 2005). Z tohoto důvodu je uvedená citace The Washington Times.

v motivaci, k výzvám a potenciálnímu dopadu. Prvním rozdílem je odlišná motivace pro realizaci OBOR. Cílem ČLR není pasovat se do pozice hegemonu v Asii ani jinde, tím že bude asistovat zemím s jejich rozvojem. Čínským cílem je pracovat dlouhodobě na základě win-win¹⁸ vztahu mezi zúčastněnými zeměmi. Čína nabízela účast v iniciativě i za cenu krátké nerovnováhy v rozložení výhod mezi zúčastněnými zeměmi, hlavně tím, že vystupuje jako hlavní investor a návratnost očekává až v dlouhodobém horizontu. Marshallův plán¹⁹ nikdy nezahrnoval komunistické země, OBOR je nabízen všem zemím bez ohledu na politický režim.

Druhým rozdílem je že OBOR s sebou nese mnohem větší riziko neúspěchu a výzev než Marshallův plán. Spojené státy se po druhé světové válce již nacházely v pozici hegemonu, a proto pro ně nebylo výrazně politicky náročné Marshallův plán v Evropě prosadit. Výhodou byla i kulturní podobnost a podobné hodnoty mezi USA a Evropou, což bylo výhodou pro následnou implementaci. Čína v dnešní době nemůže být v žádném případě srovnávána s USA po druhé světové válce, naopak, může být ještě v mnoha ohledech považována za rozvíjející se zemi s velkým potenciálem, ale zároveň potýkající se s bezpečnostními, politickými, sociálními a ekonomickými výzvami. Velkou roli hraje i motiv nedůvěry vůči Číně. Převážně v USA může být OBOR brán jako přímý útok na světovou dominanci USA. To znamená, že Čína může narážet na prvotní politický odpor spolupracovat od mnoha zemí i v situaci, kdy jde o férovou spolupráci. Důkazem může být zrušení výstavby železniční rychlodráhy mezi Los Angeles a Las Vegas v USA. Projekt na propojení těchto dvou měst rychlodráhou, byl již od roku 2005 připravován federálně licencovanou železniční společností XpressWest. Během roku 2011 se této společnosti podařilo získat mnohá institucionální povolení a projekt byl schválen i na federální úrovni (Xpresswest 2016a). V září 2015 oznámil ExpressWest založení společného podniku s čínským železničním konsorciem²⁰ s názvem „China Railway International USA Co“, skrze kterou by měla být železnice vybudována (Railway Gazette 2015). Bohužel v červnu 2016 došlo ze strany ExpressWest k překvapivému vypovězení spolupráce. Firma citovala dva

¹⁸ Win-win vztah je koncept, který podle Li Kun ztělesňuje čínské tradiční kulturní chování. Čínskou snahou není usilovat o individuální výjimečnost, ale harmonii a spokojené sousedy. Z ekonomického pohledu se jedná o chování, které má být prospěšné všem zúčastněným stranám (Kun 2015).

¹⁹ Cílem Marshallova plánu, který byl financovaný USA, byla poválečná obnova evropských zemí. Byl představen americkým ministrem zahraničí Georgem Marshallm na Harvardské univerzitě v roce 1947. Plán byl posléze schválen kongresem jako evropský program obnovy (European Recovery Program – ERP). Plán běžel do roku 1951 a celkem bylo evropským státům poskytnuto 13 mld. dolarů. O účast na plánu musely jednotlivé evropské státy požádat. Smyslem Marshallova plánu nebyla jen ekonomická pomoc, ale i boj proti sféře vlivu Sovětského svazu. Sovětský svaz se zase obával, že Marshallův plán je snaha o rozšíření vlivu USA. Stejný pohled mělo Polsko a Československo a proto k plánu nepřistoupily. Základním kamenem Marshallova plánu byla myšlenka, že stabilita evropských vlád plně závisí na ekonomické stabilitě jejich občanů. Proto USA pomohlo s obnovou silnic, zemědělských zařízení, továren a měst. Na samém počátku představoval Marshallův plán dodávky jídla, poté následovaly např. průmyslové výrobky a vybavení. Realizace plánu přispěla ke spolupráci evropských států s USA a vytvořila počátek pro budoucí založení NATO (Investopedia 2018e).

²⁰ Jednalo se o společnosti China Railway International Co, China Railway Group, CRRC Qingdao Sifang, China Construction America, CREC USA a CRSC International (Railway Gazette 2015).

důvody. Zaprvé zmínila problém se včasným plněním z čínské strany a zadruhé problém se získáním autorizace pro čínské železniční konsorcium vstoupit na americký trh skrze firmu „China Railway International USA Co“ (Xpresswest 2016b). Hlavním problémem bylo, že čínská strana nedokázala plnit požadavek vyrábět rychlovlaky na americkém trhu. Na základě nepříznivých politických podmínek se tak stala partnerem, se kterým nemohl XpressWest dále spolupracovat (NG 2016).

Třetí rozdíl iniciativy OBOR od Marshallova plánu spočívá v ambicióznosti. Čína svou iniciativou míří na polovinu světa a může tak docílit mnohem většího dopadu. Podle čínského vládního portálu k OBOR byla od zrodu iniciativy největším investorem do infrastruktury čínská společnost China Communication Construction Corp (CCCC), která investovala již 50 mld. USD v rámci 200 projektů k říjnu 2017 (Belt and Road Portal 2017). Podle odhadů neveřejného reportu agentury Fitch, který citovali reportéři z Financial Times, se rovná odhadovaná výše investic do infrastruktury 900 mld. USD (Wells et al. 2017)²¹. Pokud bude Čína úspěšná, a země s ní budou ochotny obchodovat a nebudou se bránit investicím, povede se jí rozšířit iniciativu do celého světa. V takovém případě by čínská vláda mohla realizovat „čínský sen“²². Mnohým se může zdát ambice Číny příliš velkolepá, ale výhodou Číny je, že rozumí rozvíjejícím se zemím, ví, že takové země chtějí nejdříve dosáhnout ekonomického rozvoje bez tlaků na politickou změnu politického režimu, který na ně mohou vytvářet „západní“ státy (Chen 2014).

2.2 Význam iniciativy One Belt One Road

Iniciativa One Belt One Road navazuje na premisu starobylé hedvábné stezky. Tento termín „hedvábná stezka“ byl poprvé definován Ferdinandem von Richthofenem v roce 1877²³. Abychom byli přesnější a více se přiblížili dávné realitě, měli bychom používat toto označení v množném čísle. Nejednalo se totiž o právě jednu cestu, hedvábnou stezku, která spojovala Čínu s Evropou. Ve skutečnosti se jednalo o celou síť obchodních cest, původně zakládaných během dynastie Han (206 př. n. l. – 220 n. l.), která propojovala původní obchodní centra. Cílem obchodu nebylo přenášet zboží z jednoho konce na druhý, ale spíše obchodovat v rámci

²¹ Report agentury Fitch není veřejně přístupný. Na webové stránce Reuters je dostupný odkaz na report (Reuters 2017).

²² Čínský sen, byl výraz, který použil Xi Jinping v roce 2012 poté, co se stal generálním tajemníkem Ústředního výboru Komunistické strany Číny. Čínský sen znamená „omlazení“ čínského národu a je složen ze čtyř částí, zaprvé, ze silné Číny (ekonomicky, politicky, diplomaticky, ve vědě a vojensky), zadruhé, z civilizované Číny (rovnost a spravedlivost, bohatá kultura, vysoká morální úroveň), zatřetí, z harmonické Číny (přátelské vztahy v celé populaci) a začtvrté, z nádherné Číny (čisté životní prostředí, nízké znečištění) (Kuhn 2013).

²³ V jeho rodné řeči se jednalo o výraz „Seidenstrasse“

Iniciativa OBOR si bere hedvábnou stezku jako svůj pradávňý odkaz legitimacy, ale rozhodně se nijak tímto odkazem nenechá limitovat. Zapojení do této iniciativy není nijak omezené, Čína je v tomto ohledu otevřená spolupráci s každou zemí. Přesto existuje základní koncept realizace této iniciativy ukazující její hlavní zaměření a základní směry a trasy, na kterých bude realizována, viz obrázek č. 2.

China aims to build a global infrastructure network

'Belt and Road' infrastructure projects, planned and completed (March 2017)

Legend:

- Silk Road Economic Belt
- Maritime Silk Road of the 21st Century
- AIB member states

Projects submitted under 'Belt and Road' by the Chinese authorities:

- Proposed economic corridors
- Existing corridors
- Proposed rail connections
- Existing rail connections
- Ports with Chinese engagement
- Existing ports

Source: HERRICKS research

Poznámka: Na obrázku je znázorněná infrastrukturní síť používaná či navržená pro realizaci činnosti iniciativy OBOR. Zelený pruh znázorňuje pevninskou přepravu (OB = One Belt = Silk Road Economic Belt), modrý pruh znázorňuje oceánskou přepravu (OR = One Road = 21st Century Maritime Silk Road), červeným pruhem jsou

znázorněny navržené ekonomické koridory a oranžově vybarvené státy jsou členskými státy AIIB²⁴. Znázornění samotné infrastruktury je následující: železnice – černá přerušovaná čára se šedým podkladem, plánovaná železnice – šedá čára, plynovod – plná zelená čára, plynovod navržený/konstruovaný – zelená přerušovaná čára, ropovod – plná černá čára, ropovod navržený/konstruovaný – černá přerušovaná čára, přístav – modrá loď, přístav plánovaný/ve výstavbě – světle modrá loď.

Iniciativa OBOR je aktuálně nejdelším ekonomickým koridorem s potenciálem pro další rozvoj. Teoreticky může mít dopad až na 4,4 mld. lidí (cca 63 % světové populace) ze zemí, jejichž společný HDP dosahuje jedné třetiny světového HDP pro rok 2016. V současné době má podporu mnoha kapitálových fondů a mezinárodních institucí, mezi kterými je Silk Road Fund, AIIB a BRICS New Development Bank (PWC 2017, str. 1).

Významným efektem této iniciativy je posun pozice Číny do více proaktivní role na globální scéně s potenciálem změnit současný mezinárodní a regionální mocenský řád. Čína se snaží využít své rostoucí ekonomické síly a rozšířit svůj vliv. iniciativa je znakem čínské rostoucí odhodlanosti a odpověď na zažitý světový pořádek s USA vždy na vedoucí pozici. OBOR je velmi důležitá pro čínského prezidenta Xi Jinpinga, je způsobem, jak významně pozvednout úlohu Číny na světové scéně. Dle Hongying Wanga představuje iniciativa smýšlení, které pokračuje v otevírání se a expandování. Autor dále uvádí, že ač je iniciativa zahraniční „politikou“, má své „domácí“ důvody. Wang tvrdí, že jednou ze snah čínské vlády je internacionalizace čínské měny. Toho se snaží dosáhnout pomocí poskytnutých úvěrů v rámci čínských institucí a fondů. Tím, že poskytne úvěr a bude vystupovat na straně věřitele, získává silnější politické postavení. Dluhové financování infrastrukturních projektů v rámci OBOR je proto ideální koncepce. Prostředky pro značné zahraniční investování získala Čína během let 2000 až 2007 v rámci velkého přebytku platební bilance, které investovala do amerických dluhopisů. Wang dále argumentuje, že s příchodem finanční krize, začaly narůstat obavy, zda si americké dluhopisy dokáží dlouhodobě udržet svoji hodnotu. Na základě této myšlenky Čína přijala myšlenku, že je výhodné diverzifikovat a investovat do zahraničních aktiv (Wang 2016). Odchozí přímé zahraniční investice mezi lety 2011 až 2016 narostly z 48 mld. USD na 216 mld. USD (World Bank 2018f). Nicméně v roce 2017 zaznamenaly odchozí přímé zahraniční investice pokles na 102 mld. USD. Vysvětlením jsou restriktivní opatření z 18. 8. 2017 vydané národní rozvojovou a reformní komisí (National Development and Reform Commission, NDRC). Nová pravidla (jedná se spíše o doporučující stanoviska) rozdělují odchozí investice

²⁴ K 22.3.2018 nejsou na mapě znázorněny následující členské státy AIIB: Kanada, Etiopie, Maďarsko, Irsko, Afghánistán, Fidži, Hong Kong, Samoa, Východní Timor a Vanuatu (AIIB 2018).

do 3 skupin podle jejich cíle – podporované, omezené a zakázané²⁵. Projekty v rámci iniciativy OBOR se řadí do skupiny podporovaných (Huang 2018).

OBOR je založen na infrastrukturních investicích. Na jednu stranu může iniciativa vypadat jako snaha Číny o posílení svého politického vlivu v zemích s infrastrukturními investicemi, na druhou stranu platí, že převážně v zemích Asie existuje velký potenciál a potřeba investic do infrastruktury. Je stále otázkou, do jaké míry dokáže tuto potřebu OBOR naplnit.

Problémem čínské ekonomiky je její nadprodukce²⁶ převážně ve výrobě oceli a stavebních materiálů. Pokud by byla iniciativa úspěšná, vytvořila by zahraniční poptávku po těchto produktech a pomohla s řešením domácí nadvýroby. Náklady čínského pracovního trhu stále rostou, čínská průměrná roční mzda vystoupala oproti roku 2009 z úrovně 29 229 CNY na 74 318 CNY v roce 2017 (Trading Economics 2018). Iniciativa by proto mohla pomoci s ekonomickou restrukturalizací čínské ekonomiky. Rozvoj infrastrukturní sítě v rámci čínského území by pomohl s lepším připojením okrajových regionů ČLR a pozitivně by mohl působit na omezení rozdílů mezi příjmy v rámci regionů²⁷. Tento přínos iniciativy je nepřímo zmíněn i v oficiálním dokumentu Národní rozvojové a reformní komise Číny, která u OBOR uvádí, že bude využito komparativních výhod svých regionů. Tím může být myšleno právě otevření a větší zpřístupnění vnitrozemských provincií a jejich trhů (NDRC 2015). V neposlední řadě, představuje OBOR zajímavou investiční příležitost pro čínský soukromý sektor.

Z pohledu zahraničních aktérů přináší iniciativa několik nejasností nebo zmatení. Úspěch iniciativy je založen na vzájemné kooperaci zemí, která je dána vzájemnou důvěrou. Důvěrný vztah však nemá Čína zdaleka s každou zemí, proto je zapotřebí nejdříve pracovat na

²⁵ Podporované investice jsou ty přispívající čínskému rozvoji, jedná se o projekty OBOR, pokročilé technologie a průmysl, R&D oblast, zemědělství, energetické zdroje a služby. K omezeným patří, ty které jsou proti čínským národním zájmům, jedná se o sektor nemovitostí, sportovních klubů, hotelů, zábavního a filmového průmyslu. K zakázaným patří investice do gamblerského a sexuálního průmyslu (Huang 2018).

²⁶ Na základě zprávy European Union Chamber of Commerce in China z roku 2016 se čínská nadprodukce od roku 2009 stává stále větším problémem. Nadprodukce ve výrobě oceli, hliníku a betonu ukazuje závažnost problému. Nabídka oceli je naprosto odtržena od tržní poptávky a je dvakrát větší než produkce oceli v USA, Rusku, Japonsku a Indii a 60 % podniků produkujících hliník se potýká s negativním cashflow. Index cen výrobců zaznamenal během 45 měsíců před prosincem 2015 kontinuální pokles, což se projevilo na ziskovosti čínských průmyslových firem. Čínská nadprodukce byla do značné míry zapříčiněna čínským stimulačním balíčkem investic, který dorovnával klesající světovou poptávku po čínských produktech a jehož výsledkem byla další výstavba továren, které teď způsobují nadprodukcí (European Union Chamber of Commerce in China 2016).

²⁷ Jelikož západní provincie Xinjiang má být branou pro pozemní část iniciativy, One Belt, je nutné propojení a vybudování silné páteřní sítě v rámci samotné Číny, aby mohl být čínský export vyvážen touto západní branou. Tím dojde k silnějšímu propojení vnitrozemských provincií s východními, ale i se západními čínskými sousedy a vnitrozemské Číně se zpřístupní a přiblíží nové trhy. Pro společnosti by mohlo být výhodnější přesunout své továrny dále do vnitrozemí, což by jim umožnila nová infrastruktura a mohlo by dojít k vytvoření nových pracovních míst (Grieger 2016).

postupném poznávání a vytváření důvěry, což může vytvořit pevné základy pro realizaci iniciativy.

Čínský oficiální dokument k OBOR vidí v realizaci iniciativy otevírání čínské ekonomiky svým sousedům. Na území Xinjiangu má vzniknout logistické a obchodní centrum a „jádro“ pozemní části iniciativy One Belt. Na území Vnitřního Mongolska má být posílena železniční síť, která má sloužit jako železniční spojení do Mongolska a dále do Ruska. Na území provincií Heilongjiang, Jilin and Liaoning je plánován vznik vysokorychlostního transportního koridoru spojujícího Peking s Moskvou. Pobřežní provincie Číny, a hlavně oblasti delty Dlouhé a Perlové řeky, se mají stát jádrem pro druhou, námořní část iniciativy – One Road (NDRC 2015).

Čínské vládní stránky shrnují přínos iniciativy jako propojení se státy Asie, Afriky a Evropy pro snazší mezinárodní obchod a import surovin, podpora internacionalizace renminbi skrze poskytování zahraničních úvěrů a investic do infrastruktury a čínské podniky budou motivovány do zahraničního investování (právě i díky sílící internacionalizaci renminbi) (The State Council of The People's Republic of China 2015).

Západní názory na iniciativu jsou již rozpačité. James Griffiths tvrdí, že iniciativa je představována jednotlivými navazujícími infrastrukturními spojeními, ale je těžké definovat, co dělá infrastrukturní projekt projektem iniciativy a jaké státy jsou vlastně plně v iniciativě zapojené. Dle Griffithse zmiňují čínští představitelé iniciativu často. Podle Chenggang Xu, profesora ekonomie na Cheung Kong Graduate School of Business, je přínosnější o iniciativě OBOR uvažovat jako o „filozofii“ nebo „stranickém myšlení“, než jako o něčem pevně kodifikovaném. Jako důkaz, jak čínská média a představitelé se vyjadřují o iniciativě velmi neurčitě, uvádí vyjádření čínských médií, že OBOR bude prospěšný pro australské hotely (Baijie 2017), polské sady (China Daily 2016), ale i celý svět (Otorbaev 2017) (Griffiths 2017).

Z pohledu zemí střední a východní Evropy je iniciativa vnímána jako příležitost pro rozšíření obchodu a financování pro infrastrukturní projekty a nezaznívají z jejích řad negativní ohlasy. Alespoň v rámci stanov přijatých na summitu iniciativy 16+1²⁸ v Rize v roce 2016 vyjadřují zúčastněné státy souhlas s posílením propojení Evropy a Asie a potvrzují vlastní ochotu a snahu hledat synergie mezi iniciativou OBOR a relevantní politikou EU jako Trans-European

²⁸ Jedná se o iniciativu pro spolupráci mezi 16 zeměmi střední a východní Evropy s Čínou. Iniciativa 16+1 je blíže popsána ve 3. kapitole.

Networks (TEN-T) (Cooperation Between China and Central and Eastern European Countries 2016).

Maritime Silk Road (MSR) představuje námořní cesty iniciativy OBOR. Hlavním cílem Maritime Silk Road je posílit ekonomickou kooperaci, kooperaci při realizaci infrastrukturních projektů, posílení bezpečnosti, posílení námořní ekonomiky a environmentální a vědecké spolupráce (Xinhuanet 2017). Jak je vidět na obrázku č. 2, hlavní páteřní cesta Maritime Silk Road začíná v provincii Fujian a dále prochází skrz Guangdong, Guangxi a Hainan provincii, dále pokračuje na jih do Malackého průlivu. Z Kuala Lumpuru pokračuje do Kalkaty a Kolomba (Srí Lanka), prochází Indickým oceánem až k Africkému pobřeží do Nairobi. Dále pokračuje na sever okolo Somálského poloostrova, skrz Rudé moře až do Středozemního moře. Důležitou zastávkou jsou Atény a poté Benátky, kde se napojuje na pozemní část OBOR.

Maritime Silk Road spojuje asijsko-pacifický region s evropským regionem, podél této trasy je budována síť přístavů a přístavních měst, aby se zvýšila vzájemná dostupnost těchto regionů s čínským trhem. Na základě posílení infrastrukturní sítě se dá očekávat nárůst obchodu a turismu. Pro Čínu je také cílem zvýšit svou důvěryhodnost v regionu jihovýchodní Asie a tím si potenciálně zlepšit vyjednávací pozici v rámci teritoriálních rozepří v tomto regionu. MSR podpoří provázání ASEAN komunity, vytvoří snazší podmínky pro zahraniční investice čínských firem do infrastruktury nebo jiného sektoru, po realizaci potřebné infrastruktury. MSR má potenciál snížit rozdíly v úrovni vybudované infrastruktury v rámci zemí ASEAN²⁹ (Chaturvedy 2017).

V posledních desetiletích se Čína proměnila v silnou námořní entitu a nabízí vybudování námořní infrastruktury svým partnerům. Např. Indie je v pozici nutné změny své politiky s cílem podpořit rozvoj své námořní infrastruktury a těžby zdrojů. Pro Indii představuje MSR vítanou příležitost pro vybudování potřebných přístavů a lodí. Případná spolupráce pomůže indickému napojení na ASEAN, které nebylo do teď příliš efektivní, kvůli nedostatečné propojující infrastruktuře³⁰. Společná spolupráce může pokračovat v rámci humanitární pomoci a pomoci při katastrofách, kde může indické a čínské námořnictvo spolupracovat a být prospěšné celému regionu (Chaturvedy 2017).

²⁹ Dle Světové banky existuje v rámci zemí ASEAN velký rozdíl ve vybavenosti infrastrukturou. Singapur a Jižní Korea jsou velmi dobře vybaveni, Čína, Malajsie, Thajsko a Fidži mají střední vybavenost a Myanmar a pacifické oblasti mají vybavenost nejnižší (World Bank 2018c).

³⁰ 23.1.2018 prohlásil indický ministr obchodu a průmyslu, že infrastruktura a propojení mezi Indií a zeměmi představuje největší výzvu pro rozvoj vzájemného obchodu (The Hindu 2018).

Pro země jihovýchodní Asie nabízí MSR nové příležitosti hlavně k obchodní a infrastrukturní spolupráci a také ke kulturní výměně. Z obecného hlediska jsou státy tohoto regionu otevřeny čínskému záměru, mohou využít čínských zkušeností a technologií při budování infrastruktury a také jejich finančního kapitálu. Krom toho, tato nová infrastruktura má potenciál podpořit ekonomický růst regionu a skrze zvýšenou kulturní výměnu zvýšit vzájemné porozumění států (Chaturvedy 2017).

Čína má svůj vlastní přístup k zajišťování své bezpečnosti, to se odráží v jejích nedávných aktivitách v Jihočínském moři. Čínské námořnictvo vytváří umělé ostrovy na vlastnický sporném území, na kterém následně vytváří vojenskou infrastrukturu³¹. Tyto činy vytvářejí značnou nejistotu u států tohoto regionu, jsou totiž opakem čínské rétoriky o mírové kooperaci a neintervenci. Situace v Jihočínském moři je aktuálně opravdu delikátní. I po vynesení rozhodnutí Haagským tribunálem v r. 2016³², který označil čínské počínání za nelegální, Čína tento verdikt v ten samý den odmítla³³ a dál trvá na původních teritoriálních nárocích (Phillips 2017). Otázkou proto zůstává pro země regionu, jak na tyto činy reagovat, když je Čína v konfliktu s mezinárodním právem, a zda se opravdu zapojit do MSR. Čínské počínání v Jihočínském moři má dalekosáhlou odezvu za hranice tohoto regionu a vzbuzuje otázky u mnoha zahraničních zemí a snižuje potřebnou důvěru v čínské mírové záměry v rámci OBOR.

Silk Road Economic Belt (One Belt část iniciativy) představuje pevninskou část iniciativy OBOR. Základem tohoto „ekonomického pásu“ je vytvořit podpůrnou infrastrukturní síť, která posílí obchodní aktivitu. Na rozdíl od MSR se potýká se svými specifickými problémy. Pro zajištění spolupráce v rámci MSR teoreticky stačí, aby cílová země měla zájem k iniciativě přistoupit, může následovat infrastrukturní investice pro navýšení přepravních kapacit. Díky spojení přes moře/oceán napřímo mezi dvěma obchodujícími zeměmi, je situace relativně snazší než u Silk Road Economic Belt. Pro efektivní zapojení s Čínou nesousedících zemí do iniciativy a vybudování podpůrné infrastruktury je zapotřebí souhlasu každé země na trase. Z politického hlediska představuje iniciativa opravdu velkou výzvu. Zvláště když se

³¹ Na území Jihočínského moře probíhá územní spor mezi Čínou, Bruneí, Malajsií, Filipínami, Taiwanem a Vietnamem, přičemž Čína si dělá nárok téměř na celé území zmíněného moře. Jihočínské moře je geograficky důležité, neboť skz něj vede důležitá námořní tepna. Aby mohla Čína prezentovat legitimnější stanovisko, že je území, na které si dělá nárok, opravdu její, vytváří na korálových plochách a mělkých územích umělé ostrovy. Umělé ostrovy jako např. Mischief Reef a Subi Reef byly následně militarizovány, výstavbou vojenského letiště (The World 2017).

³² Haagský tribunál se 12. 7. 2016 usnesl, že tvrzení Číny o historických právech v rámci devítičlenné čáry, kterou Peking používá k vymezení svých nároků v Jihočínském moři, nebyla právně založena. Panel rovněž dospěl k závěru, že Peking provozuje činnosti ve filipínské výlučné ekonomické zóně (EEZ) do dvou set námořních mil od jejího pobřeží. Jedná se o činnosti jako je nezákonný rybolov a ekologicky zničující umělá stavba ostrovů porušující svrchovaná práva Manily (Graham 2016).

³³ Čínská vláda odmítla uznat usnesení Haagského tribunálu a čínský prezident prohlásil „čínská územní svrchovanost a námořní zájmy v Jihočínském moři nebudou za žádných okolností dotčeny“ (Xinhuanet 2016).

zamyslíme, že má jít o spojení Číny s Evropou a má být budována infrastruktura procházející mnoha státy. Pro úspěšnou realizaci těchto projektů je zapotřebí zajistit nejen politickou náklonost všech zapojených států, ale zajistit také dostatečnou úroveň bezpečnosti, to je hlavním problémem např. v Afghánistánu v regionech pod kontrolou Talibanu. Tato bezpečnostní situace představuje obrovské riziko i výzvu pro celou iniciativu. Právě pozice Afghánistánu by mohla hrát klíčovou roli při pozemním napojení přístavu Gwadar na východní bránu Číny, provincii Xinjiang.

Cílem One Belt One Road není vystavět nahodilou síť infrastruktury podle zájmů zúčastněných států. Čína, jakožto iniciátor navazuje na své vlastní národní zájmy a představila hlavní ekonomické koridory, ve kterých by měla probíhat investiční infrastrukturní aktivita a následná zvýšená ekonomická aktivita. Seznam koridorů byl zmíněn i v dokumentu Národní a rozvojové komise (NDRC) (NDRC 2015).

2.3 Principy iniciativy

Země podél navržené iniciativy OBOR mají své komparativní výhody a mohou si proto být vzájemně prospěšnými. Z tohoto důvodu je logické uvažovat o bližší kooperaci. Na základě tohoto uvažování bylo definováno pět hlavních oblastí kooperace, mezi partnerskými státy, ke které by mělo docházet. Jedná se o koordinaci politického přístupu, fyzickou provázanost, vytváření podmínek pro volný obchod bez bariér, finanční integraci a budování silných mezilidských vztahů.

V případě **koordinace politického přístupu** se jedná o potřebu a garanci efektivního budování iniciativy. Cílem je podpořit vzájemnou kooperaci vlád, vytvořit mechanismus pro několikaúrovňovou komunikaci, identifikovat a rozšířit společné zájmy, posílit vzájemnou důvěru a dosáhnout konsensuálních dohod o vývoji iniciativy. Partnerské země mohou následně plně koordinovat své strategie a politiky rozvoje, společně plánovat regionální rozvoj, vyjednávat a řešit problémy a společně poskytovat podporu pro vznik velkých infrastrukturních projektů (NDRC 2015).

Fyzická provázanost představuje prioritu v rámci implementace iniciativy. Základem je respektování vzájemné suverénnosti států a bezpečnostních podmínek rozdílných regionů. S těmito předpoklady by se mělo přistupovat k následnému plánování rozvoje infrastrukturní sítě a zpřísňování technických standardů. Cílem je vytvoření sítě spojující všechny sub regiony Asie mezi sebou a jejich napojení na Evropu a Afriku. V rámci implementace iniciativy je

zapotřebí zohlednit životní prostředí. Cílem je budovat infrastrukturu s nejnižší možnou uhlíkovou stopou³⁴. Z pohledu infrastruktury je zapotřebí vylepšit klíčové dopravní tahy, vzájemná infrastrukturní napojení, odstranit přetížení vysoce používaných úseků, zvyšovat bezpečnostní standardy, budovat zařízení pro řízení provozu a vzájemné provázání celé dopravní sítě. Snaha směřuje k vytvoření jednotného koordinovaného mechanismu pro veškerou dopravu s efektivnějším celním odbavením, překladem zboží v rámci multimodální přepravy. To vše by měla podporovat postupně formulovaná a standardizovaná pravidla přepravy, aby došlo k zefektivnění mezinárodní přepravy. Cílem je podpořit také výstavbu přístavních komplexů, spolupráci přístavů, vznik nových námořních cest a zvýšit využití informačních technologií v námořní logistice. Nesmí být opomenuta ani letecká infrastruktura. Měla by být zřízena platforma a mechanismy pro komplexní spolupráci v oblasti civilního letectví. Dále by mělo dojít k podpoře spolupráce s energetickou infrastrukturou, spolupráce pro zajištění bezpečnosti ropovodů, plynovodů a jiných dopravních cest. Je záměrem vybudovat přeshraniční energetické sítě a spolupracovat při modernizaci a transformaci regionálních energetických sítí. Pokládání přeshraničních optických kabelů podpoří mezinárodní výměnu informací a usnadní vzájemnou komunikaci (NDRC 2015).

Třetí kooperační prioritou je **vytváření podmínek pro volný obchod bez bariér**. Investiční a obchodní kooperace je základní úlohou při realizaci iniciativy. Snahou je usnadnit realizaci investování a obchodu, odstranit investiční překážky a obchodní bariéry s cílem vytvořit úrodné podnikatelské prostředí ve všech regionech a zemích. V rámci iniciativy je zamýšleno založení zón volného obchodu, které by dále podpořily vzájemnou spolupráci. V rámci sbližování partnerských zemí by měly země iniciativy zvýšit celní spolupráci skrze vzájemnou výměnu informací, vzájemné uznávání předpisů. Náznakem takové spolupráce může být i dohoda podepsaná mezi EU a Čínou na vzájemné uznávání autorizovaných ekonomických operátorů³⁵.

³⁴ Infrastruktura s nižší uhlíkovou stopou je např. železnice (oproti silniční motorové dopravě), Metro a tramvaje (oproti silniční motorové dopravě ve městech) a elektrárny na obnovitelné zdroje energie (solární, větrná, vodní) oproti uhelným elektrárnám. Infrastruktura s nižší uhlíkovou stopou pomáhá se snižováním vypouštěných skleníkových plynů do ovzduší a je šetrnější k životnímu prostředí. Na základě dat z „Private Participation in Low-Carbon Infrastructure Investment“ (World Bank 2018b) byla investiční aktivita soukromého sektoru v rámci infrastruktury s nízkou uhlíkovou stopou před rokem relativně stálá. Důvodem byl, také malý zájem vlád o rozvoj v tomto sektoru. Až po roce 2010 začaly vznikat politiky na podporu infrastruktury s nízkou uhlíkovou stopou. V energetickém sektoru bylo mezi 2002 a 2010 zastoupení projektů s obnovitelnými zdroji energie okolo 35 % – 55 %. V roce 2011 došlo k razantnímu skoku a v roce 2012 bylo zastoupení 95 %. V rámci periody 2011 až 2016 eviduje Světová banka zastoupení 72 až 95%. Pokud vyjádříme zastoupení v investiční výši oproti počtu projektů, je zastoupení infrastruktury s nižší uhlíkovou stopou v energetice nižší. V rámci 2002 až 2010 dosahuje zastoupení 36 % (105 mld USD) a v rámci let 2011 až polovina 2017 bylo zastoupení 65 % (225 mld USD). Světová banka čerpala ze své vlastní databáze a nabízí celosvětový pohled (World Bank 2018b).

³⁵ Koncept autorizovaného ekonomického operátora je založen na partnerství mezi celními orgány. Obchodníci, kteří dobrovolně splňují širokou škálu kritérií, pracují v úzké spolupráci s celními orgány s cílem zajistit společný cíl bezpečnosti dodavatelského řetězce a mají nárok na výhody v celé EU. Evropská unie zavedla svůj koncept autorizovaného ekonomického operátora založeného na mezinárodně uznávaných normách skrze Nařízení (ES) č. 648/2005. Pomocí autorizovaného ekonomického operátora je možné posílit bezpečnost mezinárodního dodavatelského řetězce a usnadnit legitimní obchod (European Commission (c)1995-2018).

Je zohledněna WTO Trade Facilitation Agreement³⁶ a je intence se podřídit jejím pravidlům. Dále je cíleno zefektivnění celního odbavení na hranicích zavedením pouze jednoho místa kontroly, snížení celních nákladů a zvýšení odbavovací kapacity. Úprava přeshraničního odbavení bude zaměřena i na zvýšení bezpečnostních podmínek, zvýšení spolupráce v rámci dohledových aktivit, zavedení elektronického ověřování inspekčních a karanténních certifikátů. Je zapotřebí odstraňovat i netarifní bariéry. Ohledně samotného zahraničního obchodu existuje záměr na rozšíření obchodních partnerů, vylepšení struktury obchodu a identifikace nových obchodních příležitostí. V rámci obchodu je kladen důraz na inovování forem obchodování, jako je rozvoj e-commerce. Zahraniční obchod by měl být provázán se zahraničními investicemi a díky plánovaným investicím by mělo dojít k nárůstu obchodu. Iniciativa by měla přinést odstranění investičních bariér a tlačit na vznik bilaterálních dohod na ochranu zahraničních investic a dohod na omezení dvojího zdanění. Tím by měly být ochráněny práva a zájmy investorů. Záměrem je také rozšíření investičních oblastí, prohloubení spolupráce v zemědělství, desalinizaci³⁷, ochrany životního prostředí, na druhou stranu si iniciativa dává za cíl i průzkum a lokalizaci nalezišť uhlí, ropy, zemního plynu, kovů a minerálů. Po energetické stránce je nutná spolupráce v rámci výroby elektrické energie ze všech zdrojů. Iniciativa si bere za nutnost podporovat nové potenciální sektory, jakými jsou biotechnologie, nové formy výroby energie a nové materiály. Čína v rámci iniciativy podporuje investice na její domácí půdě ze všech potenciálních zemí a zároveň podporuje domácí infrastrukturní firmy v účasti na zahraničních projektech (NDRC 2015).

Čtvrtým bodem je **finanční integrace**, která je důležitým základem pro iniciativu. Převážně v rámci Asie je zapotřebí zvýšit snahu a zajistit větší měnovou stabilitu a vybudovat investiční, finanční a úvěrový informační systém. Partnerské státy v rámci iniciativy musejí mít k dispozici instrument měnového swapu, přístup na otevřené dluhopisové trhy. Pro úspěšné pokračování iniciativy je potřeba funkčnost AIIB (viz kapitolu 2.3) a BRICS New Development Bank³⁸,

³⁶ WTO Trade Facilitation Agreement (TFA) je dohoda členských států Světové obchodní organizace ohledně zjednodušení, modernizace a harmonizace exportních a importních procesů. Dohoda má pomoci s odbavením zboží při jeho přepravě a nastavuje opatření pro spolupráci přepravce s celní správou (WTO 2018).

³⁷ Investice do desalinace představují pro čínskou vodní infrastrukturu velký potenciál, jak bojovat proti nedostatku vody na čínských ostrovech. Podle prohlášení State Council of the People's Republic of China z roku 2017 chce Čína během následujících třech až pěti let na zmiňovaných ostrovech zpětinasobit produkci desalinizované vody (The State Council the People's Republic of China 2015-2016).

³⁸ BRICS New Development Bank je rozvojová banka založená Brazílií, Ruskem, Indií, ČLR a Jihoafrickou republikou (země BRICS). Cílem banky je financovat infrastrukturní projekty a projekty podporující udržitelný rozvoj v zemích BRICS a rozvojových ekonomikách a pomáhat s vytvořením regionálních finančních institucí (NDB).

Shanghai Cooperation Organization (SCO)³⁹ a Silk Road Fund (viz kapitolu 2.3). Je cílem posílit spolupráci s SCO Interbank Consortium⁴⁰ a připravit podmínky pro multilaterální finanční spolupráci u syndikovaných a bankovních úvěrů. Vlády, společnosti a finanční instituce partnerských zemí iniciativy s dobrým dluhovým ratingem budou mít možnost emise dluhopisů v Renminbi. Čínské společnosti a finanční instituce jsou podporovány v emisi dluhopisů jak v Renminbi, tak v zahraničních měnách. V rámci finančního systému je cílem realizovat účinnější řízení krizí a připravit systém varující před takovými krizemi. Podstatné je také kontinuální sdílení relevantních informací pro identifikaci rizik a krizí. Je nutné, aby tato výměna informací probíhala mezi regulačními orgány, finančními institucemi a úvěrovými ratingovými institucemi. Je zapotřebí, aby Silk Road Fund hrál důležitou roli a podporoval kapitálové investice do klíčových projektů ze soukromého i veřejného sektoru (NDRC 2015).

Pátým principem je **budování silných mezilidských vztahů**. Silné vzájemné vztahy usnadní implementaci iniciativy, proto je snahou, aby iniciativa reprezentovala přátelskou spolupráci všech partnerů, podporovala význam kulturní a vědeckou výměny. Vzájemné sdílení by mělo pokračovat i v rámci médií, běžných mezilidských vztahů a dobrovolnické činnosti. Důležité je vzájemnou spolupráci tvořit od mladého věku, proto budou podporovány studentské pobyty na zahraničních univerzitách. Čína je připravena poskytnout každoročně 10 tisíc vládních stipendií na čínských univerzitách pro zahraniční studenty. V rámci iniciativy budou pořádány festivaly a bude podporována spolupráce na filmové tvorbě. Přirozeným efektem všestranného otevírání a sdílení bude nárůst turismu v rámci regionů. Sdílení informací bude fungovat také s cílem omezení šíření epidemií, budou podporovány výměnné pracovní pobyty lékařů. Pro efektivní fungování iniciativy je nezbytná spolupráce na vládní i nevládní úrovni (NDRC 2015).

³⁹ Shanghai Cooperation Organization (SCO) je stálou mezivládní mezinárodní organizací, která má osm členů – Indii, Kazachstán, ČLR, Kyrgyzstán, Pákistán, Rusko, Tádžikistán a Uzbekistán. Hlavními cíli organizace je posílení vzájemné důvěry a sousedství mezi členskými státy; podpora jejich spolupráce v politice, obchodu, hospodářství, výzkumu, technologiích, kultuře, v oblasti vzdělávání, energetiky, dopravy, cestovního ruchu a ochrany životního prostředí; společné úsilí o udržení a zajištění míru, bezpečnosti a stability ve svém regionu; a usiluje o vytvoření demokratického, spravedlivého a racionálního nového mezinárodního politického a hospodářského uspořádání (SCO a).

⁴⁰ SCO Interbank Consortium bylo založeno radou složenou z hlavních představitelů zemí SCO s cílem poskytovat financování a bankovní služby pro investiční projekty. Členy mezibankovního konsorcia jsou Development Bank of Kazakhstan, the State Development Bank of China, the Settlement & Savings Company of the Kyrgyz Republic "RSK Bank", the Bank for Development and Foreign Economic Affairs of the Russian Federation "Vnesheconombank", the State Savings Bank of the Republic of Tajikistan "Amonatbank" a the National Bank for Foreign Economic Activity of the Republic of Uzbekistan. Prioritními oblastmi pro financování je např. infrastruktura a průmysl (SCO 2018b).

2.4 Investiční fondy a instituce spojené s iniciativou One Belt One Road

Tato kapitola uvede nejdůležitější Fondy a finanční instituce spojované s iniciativou OBOR. Jedná se o jeden ze způsobů, jak financovat projekty v rámci OBOR, další možnosti jsou bilaterální a multilaterální dohody o realizaci projektu, kterých se Čína často jako investor účastní.

AIIB se zaměřuje na státní a nestátní financování vhodných a udržitelných projektů v oblasti energie a elektřiny, dopravy a telekomunikací, venkovské infrastruktury a rozvoje zemědělství, zásobování vodou a hygienou, ochranou životního prostředí a rozvojem měst a logistiky (AIIB 2014-2017a).

Na základě článků dohody AIIB bude banka poskytovat a usnadňovat financování každému svému členovi nebo jejich podřízeným agenturám nebo jakékoli entitě či společnosti, které vykonávají svou činnost na území členského státu. Stejně služby bude poskytovat i mezinárodním agenturám nebo entitám zaměřeným na ekonomický rozvoj Asijského regionu. Stanovy banky navíc umožňují poskytovat financování pomocí několika instrumentů, kterými jsou půjčky, navyšování kapitálu společností a poskytování záruk. V neposlední řadě se může banka účastnit na emisi cenných papírů vydaných jakoukoli entitou nebo společností za účelem financování projektů spadajících do jejího zájmu (AIIB 2014-2017b).

Tabulka č. 3 prezentuje seznam významných investorů v AIIB, výši jejich investice, procentuální podíl jejich investic na celkové sumě, jejich počet přidělených hlasů a z toho vyplývající relativní hlasovací sílu. Tabulka č. 3 uvádí pouze významné investory. Tabulka č. 4 obsahuje obdobné informace z pohledu agregace na regionální a neregionální státy AIIB. V příloze č. 4 je uveden úplný výčet investorů.

Tabulka č. 3: Seznam významných investorů v AIIB (2018)

Stát	Velikost investice (mil. USD)	Procentuální podíl investice	Počet hlasů	Relativní hlasovací síla
Regionální státy				
Austrálie	3 691	3,85 %	39 626	3,51 %
Čína	29 780	31,02 %	300 518	26,65 %
Indie	8 367	8,72 %	86 387	7,66 %
Indonésie	3 361	3,50 %	36 321	3,22 %
Írán	1 581	1,65 %	18 522	1,64 %
J. Korea	3 739	3,89 %	40 101	3,56 %
Pákistán	1 034	1,08 %	13 055	1,16 %
Filipíny	979	1,02 %	12 505	1,11 %
Rusko	6 536	6,81 %	68 076	6,04 %
Saudská Arábie	2 545	2,65 %	28 160	2,50 %
Thajsko	1 428	1,49 %	16 989	1,51 %
Turecko	2 610	2,72 %	28 813	2,56 %
Spojené Arabské Emiráty	1 186	1,24 %	14 571	1,29 %
Neregionální státy				
Kanada	995	1,04 %	12 068	1,07 %
Francie	3 376	3,52 %	36 470	3,23 %
Německo	4 484	4,67 %	47 556	4,22 %
Itálie	2 572	2,68 %	28 432	2,52 %
Nizozemsko	1 031	1,07 %	13 027	1,16 %
Španělsko	1 762	1,83 %	20 329	1,80 %
UK	3 055	3,18 %	33 261	2,95 %

Zdroj: AIIB (2018)

Komentář: Významným investorem je země s více jak 1% investiční účastí.

Tabulka č. 4: Porovnání regionálních a neregionálních investorů v AIIB

Stát	Velikost investice (mil. USD)	Procentuální podíl investice	Počet hlasů	Relativní hlasovací síla
Regionální státy (Asie)	73 732	76,80 %	847 705	75,17 %
Neregionální státy	22 267	23,20 %	279 982	24,83 %
Celkem	95 999	100 %	1 127 687	100 %

Zdroj: AIIB (2018)

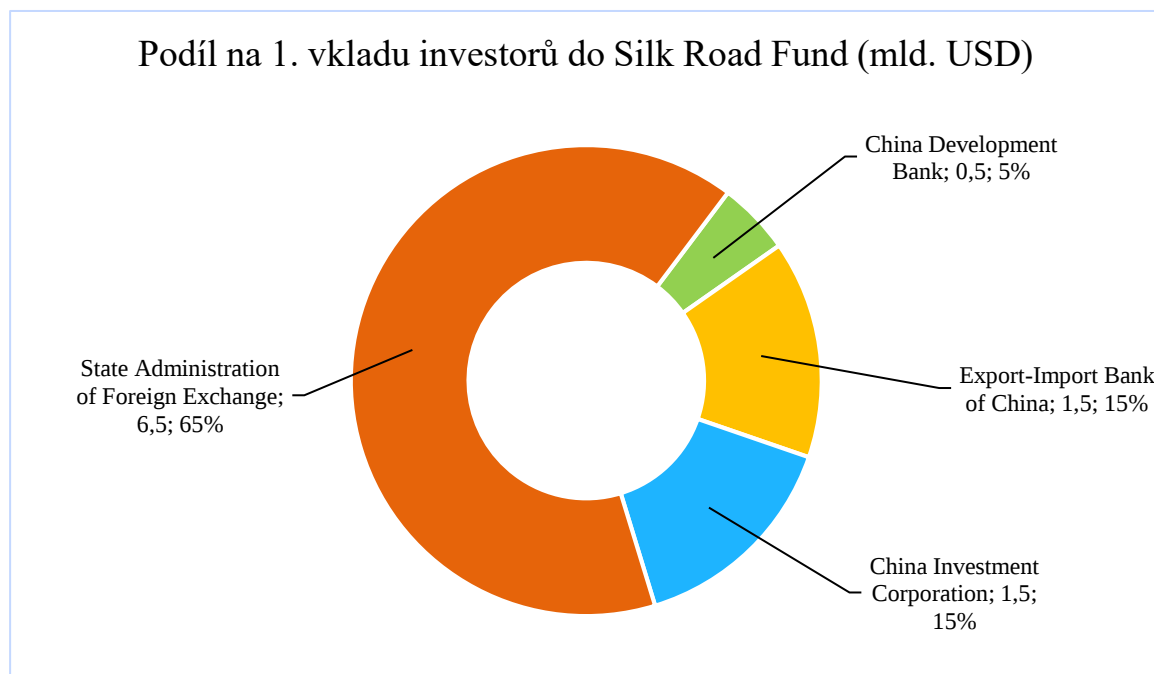
Silk Road Fund Co., Ltd. Byl založen v Pekingu 29. prosince 2014 s prvotní investicí od State Administration of Foreign Exchange, China Investment Corporation, China Development Bank a Export-Import Bank of China. Fond se zaměřuje na investování, financování podpory zahraničního obchodu a ekonomickou spolupráci v rámci iniciativy OBOR. Fond spolupracuje

s domácími a zahraničními společnostmi a finančními institucemi. Jeho cílem je podpora rozvoje a prosperity Číny a zemí zapojených do iniciativy (Silk Road Fund 2018a).

Fond se zaměřuje na střední až dlouhodobé investice. Využívá několik forem investování, kde k hlavní patří kapitálové investice. Cílem investic je infrastruktura, energetika, průmysl a finančníctví. Záměrem je udržet dlouhodobou stabilitu projektů a získat „rozumnou“ návratnost investice. Fond dělá rozhodnutí na základě tržních informací a mezinárodní zkušenosti. Fond investuje do kapitálu, ale i do jiných fondů, spolupracuje s mezinárodními developerskými organizacemi, domácími a zahraničními institucemi, aby dohromady spolupracovaly na financování projektů a spravovaly své investice (Silk Road Fund 2018a).

Fond má dohodnutou finální kapitalizaci 40 mld. USD. Podle posledních informací proběhl 1. vklad investorů do fondu v celkové výši 10 mld., podrobné rozdělení je k nahlédnutí na grafu č. 1. State Administration of Foreign Exchange investovalo skrze společnost Buttonwood Investment Holding Company Ltd., China Investment Corporation investovalo skrze Seres Investment Co., Ltd. a China Development Bank skrz China Development Capital Co., Ltd. V případě Export-Import Bank of China se jednalo o přímou investici (Silk Road Fund 2018b).

Graf č. 1: Podíl investorů na 1. vkladu do fondu Silk Road Fund



Zdroj: Silk Road Fund (2018a)

Do března roku 2017 se fond zapojil do 15 projektů s celkovou kapitalizací 6 mld. USD a na území Ruska, Mongolska, střední Asie, jižní Asie, jihovýchodní Asie, západní Asie, severní Asie a Evropy. Vedle toho realizoval fond investici do vytvoření China-Kazakhstan Production Capacity Cooperation Fund (Silk Road Fund 2018b).

2.5 Typický infrastrukturní projekt iniciativy One Belt One Road (řecký přístav Piraeus)

Investice státem vlastněné čínské společnosti Chinese Ocean Shipping Company (COSCO)⁴¹ za cílem privatizace řeckého přístavu Piraeus představuje významný posun pro členský stát EU i celou EU vzhledem k ČLR. Zaprvé, představuje tato investice obrovský dopad na čínskou ekonomiku, která se v posledních letech potýkala se silnou recesí a bylo pro ni obtížné lákat zahraniční investory. Celková investice COSCO dosahuje výše 4.3 mld. USD společně se závazkem investování dalších 700 mil. USD v následujících 10 letech (2017-2027). Investice zároveň dokazuje důvěru Číny v zotavení řecké ekonomiky. Počínání nově založeného Piraeus Containers Terminal (PCT) výrazně vylepšilo podmínky, aby se přístav Piraeus mohl stát významnějším transportním centrem a mohl tak nalákat více sponzorů a investorů. Čína se díky této investici stala důležitým přispěvatelem na příjmech řecké vlády a zároveň se předpokládá, že celá investice pomůže snížit fiskální dluh země v hodnotě 2,5 % HDP. Tím pádem jde o investici, na úrovni strategického záměru, která byla pro řeckou stranu velmi lukrativní. Z čínského pohledu je zásadní motivací pro investici geografická pozice Řecka, představuje totiž pro Čínu bránu do Evropy s možností vybudovat důležité transportní centrum pro čínské a jiné firmy (např. i Samsung a HP). Řecko je považováno za místo vstupu čínského zboží do Evropy, čistě z toho pohledu, že se nachází na pomezí 2 kontinentů a je dostupné po moři. Čínský velvyslanec v Athénách dokonce popsal projekt privatizace přístavu Piraeus jako „dračí hlavu“, aby tak zdůraznil význam projektu pro čínskou stranu. Pro Čínu není projekt motivován pouze ekonomickými záměry, ale také politickými. Pro Čínu představuje tato investice další posílení svého vlivu v Evropě (Grapsas 2017).

Ačkoli vlastní řečtí majitelé největší obchodní flotily na celém světě (PortSEurope 2017) a podílejí se skoro 60 % na čínských exportech, nebylo možné pozorovat žádné odvozené benefity nebo nárůst aktivity právě v přístavu Piraeus. Privatizační investice firmy COSCO je

⁴¹ Chinese Ocean Shipping Company (COSCO) zajišťuje námořní dopravu a logistiku. Je aktivní v segmentu kontejnerové dopravy a s tím spojených služeb. Společnost byla založena 3. března 2005 a má sídlo v Tianjin v Číně (Forbes 2018b).

velmi důležitá i z pohledu samotného přístavu, právě kvůli příslibeným následným investicím do rozvoje a navýšení kapacity přístavu. Efekt nového vlastnictví přístavu už lze pozorovat, mezi lety 2016 a 2017 se zvýšila aktivita přístavu z 266 tis. TEU na 453 TEU⁴², což představuje nárůst o 70 %. Tento nárůst se také projevil na nárůstu tržeb o 7 mil EUR (nárůst o 53 %) (Piraeus Port Authority s.a. 2018).

Samotná realizace privatizace přístavu Piraeus je trochu nestandardní. Privatizace proběhla na základě silného nátlaku na řeckou vládu. Řecký ministr námořnictví (v té době Theodoros Dritsas) byl razantně proti privatizaci přístavu. Řecko se však v tu dobu potýkalo s velkými problémy dluhové krize a v rámci dohody Řecka se svými věřiteli bylo nuceno k široké privatizaci svého majetku. Na základě tohoto nátlaku byla ministerským předsedou, Alexis Tsiprasem, privatizace označena jako jasná zpráva celé finanční komunitě a pevné odhodlání Řecka podnikat všechny potřebné kroky. Je potřeba zmínit, že silný odpor k realizaci privatizace šel také z řad odborů. Nicméně výsledkem privatizace nebylo výrazné propouštění, naopak, podle studie řecké národní banky by mohlo být efektem vytvoření 125 tis. nových pracovních míst (Grapsas 2017).

Současným největším problémem, který vokalizovalo i COSCO při privatizaci, je neadekvátní napojení přístavu Piraeus na železniční síť. Existuje zde silný potenciál možné investice do Greek National Railway Corporation (OSE), proti kterému silně působí politická nestabilita a absence jednotné dopravní koncepce a strategie vývoje. Při realizaci potřebných investic a napojení přístavu by se z něho mohlo stát naprosto klíčové transportní centrum zásobující střední a východní Evropu. V současné době poskytuje řecké pobřeží pouze kapacitu 45 tis. TEU oproti 2,5 mil TEU, kterou regiony střední a východní Evropy konsumují (jde pouze o 1,8% pokrytí) (Grapsas 2017).

⁴² TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) je nejběžnější jednotkou pro identifikaci kapacity kontejnerových lodí nebo terminálů. Twenty foot container patří mezi 2 nejběžnější mezinárodně standardizované kontejnery, druhým je forty foot container (Logistics Glossary).

3 Státy střední a východní Evropy vs. iniciativa One Belt One Road

Cílem třetí kapitoly je ukázat vztah zemí střední a východní Evropy s Čínou a představit stav čínského investování do infrastruktury v tomto regionu v kontextu OBOR.

3.1 Čínská spolupráce se státy střední a východní Evropy

Tato práce definuje státy střední a východní Evropy (SSVE) na základě několika odborných pohledů tak. První pohled nabízí OECD, která mezi státy střední a východní Evropy řadí Albánii, Bulharsko, Českou republiku, Chorvatsko, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Estonsko, Litvu a Lotyšsko – viz přílohu č. 5. (OECD 2001).

Druhý pohled nabízí čínská iniciativa 16+1, která státy střední a východní Evropy rozšiřuje o balkánský region. Z pohledu této práce je toto rozšíření relevantní a tato práce bude nadále operovat s rozdělením na základě iniciativy 16+1. Relevantnost tohoto rozdělení vychází z větší geografické celistvosti a kompaktnosti takového regionu zemí a dává větší smysl, když jsou zaměřením této práce infrastrukturní projekty, které mají spojit Asii a Evropu. Konkrétně se jedná o Albánii, Bosnu a Hercegovinu, Bulharsko, Českou republiku, Černou Horu, Estonsko, Chorvatsko, Maďarsko, Litvu, Lotyšsko, Makedonii, Polsko, Rumunsko, Srbsko, Slovensko a Slovinsko – viz obrázek č. 3.

Obrázek č. 3: Státy střední a východní Evropy dle iniciativy 16+1



Zdroj: LIAA (2016)

Iniciativa 16+1 má za cíl zintenzivnění spolupráce mezi ČLR a 11 zeměmi EU a dalšími pěti, které se nacházejí v balkánském regionu v oblastech investic, přepravy, finančnictví, vědy, vzdělávání a kultury. ČLR pro iniciativu 16+1 definovala 3 priority spolupráce – infrastrukturu a pokročilé technologie a technologie šetrné k životnímu prostředí. Tyto priority platí od prvního summitu iniciativy 16+1, který se pořádal v roce 2012 ve Varšavě. (LIAA 2016). Iniciativa 16+1 je koordinována sekretariátem (Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries), který je součástí oddělení pro evropské záležitosti čínského ministerstva zahraničí (Oesterreichische Nationalbank 2017)⁴³.

Čínský premiér Li Keqiang se účastnil zatím posledního 6. summitu iniciativy 16+1, pořádaného 27. listopadu 2017 v Budapešti. Během úvodního projevu zdůraznil, že Čína

⁴³ Iniciativa 16+1 podporuje také pravidelné schůzky na technické úrovni o jiných tématech, než je jen infrastruktura a technologie, a to zemědělství, zdravotnictví, cestovní ruch a vzdělávání (včetně výměnných programů studentů). To zahrnuje například program Mladí lídři, odborný poradní výbor na vybudování dopravních sítí mezi Čínou a CESEE, výzkumný fond o vztazích mezi Čínou a CESEE, propagaci speciálních turistických produktů, akademickou výměnu mezi výzkumnými ústavy a zakládání think-tanků (Oesterreichische Nationalbank 2017).

sleduje v iniciativě 16+1 dlouhodobý záměr, klade důraz na vzájemný obchod a investice, které jsou založené na meziregionální spolupráci. Důležitou zmínkou byla spolupráce na principu win-win. Podle čínského premiéra jsou čínská ekonomika a ekonomiky 16 států iniciativy 16+1 navzájem doplňující. Podle jeho informací narostl v letech 2013 – 2017 objem čínských zahraničních investic v evropských zemích iniciativy 16+1 z 6 na 9 mld. USD; hodnota zahraničního obchodu dosáhla 6 mld. USD; počet přímých leteckých linek do Číny vzrostl z 1 na 7, což se podepsalo i na nárůstu čínských turistů cestujících do zemí evropských zemí 16+1 z 200 tis. na 900 tis. Dle jeho slov se dá v následujících letech očekávat nárůst čínského dovozu, a právě státy střední a východní Evropy by měly využít tohoto trendu a výrazněji se na importu podílet. Dalším přirozeným vývojem je napojení iniciativy 16+1 na iniciativu OBOR (CGTN 2017).

Na tomto posledním summitu iniciativy 16+1 byly čínskou stranou přislíbeny 3 mld. USD v rámci investičních fondů. Od roku 2012, vzniku iniciativy 16+1, bylo přislíbeno již 15 mld. USD (The Financial Times 2017a).

Iniciativa 16+1 představuje důležitou komunikační a politickou platformu pro realizaci OBOR. Ač došlo k zahájení iniciativy 16+1 (rok 2012) před uvedením iniciativy OBOR (rok 2013), byla pravidelně na summitech iniciativy 16+1 podporována silná a mezikontinentální spolupráce, která zapadá do konceptu OBOR. V roce 2013 v Bukurešti byla hlavním tématem provázanost Číny a SSVE. V roce 2014 v Bělehradu bylo tématem vybudování „China-European Land and Sea Express“. V roce 2015 v Suzhou se jednalo o podpoře vybudování železnic vedoucích skrze Maďarsko v severojižním směru, které teoreticky dosáhnou Polska, resp. Řecka. V roce 2016 v Rize bylo tématem propojení spolupráce v rámci 16+1 a strategického partnerství Číny s EU (Ping & Zuokui et al. 2018).

Spolupráce v rámci iniciativy 16+1 podporuje iniciativu OBOR v budování New Eurasia Land Bridge Economic Corridor (viz kapitola 2.1). Tento koridor představuje pozemní přepravu, tzn. jedná se o umožnění železniční přepravy z Číny, skrze Rusko do Evropy. Hlavním operátorem této trasy je China Railway Express (Minghao 2018). Iniciativa 16+1 může také podpořit i vodní trasu OBOR – Maritime Silk Road, jejíž jedna cesta vede z čínských pobřežních měst do řeckého přístavu Piraeus. Čínský náklad může být v tomto přístavu přeložen na železnici a přepraven skrze Řecko, Makedonii, Srbsko a Maďarsko až do střední Evropy. Klíčovou infrastrukturou pro toto spojení je Maďarsko-srbská železnice (blíže popsáno dále v textu). Čína dále skrze 16+1 podporuje synergii OBOR s dalšími iniciativami. Jde např. o maďarskou „Open

to the East“, polsko-chorvatskou „Three Seas Cooperation“ a Danube Strategy od EU (Ping & Zuokui et al. 2018).

Konkrétní provázanost OBOR a iniciativy 16+1 lze vyvodit ze závěrečné zprávy ke čtvrtému summitu 16+1 v Suzhou. V této zprávě je jasně zmíněna podpora států na budování synergií v rámci OBOR a 16+1 (Belt and Road Portal 2015). Vedle tohoto faktu podepsalo celkem 11 států střední a východní Evropy memorandum o porozumění – viz tabulka č. 5. Informace o podepsání memoranda za Českou republiku lze nalézt např. i na internetových stránkách českého Ministerstva zahraničních věcí (MZV 2018a). Na příkladu bilaterálního memoranda o porozumění v rámci OBOR u České republiky a Čínské lidové republiky lze poukázat na důležitost infrastruktury, která je citována jako první bod v první části memoranda. Cílem memoranda je zlepšit spolupráci v oblasti konektivity, identifikovat vzájemně hospodářsky výhodnou spolupráci v oblasti infrastruktury (MZV 2018b).

Tabulka č. 5: Rok podepsání memoranda o porozumění státy střední a východní Evropy

Stát/rok	Rok podepsání
Albánie	2017
Bosna a Hercegovina	2017
Bulharsko	2015
Černá hora	2017
Česká republika	2015
Estonsko	-
Chorvatsko	2017
Litva	-
Lotyšsko	-
Maďarsko	2015
Makedonie	-
Polsko	2015
Rumunsko	2015
Slovensko	2015
Slovinsko	-
Srbsko	2015

Zdroj: Beltroad-initiative (2018)

Podpora spolupráce mezi SSVE s Čínou má svůj význam a důvod. Obrat zahraničního obchodu (včetně obchodu se službami) mezi Čínou a SSVE narostl mezi lety 2010 až 2016 z 58,1 na 76,4 mld. USD. Mezi 16 státy SSVE patří k největším obchodním partnerům z Polsko, Česká republika, Slovensko a Maďarsko. Pro tyto čtyři země představuje Čína největšího asijského obchodního partnera. Nejvíce vzájemně obchodovaným zbožím mezi Čínou a těmito zeměmi je dle kategorizace 7 SITC1, neboli stroje a dopravní prostředky. Zvláště zemědělským

produktům roste u čínských konzumentů velká obliba⁴⁴. Pro podporu vzájemného obchodu byl např. již třikrát od roku 2015 uspořádán v čínském Ningbo obchodní a investiční veletrh Číny a SSVE (Ping & Zuokui et al. 2018). Vzájemný obchodní a investiční vztah Číny a SSVE má od roku 2010 rostoucí tendenci a je podporován. Ačkoli byl v letech 2010 až 2016 zaznamenán rostoucí trend ve vzájemném obchodu, nejedná se o stabilní meziroční rostoucí trend. Meziročně byly v některých zemích zaznamenány fluktuace – viz tabulka č. 6.

Tabulka č. 6: Meziroční změna (v %) v celkovém vzájemném obchodu mezi Čínou a SSVE mezi lety 2012 a 2016

Stát/rok	2012	2013	2014	2015	2016
Albánie	11,6	15,8	1,7	-1,5	13,9
Bosna a Hercegovina	-1,9	60,3	185,8	-64,1	-5,4
Bulharsko	29,4	9,8	4,4	-17,1	-8,3
Černá hora	63,6	-38,8	106,1	-24,7	-1,25
Česká republika	-12,6	8,3	16,2	0,3	0
Estonsko	2,5	-4,4	4,7	-13,4	-1,1
Chorvatsko	-15,2	8,8	-24,5	-2,7	7,4
Litva	21	5,3	0,1	-25,8	7,7
Lotyšsko	10	6,7	-0,7	-20,2	2,3
Maďarsko	-12,9	4,3	7,3	-10,6	10,1
Makedonie	-7,5	-24,9	-2,1	31,3	-37,6
Polsko	10,8	3	16,1	-0,6	3,2
Rumunsko	-14,2	6,7	17,8	-6	9,9
Slovensko	1,8	7,6	-5,2	-18,9	4,8
Slovinsko	-2,9	17,2	8,8	2,5	13,6
Srbsko	8,5	19,1	-17,5	2,2	8,2

Zdroj: Ping & Zuokui et al. (2018)

V případě přímých zahraničních investic došlo v čínské investiční aktivitě k nárůstu mezi lety 2009 až 2015 převážně v zemích Visegrádské čtyřky, Rumunska, Bulharska a Srbska – viz tabulka č. 7. Jedná se nicméně jen o část reality, jak Čína realizuje svou investiční aktivitu v SSVE. Tabulka č. 7 nezahrnuje informace o poskytnutých preferenčních úvěrech na stavbu infrastruktury, které jsou častým způsobem financování v regionu SSVE.

⁴⁴ V současné chvíli je Evropa největším importérem jídla do Číny (Xinhua 2018). Čína navíc představuje největší světový trh pro odbyt jídla. Důvodem pro nárůst celkové spotřeby jídla a růstu importů je narůstající poptávka čínské střední třídy, která si zároveň žádá různorodější nabídku, kterou nemůže čistě čínská produkce pokrýt. Převážný nárůst ve spotřebě čínské populace můžeme sledovat u živočišných výrobků. Důležitým faktorem je také znečištění čínského prostředí a nedostatek orné půdy. Jen s ohledem na ornou půdu, hovoří web Xinhua o nárůstu znečištění o více než 40 % u celkové rozlohy orné půdy v Číně jen od roku 2014. Vedle orné půdy trpí také moře a řeky z nadměrného rybolovu, který vede k dlouhodobě neudržitelnému objemu lovu (ITEFood&Drink 2017).

Tabulka č. 7: Stav čínských přímých zahraničních investic v regionu zemí střední a východní Evropy mezi lety 2009 až 2016 (mil USD)

Stát/rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Polsko	12 030	14 031	20 126	20 811	25 704	32 935	35 211	32 132
Maďarsko	9 741	46 570	47 535	50 741	53 235	55 635	57 111	31 370
Česká republika	4 934	5 233	6 683	20 245	20 468	24 269	22 431	22 777
Slovensko	936	982	2 578	8 601	8 277	12 779	12 779	8 277
Slovinsko	500	500	500	500	500	500	500	2 686
Rumunsko	9 334	12 495	12 583	16 109	14 513	19 137	36 480	39 150
Bulharsko	231	1 860	7 256	12 674	14 985	17 027	23 597	16 607
Estonsko	750	750	750	350	350	350	350	350
Lotyšsko	54	54	54	54	54	54	94	94
Litva	393	393	393	697	1 248	1 248	1 248	1 529
Srbsko	268	484	505	647	1 854	2 971	4 979	8 268
Černá hora	32	32	32	32	32	32	32	443
Bosna a Hercegovina	592	598	601	607	613	613	775	860
Chorvatsko	810	813	818	863	831	1 187	1 182	1 199
Makedonie	20	20	20	26	209	211	211	210
Albánie	435	443	443	443	703	703	695	727
Sum	41 060	85 258	100 877	133 400	143 576	169 651	197 675	166 679

Zdroj: Ping & Zuokui et al. (2018)

Pro financování infrastrukturních projektů v SSVE představila Čína alokaci až 10 mld. USD, které je ochotna poskytnout jako speciální preferenční úvěry. Projektová přihláška je podávána National Development Bank of China, Export and Import Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China, Construction Bank of China, Bank of China nebo China Citic Bank (China-CEEC 2015), zatímco žádost o speciální úvěr jde k China Import and Export Bank. Úroková míra úvěru je určena z intervalu 1-3 %. Poskytnutí úvěru je podmíněno účastí čínských firem, o kterých je očekávána realizace projektu z 80 %. Další podmínkou je zákaz účasti subjektu 3. země. Speciální úvěr může krýt maximálně 85 % celkového rozpočtu projektu a jeho splatnost je 15 let s možností prodloužení o 5 let. Vždy je požadována vládní záruka dlužné země (Ping & Zuokui et al. 2018).

Další možností financování infrastrukturních projektů v SSVE je China-Central and Eastern European Investment Cooperation Fund. Založení fondu bylo oznámeno v listopadu 2013 čínským premiérem Li Keqiangem při druhém summitu iniciativy 16+1 v Bukurešti. Fond byl založen v Lucembursku s kapitálem ve výši 435 mil USD. Fond byl financován od Export-

Import Bank of China a Hungarian Export-Import Bank⁴⁵. Vizí fondu je stát se renomovaným fondem ve střední a východní Evropě a přispívat k udržitelnému rozvoji ekonomik v tomto regionu. Výstupem pátého summitu 16+1 v Rize byla dohoda o navýšení kapitálu fondu na 1 mld. USD. Kromě sídla v Lucembursku má fond své kanceláře ve Varšavě (China-CEE Fund 2016a). Kromě infrastruktury bude fond investovat také do sektoru průmyslu, vzdělání a zdravotnictví. Fond bude využívat různé diverzifikované investiční modely, jako jsou kapitálové investice, mezaninový dluh nebo hybridní finanční produkty. Typická investice bude mezi 10 až 70 mil USD (China-CEE Fund 2016b). Fond k aktuálnímu datu realizoval investice i do infrastruktury. Investice směřovaly např. do větrné elektrárny v Polsku⁴⁶ a další do solární elektrárny v České republice⁴⁷ (China-CEE Fund 2016c).

V prosinci 2015 schválila Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD)⁴⁸ žádost Číny stát se členem banky. To poskytlo Číně a EBRD široký prostor pro investování a spolupráci v různých projektech ve střední a východní Evropě, ve východním a jižním Středomoří a ve střední Asii. Jako člen banky plní Čína své členské povinnosti, aktivně se podílí na bankovních záležitostech a posiluje spolupráci s bankou a dalšími členy v regionu, aby si vyměnila zkušenosti, společně zvýšila kapitál a rozvoj pomoci. Zároveň se Evropská banka pro obnovu a rozvoj aktivně podílela i na "16+1 spolupráci" (Ping & Zuokui et al. 2018).

Pokud se podíváme na data OECD o vývoji průměru podílu infrastrukturních investic na HDP v zemích střední a východní Evropy (graf č. 2), zjistíme, že od roku 2012 tento podíl pomalu roste. Bylo by však velmi krátkozraké tento fakt přisuzovat právě působení iniciativ. Jak graf naznačuje, jedná se spíše o přirozený návrat k předkrizovému stavu, odpouštění od šetrných politik a odeznívání finanční a dluhové krize. Velké infrastrukturní projekty jsou navíc i velmi náročné z důvodu dosažení politického rozhodnutí a ač byly iniciativy aktivní od roku 2012

⁴⁵ Maďarská společnost Export-Import Bank Plc. (Eximbank) a maďarská pojišťovna pro exportní úvěry (MEHIB) spolupracují v silné kooperaci. Společně slouží maďarským vývozcům prostřednictvím poskytování efektivních finančních a pojišťovacích zařízení. Posláním společnosti Eximbank a MEHIB jako nástroje pro poskytování ekonomicko-politických pobídek je podporovat maďarské vyvážející podniky při usnadňování udržení pracovních míst, růstu zaměstnanosti a rozšiřování exportních kapacit Maďarska. Státní Eximbank a MEHIB plní úkoly maďarské agentury pro vývozní úvěry, které jsou regulovány legislativními rámci OECD a EU, se základním cílem usnadnit prodej maďarských výrobků a služeb na zahraničních trzích. Banka a pojistitel, kteří působí v integrovaném rámci, plní své povinnosti se společnou organizací a společnou identitou pod názvem EXIM (EXIM).

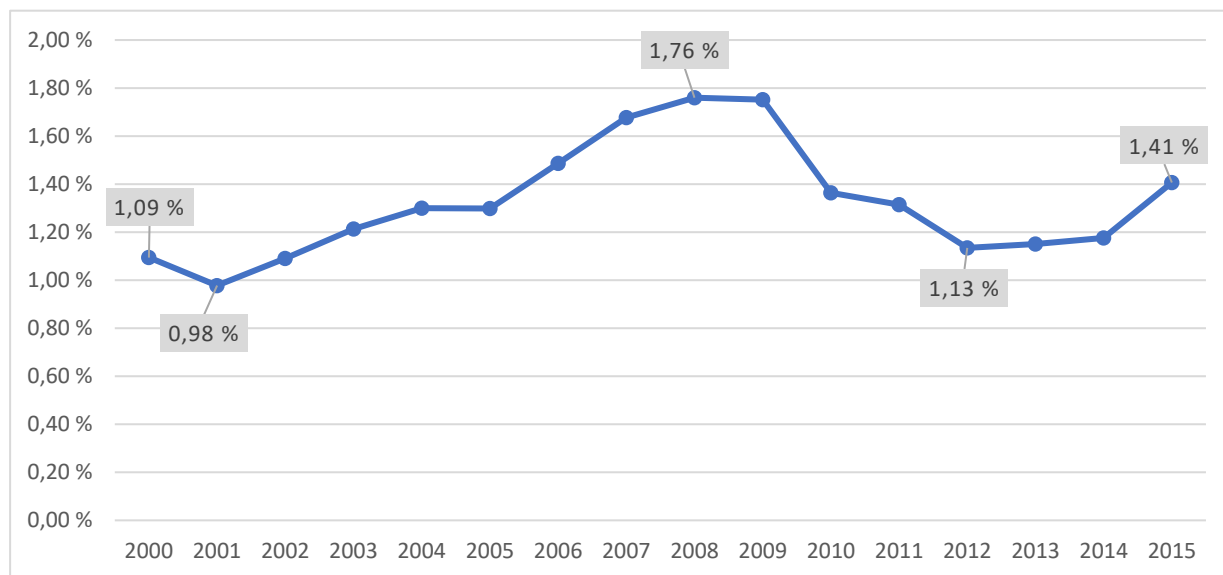
⁴⁶ China-CEE Fund a společnost GEO Renewables společně odkoupily 25. června 2015 větrnou elektrárnu Zopowy od společnosti Gamesa Energia. Konkrétně se jednalo o 15 větrných turbín (typ Gamesa G90) o celkové kapacitě 30 MW, které se nacházejí na jihozápadě Polska. China-CEE Fund vlastnil 90 % akcií, GEO Renewables vlastnilo zbývajících 10 % akcií. Společnost GEO Renewables je lídrem ve výrobě větrné energie v Polsku a byla zodpovědná za řízení majetku. Společnost Gamesa navíc nadále zajišťovala údržbu turbín instalovaných v projektu (CEE Equity Partners 2015). Výše celkové investice není známa.

⁴⁷ China-CEE Fund investoval do české společnosti Energy 21. Společnost vlastní 33 solárních farem o celkové kapacitě 61,5 MW (CEE EQUITY PARTNERS 2016). Jedná se o menší a středně velké pozemní instalace, které jsou umístěné v průmyslových zónách, z velké části na brownfieldech a dlouhodobě nevyužitých plochách (ENERGY21). Výše investice není jasná. Podle aktuálních informací českého obchodního rejstříku je Energy 21 vlastněna kyperskou společností Uniastira Holding Limited (JUSTICE 2018).

⁴⁸ Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD) byla zřízena, aby pomohla budovat novou střední a východní Evropu v době po konci studené války. EBRD má politický mandát, neboť pomáhá pouze těm zemím, které se zavázaly uplatňovat principy demokracie a pluralismu (EBRD).

resp. 2013, první velké infrastrukturní projekty se jim začaly přisuzovat až později – viz příloha č. 7.

Graf č. 2: Vývoj průměru podílu infrastrukturních investic na HDP v zemích střední a východní Evropy (2000–2015) (v %)



Zdroj: OECD (2018)

Poznámka: Graf vycházel z dostupných dat OECD, která obsahovala úplná data pro leta 2000-2015 (nejaktuálnější dostupná) pro Albánii, Českou republiku, Maďarsko, Slovensko, Lotyšsko, Litvu, Slovinsko, Srbsko a Černou Horu. Neúplná data byla dostupná pro Polsko, Bulharsko, Chorvatsko, Estonsko, Makedonii a Rumunsko. V seznamu dat OECD úplně chyběla Bosna a Hercegovina. Tabulka zdrojových dat je k nahlédnutí v příloze č. 6. Infrastrukturní investice v grafu č. 2 představují investice do železnic, silničních komunikací, vodních cest, mořských/oceánských přístavů a letišť a také berou v potaz všechny druhy financování.

3.2 Investice v regionu střední a východní Evropy

Na základě analýzy autora byl vypracován přehled infrastrukturních investic s čínským investorem nebo čínským zdrojem financování. Přehled je k nahlédnutí v příloze č. 7. Na základě dostupných dat, můžeme vidět, že čínská investiční aktivita probíhá převážně v regionu balkánských zemí. Konkrétně se v kontextu práce jedná o Srbsko, Maďarsko, Albánii, Makedonii, Černou horu, Bulharsko a Rumunsko.

Geograficky představuje oblast Balkánu (společně s Řeckem) finální část čínské Maritime Silk Road, tím že napojí lodní dopravu plující skrze Suezský průplav, dále skrze přístav Piraeus, dále po železnici skrze region Balkánu až do střední Evropy. Pokud má Čína dosáhnout funkčnosti této trasy, musí investovat do tamní infrastruktury umožňující zamýšlenou přepravu. Čína investuje do regionální infrastruktury balkánského regionu (např. přístavy, železnice a

silnice). Tato strategie má navíc svůj předpoklad v tom, že se země tohoto regionu eventuálně integrují do EU a usnadní tím přístup čínských firem do jednotného trhu EU.

Z evropského pohledu obecně platí, že tím, že je Evropa západním koncovým bodem Maritime Silk Road, může získat posílením balkánské infrastruktury snazší přístup k asijským trhům. Z pohledu SSVE účastných v 16+1 je nutné rozlišovat členské a nečlenské státy EU. Členské státy EU mají snazší přístup k financování infrastrukturních projektů⁴⁹, zatímco u nečlenských států EU je situace jiná. Nečlenské státy EU mají sice k dispozici různé finanční programy i ze strany EU a mezinárodních finančních institucí⁵⁰, přesto není přístup k financování tak snadný jako u členských států EU. Z investic čínských firem tedy prospívají kandidátské státy, které nemají přístup k velkým strukturálním fondům EU, jelikož nejsou součástí EU. Tyto státy jsou si vědomy toho, že jejich národní a mezinárodní infrastrukturu je zapotřebí zdokonalit. Ve srovnání s poměrně pomalým procesem přípravy projektů a dalšími institucionálními překážkami, které je třeba překonat při podávání žádostí o financování z EU, se zdá, že čínské investice jsou konkurenceschopnou alternativou, protože přicházejí se zjednodušeným procesem schvalování, financováním podporovaným státem a rychlou realizací (Sanfey et al. 2016). Vliv těchto investic na místní ekonomiky může být omezený (Barisitz & Radzyner 2017), ale účast těchto zemí v iniciativě OBOR by mohla být pozitivní pro hospodářský růst regionu a teoreticky může posunout tyto země z jejich tradičního vnímání jako okrajových pro Evropu. Pro Čínu je tedy investice do SSVE situací, která je prospěšná z hlediska výnosů. V důsledku ekonomického růstu zemí SSVE bude kupní síla obyvatelstva narůstat. Eventuálně se také sníží rozdíl v cenách práce mezi Čínou a SSVE a čínští výrobci budou považovat za levnější umístění svých výrobních zařízení blíže k cílovým trhům v EU, třeba právě v SSVE (Hollinshead 2015). Atraktivita nečlenských států z SSVE může být z části zapříčiněna i tím, že v nich neplatí silná environmentální a antidumpingová pravidla. Na druhou stranu v případě členských států EU dochází k porušování evropských pravidel⁵¹.

⁴⁹ Členské státy EU mají k dispozici Connection Europe Facility (CEF), která je klíčovým investičním instrumentem EU s cílem přímého investování do transportní, energetické a komunikační infrastruktury. V rámci období 2014 až 2020 bylo do CEF alokováno 24,05 mld. EUR, které jsou určeny přímo pro rámec transportní infrastruktury. Z toho je 11,305 mld. EUR alokováno přímo na projekty ze zemí s nárokem na čerpání i z kohezního fondu EU (European Commission 2018).

⁵⁰ Příkladem je The Western Balkans Investment Framework (WBIF), který je financován Evropskou komisí (skrze instrument Pre-accession Assistance) a dalšími 20 přispěvateli, převážně členskými státy EU. Aktuálně bylo z fondu na projekty vyplaceno formou grantu 842 mil EUR a formou úvěru 5.4 mld. EUR (WBIF, 2018).

⁵¹ Příkladem je rychlodráha Bělehrad-Budapešť, jehož zadání projektového tendru mohlo porušit pravidla EU. Podle Financial Times bylo reakcí Evropské komise započatí vyšetřování a komunikace s maďarskými autoritami s cílem vysvětlení okolností za jakých byl projekt vysoutěžen. Díky tomuto kroku byla příprava stavby železnice na maďarském úseku zpožděna. V současné době je stále ve stádiu soutěžení (Kynge et al. 2017).

Čína vnímá SSVE jako okraj EU, čínští analytici považují EU za externí faktor působící v regionu. To může poukazovat na skutečnost, že znalosti Číny o evropské integraci jsou poněkud neúplné, což zase znamená další výhodu, kterou by Čína získala od investic do regionu (Kaczmariski 2015). Získala by znalosti o tom, jak jednat na vysoce regulovaném trhu, kterým EU je. Z politického hlediska mají čínští investoři chuť se angažovat v zemích s vyšší politickou nestabilitou a převzít roli neutrální síly a spolehlivého obchodního partnera (Barisitz & Radzyner 2017).

Následující tabulka č. 8 popisuje kritéria pro hodnocení konkrétního projektu realizovaného v SSVE. Výsledkem hodnocení má být určení, zda daný projekt spadá do sektoru infrastruktury, zda je financovaný z čínských zdrojů a zda odpovídá principům OBOR a lze ho tedy považovat za projekt pod záštitou iniciativy OBOR. Pro naplnění principů iniciativy OBOR je nutné pozitivního výsledku u obou principů. Tabulka s kritérii byla vytvořena autorem pro záměry této práce.

První hodnotící kritérium vyjadřuje, zda se jedná o investici do infrastruktury. V rámci komentáře bude uvedeno, jakou roli infrastruktura plní, jaké faktory ji ovlivňují a do jaké skupiny ji práce řadí. V tomto ohledu bude infrastruktura vnímána, jak je popsána v první kapitole práce. Druhé hodnotící kritérium vyjadřuje, zda je investice financována čínským subjektem. Tzn. zda se jedná přímo o čínskou společnost nebo dceřinou společnost čínské společnosti, která je registrována mimo čínský trh. Zároveň bere práce v potaz i investiční instituce a fondy, které nabyly svůj kapitál, alespoň z části, od čínské společnosti nebo čínské vlády, nebo i případy preferenčních dluhů.

Hodnotící kritérium *Principy OBOR* se dělí na další dvě kritéria. Jejich smyslem je zhodnotit, zda investice zapadá do konceptu iniciativy OBOR, jak bylo představeno v druhé kapitole. Pro přehlednost vytyčil autor dva hlavní principy, které musí investice naplňovat. Hodnotící kritérium *Kooperační priorita* vyjadřuje, zda investice přispívá k jedné z pěti hlavních kooperačních priorit. Těmi jsou koordinace politického přístupu, fyzická provázanost, vytváření podmínek pro volný obchod bez bariér, finanční integrace a budování silných mezilidských vztahů. Konkrétně se z pohledu práce jedná o pohled, zda daný projekt navazuje na ekonomický koridor nebo trasu v rámci OBOR a zda jeho realizace nějakým způsobem podpoří vzájemný obchod nebo snazší uplatnění firem na trzích zemí OBOR. Kritérium *Předpoklad pro win situaci* vyjadřuje, zda je investice přínosná oběma stranám. V tomto ohledu lze sledovat cíl navýšení vzájemného obchodu, investic, získání zkušeností s investováním

v regionu nebo snadný přístup k investičnímu kapitálu a posílení propustnosti infrastruktury. Aby mohla být investice klasifikována jako infrastrukturní investice, která zapadá do konceptu OBOR, je nutné, aby ve všech uvedených kritériích byla hodnocena kladně. Hodnocení podle představených kritérií bude použito dále v textu u Projekt mostu Pupin a Rychlodráhy Bělehrad-Budapešť.

Tabulka č. 8: Hodnotící kritéria pro určení čínské infrastrukturní investice, která zapadá do konceptu iniciativy OBOR.

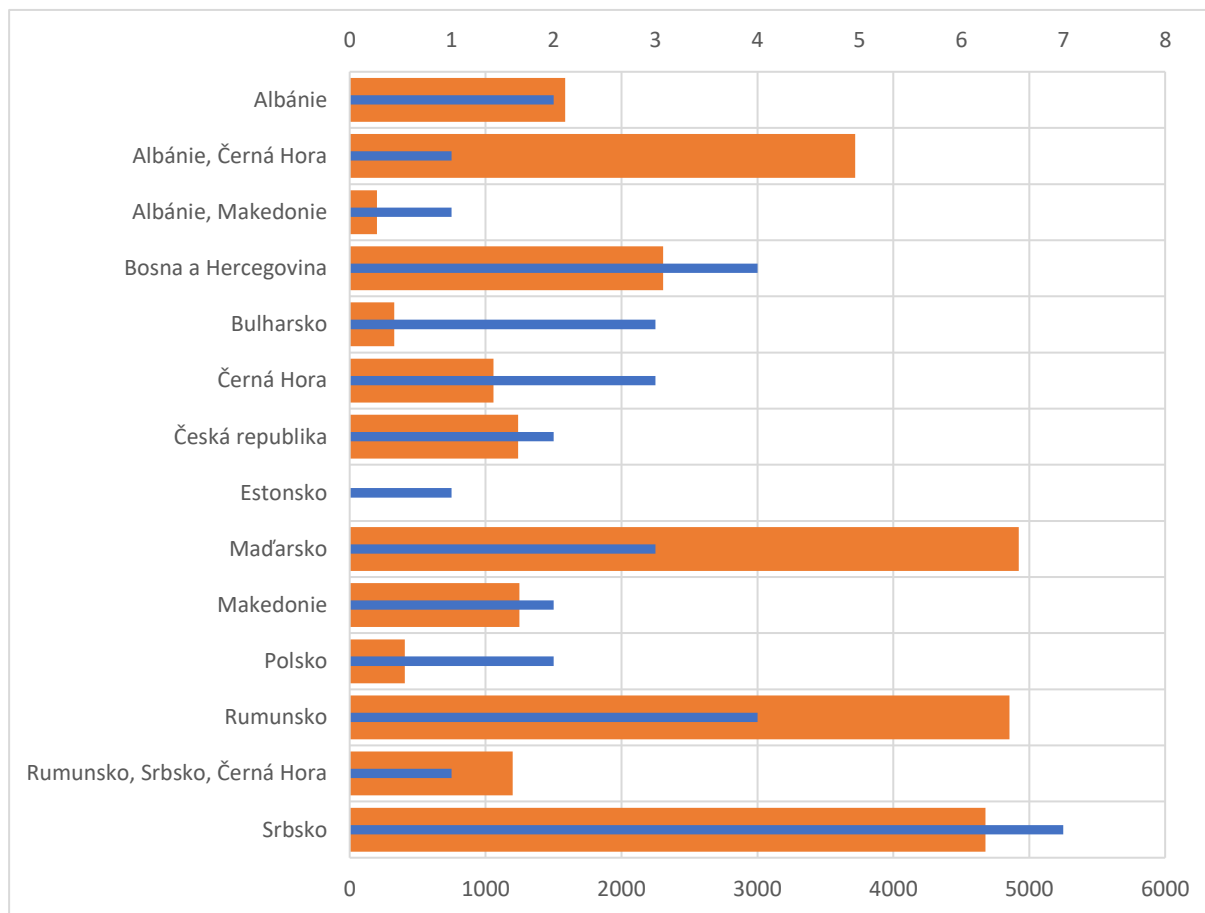
Hodnotící kritérium		Vyhodnocení
Spadá projekt do sektoru infrastruktury?		ANO/NE
Je projekt financován z čínských zdrojů?		ANO/NE
Naplnuje projekt principy iniciativy OBOR?	Princip – Kooperační priorita	ANO/NE
	Princip – Předpoklad pro win-win situaci	ANO/NE

Zdroj: Autor

V příloze č. 7 identifikoval autor infrastrukturní projekty v zemích střední a východní Evropy, které jsou financovány z čínských zdrojů nebo jsou realizovány s čínským partnerem. Jedná se o projekty realizované i plánované. U plánovaných nebo zamýšlených projektů, zatím neexistují závazná oznámení a nejsou proto jasné zdroje financování. Přesto i tyto případy autor do přehledu zahrnul, neboť se u nich dá očekávat zapojení čínských investičních zdrojů z důvodů medializace čínskými médii. Graf č. 3 shrnuje přílohu č. 7 a je možné si na něm prohlédnout počet identifikovaných projektů v SSVE a jejich celkovou investiční hodnotu. Modrý sloupec s horní osou znázorňuje počet identifikovaných projektů v dané zemi, oranžový sloupec znázorňuje celkovou investiční hodnotu všech projektů v dané zemi.

Z grafu vyplývá, že investiční aktivita dominuje v Srbsku, Rumunsku, Maďarsku a Albánii.

Graf č. 3: Počet projektů s čínským investorem/partnerem vs. jejich celková investiční hodnota v SSVE (počet projektů/hodnota v mil. USD) (2012-2018)



Zdroj: Autor, CSIS (2018), Kambic (2016a), The Financial Times (2017b), Cosentino et al. (2018)

3.3 Realizace mostu Pupin a jeho souvislosti

Projekt výstavby mostu Pupin bude blíže popsána, jelikož se jedná o již realizovaný projekt a lze na něm demonstrovat preferenční podmínky, které mezi Čínou a Srbskem existují. Srbsko patří i dle grafu č. 3 k hlavním příjemcům čínského finančního kapitálu do infrastruktury. Čína a Srbsko podepsaly v roce 2009 dohodu o strategickém partnerství, která položila základ pro velký počet infrastrukturních a energetických projektů, včetně Pupinského mostu. Čínské společnosti měly na základě partnerství právo účastnit se plánovaného privatizačního procesu Srbska, pro který bylo v té chvíli připraveno až 500 společností (zejména národní železniční společnost)⁵². Toto partnerství dává čínským společnostem přístup do oblasti volného obchodu

⁵² V letech 2001-2015 privatizovala srbská vláda 3 047 státních společností. Nicméně 646 z nich bylo zrušeno nebo pozastaveno, protože srbská vláda tvrdila, že investoři nesplnili smluvní závazky týkající se zaměstnanosti a investic. Podle privatizačního zákona byl termín pro

800 milionů potenciálních spotřebitelů prostřednictvím dohod o volném obchodu, které Srbsko uzavřelo s EU, v rámci Středoevropské zóny volného obchodu (CEFTA) a v rámci Evropského sdružení volného obchodu (EFTA). Srbsko tak získává finanční a technickou pomoc, kterou potřebuje od důvěryhodného partnera na preferenčním základě a Čína získává další přístup na evropské trhy (Barisitz & Radzyner 2017).

Most se také nazývá "Most přátelství" nebo hovorově (v Srbsku) „čínský most". Z pohledu infrastruktury hraje most zásadní regionální roli, jelikož se jedná o teprve druhý most přes Dunaj v Bělehradu. Most Pupin, který je pojmenován po srbském vědci a vynálezci Mihajlo Pupinovi, je silniční most přes Dunaj, který se nachází proti proudu od centra Bělehradu a spojuje Zemun a Borca. Most je dlouhý 1 507 m, ale včetně přístupových cest je jeho celková délka 21,6 km. Od svého otevření se doba jízdy z Borca na Zemun snížila z 60 minut na 10 minut, zároveň se tak ulehčilo náporu dopravy na původním jediném mostě přes Dunaj. Most byl otevřen premiérem ČLR, Li Keqiangem, a jeho srbským protějškem, Aleksandrem Vucicem, 18. prosince 2014 (Dongmiao 2016). Pupinský most byl postaven v období od dubna 2011 do prosince 2014 (Hollinshead 2015).

Projekt byl realizován ve spolupráci s čínskou společností CRBC⁵³, která měla na starosti všechny práce týkající se realizace mostu. K dispozici měla svoji mobilní pracovní jednotku složenou z 200 čínských pracovníků. Srbská strana zajišťovala vybudování 21,5 km dlouhé navazující silniční komunikace a vykonávala potřebné demoliční práce. Z pohledu zaměstnaných lidí na projektu, přispěla srbská strana 47 % celkového počtu dělníků (Hollinshead 2015). Společnost řadí realizaci mostu Pupin ke svým významným referenčním projektům (CRBC 2018).⁵⁴ Výstavba byla zafinancována z 85 % úvěrem od čínské banky Export-Import Bank of China.

Projekt byl první velkou čínskou infrastrukturní investicí v Evropě (Dongmiao 2016). Celková finanční náročnost projektu se vyšplhala na 170 mil. EUR. Čínská banka China Exim poskytla

dokončení privatizace u těchto 646 společností v portfoliu privatizační agentury 31. prosince 2015. Na konci roku 2016 bylo stále nevyřešeno 165 společností. Mezi 165 společností patří 11 lázní, z nichž všechny mají nevyřešené problémy s majetkem; 19 společností v Kosovu; 15 veterinárních stanic, které byly převedeny do místních obcí; a 19 společností, které zaměstnávají zdravotně postižené osoby. V současné chvíli zůstává hlavně k dořeší privatizace 17 strategicky důležitých firem (např. těžařská společnost RTB Bor nebo druhá největší srbská banka Komercijalna Banka) (Export.Gov, 2018).

⁵³ China Road and Bridge Corporation (CRBC) se zabývá výstavbou infrastruktury a investováním po celém světě. Společnost China Road and Bridge Corporation byla dříve známá jako China Road and Bridge (Group) Company a změnila svůj název na China Road and Bridge Corporation v roce 1997. Společnost byla založena v roce 1979 a má sídlo v Pekingu v Číně. V prosinci roku 2005 se stala dceřinou společností společnosti China Communications Construction Company (Bloomberg 2018b).

⁵⁴ K dalším významným referenčním projektům řadí společnost výstavbu železnice z Mombasi do Nairobi, rekonstrukci silnice v Karakoram a třeba také rekonstrukci přístavu Nouakchott v Mauritánii.

145,5 mil. EUR ve formě „přátelské“ půjčky srbské vládě se splatností 15 let s 3% úrokovou sazbou. Samotná srbská vláda poskytla 15 % finančních zdrojů (Hollinshead 2015).

Úspěšná realizace mostu umožnila plánování návazného projektu. Na realizaci mostu by měla navázat výstavba nového bělehradského přístavu vedle mostu Pupin na břehu u Borca. Partnerem pro realizaci projektu by mohla být čínská společnost China Environmental Energy Holding, alespoň to vychází z memoranda o spolupráci z roku 2015 mezi oběma subjekty (Kambic 2016a). Projekt je podle posledních informací ve fázi plánování, čeká se na vypracování přesné prostorové studie umístění. Kromě samotného přístavu má být vybudováno i logistické centrum pro silniční a železniční přepravu. Podle prvních plánů měla stavba započít již v roce 2017, nicméně žádné další zprávy nehovoří o konkrétní realizaci. Pokud bude projekt realizován, bude most Pupin sloužit jako jedna z hlavních dopravních tepen obsluhujících přístav (Kambic 2016b).

V blízkosti mostu v Borca je dále plánována výstavba srbsko-čínské industriální zóny. Jde o projekt v hodnotě 300 mil. EUR s plánovanou realizací od roku 2018. Rozloha nové industriální zóny má dosáhnout 320 hektarů a podle studie proveditelnosti má přilákat až 1000 technologických společností s potenciálem několika desítek tisíc pracovních míst. Projekt má být realizován společností China Road and Bridge Corporation (CRBC) a financován má být třemi čínskými bankami, Export-Import Bank of China⁵⁵, China Development Bank⁵⁶ a China Construction Bank⁵⁷. Memorandum o zájmu na zřízení svých poboček podepsalo již 40 čínských technologických firem. Hlavním cílem parku je přilákat firmy z oblasti chytrého strojírenství, nových technologií a robotiky (Ekapija 2017).

Srbská pracovní síla by teoreticky mohla těžit z takových pracovně náročných projektů, avšak čínské společnosti obvykle zaměstnávají své vlastní pracovníky a spoléhají se jen na omezené množství místních zdrojů. Pracovníci CRBC se v případě realizace mostu Pupin skládali z 200 (převážně mužských) čínských pracovníků, kteří byli ubytováni v koleji vedle mostu, vzhledem

⁵⁵ Export-Import Bank of China je státně financovaná banka. Jedná se o banku přímo pod vedením Státní rady a věnuje se podpoře čínského zahraničního obchodu, investic a mezinárodní ekonomické spolupráce. Díky úvěrové podpoře čínské vlády má banka zásadní roli při podpoře stabilního hospodářského růstu a strukturálních úprav. Ke konci roku 2016 má banka 29 domácích poboček, jednu v Hongkongu, čtyři zámořské instituce, jmenovitě pobočku v Paříži, zastupitelskou kancelář pro jižní a východní Afriku, zastupitelskou kancelář pro severní a západní Afriku a zastupitelskou kancelář v Petrohradu (Eximbank 2016).

⁵⁶ China Development Bank (CDB) se specializuje na poskytování střednědobých až dlouhodobých finančních zdrojů. Společnost byla založena v roce 1994 a je hlavním čínským finančníkem pro rozvoj infrastruktury a průmyslu. V posledních letech CDB diverzifikovala svoje aktivity mezi oblast financování na místní úrovni a financování mezinárodního obchodu. CDB je druhým největším emitentem dluhopisů po ministerstvu financí ČLR. Banka financovala např. vodní elektrárnu Tři soutěsky. (CDB 2018).

⁵⁷ China Construction Bank je druhou největší čínskou bankou (z pohledu hodnoty držených aktiv). Založena byla v roce 1954. Poskytuje převážně finanční služby v ČRL jak pro osobní, tak i firemní sféru. Vedle více jak 14 tisíc domácích poboček, má i zahraniční přítomnost s 29 pobočkami (CFI 2018).

k tomu, že beton musel být položen co nejrychleji a pracovníci museli pracovat na směny s cílem prací 24 hodin denně. Vzhledem k tomu, že pracoviště bylo izolováno, dodržování zdravotních a bezpečnostních předpisů bylo považováno za "velmi problematické" (Hollinshead 2015). Převládající podmínky mohly být v rozporu se srbskými pracovními, zdravotními a bezpečnostními předpisy. Avšak nestálost srbské vlády a dlouhé a obtížné procesy plynoucí z tuhé byrokracie bránily jakémukoliv jednání proti těmto podmínkám. V každém případě místní ekonomika z hlediska zaměstnanosti nebo spotřeby neměla značné výhody – přinejmenším v krátkodobém horizontu. Jakmile je v provozu síť infrastruktury (včetně železnic, silnic a dálnic) mezi Pireusem a Budapeští, může se to samozřejmě změnit.

Z jiného pohledu vypadá čínsko-srbská spolupráce jako vzájemně prospěšná. Srbsko získává finanční a technickou asistenci při realizaci projektu za výhodných podmínek a Čína získává přístup na srbský trh a odbyt pro svou stavební firmu. Ve formě takové spolupráce si Čína vytváří k sobě nakloněného přítele. Je pravděpodobné, že větším motivátorem pro stavbu mostu byl politický záměr než čistě investiční. Jelikož se jednalo o první velkou čínskou infrastrukturní investici v Evropě, přinesla s sebou svým investorům značné zkušenosti s realizací takového projektu v evropském prostředí (Hollinshead 2015).

Závěr o politické motivaci pro financování mostu Pupin podporuje i studie Evropského parlamentu, která ho řadí k formě zahraniční finanční pomoci⁵⁸. Ta uvádí, že největší zájem Číny o Srbsko a Balkán obecně je jako o centrum energetiky a infrastruktury a čínská vláda se snaží, aby se Srbsko stalo klíčovým logistickým uzlem pro leteckou, železniční, silniční a vodní dopravu jako součást OBOR. Čína se financováním pomocí preferenčních úvěrů vrátila k opuštěným praktikám rozvojové pomoci ze 60. let 20. století. Čína se tím snaží o silné posílení své soft power a zároveň o snížení nákladů pro export čínských výrobků. Čína se proto nebojí velkých infrastrukturních investic v jiných zemích a financování mostu Pupin je toho příkladem (Hartwell 2017). Z pohledu Číny, a zvláště z pohledu čínské rozvojové pomoci na celém Balkáně je Srbsko jen jedním ze států v rámci regionu, který by Čína chtěla ekonomicky integrovat. Modernizací přepravní sítě by Čína posílila konkurenceschopnost svých exportů i přes sílící domácí měnu a rostoucí výrobní náklady. Získala by tím i odbyt pro svoji industriální nadprodukcí (Pavlicevic 2015). Z pohledu Srbska mohou motivy Číny hrát teoreticky menší

⁵⁸ Čínská zahraniční pomoc Srbsku, stejně jako jeho zahraniční pomoc všem zemím, se odlišuje od tradiční oficiální rozvojové pomoci tím, že je založena téměř výhradně na půjčkách za zvýhodněných podmínek nebo na investičních projektech vedených státem, které výslovně nesledují širší rozvojové cíle. Navíc na rozdíl od EU a USA Čína neurčila žádnou politickou podmínku své pomoci, (např. aby stát plnil předpoklady právního státu), upřednostňovala vyplácení finančních prostředků na investice z čínských zájmů, než aby podporovala konkrétní chování ze strany srbských orgánů (Hartwell 2017).

roli než např. v případě fondů EU (jejichž čerpání je podmíněno třeba právě dodržováním zásad právního státu). Důležité také je, že Srbsko je neschopno samo financovat velké infrastrukturní projekty a investoři nebo dárci se zdráhají s financováním pomoci. Hrozí riziko, že politicky podmíněná infrastruktura, kterou Srbsko na základě této situace získá, nebude ve skutečnosti infrastrukturou, kterou bude doopravdy potřebovat. A hlavně financování ve formě poskytnutého úvěru v USD s sebou nese měnové riziko, které může vyústit v nárůst splátek nebo teoreticky i v nesplacitelnost celého úvěru (Hartwell 2017).

Projekt mostu Pupin byl první realizovanou čínskou infrastrukturní investicí v Evropě. Na základě zjištěných **faktů zapadá do konceptu iniciativy OBOR**, nicméně se jedná z pohledu Číny převážně o silně politicky motivovanou investici, s dlouhodobých horizontem návratu. Srbsku přináší realizace mostu Pupin užitek již v krátkém horizontu, a to významným odlehčením dopravy. Jedná se sice o regionální projekt s relativně malým dosahem (hlavně pro dopravu Bělehradu), ale hlavní potenciál si most nese hlavně do budoucna, neboť může být nezbytnou silniční infrastrukturou pro obsluhu plánovaného bělehradského přístavu a industriální zóny v Borca.

Financován byl převážně z čínských zdrojů, ale motivace byla spíše politická, Srbsko a Čína proklamují svůj blízký vztah, a také snaha získat zkušenosti z projektu realizovaném v regulovaném evropském prostředí hrála roli. Čínský investor a realizátor stavby získal důležité zkušenosti v rámci operování v regulovaném evropském prostředí. Vzhledem k tomu, že byla investice financována z 85 % pomocí úvěru od Export-Import Bank od China obdrží z úvěru 3% úrok. Pro čínské firmy má most význam ve vztahu k budované industriální zóně u Bělehradu, kde má zájem postavit 40 čínských společností své továrny.

Tabulka č. 9: Hodnocení projektu – Most Pupin (2011-2014)

Hodnoticí kritérium		Vyhodnocení
Spadá projekt do sektoru infrastruktury?		ANO
Je projekt financován z čínských zdrojů?		ANO
Naplnuje projekt principy iniciativy OBOR?	Princip – Kooperační priorita	ANO
	Princip – Předpoklad pro win-win situaci	ANO

Zdroj: Autor

3.4 Realizace rychlodráhy Bělehrad-Budapešť a její souvislosti

Náplní projektu je vybudování 336 km dlouhé železnice z hlavního města Srbska, Bělehradu, do hlavního města Maďarska, Budapešti. Maďarská část železnice měří 152 km, srbská 184 km. Některé části budou nově vybudovány, některé vzniknou rekonstrukcí současné infrastruktury (Vörös 2018). Projekt navazuje na koncepci Panevropského transportního koridoru X⁵⁹ (Miltiadou et al. 2012). Trilaterální jednání o projektu mezi zástupci Srbska, Maďarska a Číny poprvé proběhlo v Pekingu 6. 6. 2014 (Ministry of Construction, Transport And Infrastructure 2015, str. 134). Projekt byl podepsán 25. prosince 2015 v Sudjah (Ministry of Construction 2016). Zahájení stavebních prací bylo ohlášeno na summitu iniciativy 16+1 v prosinci roku 2017 (Vörös 2018). Zde bylo oznámeno zahájení stavebních prací na srbském úseku železnice (RFE/RL, 2017).

Srbská část je realizována společností China Railway International Co Ltd.⁶⁰ a China Communications Construction Company (CCCC)⁶¹. Maďarský úsek železnice je aktuálně ve zpoždění z důvodu vyšetřování Evropské komise, zda byla dodržena pravidla pro zadávání veřejných zakázek (Kynge 2017). Je pravděpodobné, že projekt bude odložen o další 3 roky a skutečná realizace začne až v roce 2021 a nejbližší termín dokončení je odhadován v intervalu let 2023 až 2024 (Vörös 2018). Správcem projektu pro Maďarsko je Chinese-Hungarian Railway Nonprofit Ltd., která je dceřinou společností Chinese Hungarian Railway. Chinese Hungarian Railway je společnost založená v roce 2016 na základě mezivládní dohody mezi

⁵⁹ Panevropský transportní koridor X je koridorem silniční a železniční infrastruktury propojující ve větvi a) Řecko s Rakouskem, ve větvi b) Maďarsko se Srbskem (Bělehrad s Budapeští), ve větvi c) Srbsko s Bulharskem a ve větvi d) Makedonií s Řeckem. Cílovým záměrem je, v případě přistoupení všech zemí na jejichž území se koridor nachází, koridor začlenit do Transevropské transportní sítě (TEN-T) (Miltiadou et al. 2012).

⁶⁰ China Railway International Co. Ltd. je dceřinou společností CHINA RAILWAY INTERNATIONAL GROUP, která byla založena roku 2013 v Pekingu a zaměřuje se na inženýrské práce v zemích po celém světě (China Railway International Group 2018).

⁶¹ China Communications Construction Company (CCCC) byla založena v roce 2006 v Pekingu. Společnost se zaměřuje na návrhy a výstavbu dopravní infrastruktury (Forbes 2018a).

Maďarskem a Čínou. Chinese-Hungarian Railway je z 85 % vlastněná společností China Railway International Corporation a China Railway International Group a z 15 % Maďarsko MÁV⁶². Chinese-Hungarian Railway Nonprofit Ltd. vypsal 28. 11. 2017 nový dvoufázový tendr na realizaci projektu (Railway Pro 2017). Na základě informací ze srbského oficiálního dokumentu ministerstva výstavby, dopravy a infrastruktury je projekt modernizací stávající trati, rozšířením trati na obousměrný provoz a elektrifikací trati. Modernizovaný úsek spadá do koridoru X (E-70 a E-85). Dokument dále uvádí, že projekt bude budován v souladu s evropskými dohodami (AGC, AGTC, SEECF) a standardy interoperability (TSI) transevropské železniční sítě (Ministry of Construction, Transport And Infrastructure 2015, str. 133).

Maďarská část železnice bude stát 3 mld. USD (750 mld. forintů). Z toho bude 85 % financováno na základě čínských úvěrů. Výše úrokové sazby na úvěry se podle neoficiálních zpráv pohybuje mezi 2-3 % a doba splatnosti má být 20 let (Bodacz 2017). Z 15 % má být projekt financován z vlastních zdrojů maďarské vlády. Poskytovatel úvěrů má být China Exim Bank. Podle neoficiálních odhadů se má návratnost investice pro maďarskou vládu pohybovat mezi 130 až 2400 lety (Vörös 2018). Srbská část projektu je podle dostupných zpráv plně financována na základě půjčky od China Exim Bank ve výši 297,7 mil. USD (Voanews 2017). Celý projekt bude tedy pravděpodobně stát 3,7 mld. USD.

Podle zpráv čínské tiskové agentury, která citovala srbskou ministryni Zoranu Mihajlovic, má nová železnice potenciál stát se hlavní transportní cestou pro čínské a asijské produkty, které jsou do Evropy dopraveny skrze řecký přístav Piraeus. Zároveň se jedná o první infrastrukturní projekt, který zahrnuje více než jednu ze zemí střední a východní Evropy (Xinhuanet 2015b). Podle proklamovaných zpráv čínských médií má trať potenciál zkrátit dobu cestování mezi zmíněnými hlavními městy z 8 na méně než 3 hodiny. Maximální rychlost, na kterou je trať projektována dosahuje 200 km/h (Xinhuanet 2015c). Navrženou rychlost na trati potvrzuje oficiální srbský dokument ministerstva výstavby, dopravy a infrastruktury z roku 2015 o realizovaných a plánovaných projektech (Ministry Of Construction, Transport And Infrastructure 2015 str. 133).

Železnice je v ideální pozici, aby se stala rozšířením Maritime Silk Road z přístavu Piraeus a napojila se na Panevropský koridor X a eventuálně rozšířila TEN-T. Co se týká napojení na samotný přístav Piraeus, je situace přesto aktuálně trochu komplikovaná. Aby mohl přístav

⁶² MÁV je maďarská státní železniční společnost (Máv-Group 2018)

zásobovat trh střední a východní Evropy a skutečně využít nově budované rychlodráhy, je potřeba modernizace hlavně makedonské části železnice mezi Řeckem a Srbskem. Podle vyjádření zástupce čínské společnosti COSCO, provozující přístav Piraeus, již od roku 2014 jistá část evropských importů do Evropy plyne skrze tento řecký přístav. Na druhou stranu, ale zástupce tvrdí, že vybudování nové trati mezi Bělehradem a Budapeští jejich zájmům nijak nepomůže (Balint 2017). COSCO totiž v současné době již dokáže všechnu potřebnou kapacitu z přístavu odbavit a potenciální zkrácení přepravní doby o 4 hodiny (v realitě méně, jelikož nákladní vlaky nedosahují těchto rychlostí), by nemělo mít velký efekt kvůli značné zaostalosti železniční infrastruktury v ostatních státech. V současné době totiž trvá průměrně 4 dny, než vlak dojde z přístavu Piraeus do Budapešti (v krizových situacích až 8 dní) (Vörös 2018). Tento pohled naznačuje, že motivací pro stavbu železnice není urychlení přepravy zboží z přístavu Piraeus, profitovat z rychlodráhy by mohla osobní spojení místo nákladních (Balint 2017). V tomto ohledu si ve významu projektu a vlivu na posílení protiřečí zástupce COSCO a oficiální srbské zdroje (Ministry of Construction 2016). Dokument srbského ministerstva výstavby, dopravy a infrastruktury zmiňuje u projektu velkou národní i mezinárodní důležitost pro veřejnou i nákladní dopravu. Podle dokumentu navržená železnice představuje nejrychlejší železniční spojení mezi Bělehradem, Budapeští a Vídní a tím také usnadňuje přístup do střední, západní a východní Evropy (Ministry of Construction, Transport and Infrastructure 2015, str. 133).

U projektu je kritizována i navržená trasa železnice, která se vyhýbá po své trase všem velkým městům a spojuje pouze hlavní města Bělehrad a Budapešť. Na maďarské straně se vyhýbá např. Szegedu. Podle studie uveřejněné na stránkách European Council on Foreign Relations by bylo zapotřebí šesti miliónů cestujících za rok, v situaci, kdy obě města mají celkovou populaci 3,1 milionu a méně než 100 tis. vzájemně cestujících za rok (Kratz & Pavlicevic 2016). V tomto ohledu je snadné vidět projekt jako příklad agresivní čínské ekonomické diplomacie, která se prosazuje na příjemcích, kteří pasivně přijímají její podmínky. Nicméně tomu tak ve skutečnosti není, a i přes nejistoty ze ziskovosti, plní projekt několik srbských cílů. Pro tyto cíle byl také srbskou vládou úspěšně vytvořen, aby je plnil. Srbsko má zájem modernizovat svou zastaralou dopravní infrastrukturu⁶³ a tím si napomoci v žádosti o vstup do EU. Ze srbského pohledu nebylo zapotřebí výstavby rovnou té nejrychlejší železnice, a proto srbská vláda

⁶³ Aktuálně je srbská infrastruktura podle indexu LPI (při zaměření jen čistě na infrastrukturní síť) na 74. pozici ze 160 zemí světa a zaostává za většinou zemí z SSVE (World Bank 2018d).

vyjednala, aby byl projekt umírněn na variantu středně rychlostní železnice⁶⁴. Této varianty dosáhla srbská vláda i přesto, že je touhou Číny výstavba vysokorychlostní železnice, jako důkaz její technologické způsobilosti. Podmínky projektu dále pomáhají Srbsku k levnému financování⁶⁵. Projekt výstavby železnice poskytne velmi potřebné krátkodobé ekonomické stimuly k podpoře růstu a zaměstnanosti. Tento fakt vychází z podmínky, že alespoň 46 % hodnoty materiálu a služeb spotřebovaných při realizaci bude nakoupeno lokálně. V delším časovém horizontu by tranzitní poplatky za možnou přepravu zboží z řeckého přístavu Piraeus do střední a západní Evropy mohly přispět do státního rozpočtu (Kratz & Pavlicevic 2016).

Z pohledu Maďarska se hledá zdůvodnění pro akceptaci podmínek projektu hůře než z pohledu Srbska. Maďarsko z pozice členského státu má přístup k infrastrukturním fondům EU. Projekt bude ve výsledku plně financován Maďarskem, jelikož čínské finance jsou poskytnuty formou úvěru. Pravděpodobně se jedná o posílení zahraniční politiky vůči Číně a zároveň sázku na to, že se díky investici z Maďarska stane eventuálně čínské logistické centrum a prezident Orban je ochoten tuto riskantní investici podstoupit (Miller 2018). V neposlední řadě může být motivací čistě záměr realizovat pompézní nadnárodní projekt s cílem uchvátit společnost. Čínská strana poskytne sice úvěr pro 85 % nákladů, ale úvěr bude stále úročen několika procenty. Podle maďarských zástupců, se výše úroku odvíjí od míry zapojení čínských společností do projektu. Čím větší jejich zapojení, tím menší úrok. Zatřetí, podle současných informací bude celá železnice vybudována převážně čínskými společnostmi (Vörös 2018).

Pro Čínu se jedná o zásadní projekt, kterým se chce v celém regionu dále prezentovat. Důležitým bodem je také fakt, že se jedná o nadnárodní infrastrukturní projekt se zúčastněnou zemí, která je členem EU (Maďarskem). Nejdůležitější je, že aktivita v regionu pomáhá čínským konstruktérům získat zkušenosti na pozdější vstup na evropský trh výstavby železnic. Bělehradská a budapešťská železnice, která budou postavena čínskými společnostmi podle inženýrských standardů EU a pod dohledem evropských certifikačních orgánů, pomůže zvýšit věrohodnost a renomé čínských konstruktérů, čímž splní klíčový domácí cíl iniciativy Belt and Road (Makocki 2017).

Železnice má nakonec přispět a vylepšit spojení střední a východní Evropy s řeckým přístavem Piraeus (Xinhuanet 2015b). Získané informace o projektu a jeho cílů se často na základě

⁶⁴ Projektovaná rychlost na trati je do 200 km/h narozdíl např. od rychlostí 300-350 km/h, kterých dosahují vlaky v Číně.

⁶⁵ Srbské veřejné finance zaznamenaly v letech 2008 až 2014 silné schodky rozpočtu. V tomto období narostl celkový státní dluh z 34 % na 70 % HDP (World Bank 2018e).

rozdílných zdrojů rozcházejí. Je pravděpodobné, že motivací pro projekt je posílení čínských politických vztahů v regionu, získání důležitých zkušeností při realizaci projektů v zemi EU a využití developerských firem při realizaci projektu (Ralev 2017). Nelze ovšem zpochybnit geografický potenciál a směr železnice. Při prodloužení až na řecké území, by se mohl význam tohoto projektu posunout na přední příčky důležitosti pro OBOR. Trať má potenciál přispět k podpoře zahraničního obchodu mezi Srbskem a Maďarskem. Na základě dostupných zpráv není dostupná informace o silné mezivládní spolupráci Srbska a Maďarska o významu trati a je spíše vyzdvižována spolupráce s čínskými firmami, které se mají na realizaci projektu podílet.

Hodnocení tohoto projektu, zda zapadá do koncepce OBOR, je komplikované. Jedná se o infrastrukturní projekt, který přímo nenavazuje na žádné současné infrastrukturní projekty v rámci iniciativy OBOR. Je pravda, že se nachází na trase, po které je přepravováno zboží z přístavu Piraeus do střední a východní Evropy. Avšak podle vyjádření zástupců provozovatele přístavu Piraeus neznamena vybudování nového úseku železnice skoro žádný význam z pohledu přepravy zboží. Při projektu dochází k velké spolupráci s čínskými kontraktory ohledně samotné realizace projektu a čínskými bankami ohledně poskytování úvěrů na financování projektu. V závěru jde tedy o čistě národní investici, která do projektu, který je z velké části realizován čínskými firmami bez konkrétních ekonomických důvodů a plánů na podporu ekonomické aktivity a obchodu se zeměmi iniciativy OBOR. Pravou motivací pro projekt se zdají být pouze národní zájmy Maďarska a Srbska, které jsou spíše více pochopitelné pro Srbsko, méně už pro Maďarsko (Vörös 2018). Na základě uvedených argumentů lze říci, že projekt nepřináší velké přínosy z pohledu OBOR, ale je nutné ho hlavně zvážit v dlouhodobém horizontu. V takovém případě musíme vzít v úvahu plánované rozšiřování řeckého přístavu Piraeus a snahu o posilování sítě v celém balkánském regionu. V neposlední řadě železnice vytváří také kvalitnější spojení pro novou industriální zónu vznikající u Bělehradu. V takovém případě již investice dává větší smysl a můžeme o ní uvažovat jako o investici, která zapadá do konceptu iniciativy OBOR. Posouzení win win situace je problematické, jelikož je projekt teprve na začátku realizace. Nicméně lze shrnout, že Srbsko skrze projekt získává preferenční úvěr na modernizaci své železnice s napojením na trh EU. Čínská vláda si skrze projekt upevňuje pozici v balkánském regionu a získává skrze poskytování preferenčních úvěrů silného politického spojení.

Tabulka č. 10: Hodnocení projektu – Rychlodráha Bělehrad-Budapešť

Hodnotící kritérium		Vyhodnocení
Spadá projekt do sektoru infrastruktury?		ANO
Je projekt financován z čínských zdrojů?		ANO
Naplňuje projekt principy iniciativy OBOR?	Princip – Kooperační priorita	ANO
	Princip – Předpoklad pro win-win situaci	ANO

Zdroj: Autor

Závěr

Diplomová práce došla k závěru, že analyzované infrastrukturní projekty s čínským investorem v regionu zemí střední a východní Evropy zapadají do konceptu iniciativy OBOR. Autor celkově identifikoval 36 infrastrukturních projektů s čínským zdrojem financování ve státech střední a východní Evropy za období 2012 až 2018. Na počet i na hodnotu financování dominují země balkánského regionu, konkrétně Maďarsko, Srbsko, Rumunsko, Albánie a Černá Hora. Práce se dále zaměřila na projekt výstavby mostu Pupin a rychlodráhy Bělehrad-Budapešť.

Realizace mostu Pupin je ze své podstaty pouze regionální záležitostí a nenavazuje žádný ekonomický koridor iniciativy OBOR. Nicméně zapadá do konceptu OBOR podmínkami realizace a tím, že se stala základním kamenem pro další spolupráci. Projekt byl realizován čínskou společností China Road and Bridge Corporation, která využívala z poloviny čínské pracovníky. Tím došlo k vývozu čínských technologických služeb ve stavebnictví i s využitím čínské domácí pracovní síly, což je jednou z praktik iniciativy OBOR. Projekt byl financován z 85 % skrze úvěr od čínské banky Export-Import Bank of China. Úvěr byl nastaven s 3% úrokem, proto lze úvěr označit za preferenční. To byla jedna z velmi lákavých výhod pro Srbskou vládu, které v období 2008-2014 výrazně narůstal státní dluh kvůli schodkovým rozpočtům. Bělehrad má díky výstavbě mostu druhou možnost cesty přes Dunaj, a to ulevilo jedinému původnímu mostu. Díky úspěšné realizaci projektu byly zjevně vytvořeny dobré politické vztahy (slavnostního otevření mostu se zúčastnil i čínský premiér Li Keqiang). Díky posílené infrastruktuře je nyní ve stejné oblasti zamýšlená investice do výstavby nového bělehradského přístavu a nové srbsko-čínské industriální zóny, která má pojmout až 1000 firem a vytvořit desetitisíce pracovních míst.

Vysokorychlostní železnice z Bělehradu do Budapešti je projekt, který navazuje na koncepci panevropského koridoru X, který měl právě jednou z větví propojit silniční a železniční komunikaci Bělehrad s Budapeští. Tato rychlodráha má možnost vytvořit podmínky pro zrychlení a nárůst kapacity přepravy zboží a obyvatel. Z pohledu podpory nárůstu zahraničního obchodu s Čínou je klíčový přepravní koridor z řeckého přístavu Piraeus směrem do střední Evropy. Této trase výstavba rychlodráhy odpovídá. Z pohledu OBOR je klíčový i fakt, že přístav Piraeus je efektivně zakončením námořní cesty Číny do Evropy, která je v rámci OBOR nazývána New Maritime Silk Road. U projektu opět platí, že je z 85 % financován pomocí preferenčního úvěru a na srbském území je výstavba vedena společností China Railway

International Co Ltd. Situace na maďarské části projektu je aktuálně ve zpoždění, jelikož bylo ze strany evropské komise, pro pochybení, zastaveno a nařízeno přezkoumání výběrového řízení na dodávku projektu. Projekt je aktuálně ve fázi vypsání nové veřejné zakázky. Dokončení maďarského úseku je odhadováno na rok 2023, zatímco srbský by měl být dokončen již na přelomu 2019/2020. Čínskou motivací pro projekt je bez pochyby snaha o vývoz technologie výstavby rychloželeznic, kterou by eventuálně Čína chtěla vyvážet i do zbytku Evropy. Jedná se z jejich pohledu o cenné zkušenosti, právě v případě realizace maďarského úseku železnice, který musí být podřízen evropským technickým požadavkům. Pro srbskou stranu přináší financování čínskou bankou Export-Import Bank of China formou preferenčního úvěru možnost vybudování dopravního koridoru, ze kterého budou moci eventuálně vybírat poplatky za průjezd nákladních vlaků. Navíc se jedná i o prestiž, jelikož jde o rychlodráhu a v neposlední řadě je záměrem projektu podpořit i místní ekonomiku. Necelá polovina materiálů a služeb nutných na výstavbu má vzejít lokálně. V případě Maďarska je motivace pro výstavbu pravděpodobně velmi podobná, i přesto, že Maďarsko má jako člen EU přístup k dedikovaným infrastrukturním investičním fondům.

Oba projekty znázorňují čínskou ambici více integrovat balkánský region a např. z Bělehradu vytvořit logistické centrum. Investice jsou motivovány dlouhodobým záměrem a lze u nich pozorovat snahu o integraci s jinými infrastrukturami, které vytvářejí jednu z obchodních cest nebo koridorů iniciativy OBOR. Ekonomická motivace v podobě vývozu čínské stavební technologie, která je financována z čínských finančních zdrojů a je i z části realizována čínskou pracovní silou, v uvedených příkladech platí. Přesto nelze přehlížet i politickou úlohu iniciativy OBOR, která se u těchto projektů ukazuje. Jedná se o získávání zkušeností při realizaci projektu na území EU v případě Maďarska. Čína si realizací těchto projektů také vytváří silné spojení, kteří k ní více inklinují a vytvářejí si silnější vyjednávací pozici v rámci platformy 16+1 nebo i v EU.

Iniciativa OBOR je zatím na začátku své existence. Infrastrukturní projekty jsou ze své podstaty na dobu realizace velmi časově náročné projekty. Iniciativa je volně definovaná a čínští politici zástupci se snaží o zvýšení její popularity, a proto je často mnoho projektů automaticky označováno za projekty OBOR. Z tohoto důvodu je velmi obtížné rozeznat, která infrastrukturní investice patří k iniciativě OBOR. Můžeme proto dále spekulovat nad pravou motivací pro realizaci jednotlivých projektů. U analyzovaných projektů se do značné míry jedná o snahu posílení čínského politického vlivu v regionu střední a východní Evropy a získání potřebných zkušeností při jednání s místními úřady, které mají na starost dodržování relativně

silnějších evropských regulací. Lze předpokládat, že čínská aktivita v regionu zemí střední a východní Evropy bude pokračovat a bude stále intenzivnější.

Seznam literatury

Knižní publikace

1. CHEN, K., 2014. Interpretation on new philosophy of Chinese diplomacy, Beijing: China Intercontinental Press. ISBN 978-7-5085-2468-9.
2. JACQUES, M., 2012. When China Rules the World 2nd ed., Penguin books. ISBN 978-0-140-27640-6.
3. WRR & Scientific Council for Government Policy, 2008. Infrastructures: time to invest, Amsterdam University Press: Amsterdam University Press. ISBN 978-90-5356-605-3.

Elektronické publikace

4. ASEAN, 2017. Overview of ASEAN-China Dialogue Relations. *ASEAN* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://asean.org/storage/2012/05/Overview-of-ASEAN-China-Relations-October-2017-For-Website.pdf>
5. BARISITZ Barisitz, S. & RADZYNER, A., 2017. The New Silk Road, part II: implications for Europe. *OENB* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: https://www.oenb.at/dam/jcr:0d930f75-fc97-41c4-9ea4-cfd05e6a09c5/feei_2017_q4__screen_TheNewSilkRoad_part_II_-_implications_for_Europe.pdf
6. BEATO, Paulina, 2008. Issues and options on transnational projects. *Integration & Trade* [online]. **12**, 11-24 [cit. 2018-03-19]. ISSN 1027-5703. Dostupné z: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/3339/Integration%20%26%20Trade%20Journal%20N%2c2%b0%2028.pdf?sequence=1>
7. BUBBICO, R.L. et al., 2017. Wind of change: Investment in Central, Eastern and South Eastern Europe. *European Investment Bank* [online]. [cit. 2018-05-10] Dostupné z: http://www.eib.org/attachments/efs/economics_study_wind_of_change_investment_in_cesee_en.pdf
8. CARLSSON, Robert, Alexander OTTO a Jim W. HALL, 2013. The role of infrastructure in macroeconomic growth theories. *Civil Engineering and Environmental Systems* [online]. **30**(3-4), 263-273 [cit. 2018-03-19]. DOI: 10.1080/10286608.2013.866107. ISSN 1028-6608. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10286608.2013.866107>
9. CEB, 2017. Investing in Public Infrastructure in Europe. *CEB - COUNCIL OF EUROPE DEVELOPMENT BANK* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: https://coebank.org/media/documents/Investing_in_Public_Infrastructure_in_Europe_27dc1Pg.pdf8
10. COSENTINO, B. et al., 2018. Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport. *European Parliament* [online]. [cit. 2018-05-19]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)
11. ÉGERT, B., T. Kozluk and D. Sutherland, 2009. "Infrastructure and Growth: Empirical Evidence", *OECD Economics Department Working Papers* [online], No. 685, OECD Publishing, Paris. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1787/225682848268>
12. FEINBERG, 2008. Market Reform and Infrastructure Development in Transition Economies. *Review of development economics*. 237-47 [cit. 2018-05-20]. DOI: 10.1111/j.1467-9361.2007.00379.x
13. HARTWELL, C., 2017. Serbia's cooperation with China, the European Union, Russia and the United States of America. *DIRECTORATE-GENERAL FOR EXTERNAL POLICIES of European Parliament* [online]. [cit. 2018-10-19]. ISBN 978-92-846-2211-5. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/603854/EXPO_STU\(2017\)603854_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/603854/EXPO_STU(2017)603854_EN.pdf)
14. MACDONALD, Ryan, 2008. An Examination of Public capital's Role in Production. [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1371042>

15. MILTIADOU, M. et al., 2012. Pan-European Corridor X Development: Case of Literal Implementation of the European Transport Strategy Itself or of Change of the General Environment in the Region?. *Sciencedirect* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812029503/pdf?md5=c19b677b0e138ba667ac82adca37a784&pid=1-s2.0-S1877042812029503-main.pdf>
16. MINISTRY OF CONSTRUCTION, TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE, 2015. PROJECT 2015. Available at: <http://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/PROJECT%202015.pdf>
17. MZV, 2018b. Plán bilaterální spolupráce mezi vládou České republiky a vládou Čínské lidové republiky v rámci iniciativy Pásma a Stezka. MZV [online]. [cit. 2018-11-29] Dostupné z: https://www.mzv.cz/file/2831905/Memorandum_o_porozumeni.pdf
18. OESTERREICHISCHE NATIONALBANK, 2017. The New Silk Road, part II: implications for Europe. *oenb.at* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: https://www.oenb.at/dam/jcr:0d930f75-fc97-41c4-9ea4-cfd05e6a09c5/feei_2017_q4_screen_TheNewSilkRoad_part_II_-_implications_for_Europe.pdf
19. PING, H. & ZUOKUI, L. et al., 2018. The Cooperation between China and Central & Eastern European Countries (16+1): 2012-2017. *China-CEEC Think Tanks Network* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://16plus1-thinktank.com/u/cms/cepen/201801/13214915w9yy.pdf>
20. PIRANI, S., STERN, J. & YAFIMAVA, K., 2009. The Russo-Ukrainian gas dispute of January 2009: a comprehensive assessment. *Oxford institute for energy studies* [online]. [cit. 2018-10-30] Dostupné z: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2010/11/NG27-TheRussoUkrainianGasDisputeofJanuary2009AComprehensiveAssessment-JonathanSternSimonPiraniKatjaYafimava-2009.pdf>
21. PWC, 2017. Repaving the ancient Silk Routes. *Pwc* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web-full.pdf>
22. SERGE, Emile Eid, 2008. Financing infrastructure projects. *MIT* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/43894#files-area>
23. SUTHERLAND, D. et al., 2009. Infrastructure Investment: Links to Growth and the Role of Public Policies. *OECD Economics Department Working Papers* [online]. No. 686, OECD Publishing, Paris. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1787/225678178357>
24. SWAINE, Michael D., 2015. Chinese Views and Commentary on the “One Belt, One Road” Initiative. *China Leadership Monitor* [online]. 2015(47) [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.hoover.org/sites/default/files/research/docs/clm47ms.pdf>

Webové stránky

- 25.
26. AFTER ECONOMICS, 2014. The Lock-In Effect. *After Economics* [online]. [cit. 2018-03-19] Dostupné z: <http://www.afterecon.com/economics-and-finance/lock-effect/>
27. AIDDATA, China EXIM loans 580 million USD for highway projects in Macedonia, implemented by SinoHydro. *AIDDATA* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: <http://china.aiddata.org/projects/42307>
28. AIIB, 2014-2017a. Our Work. *AIIB* [online]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/our-work/index.html#>
29. AIIB, 2014-2017b. Financing Operations. *AIIB* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/financing-operations/index.html>
30. AIIB, 2018. Members and Prospective Members of the Bank. *AIIB* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>
31. AKONTTRUST, 2013-2018. Princip tržního odstupu (arm's length principle). *Akonttrust* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: https://www.akont.cz/nase-znalosti/slovník-nejdůležitějších-pojmů.html/128_2046-princip-tržního-odstupu-arms-length-principle

32. ANCIENT HISTORY ENCYCLOPEDIA, *Ancient History Encyclopedia* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: <https://www.ancient.eu/uploads/images/146.png?v=1431030813>
33. ASEAN, 2018. Premier Li Keqiang reaffirms China's commitment to strengthen strategic partnership with ASEAN. *ASEAN* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://asean.org/premier-li-keqiang-reaffirms-chinas-commitment-strengthen-strategic-partnership-asean/>
34. BAIJIE, A., 2017. Aussie hotelier banks on Belt and Road. *CHINA DAILY* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-03/23/content_28648360.htm
35. BALINT, S., 2017. For the Chinese, the Budapest-Belgrade railroad is just around the corner. *INDEX* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: https://index.hu/gazdasag/2017/12/08/budapest_-_belgrad_cosco_kina_vasut/
36. BALKANINSIGHT, 2013. Macedonia Taps Chinese Loan For Motorways. *BalkanInsight* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: <http://www.balkaninsight.com/en/article/macedonia-taps-chinese-road-loan>
37. BALKANINSIGHT, 2015. New Tapes Show Macedonian PM Fixing Cuts. *BalkanInsight* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: <http://www.balkaninsight.com/en/article/tapes-macedonian-pm-entangled-in-large-scale-corruption>
38. BELT AND ROAD PORTAL, 2015. The Suzhou Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. *Belt and Road Portal* [online]. [cit. 2018-11-29] Dostupné z: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/1432.htm>
39. BELT AND ROAD PORTAL, 2016. EVENTS. *BELT AND ROAD PORTAL* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10060&cur_page=2
40. BELT AND ROAD PORTAL, 2017. Overseas infrastructure expanding. *BELT AND ROAD PORTAL* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/31205.htm>
41. BELT AND ROAD SUMMIT, 2016. HONORARY ADVISORS. *Belt and Road Summit* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.beltandroadsummit.hk/2016/en/information_centre/honorary_advisors.html
42. Beltrroad-initiative, 2018. Cooperation agreements and MoUs under the Belt and Road Initiative. *Beltrroad-initiative* [online]. [cit. 2018-11-29] Dostupné z: <https://www.beltrroad-initiative.com/memorandum-of-understanding-belt-and-road-initiative/#more-1881>
43. BLOOMBERG, 2018a. Company Overview of China Road and Bridge Corporation. *Bloomberg* [online]. [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapid=26447281>
44. BLOOMBERG, 2018b. Company Overview of China Road and Bridge Corporation. BLOOMBERG. Available at: <https://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapid=26447281>
45. BODACZ, P., 2017. The Hungarian companies would miss out on the giant investment of hundreds of billions. *Magyar Nemzet* [online]. [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: <https://mno.hu/gazdasag/kihagynak-a-magyar-cegeket-a-tobb-szaz-milliardos-oriasberuhazasbol-2398203>
46. CAF, 2018. About CAF. *CAF* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.china-asean-fund.com/about-caf.php?slider1=1>
47. CDB, 2018. China Development Bank [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.idfc.org/Members/cdb.aspx>
48. CEE EQUITY PARTNERS, 2015. China CEE Fund expands its investment portfolio with a new wind farm. *CEE Equity Partners Ltd* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://cee-equity.com/china-cee-fund-expands-its-investment-portfolio-with-a-new-wind-farm/>
49. CEE EQUITY PARTNERS, 2016. Investments. *CEE EQUITY PARTNERS* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://cee-equity.com/investments/>
50. CFI, 2018. Overview of Banks in China. *CFI* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/careers/companies/top-banks-in-china/>
51. CGTN, 2017. Full video: Chinese premier delivers speech at China-CEEC economic and trade cooperation forum. *YouTube* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?time_continue=927&v=PbB5ayo_Hp0
52. COOPERATION BETWEEN CHINA AND CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN COUNTRIES, 2016. The Riga Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries.

- COOPERATION BETWEEN CHINA AND CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN COUNTRIES [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1413786.htm
53. CSIS, 2018. CEEC "16+1". CSIS [online]. [cit. 2018-03-27]. Dostupné z: <https://reconnectingasia.csis.org/database/initiatives/ceec-161/520d4d3a-5ca3-417d-9c8d-0c7da5b1e254/>
 54. DONGMIAO, Z., 2016. Pupin Bridge: China's first big infrastructure investment in Europe. *Xinhuanet* [online]. [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/photo/2016-05/31/c_135401731_2.htm
 55. EBRD, History of the EBRD. *EBRD* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.ebrd.com/who-we-are/history-of-the-ebrd.html>
 56. EEA, 2017. Energy efficiency and specific CO2 emissions. *European Environmental Agency* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/energy-efficiency-and-specific-co2-emissions/energy-efficiency-and-specific-co2-9>
 57. EJOLT, 2015. Coasian bargaining. *Environmental Justice Organisations, Liabilities and Trade* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://www.ejolt.org/2015/09/coasian-bargaining-2/>
 58. EKAPIJA, 2017. Construction of Serbian-Chinese industrial park in Borca to start in 2018 – Project worth around EUR 300 million. *EKapija* [online]. [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: <https://www.ekapija.com/en/news/1903603/construction-of-serbian-chinese-industrial-park-in-borca-to-start-in-2018>
 59. EMBASSY OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA IN THE UNITED STATES OF AMERICA PENG Li, 2016, Main Characteristics of China's Foreign Policy. *Embassy of the People's Republic of China in the United States of America* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.china-embassy.org/eng/zmgx/zgwjzc/t35077.htm>
 60. ENERGY21, DOKONČENÉ PROJEKTY. *ENERGY21* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://www.energy21.cz/projekty-187/>
 61. EU-CHINA ECONOMICS AND POLITICS INSTITUTE, 2015. ISSUES AND STUDIES FORUM 2015. *Facebook* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/events/381706972032961/>
 62. EUROPEAN COMMISSION, (c)1995-2018. Authorised Economic Operator (AEO). *European Commission* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo_en#what_is
 63. EUROPEAN COMMISSION, 2018. Connecting Europe Facility. *European Commission* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en
 64. EUROPEAN COMMISSION, 2018. Connecting Europe Facility. *European Commission* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en
 65. EUROPEAN COMMISSION., 2018. Crisis & Terrorism. *European Commission* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/crisis-and-terrorism_en
 66. EUROPEAN UNION CHAMBER OF COMMERCE IN CHINA, 2016. Overcapacity in China. *European Union Chamber of Commerce in China* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.europeanchamber.com.cn/documents/confirm/5b0e77f9aa99c/en/pdf/405>
 67. EXIM, EXIMBANK AND MEHIB. *EXIM* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://exim.hu/en/about-exim>
 68. EXIMBANK, Introduction. *The Export-Import Bank of China* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-TCN/index_617.html
 69. EXPORT.GOV, 2018. Serbia - 7-State-Owned Enterprises. *EXPORT.GOV* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.export.gov/article?id=Serbia-State-Owned-Enterprises>
 70. FINANCIALOBSERVER, 2018. China's Sinohydro demands funds for Kicevo-Ohrid road in Macedonia. *Financialobserver* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: <https://financialobserver.eu/recent-news/chinas-sinohydro-demands-funds-for-kicevo-ohrid-road-in-macedonia/>

71. FORBES, 2018a. #169 China Communications Construction. *FORBES* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.forbes.com/companies/china-communications-construction/#ae1e2081f804>
72. FORBES, 2018b. #273 Cosco Shipping. *FORBES* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.forbes.com/companies/cosco-shipping/#492d4a2a31de> [Accessed October 30, 2018].
73. FREIGHT HUB, 2018. Modes of Transportation explained: Which type of cargo and freight transportation is the best?. *FREIGHT HUB* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://freighthub.com/en/blog/modes-transportation-explained-best/>
74. GRAHAM, E., 2016. The Hague Tribunal's South China Sea Ruling: Empty Provocation or Slow-Burning Influence?. *Council of Councils* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: https://www.cfr.org/councilofcouncils/global_memos/p38227
75. GRAPSAS, E., 2017. China's OBOR & the Piraeus Port Privatization by COSCO. *KEDISA: Center for international strategic analyses* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: <https://kedisa.gr/en/chinas-obor-the-piraeus-port-privatization-by-cosco/>
76. GRIEGER, G., 2016. One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative. *European Parliament* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI\(2016\)586608_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf)
77. GRIFFITHS, J., 2017. Just what is this One Belt, One Road thing anyway?. *CNN* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/index.html>
78. GUL, A., 2017. China Turning Pakistan Port Into Regional Giant. *VOANEWS* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.voanews.com/a/pakistan-china-gwadar-port/4084175.html>
79. HERNÁNDEZ, A.R., 2018. Life Without Power. *The Washington Post* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: https://www.washingtonpost.com/graphics/2017/national/puerto-rico-life-without-power/?utm_term=.1f279d071818
80. HKTDC RESEARCH, 2017. The Belt and Road Initiative. *HKTDC Research* [online]. [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>
81. HOLLINSHEAD, G., 2015. Deconstructing the Sino-Serbian 'Bridge of Friendship': Discerning Dominant Chinese Logics and Geopolitical Implications. *Reviews & Critical Commentary of the Council for European Studies* [online]. [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: <http://critcom.councilforeuropeanstudies.org/deconstructing-the-sino-serbian-bridge-of-friendship-discerning-dominant-chinese-logics-and-geopolitical-implications/>
82. HORNBLY, L., 2015. China's 'One Belt One Road' plan greeted with caution. *Financial Times* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/5c022b50-78b7-11e5-933d-efcdc3c11c89#axzz3s8tSMEZH>
83. CHATURVEDY, R.R., 2017. The 21st century Maritime Silk Road. *Observer Research Foundation* [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <http://www.orfonline.org/research/the-21st-century-maritime-silk-road/>
84. CHEN, D., 2014. China's 'Marshall Plan' Is Much More. *The Diplomat* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://thediplomat.com/2014/11/chinas-marshall-plan-is-much-more/>
85. CHINA DAILY, 2016. Belt and Road Initiative provides opportunity for Polish orchards. *CHINA DAILY* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/15/content_27380071.htm
86. CHINA RAILWAY INTERNATIONAL GROUP, 2018. Company Profile. *CHINA RAILWAY INTERNATIONAL GROUP* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://www.cccme.org.cn/shop/cccme9772/introduction.aspx>
87. CHINA-CEE FUND, 2016a. CHINA-CENTRAL AND EASTERN EUROPE INVESTMENT COOPERATION FUND. *CHINA-CEE FUND* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: http://china-ceefund.com/Template/Condition_2.html
88. CHINA-CEE FUND, 2016b. Strategies. *CHINA-CEE FUND* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: http://china-ceefund.com/Template/background_13.html
89. CHINA-CEE FUND, 2016c. Deals done. *CHINA-CEE FUND* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: http://china-ceefund.com/Template/Condition_14.html

90. CHINA-CEEC, 2015. China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries. *China-ceec.org* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410595.htm
91. ICT REGULATION TOOLKIT, Regulating Access Prices. *ICT Regulation Toolkit* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.ictregulationtoolkit.org/toolkit/2.4.1>
92. INVESTOPEDIA, 2018. Ceteris Paribus. *Investopedia* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/c/ceterisparibus.asp>
93. INVESTOPEDIA, 2018b. Vertical Integration. *Investopedia* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/v/verticalintegration.asp>
94. INVESTOPEDIA, 2018c. Unbundling. *Investopedia* [online]. [cit. 2018-05-10] Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/u/unbundling.asp>
95. INVESTOPEDIA, 2018d. General Obligation Bond - GO. *INVESTOPEDIA* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/g/generalobligationbond.asp>
96. INVESTOPEDIA, 2018e. Marshall Plan. *INVESTOPEDIA* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/m/marshall-plan.asp>
97. IRFAN, U., 2018. Puerto Rico's blackout is now the second largest on record worldwide. *VOX* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.vox.com/2018/4/13/17229172/puerto-rico-blackout-hurricane-maria>
98. IRU, 2018. Trilateral agreement to open Asian Highway network. *IRU.org* [online]. [cit. 2018-10-30] Dostupné z: <https://www.iru.org/resources/newsroom/trilateral-agreement-open-asian-highway-networ>
99. ITEFOOD&DRINK, 2017. China is your next food export market – here is why. *Food-exhibitions* [online]. [cit. 2018-11-29] Dostupné z: <http://www.food-exhibitions.com/Market-Insights/China/China-is-your-next-food-export-market-%E2%80%93-here-is-wh>
100. JINPING, X., 2013. Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future. *Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml
101. JUNYA, Q., 2017. Yearender: Belt and Road reaches out to more peoples, lands. *XINHUA* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/25/c_136850381.htm
102. JUSTICE.CZ, 2018. Výpis z obchodního rejstříku. *Veřejný rejstřík a sbírka listin* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=76256&typ=PLATNY>
103. KACZMARSKI, M., 2015. China on Central-Eastern Europe: '16+1' as seen from Beijing. *OSW* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-04-14/china-central-eastern-europe-161-seen-beijing>
104. KAMBIC, M., 2016a. Belgrade to get new port at Pupin's bridge - Construction could start in late 2017. *eKapija* [online]. [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: <https://www.ekapija.com/en/news/1331374/belgrade-to-get-new-port-at-pupins-bridge-construction-could-start-in>
105. KAMBIC, M., 2016b. Belgrade to get new port at Pupin's bridge - Construction could start in late 2017. *eKapija* [online]. [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: <https://www.ekapija.com/en/news/1331374/belgrade-to-get-new-port-at-pupins-bridge-construction-could-start-in>
106. KRATZ, A. & PAVLICEVIC, D., 2016. Belgrade-Budapest via Beijing: A case study of Chinese investment in Europe. *European council for foreign relations* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: https://www.ecfr.eu/article/commentary_belgrade_budapest_via_beijing_a_case_study_of_chinese_7188
107. KUHN, R.L., 2013. Xi Jinping's Chinese Dream. *The New York Times* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <http://www.nytimes.com/2013/06/05/opinion/global/xi-jinpings-chinese-dream.html>
108. KUN, L., 2015. The origins of win-win cooperation concepts. *CCTV* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: <http://english.cntv.cn/2015/10/20/ARTI1445325120332760.shtml> [Accessed May 30, 2018].
109. KYNGE, J., 2017. EU sets collision course with China over 'Silk Road' rail project. *FINACIAL TIMES* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608>

- 110.KYNGE, J., BEESLEY, A. & BYRNE, A., 2017. EU sets collision course with China over 'Silk Road' rail project. *Financial Times* [online]. [cit. 2018-11-29] Dostupné z: <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608>
- 111.LIAA, 2016. About 16+1. *LIAA* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: <http://ceec-china-latvia.org/page/about>
- 112.LOGISTICS GLOSSARY, TEU: Twenty Foot Equivalent Unit. *Logistics Glossary* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: <https://www.logisticsglossary.com/term/teu/>
- 113.MAKOCKI, M., 2017. China in the Balkans: The battle of principles. *European council for foreign relations* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: https://www.ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210
- 114.MARK, J.J., 2014. Silk Road. *Ancient History Encyclopedia* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: https://www.ancient.eu/Silk_Road/
- 115.MARUSIC, S.J., 2017. Poor Planning Halts Macedonia Highway Projects. *BalkanInsight* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: <http://www.balkaninsight.com/en/article/poor-planning-halts-macedonia-s-highway-projects-06-20-2017>
- 116.MÁV-GROUP, Introduction. *MÁV-GROUP* [online]. [cit. 2018-05-28]. Dostupné z: <https://www.mavcsoport.hu/en/mav-group/introduction/introduction>
- 117.MERICS, 2017. China aims to build a global infrastructure network. In *MERICS: Mercator Institute for China Studies* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: https://www.merics.org/sites/default/files/2017-08/170515_MERICS_China_Mapping_BRI_March_2017_0.jpg
- 118.MIKHAYLOVA, M., 2017. Construction of two Macedonia motorway sections delayed. *SeeNews* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: <https://seenews.com/news/construction-of-two-macedonia-motorway-sections-delayed-572864>
- 119.MILLER, N., 2018. 'Why are they giving us the money?' Behind China's plans to 'rescue' a decrepit rail link. *The Sydney Morning Herald* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.smh.com.au/world/europe/why-are-they-giving-us-the-money-behind-china-s-plans-to-rescue-a-decrepit-rail-link-20180606-p4zjwk.html>
- 120.MINGHAO, Z., 2018. Brussels showing needless skepticism over China-CEEC cooperation. *Global Times* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://www.globaltimes.cn/content/1110197.shtml>
- 121.MINISTRY OF CONSTRUCTION, 2016. BELGRADE-BUDA CASTLE, BELGRADE-STARA.PAZOVA AND NOVI SAD-SUBOTICA - STATE BORDER (KELEBIJA) PROJECT - MODERNIZATION AND RECONSTRUCTION OF THE BELGRADE-. *Ministry of Construction, Transport and Infrastructure of the Republic of Serbia* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://www.mgsi.gov.rs/lat/projekti/projekat-modernizacije-i-rekonstrukcije-pruge-beograd-budimpesta-deonica-beograd>
- 122.MINISTRY OF FINANCE, 2014. Gruevski: Highway Kicevo- Ohrid largest infrastructure investment. *Ministry of Finance* [online]. [cit. 2018-03-30]. Dostupné z: <https://www.finance.gov.mk/en/node/3990>
- 123.MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2014. Xi Jinping Meets with Russian President Vladimir Putin. *Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/sqdah/t1127299.shtml
- 124.MZV, 2018a. Belt and Road Initiative. *MZV* [online]. [cit. 2018-11-29] Dostupné z: https://www.mzv.cz/beijing/cz/politika/vzajemne_vztahy/obor/index.html
- 125.NDB, Our Work. *NDB* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.ndb.int/about-us/essence/our-work/>
- 126.NDRC, 2015. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. *National Development and Reform Commission* [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- 127.NG, T., 2016. US firm ends link with Chinese company helping it build high-speed rail link from Las Vegas to Los Angeles. *DIPLOMACY & DEFENCE* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/1971466/us-firm-ends-links-chinese-company-helping-it-build>

- 128.OBOREUROPE, 2018. The new Silk Road corridors. *OBOReurope* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: <http://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>
- 129.OECD, 2001. CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN COUNTRIES (CEECs). *OECD* [online]. Dostupné z: <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=303>
- 130.OECD, 2018. Infrastructure investment (indicator). *OECD* [online]. [cit. 2018-03-27]. DOI: 10.1787/b06ce3ad-en. Dostupné z: <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>
- 131.OTORBAEV, D., 2017. Belt and Road plans to benefit world. *CHINA DAILY* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-04/01/content_28766313.htm
- 132.OXFORD DICTIONARIES, 2018. Definition of infrastructure in English:. *Oxford Dictionaries* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://en.oxforddictionaries.com/definition/infrastructure>
- 133.PAISNER, B., 2016. OBOR Insights - June 2016. *LEXOLOGY* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=7517c635-0192-48c5-9feb-26dcc5155f05>
- 134.PAVLICEVIC, D., 2015. Chinese Infrastructure Investments in Serbia: Between Politics and Profit. *CritCom* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <http://critcom.councilforeuropeanstudies.org/chinese-infrastructure-investments-in-serbia-between-politics-and-profit/>
- 135.PHILLIPS, T., Holmes, O. & Bowcott, O., 2017. Beijing rejects tribunal's ruling in South China Sea case. *The Guardian* [online]. [cit. 2018-03-23]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/world/2016/jul/12/philippines-wins-south-china-sea-case-against-china>
- 136.PIRAEUS PORT AUTHORITY S.A., 2018. 92% profit increase before tax in 2017 for PPA S.A. *Piraeus Port Authority S.A* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: <http://www.olp.gr/en/press-releases/item/3669-92-profit-increase-before-tax-in-2017-for-ppa-sa>
- 137.PORTSEUROPE, 2017. Greece has biggest merchant fleet globally. *PortSEurope* [online]. [cit. 2018-03-26]. Dostupné z: <http://www.portseurope.com/greece-has-biggest-merchant-fleet-globally/>
- 138.PUENTES, R. & SABOL, P., 2015. Building better infrastructure with better bonds. *BROOKINGS* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.brookings.edu/research/building-better-infrastructure-with-better-bonds/>
- 139.RAILWAY GAZETTE, 2015. US-Chinese joint venture to develop Las Vegas high speed line. *Railway Gazette* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.railwaygazette.com/news/high-speed/single-view/view/us-chinese-joint-venture-to-develop-las-vegas-high-speed-line.html>
- 140.RAILWAY PRO, 2017. Hungary launches tender for Budapest-Belgrade line. *Railway Pro* [online]. [cit. 2018-05-28]. Dostupné z: <https://www.railwaypro.com/wp/hungary-launches-tender-budapest-belgrade-line/>
- 141.RALEV, R., 2017. Serbia starts Belgrade-Stara Pazova railway overhaul - govt. *SeeNews* [online]. [cit. 2018-05-28]. Dostupné z: <https://seenews.com/news/serbia-starts-belgrade-stara-pazova-railway-overhaul-govt-592753>
- 142.RELIEFWEB, 2017. UN Migration Agency, UNDP Improve Access to Clean Water for 45,000 Displaced Somalis in Baidoa. *Reliefweb* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://reliefweb.int/report/somalia/un-migration-agency-undp-improve-access-clean-water-45000-displaced-somalis-baidoa>
- 143.REUTERS, 2017. Fitch: China's One Belt, One Road Initiative Brings Risks. *Reuters* [online]. [cit. 2018-05-28]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/article/idUSFit987609>
- 144.RFE/RL, 2017. Serbia Begins Work On Railway Link To Hungary, Part Of China's 'Silk Road' Network. *RFE/RL* [online]. [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: <https://www.rferl.org/a/serbia-begins-work-railway-part-of-china-silk-road-network/28885359.html>
- 145.RUSSELL, K. & DOUGHERTY, C., 2015. America's Infrastructure Is Getting Worse. *The New York Times* [online]. [cit. 2018-03-19] Dostupné z: <https://www.nytimes.com/interactive/2016/09/16/business/economy/infrastructure-gdp-age-traffic.html>
- 146.ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, 2015. Ředitelství silnic a dálnic. *Ředitelství silnic a dálnic ČR LONDON* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic>
- 147.S&P GLOBAL, 2017. Republic of Macedonia 'BB-/B' Ratings Affirmed; Outlook Remains Stable. *S&P GLOBAL* [cit. 2018-05-28]. Dostupné z:

https://www.capitaliq.com/CIQDotNet/CreditResearch/RenderArticle.aspx?articleId=1916051&SctArtId=437507&from=CM&ns1_code=LIME&sourceObjectId=20030427&sourceRevId=43&fee_ind=N&exp_date=20270919-16:48:17

148. SANFEY, P., MILATOVIC, J. & KRESIC, A., 2016. How the Western Balkans can catch up. *EBRD* [online]. [cit. 2018-10-19] Dostupné z: <https://www.ebrd.com/news/2016/how-the-western-balkans-can-catch-up.html>
149. SCO (a), About SCO. *THE SHANGHAI COOPERATION ORGANISATION* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://eng.sectsco.org/about_sco/
150. SCO (b), Frequently Asked Questions: What is the SCO Interbank Consortium?. *THE SHANGHAI COOPERATION ORGANISATION* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://eng.sectsco.org/docs/about/faq.html#7>
151. SERBIAN GOVERNMENT, 2014. Official opening of Pupin bridge. *Serbian Government* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: http://www.srbija.gov.rs/vesti/vest.php?id=105901&change_lang=en
152. SHAOHUI, T., 2015. Chronology of China's Belt and Road Initiative. *Xinhuanet* [online]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm
153. SCHULZE, E., 2016. Germany — yes, Germany — has an infrastructure problem. *CNBC* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.cnbc.com/2016/09/14/germany-has-a-crumbling-infrastructure-problem.html>
154. SILK ROAD BRIEFING, 2017a. Russia-Mongolia-China Road Corridor to be Ready in 2018. *Silk Road Briefing* [online]. [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/08/russia-mongolia-china-road-corridor-ready-2018/>
155. SILK ROAD BRIEFING, 2017b. Tenders Announced for Belgrade-Budapest High Speed Rail. *Silk Road Briefing* [online]. [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/12/13/tenders-announced-belgrade-budapest-high-speed-rail/>
156. SILK ROAD FUND, 2018a. Overview. *Silk Road Fund* [online]. [cit. 2018-03-25]. Dostupné z: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>
157. SILK ROAD FUND, 2018b. Scope of Investment. *Silk Road Fund* [online]. [cit. 2018-03-25]. Dostupné z: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23798/23805/index.html>
158. THE FINANCIAL TIMES, 2017a. Eastern Europe welcomes China investment promise. *The Financial Times* [online]. [cit. 2018-03-27]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/1c3338fe-d461-11e7-8c9a-d9c0a5c8d5c9>
159. THE FINANCIAL TIMES, 2017b. Brussels rattled as China reaches out to eastern Europe. *The Financial Times*. [online]. [cit. 2018-03-27]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/16abfb2a-cf9b-11e7-9dbb-291a884dd8c6>
160. THE HINDU, 2018. Infrastructure is an issue for Asean, India. *The Hindu* [online]. [cit. 2018-05-22]. Dostupné z: <http://www.thehindu.com/business/Industry/infrastructure-is-an-issue-for-asean-india/article22500349.ece>
161. THE NATIONAL PEOPLE'S CONGRESS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2014. Full Text: Report on the Work of the Government. *The National People's Congress of the People's Republic of China* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Speeches/2014-03/18/content_1856703.htm
162. THE STATE COUNCIL OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2015. Belt and Road Initiative and RMB internationalization serve global interest: Report. *THE STATE COUNCIL OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA*. Available at: http://english.gov.cn/news/top_news/2015/10/09/content_281475207613875.htm
163. THE STATE COUNCIL THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 2015-2016. China plans to quintuple sea water desalination capacity. *THE STATE COUNCIL THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: http://english.gov.cn/state_council/ministries/2017/12/13/content_281475975193470.htm
164. THE WASHINGTON TIMES, 2005. China builds up strategic sea lanes. *The Washington Times* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/>

165. THE WORLD BANK, 2017. Home Data Data Visualization Snapshots Methodology Resources Custom Query About Us Search PPI Hareon Pobeda & Cherganovo & Karlovo & Kolarovo Solar Plants. *The World Bank* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/project/hareon-pobeda-cherganovo-karlovo-kolarovo-solar-plants-7375>
166. THE WORLD BANK, 2018b. Low-Carbon Infrastructure Private Participation in Infrastructure (PPI). *THE WORLD BANK* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: http://ppi.worldbank.org/~media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/2017_Low_Carbon_Infrastructure_PPI.pdf
167. THE WORLD BANK, 2018c. Infrastructure Gaps Vary across East Asia and the Pacific - and between Cities and Rural Areas. *THE WORLD BANK* [online]. [cit. 2018-05-22]. Dostupné z: <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2018/03/28/infrastructure-gaps-vary-across-east-asia-and-the-pacific-and-between-cities-and-rural-areas>
168. THE WORLD, 2017. The South China Sea dispute explained. *THE WORLD* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: <https://www.trtworld.com/asia/the-south-china-sea-dispute-explained-5963>
169. TIEZZI, S., 2014a. The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls. *The Diplomat* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>
170. TIEZZI, S., 2014b. The New Silk Road: China's Marshall Plan?. *The Diplomat* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>
171. TRADING ECONOMICS, 2018. China Average Yearly Wages. *Tradingeconomics* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://tradingeconomics.com/china/wages>
172. TRANSPORT FOR LONDON, About the LEZ. *TRANSPORT FOR LONDON* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez>
173. TZOGOPOULOS, N., 2018. The harmonious evolution of China-Greek relations. *China.org.cn* [online]. [cit. 2018-10-30]. Dostupné z: http://www.china.org.cn/opinion/2018-09/04/content_62056233.htm
174. Video
175. VOANEWS, 2017. Serbia Starts Construction of Chinese-funded Railway to Budapest. *Voanews* [online]. [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: <https://www.voanews.com/a/serbia-starts-construction-chinese-funded-railway-budapest/4140709.html>
176. VÖRÖS, Z., 2018. Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?: The details behind the project make it clear that China is the real winner. *The Diplomat* [online]. [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: <https://thediplomat.com/2018/01/who-benefits-from-the-chinese-built-hungary-serbia-railway/>
177. VOX, 2018. The 'duck curve' is solar energy's greatest challenge. *You Tube* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=YYLzss58CLs>
178. WANG, H., 2016. A Deeper Look at China's "Going Out" Policy. *Centre for International Governance Innovation* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.cigionline.org/publications/deeper-look-chinas-going-out-policy>
179. WBIF, 2018. WBIF Projects. *WBIF* [online]. [cit. 2018-10-19]. Dostupné z: <https://www.wbif.eu/wbif-projects>
180. WEF, 2018. Pillar 2: Infrastructure. *WEF* [online]. [cit. 2018-10-30]. Dostupné z: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/competitiveness-rankings/#series=GCI4.A.02>
181. WELLS, P. & WEINLAND, D., 2017. Fitch warns on expected returns from One Belt, One Road. *FINANCIAL TIMES* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/c67b0c05-8f3f-3ba5-8219-e957a90646d1>
182. WORLD BANK, 2018a. GDP (Current USD). *The World Bank* [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=US>
183. WORLD BANK, 2018d. Global Rankings 2018. *The World Bank* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://lpi.worldbank.org/international/global?sort=asc&order=Infrastructure#datatable>

184. WORLD BANK, 2018e. Serbia Public Finance Review: Toward a Sustainable and Efficient Fiscal Policy. *The World Bank* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.worldbank.org/en/country/serbia/publication/serbia-public-finance-review-2015>
185. WORLD BANK, 2018f. Foreign direct investment, net outflows (BoP, current US\$). *WORLD BANK* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/BM.KLT.DINV.CD.WD?locations=CL-CN>
186. WORLD HIGHWAYS, 2013. China's Exim Bank to fund two new Macedonia highways. *WORLD HIGHWAYS* [online]. [cit. 2018-05-28]. Dostupné z: <http://www.worldhighways.com/categories/road-highway-structures/news/chinas-exim-bank-to-fund-two-new-macedonia-highways/>
187. WTO, 2018. Trade facilitation. *World Trade Organization* [online]. [cit. 2018-05-22]. Dostupné z: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm
188. XINHUA, 2018. Economic Watch: Imported food gains popularity in China. *Xinhuanet* [online]. [cit. 2018-11-29]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2018-07/28/c_137353788.htm
189. XINHUANET, 2015a. Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road. *XINHUANET* [online]. [cit. 2018-05-22]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/china/2015-03/28/c_134105858.htm
190. XINHUANET, 2015b. China, Serbia, Hungary intensify cooperation on railway deal. *XINHUANET* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2015-06/24/c_134349965.htm
191. XINHUANET, 2015c. Launch of Hungary-Serbia railway marks new start of China-CEE cooperation. *XINHUANET* [online]. [cit. 2018-05-12]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2015-12/24/c_134948122.htm
192. XINHUANET, 2016. China refuses South China Sea arbitration award. *XINHUANET* [online]. [cit. 2018-05-22]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2016-07/12/c_135507844.htm
193. XINHUANET, 2017. Full text: Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative. *XINHUANET* [online]. [cit. 2018-05-22]. Dostupné z: http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm
194. XPRESSWEST, 2016a. THE PROJECT. *XpressWest* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.xpresswest.com/project.html>
195. XPRESSWEST, 2016b. XPRESSWEST TO CONTINUE DEVELOPMENT OF NEVADA – CALIFORNIA INTERSTATE HIGHSPEED PASSENGER RAIL SYSTEM WITHOUT ASSISTANCE FROM CHINA RAILWAY INTERNATIONAL U.S.A., CO., LTD. ("CRI"). *ExpressWest* [online]. [cit. 2018-05-10]. Dostupné z: <http://www.xpresswest.com/news.html>
196. YIMING, G., 2016. China-CEEC people to people exchange takes hold. *CHINA.ORG.CN* [online]. [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: http://www.china.org.cn/china/2016-12/16/content_39926873.htm

Přílohy

Příloha č. 1: Projev Xi Jinpinga na Nazarbayev University

Speech by H.E. Xi Jinping

President of the People's Republic of China

At Nazarbayev University

Astana, 7 September 2013

Your Excellency President Nazarbayev,

President of Nazarbayev University,

Dear Faculty Members and Students,

Ladies and Gentlemen,

Dear Friends,

Good morning. I have come to Kazakhstan, China's great neighbor, on a state visit at the invitation of President Nazarbayev. It is my great pleasure today to come to Nazarbayev University and meet with all of you.

Let me begin by conveying the sincere greetings and best wishes of the Chinese people to the friendly people of Kazakhstan, the faculty members and students of this university and all the friends present today.

As a Kazakh proverb goes, "The history of a land is the history of its people." Since independence, Kazakhstan, under the leadership of President Nazarbayev, has seen sustained political stability, robust economic growth, significantly higher living standards and markedly growing international influence.

The city of Astana, where we are today, has grown into a beautiful, modern city in less than two decades. It is a success story written by the people of Kazakhstan on their magic land. Standing here, I could see both the hard work and ingenuity of the Kazakh people and the bright future ahead of them.

Ladies and Gentlemen,

Dear Friends,

Over 2,100 years ago during China's Han Dynasty, a Chinese envoy Zhang Qian was sent to Central Asia twice with a mission of peace and

friendship. His journeys opened the door to friendly contacts between China and Central Asian countries as well as the Silk Road linking east and west, Asia and Europe.

Shaanxi, my home province, is right at the starting point of the ancient Silk Road. Today, as I stand here and look back at that episode of history, I could almost hear the camel bells echoing in the mountains and see the wisp of smoke rising from the desert. It has brought me close to the place I am visiting.

Kazakhstan, sitting on the ancient Silk Road, has made an important contribution to the exchanges between the Eastern and Western civilizations and the interactions and cooperation between various nations and cultures. This land has borne witness to a steady stream of envoys, caravans, travelers, scholars and artisans travelling between the East and the West. The exchanges and mutual learning thus made possible have contributed to the progress of human civilization.

The ancient city of Almaty is also on the ancient Silk Road. In Almaty, there is a Xian Xinghai Boulevard, which got its name from a true story. At the outset of the Great Patriotic War in 1941, Xian, a renowned Chinese composer, arrived in Almaty after much travail. By then, he was worn down by poverty and illness and had no one to turn to. Fortunately, the Kazakh composer Bakhitzhan Baykadamov took care of Xian and provided him with the comfort of a home.

It was in Almaty that Xian composed his famous works *Liberation of the Nation*, *Sacred War* and *Red All over the River*. He also wrote a symphony *Amangeldy* based on the exploits of the Kazakh national hero. These pieces served as a rallying call to fight Fascists and proved immensely popular with the local people.

Throughout the millennia, the people of various countries along the ancient Silk Road have jointly written a chapter of friendship that has been passed on to this very day. The over 2,000-year history of exchanges demonstrates that on the basis of solidarity, mutual trust, equality, inclusiveness, mutual learning and win-win cooperation, countries of different races, beliefs and cultural backgrounds are fully capable of sharing peace and development. This is the valuable inspiration we have drawn from the ancient Silk Road.

Ladies and Gentlemen,

Dear Friends,

Over the past 20 years and more, the relations between China and Eurasian countries have developed rapidly and the ancient Silk Road has gained fresh vitality. In a new way, it is taking the mutually beneficial cooperation between China and Eurasian countries to a new height.

A near neighbor is better than a distant relative. China and Central Asian countries are friendly neighbors connected by common mountains and rivers. China highly values its friendship and cooperation with these countries and takes them as a foreign policy priority.

At present, China's relations with Central Asian countries face a golden opportunity of development. We hope to work with these countries to strengthen trust, friendship and cooperation, and promote common development and prosperity so as to bring benefits to our people.

- We need to pass on our friendship from generation to generation and always be good neighbors living in harmony. China is committed to the path of peaceful development and the independent foreign policy of peace. We respect the development paths and domestic and foreign policies chosen independently by the people of every country. We will in no circumstances interfere in the internal affairs of Central Asian countries. We do not seek to dominate regional affairs or

establish any sphere of influence. We stand ready to enhance communication and coordination with Russia and all Central Asian countries to strive to build a region of harmony,

- We need to firmly support and trust each other and be sincere and good friends. To render each other firm support on major issues concerning core interests such as sovereignty, territorial integrity, security and stability is the essence and an important part of China's strategic partnership with Central Asian countries. We will deepen trust and cooperation with Central Asian countries bilaterally and within the Shanghai Cooperation Organization (SCO) to combat the "three forces" of terrorism, separatism and extremism as well as drug trafficking and transnational organized crime to create a favorable environment for the economic development and the well-being of the people in this region.

- We need to vigorously enhance practical cooperation and be good partners of win-win cooperation. Both China and Central Asian countries are at a crucial stage of development with unprecedented opportunities and challenges. We have all set medium- to long-term development goals based on our national conditions. Our strategic goals are the same, which is to ensure sustained and stable economic development, build a prosperous and strong nation and achieve national revitalization. Therefore, we need to enhance practical cooperation across the board, turn our good political relations, geographical proximity and economic complementarity into drivers of practical cooperation and sustained growth, and build a community of shared interests and mutual benefit.

- We need to expand regional cooperation with a more open mind and broader vision and achieve new glories together. The world is going through faster economic integration and regional cooperation is booming. The Eurasian region has quite a few regional cooperation organizations. The members and observers of the Eurasian Economic Community (EAEC) and the SCO are from Eurasia, South Asia and West Asia. By intensifying cooperation between the SCO and the EAEC, we will create even more space for development.

Ladies and Gentlemen,

Dear Friends,

To forge closer economic ties, deepen cooperation and expand development space in the Eurasian region, we should take an innovative approach and jointly build an "economic belt along the Silk Road". This will be a great undertaking benefitting the people of all countries along the route. To turn this into a reality, we may start with work in individual areas and link them up over time to cover the whole region.

First, we need to step up policy communication. Countries should have full discussions on development strategies and policy response, work out plans and measures for advancing regional cooperation through consultation in the spirit of seeking common ground while reserving differences, and give the policy and legal "green light" to regional economic integration.

Second, we need to improve road connectivity. The SCO is working on an agreement on transportation facilitation. If signed and implemented at an early date, it will open up a major transportation route connecting the Pacific and the Baltic Sea. Building on that, we will actively discuss the best way to improve cross-border transportation infrastructure and work toward a transportation network connecting East Asia, West Asia and South Asia to facilitate economic development and travel in the region.

Third, we need to promote unimpeded trade. The proposed "economic belt along the Silk Road" is inhabited by close to 3 billion people and represents the biggest market in the world with

unparalleled potential. The potential for trade and investment cooperation between the relevant countries is enormous. We should discuss a proper arrangement for trade and investment facilitation, remove trade barriers, reduce trade and investment cost, increase the speed and quality of regional economic flows and achieve win-win progress in the region.

Fourth, we need to enhance monetary circulation. China and Russia have already had sound cooperation on settling trade in local currencies, and have gained gratifying results and rich experience. There is no reason not to share this good practice with others in the region. If our region can realize local currency convertibility and settlement under current and capital accounts, it will significantly lower circulation cost, increase our ability to fend off financial risks and make our region more competitive economically in the world.

Fifth, we need to increase understanding between our people. Amity between the people holds the key to good relations between states. To have productive cooperation in the above-mentioned areas, we need the support of our people. We should encourage more friendly exchanges between our people to enhance mutual understanding and traditional friendship and build strong public support and a solid social foundation for regional cooperation.

Dear Faculty Members and Students,

Young people are the future of a nation. The great Kazakh poet and philosopher Abay Qunanbayev once noted, "The world is like an ocean and our time is like strong wind. Waves in the front are the elder brother while those behind are the younger brother. Driven by wind, the waves from behind constantly press on those in the front. This has been the case since ancient times." Seeing so many young glowing faces in the audience, I could not but recall with fond memories my own life in university. It was such an unforgettable time of youth!

The Kazakh people often say, "Knowledge brings light to the world; without it, confusion will reign." Indeed, knowledge is power. Young people are in the very prime of life, the best time to acquire knowledge, build character and develop ability. I am sure that the young people to graduate from this university will become future pillars in Kazakhstan's national revitalization.

To facilitate youth exchanges within the SCO framework, China will, in the coming ten years, provide 30,000 government scholarships to SCO member states and invite 10,000 teachers and students from Confucius Institutes in these countries to China for study tours. I hope you will seize these opportunities to come to China for study and exchange.

I also wish to invite 200 faculty members and students from Nazarbayev University to go to China next year and attend summer camp activities.

Ladies and Gentlemen,

Dear Friends,

Young people are the mainstay of friendship between our people. The common interest and ideal they hold for life all bring them together in true friendship. Here let me share with you two touching stories involving Chinese and Kazakh people.

Back in the early 1950s, a Chinese young man working in Xinjiang met a pretty girl called Valentina at a local hospital. They fell in love, got married and had a son. However, due to the political climate and for other reasons, Valentina returned to her home country when their son was only six years old. When the boy grew up, he tried all means to find his mother but to no avail. In 2009, at the age of 61, he finally found out that his mother was living in Almaty. He visited his 80-year-old mother there and took her to China for sightseeing. This happy family

reunion, though overdue for half a century, is a strong testament to the friendship between our people.

The other story is about a young Kazakh student whose name is Ruslan. You may know that the RH-negative blood type is called "panda blood" in China because it is as scarce as a panda. It is very hard for RH-negative patients to find compatible blood source. Ruslan, who studied at Hainan University in China, happens to be RH-negative. Since 2009, he has been donating blood twice a year, helping to save Chinese patients of his same blood type. When praised by his Chinese friends, he simply said, "I feel this is what I should do. It is my duty to help others."

The stories I have just told are two episodes from the epic of friendly exchanges between our people, yet they fully demonstrate how close the Chinese and Kazakh people are to each other.

I believe that young people from China and Kazakhstan, including those of you in the audience, are the future envoys of friendship between our two countries. You will contribute your youth and energy to the growth of China-Kazakhstan comprehensive strategic partnership.

Ladies and Gentlemen,

Dear Friends,

China and Kazakhstan are friendly neighbors as close as lips and teeth. Our 1,700-kilometer long common border, two millennia of interactions and extensive common interests not only bind us closely together, but also promise a broad prospect for bilateral ties and mutually beneficial cooperation. Let us join hands to carry on our traditional friendship and build a bright future together.

Thank you.

Zdroj: JINPING (2013)

Příloha č. 2: Mapa původní Hedvábné stezky



Zdroj: Ancient History Encyclopedia (2018)

Příloha č. 3: Mapy ekonomických regionů iniciativy OBOR

The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor



Zdroj: Oboreurope (2018)

The China-Mongolia-Russia economic corridor



Zdroj: OBOREUROPE (2018)

The China-Central Asia-West Asia Economic Corridor



Zdroj: OBOREUROPE (2018)

The China-Indochina Peninsula Economic Corridor



Zdroj: OBOREUROPE (2018)

The China-Pakistan Economic Corridor



Zdroj: OBOREUROPE (2018)

The Bangladesh, China, India, Myanmar Economic Corridor



Zdroj: OBOREUROPE (2018)

Příloha č. 4: Úplný výčet investorů AIIB

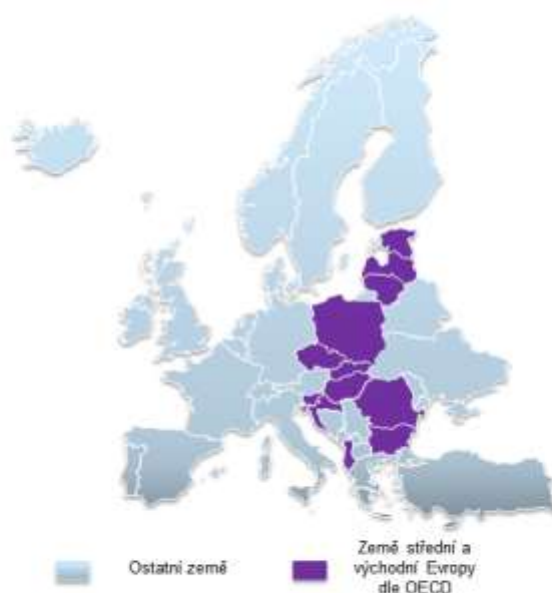
Stát	Velikost investice (mil. USD)	Procentuální podíl investice	Počet hlasů	Relativní hlasovací síla
Regionální státy				
Afghánistán	87	0,09 %	2 980	0,26 %
Austrálie	3 691	3,85 %	39 626	3,51 %
Ázerbájdžán	254	0,26 %	5 255	0,47 %
Bangladéš	661	0,69 %	9 319	0,83 %
Brunej	52	0,05 %	3 238	0,29 %
Kambodža	62	0,06 %	3 337	0,30 %
Čína	29 780	31,02 %	300 518	26,65 %
Fidži	13	0,01 %	2 239	0,20 %
Gruzie	54	0,06 %	3 253	0,29 %
Hong Kong	765	0,80 %	9 765	0,87 %
Indie	8 367	8,72 %	86 387	7,66 %
Indonésie	3 361	3,50 %	36 321	3,22 %
Írán	1 581	1,65 %	18 522	1,64 %
Izrael	750	0,78 %	10 213	0,91 %
Jordánsko	119	0,12 %	3 906	0,35 %
Kazachstán	729	0,76 %	10 007	0,89 %
J. Korea	3 739	3,89 %	40 101	3,56 %
Kyrgyzstán	27	0,03 %	2 982	0,26 %
Laos	43	0,04 %	3 144	0,28 %
Malajsie	110	0,11 %	3 809	0,34 %
Maledivy	7	0,01 %	2 786	0,25 %
Mongolsko	41	0,04 %	3 125	0,28 %
Myanmar	265	0,28 %	5 359	0,48 %
Nepál	81	0,08 %	3 523	0,31 %
Nový Zéland	462	0,48 %	7 329	0,65 %
Omán	259	0,27 %	5 306	0,47 %
Pákistán	1 034	1,08 %	13 055	1,16 %
Filipíny	979	1,02 %	12 505	1,11 %
Katar	604	0,63 %	8 758	0,78 %
Rusko	6 536	6,81 %	68 076	6,04 %
Samoa	2	0,00 %	2 135	0,19 %
Saudská Arábie	2 545	2,65 %	28 160	2,50 %
Singapur	250	0,26 %	5 214	0,46 %
Srí Lanka	269	0,28 %	5 404	0,48 %
Tádžikistán	31	0,03 %	3 023	0,27 %
Thajsko	1 428	1,49 %	16 989	1,51 %
Timor-Leste	16	0,02 %	2 274	0,20 %
Turecko	2 610	2,72 %	28 813	2,56 %

Spojené Arabské Emiráty	1 186	1,24 %	14 571	1,29 %
Uzbekistán	220	0,23 %	4 912	0,44 %
Vanuatu	1	0,00 %	2 119	0,19 %
Vietnam	663	0,69 %	9 347	0,83 %
Mezisoučet	73 732	76,80 %	847 705	75,17 %
Neregionální státy				
Rakousko	501	0,52 %	7 722	0,68 %
Kanada	995	1,04 %	12 068	1,07 %
Dánsko	370	0,38 %	6 409	0,57 %
Egypt	651	0,68 %	9 219	0,82 %
Etiopie	46	0,05 %	2 572	0,23 %
Finsko	310	0,32 %	5 817	0,52 %
Francie	3 376	3,52 %	36 470	3,23 %
Německo	4 484	4,67 %	47 556	4,22 %
Maďarsko	100	0,10 %	3 114	0,28 %
Island	18	0,02 %	2 890	0,26 %
Irsko	131	0,14 %	3 427	0,30 %
Itálie	2 572	2,68 %	28 432	2,52 %
Lucembursko	70	0,07 %	3 411	0,30 %
Malta	14	0,01 %	2 850	0,25 %
Nizozemsko	1 031	1,07 %	13 027	1,16 %
Norsko	551	0,57 %	8 220	0,73 %
Polsko	832	0,87 %	11 032	0,98 %
Portugalsko	65	0,07 %	3 364	0,30 %
Španělsko	1 762	1,83 %	20 329	1,80 %
Švédsko	630	0,66 %	9 014	0,80 %
Švýcarsko	706	0,74 %	9 778	0,87 %
UK	3 055	3,18 %	33 261	2,95 %
Mezisoučet	22 267	23,20 %	279 982	24,83 %
Celkem	95 999	100 %	1 127 687	100 %

Zdroj: AIIB (2018)

Příloha č. 5: Mapa zemí střední a východní Evropy dle OECD

Země střední a východní Evropy dle OECD



Příloha č. 6: Zdrojová data pro graf č. 2 (Vývoj průměru podílu infrastrukturních investic na HDP v zemích střední a východní Evropy)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CZE	1,04 %	0,94 %	1,16 %	1,20 %	1,52 %	1,75 %	1,60 %	1,54 %
HUN	0,73 %	0,79 %	0,79 %	0,70 %	1,90 %	2,07 %	0,74 %	1,01 %
POL	0,65 %	0,57 %	0,54 %	0,63 %	0,71 %	0,86 %	1,08 %	1,31 %
SVK	0,89 %	1,08 %	1,35 %	0,73 %	0,72 %	1,03 %	1,13 %	1,28 %
ALB	2,80 %	2,40 %	1,49 %	1,22 %	1,58 %	1,08 %	2,46 %	3,25 %
BGR	-	-	-	-	-	1,68 %	1,47 %	1,79 %
HRV	1,38 %	1,26 %	2,29 %	3,76 %	3,01 %	2,32 %	2,48 %	2,64 %
EST	0,66 %	0,53 %	0,84 %	0,74 %	0,78 %	1,08 %	1,12 %	0,96 %
LVA	0,47 %	0,39 %	0,38 %	0,82 %	0,76 %	1,28 %	1,09 %	1,18 %
LTU	0,95 %	0,67 %	1,12 %	1,36 %	1,14 %	1,11 %	1,22 %	1,35 %
MKD	0,93 %	0,86 %	1,08 %	1,03 %	0,61 %	0,49 %	0,45 %	0,65 %
ROU	1,91 %	2,11 %	1,73 %	1,83 %	2,19 %	1,97 %	2,30 %	2,77 %

SVN	2,05 %	1,41 %	1,51 %	1,91 %	2,01 %	1,68 %	1,86 %	2,07 %
SRB	0,79 %	0,66 %	0,93 %	0,99 %	1,04 %	0,91 %	1,58 %	1,47 %
MNE	0,07 %	0,02 %	0,07 %	0,07 %	0,24 %	0,17 %	1,72 %	1,90 %

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CZE	2,04 %	1,88 %	1,50 %	1,07 %	0,79 %	0,63 %	0,68 %	1,24 %
HUN	1,19 %	2,01 %	1,13 %	0,64 %	0,63 %	1,01 %	1,78 %	1,78 %
POL	1,48 %	1,90 %	2,00 %	2,44 %	1,24 %	0,69 %	0,45 %	-
SVK	1,14 %	1,31 %	0,92 %	1,02 %	0,73 %	0,92 %	1,09 %	1,82 %
ALB	5,70 %	5,63 %	2,69 %	2,28 %	1,89 %	2,44 %	1,94 %	1,75 %
BGR	0,64 %	0,41 %	1,08 %	1,05 %	1,20 %	1,15 %	0,98 %	1,23 %
HRV	2,55 %	2,24 %	1,34 %	1,23 %	1,24 %	1,40 %	-	-
EST	1,00 %	1,10 %	1,17 %	1,51 %	-	-	-	-
LVA	1,38 %	1,04 %	1,14 %	1,35 %	1,33 %	1,21 %	1,37 %	1,69 %
LTU	1,61 %	1,92 %	1,89 %	1,47 %	1,15 %	1,12 %	1,34 %	1,18 %
MKD	0,69 %	0,68 %	0,48 %	0,51 %	-	-	-	-
ROU	3,30 %	3,17 %	2,72 %	2,97 %	2,61 %	2,22 %	2,05 %	-
SVN	2,08 %	1,32 %	0,97 %	0,59 %	0,48 %	0,68 %	1,07 %	1,24 %
SRB	1,24 %	0,90 %	0,88 %	1,11 %	0,90 %	0,89 %	1,10 %	1,82 %
MNE	0,36 %	0,77 %	0,58 %	0,46 %	0,57 %	0,60 %	0,26 %	0,33 %

Zdroj: OECD (2018)

Příloha č. 7: Přehled čínských infrastrukturních projektů v zemích střední a východní Evropy (2012–2018)

Země	Název projektu	Druh infrastruktury	Hodnota (mil. USD)	Zahájení	Stav projektu	Investor/Zdroj financování	Dodavatel
Albánie	Europort Shëngjin Někde máte velká písmena na začátku každého slova, jinde ne. Sladíte	Dopravní – upravte i dále – přístav	1 488	-	Plánováno	-	China Communications Construction Co. Ltd; VEGA Construction Group
Albánie	Tirana International Airport - akvizice	Transportní – letiště	97	Někde máte „-“, jinde nic	Dokončení odhadováno na 2027	China Everbright and Friedmann Pacific Asset Management	-
Albánie, Černá Hora	Albania and montenegro motorway	Transportní – silniční komunikace	3 720		Podepsáno	-	China Pacific Construction
Albánie, Makedonie	Arber Motorway - Section of Pan-European transport corridor VIII from Durrës in Albania to FYR Macedonia	Transportní – silniční komunikace	200		V realizaci	The Export-Import Bank of China	China State Construction Engineering Corporation (CSCEC)
Bosna a Hercegovina	Banja Luka to Mlinište highway	Transportní – silniční komunikace	685	2015	Podepsáno	Export-Import Bank of China	-
Bosna a Hercegovina	Coal power plant in Tuzla - rozšíření	Energetika – uhelná	763	2014	-	Gezhouba Group and the Guangdong Electric Power Design Institute	-
Bosna a Hercegovina	Banovici thermal power plant	Energetika	457	2016	-	-	-

Bosna a Hercegovina	Stanari thermal power plant	Energetika	400	2013	-	-	-
Bulharsko	Sofia West Airport (cargo airport) - rozšíření + vybudování 2 železničních stanic	Transportní	189	2016	-	-	-
Bulharsko	Bulgarian Black Sea port of Burgas - rozšíření	Transportní	23	2016	-	Alibaba, Porter City Holding	-
Bulharsko	Distribuční "hub" u Plovdivu	Transportní	115	2016	-	Porter City Holding	-
Černá Hora	Bar-Boljare Motorway (Section of European Motorway XI)	Transportní – silniční komunikace	942		V realizaci	The Export-Import Bank of China; Government of Montenegro	China Communications Construction Company; China Road and Bridge Corporation
Černá Hora	Kolasin-Kos Railway Upgrade (Part of Bar-Belgrade Railway Reconstruction Project)	Transportní – železnice	-		Započato	European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)	China Civil Engineering Construction Corporation
Černá Hora	Modernizace námořské flotily	Transportní - vodní	115	2012	Dokončeno	-	-
Česká republika	Canal connecting the Danube, the Oder and Elbe rivers	Transportní – vodní komunikace	1 240		Plánováno	-	-
Česká republika	China-CEE Fund invested in a solar plants company in the Czech Republic	Energetika - sluneční elektrárna	-	-	-	-	-
Estonsko	Nordshore Multi-Modal Logistics Terminal at Muuga	Transportní – přístav	-	-	Započato	-	-

Maďarsko	Budapest-Belgrade High-Speed Railway (Hungarian Section)	Transportní – železnice	2 183	-	Započato	The Export-Import Bank of China	China Railway Construction Corporation Ltd.; Hungary State Railways (MÁV); Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit
Maďarsko	Huawei Logistics Centre (Biatorbágy)	Transportní – logistické centrum	1 500	-	Dokončeno	Huawei Technologies Co Ltd	-
Maďarsko	MAV "Vo Ring Rail Line" Budapest	Transportní – železnice	1 240	-	Plánováno	China Railway Construction Corporation	Chinese State Railway Company
Makedonie	Kicevo-Ohrid a Miladinovci-Stip dálnice	Transportní – silniční komunikace	678	-	V realizaci	Export-Import Bank of China	-
Makedonie	Pan-European transport corridor X - modernizace železnice	Transportní – železniční	571	-	-	-	-
Polsko	Zopowy – větrná elektrárna	Energetika – větrná elektrárna	-	2015	Dokončeno – akvizice	China-CEE Fund, GEO Renewables	-
Polsko	Wroblew – větrná elektrárna	Energetika – větrná elektrárna	406	2015	Dokončeno – akvizice	China-CEE Fund, Israel-listed Enlight Renewable Energy	-
Rumunsko	Rovinari thermal power plant	Energetika	1 142	2015	-	-	-
Rumunsko	Mintia-Deva thermal power plant - modernizace	Energetika	286	-	Plán	-	-
Rumunsko	Tarnita-Lapustesti hydro power plant	Energetika	1 142	-	Plán	-	-
Rumunsko	Cernavoda nuclear power plant	Energetika	2 285	-	-	-	-

Rumunsko, Srbsko, Černá Hora	Timisoara (Rumunsko) - Bar (Montenegro), přes Bělehrad (Srbsko) (část European Motorway X)	Transportní – silniční komunikace	1 200	-	V realizaci	Export-Import Bank of China	-
Srbsko	Belgrade Bypass	Transportní – silniční komunikace	256	-	Započato	-	Power Construction Corporation of China
Srbsko	Corridor XI motorway (Obrenovac-Ub and Lajkovac-Ljig sections)	Transportní – silniční komunikace	1 028	2015	V realizaci	Serbia; The Export-Import Bank of China	Shandong Hi-Speed Group
Srbsko	Modernization of the Belgrade - Budapest Railway (Serbian Section)	Transportní – železnice	939	-	V realizaci	The Export-Import Bank of China	-
Srbsko	Stublenica Industrial, Commercial, and Technology Park	Transportní – Intermodal, logistika	1 488	-	Započato	China Development Bank	-
Srbsko	Pupin Bridge	Transportní – silniční komunikace	253	-	Dokončeno	Export-Import Bank of China	-
Srbsko	Kostolac thermal power plant	Energetika – tepelná elektrárna	715	-	Plánováno	-	China Machinery Engineering Corporation
Srbsko	Belgrade new port	Transportní – přístav	-	-	Plánováno	-	-

Zdroj: Autor, CSIS (2018), KAMBIC (2016(a)), THE FINANCIAL TIMES (2017(b)), COSENTINO et al. (2018)