



ANALÝZY A ŠTÚDIE

VÝZNAM INICIATÍVY NOVEJ
HODVÁBNEJ CESTY PRE
INOVAČNÝ EKOSYSTÉM
SLOVENSKA

ISBN 978-8088823-90-2



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



OPERAČNÝ PROGRAM
VÝSKUM A INOVÁCIE

SIEA
SLOVENSKÁ INOVAČNÁ
A ENERGETICKÁ AGENTÚRA



SLOVENSKÁ INOVAČNÁ A ENERGETICKÁ AGENTÚRA
SIEA

Nová hodvábna cesta ako geoeconomická iniciatíva Číny

Strategický podkladový materiál pre vyhodnotenie dlhodobých implikácií pre inovačný ekosystém a možností zapojenia Slovenskej republiky do čínskej geoeconomickéj Iniciatívy Novej hodvábnej cesty.

Bratislava, 2019

PhDr. Bc. Peter Ondris, PhD.

Executive Summary

Iniciatívu novej hodvábnej cesty (Belt and Road Initiative - BRI) zvanú tiež Iniciatíva pásu a cesty, možno vnímať ako reakciu Číny na dve udalosti. V ekonomickej oblasti v roku 2008 vypukla svetová finančná kríza, ktorá následne prerástla do svetovej ekonomickej krízy s negatívnymi následkami pre ekonomiku Číny najmä po roku 2012 a vo vojensko-politickej oblasti je to „Pivot to Asia“ teda „Otočenie sa k Ázii“ ako vojensko-politická doktrína prezidenta Obamu ohlásená v roku 2011. Pre Čínu je obzvlášť významná tzv. dilema Malackej úžiny, čiže hrozba, že Spojené štáty v prípade krízy vo vzťahoch s Čínou zablokujú Malackú úžinu, ktorou prechádza 30% svetového obchodu po mori a 80% čínskeho importu energetických surovín.

Ide o významnú rozvojovú stratégiu, ktorú čínska vláda prijala so zámerom podpory ekonomickej spolupráce medzi krajinami pozdĺž navrhovaných trás BRI. Čínska vláda nevypracovala konkrétny celkový detailný plán realizácie Novej hodvábnej cesty, ani nestanovila konkrétne parametre, výpočty nákladov, splátkový kalendár pôžičiek či operačných výdavkov. Čína len oznámila, že je pripravená investovať do iniciatívy Novej hodvábnej cesty a neposkytla žiadne detaily čo by jednotlivé krajiny mali urobiť, aby sa projektu mohli zúčastniť. Nejednoznačnosť plánov iniciatívy poskytuje Číne garancie proti prípadnému neúspechu BRI, pretože nikto nie je schopný vyhodnotiť úspešnosť celej iniciatívy. Pre Čínu to vytvára priestor na flexibilitu, aby mohla meniť pravidlá hry podľa potreby a v závislosti na situácii.

V prípade úspešnej realizácie pôjde o najväčší investičný projekt do infraštruktúry v histórii ľudstva, ktorý už teraz pokrýva 126 krajín a 29 organizácií s viac ako 60% svetovej populácie. Zároveň sa vyznačuje otvorenosťou a inkluzívnosťou. Z toho dôvodu možno tvrdiť, že je otvorená pristúpeniu ďalších krajín, ako aj rozšíreniu oblastí spolupráce.

BRI má pre Čínu aj vnútropolitické ciele. Konkrétne má napomôcť v procese internacionalizácie čínskej meny RMB, v exporte čínskej priemyselnej nadprodukcie, v transfere pre Čínu zastaraných technológií do iných krajín a posunutiu Číny vyššie v globálnom hodnotovom a výrobnom reťazci. Rovnako má za cieľ podporiť rozvoj najmenej rozvinutých vnútrozemských oblastí Číny a posilniť spotrebiteľský a inovačný sektor v rámci procesu transformácie čínskej ekonomiky.

Čína nemusí vybudovať všetky tisíce km železníc a ciest ani všetky nové letiská, prístavy a všetky potrebné príslušenstvá. Väčšina infraštruktúry, s výnimkou železníc pre rýchlovlaky, už existuje. Hlavný zmysel spočíva v prepojení už existujúcej infraštruktúry a jej rekonštrukcia. V rámci BRI Čína buduje či plánuje vybudovať k trase cez Malackú úžinu sieť alternatívnych námorných trás a pozemných koridorov (najmä železničných) v oblasti dopravnej, energetickej a digitálnej infraštruktúry, ktorá ju prepojí s Áziou, Európou a Afrikou. Hlavným geopolitickým, ako aj ekonomickým faktorom realizácie BRI je preto konektivita. Zároveň Čína postupne vytvára alternatívny svetový finančný poriadok.

Iniciatíva Novej hodvábnej cesty sa skladá z dvoch hlavných častí. Je to Ekonomický pás Hodvábnej cesty (na pevnine) a Morská hodvábna cesta 21. storočia (na mori). Čína sa snaží prepojiť nielen krajiny Európy a Ázie, ale aj krajiny Východnej Afriky, Arabského polostrova a v

budúcnosti nie je možné vylúčiť, že projekt BRI sa rozšíri aj do Austrálie, Latinskej Ameriky a iných častí Afriky. Ide o dôkladne premyslenú geopolitickú stratégiu Číny, ktorá má za cieľ vybudovať komplexnú sieť pozemných a námorných infraštruktúrnych koridorov. **Čína má s BRI skutočne globálne ambície.**

Koncepčný rámec BRI v súčasnosti pozostáva zo siedmych ekonomických koridorov (na pevnine) a troch morských trás. Ekonomický pás hodvábnej cesty sa zameria na 1. prepojenie Číny s Európou cez Strednú Áziu a Rusko, 2. prepojenie Číny k krajinami Blízkeho východu cez Strednú Áziu a 3. prepojenie Číny s krajinami Juhovýchodnej Ázie, Južnej Ázie a Indického oceánu. Morská hodvábna cesta 21. storočia sa zameria na využitie morských prístavov v Číne na 4. prepojenie Číny s Európou cez Juhočínske more, Indický oceán a Stredozemné more, 5. prepojenie Číny a Južného Tichomoria cez Juhočínske more a 6. prepojenie Číny s Európou cez Severný ľadový oceán v podobe tzv. Polárnej hodvábnej cesty. Ekonomický pás sa týka troch pozemných trás a Morská hodvábna cesta sa týka troch morských trás tzv. modrých ekonomických trás.

Kladením dôrazu na vyššie zmienených šesť trás sa Nová hodvábna cesta bude snažiť využiť výhody medzinárodných dopravných trás, kľúčových miest a prístavov na posilnenie spolupráce a vybudovanie siedmych koridorov medzinárodnej ekonomickej spolupráce. Tieto koridory boli identifikované ako: 1. Novoeurázijský pevninský most, 2. Čína-Mongolsko-Rusko, 3. Čína-Stredná Ázia-Západná Ázia, 4. Čína-Indočínsky polostrov (CICPEC), 5. Čína-Pakistan (CPEC) a 6. Bangladéš-Čína-India-Mjanmarsko (BCIM). Od septembra 2018 bol pridaný 7. koridor Čína-Mjanmarsko.

Okrem pozemného a morského rozmeru **existuje aj tretí digitálny rozmer** Novej hodvábnej cesty. Ide o rovnako významnú súčasť BRI. Je to **Digitálna hodvábna cesta. Čínske technologické spoločnosti**, posilnené štátnou podporou zameranou na rozvoj kľúčových technológií ako 5G, umelej inteligencie, priemyselného internetu, big data a cloud computing sa vo zvýšenej miere snažia preniknúť na zahraničné trhy. Dopomôcť im k tomu má **prepojenie ich technologických riešení s existujúcimi investíciami v rámci BRI s cieľom zlepšenia konektivity a logistiky.**

Projekt Digitálnej hodvábnej cesty sa týka investícií do viacerých sektorov ekonomiky v účastníckych krajinách BRI. Predovšetkým elektronického obchodovania, telekomunikácií, vedeckej spolupráce a inteligentnej ekonomiky. Špeciálny dôraz sa kladie na budovanie cezhraničných pozemných a podmorských optických káblov, teda akejsi internetovej hodvábnej cesty medzi Čínou a arabskými krajinami, krajinami v Afrike a v Juhovýchodnej Ázii. V júli 2018 prezident Xi Jinping rozšíril koncepčný rámec BRI o oblasť vesmíru.

Možnosti zapojenia Slovenskej republiky do BRI

Vzhľadom na geografickú polohu Slovenska a polohu jednotlivých ekonomických koridorov **prípadá do úvahy účasť v ekonomickom koridore Novoeurázijský pevninský most a ekonomickom koridore Čína-Mongolsko-Rusko**, ktoré sa v Rusko de facto spájajú. V prípade

Morskej hodvábanej cesty pripadá do úvahy účasť na trase cez Juhočínske more, Indický oceán a Východnú Afriku.

Najväčšie konkurenčné výhody a potenciál účasti na BRI má Slovensko v oblasti nákladnej železničnej dopravy. V roku 2020 plánuje Čína vypraviť do Európy cca 5000 nákladných vlakov, z čoho cca 2000 vlakov by mohlo prechádzať cez SR. Pokiaľ by sa podarilo tieto nové dopravné prúdy nasmerovať cez územie Slovenska, vzniká výrazný potenciál pre dopravu na Slovensku, ako nového priemyselného odvetvia. Výrazné konkurenčné výhody Slovenska spočívajú jednak v skutočnosti, že na východe Slovenska je najväčšie prekladisko Európy medzi širokým a európskym železničným rozchodom – Čierna nad Tisou, v rámci ktorej je vybudovaný moderný terminál intermodálnej prepravy Dobrá so súčasnou kapacitou prekládok až do 200 000 kontajnerov ročne.

Okrem potenciálu ako tranzitnej krajiny pre kontajnerovú dopravu medzi Čínou a Európou, má Slovensko potenciál stať sa dôležitým logistickým a distribučným uzlom v rámci železničnej dopravy. **Slovensko má záujem o vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy (TIP) pri Košiciach** na rozlohe 500 až 600 hektárov. Konkrétna lokalita doposiaľ nebola stanovená. Plánovaný TIP má mať prekládkovú kapacitu 500 tisíc kontajnerov ročne. Prípadné prepojenie talianskeho prístavu Terst s Košicami prostredníctvom železničnej nákladnej dopravy by de facto znamenalo nielen napojenie TIP pri Košiciach na morskú Hodvábnu cestu, ale skutočnosť, že by sa z neho stal **mimoriadne dôležitý dopravný a logistický priesečník a uzol v rámci celej BRI spájajúci dva pozemné ekonomické koridory a jednu morskú trasu končiacu v talianskom prístave Terst**

Vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy (TIP) a logistického centra pri Košiciach bude predstavovať **silný impulz pre rast zamestnanosti na východnom Slovensku.** Na základe odhadov má **potenciál primárne a sekundárne vytvoriť päť až desať tisíc nových pracovných miest.**

Čo sa týka prekládky a logistiky, tak v TIP pri Košiciach by bol náklad z Číny preložený na vlaky s európskym rozchodom a distribuovaný v rámci celej EÚ. Okrem toho by bol kamiónmi distribuovaný po cestách minimálne v rozsahu radiánu 1000 km v rámci regiónu strednej Európy. Zároveň by tam **vznikli rozsiahle sklady a koordinačné logisticko-distribučné centrum.**

Vzhľadom na ekonomické možnosti východného Slovenska najmä v podobe dostupnej dostatočne kvalifikovanej pracovnej sily, ako aj vzhľadom na geografickú polohu Košíc v rámci regiónu celej strednej Európy, **existuje reálny potenciál, aby sa TIP pri Košiciach postupne rozšíril o priemyselný park a celkovo sa stal voľnou zónou (free zone), viac-menej podľa modelu čínsko-bieloruského priemyselného parku Great Stone. Pritom Great Stone v Bielorusku je budovaný podľa modelu čínsko-singapurského priemyselného parku Suzhou.**

Vo voľnej zóne (free zone) pri Košiciach, ktorá by zahŕňala TIP a priemyselný park by existoval **realistický predpoklad na prilákanie čínskych investícií v podobe vybudovania výrobných kapacít a výskumných centier predovšetkým v oblasti strojárstva, elektroniky a zdravotníctva.**

Okrem zmienených výrobných a výskumných centier existuje v rámci BRI v neskorších fázach existencie TIP pri Košiciach aj **významný potenciál rozvoja softwarového priemyslu do podoby digitálneho parku či inovatívnej zóny.** Tento predpoklad vychádza z aktuálnej podpory čínskej vlády tohto odvetvia.

Schopnosť slovenskej vlády vyrovnat' sa s problémom nedostatku kvalifikovanej pracovnej sily rozhodujúcim spôsobom determinuje či plánovaný TIP dokáže naplno využiť súčasné, ale najmä budúce možnosti zapojenia do BRI a transformuje sa z prekladiska a logistického centra do podoby priemyselného parku a voľnej zóny (free zone), ktorá by zároveň bola dôležitým výskumným centrom / inovatívnou zónou v rámci Digitálnej hodvábnej cesty. **Možnosť vybudovať TIP pri Košiciach v rámci BRI obsahuje budúcu príležitosť jeho transformácie na významné technologické a digitálne centrum, ktoré by predstavovalo unikátny a bezkonkurenčný impulz pre komplexnú transformáciu súčasného resp. pre vybudovanie nového inovačného ekosystému na Slovensku. Realizácia tejto vízie si bude vyžadovať sústredené úsilie a koordinovaný, cielený postup vlády, štátnej a verejnej správy, akademickej obce, výskumných a vedeckých inštitúcií a korporátneho sektora.**

Obsah

ÚVOD.....	7
1 PRÍČINY A IMPULZY PRE VZNIK INICIATÍVY NOVEJ HODVÁBNEJ CESTY.....	8
1.1 Geopolitické príčiny.....	8
1.2 Ekonomické príčiny	9
1.3 Reakcia Číny.....	11
2 VYSVETLENIE INICIATÍVY NOVEJ HODVÁBNEJ CESTY.....	14
2.1 Definícia iniciatívy Novej hodvábnej cesty	14
2.2 Digitálna hodvábna cesta.....	16
2.2.1 Začlenenie Digitálnej hodvábnej cesty do koncepčného rámca BRI	17
2.2.2 Dôvody Číny pre budovanie Digitálnej hodvábnej cesty	17
2.2.3 Hlavné odvetvia a oblasti ekonomiky.....	18
2.2.3.1 Budovanie telekomunikačnej infraštruktúry	18
2.2.3.2 Zlepšenie mobilných sietí a cloud riešenia.....	19
2.2.3.3 Rozvoj elektronického obchodovania inteligentných miest a automatizácia colného konania.....	20
2.2.4 Digitálna hodvábna cesta – riziká a príležitosti.....	22
3 GEOGRAFIA A GEOEKONOMIKA BRI.....	23
3.1 Koncepčný rámec.....	24
3.1.1 Ekonomický koridor Novoeurázijský pevninský most.....	26
3.1.2 Ekonomický koridor Čína-Mongolsko-Rusko	29
3.1.3 Ekonomický koridor Čína-Stredná Ázia-Západná Ázia	30
3.1.4 Ekonomický koridor Čína-Pakistan.....	31
3.1.5 Ekonomický koridor Čína-Indočínsky polostrov	33
3.1.6 Ekonomický koridor Bangladéš-Čína-India-Mjanmarsko	33
3.1.7 Ekonomický koridor Čína-Mjanmarsko	34
3.1.8 Morská hodvábna cesta - Trasa cez Juhočínske more, Indický oceán a Východnú Afriku.....	35
3.1.9 Morská hodvábna cesta – Trasa cez Juhočínske more do Južného Tichomoria	36
3.1.10 Morská hodvábna cesta – Polárna hodvábna cesta.....	37
4 POTENCIÁL A EKONOMICKÉ PRÍLEŽITOSTI PRE SLOVENSKO ZO ZAPOJENIA DO BRI.....	38
4.1 Analýza a prognostika možností zapojenia Slovenskej republiky do BRI	38
4.1.1 Možnosti zapojenia Slovenskej republiky do BRI	38
4.1.2 Možné prínosy participácie na BRI	41
4.1.3 Potenciál v oblasti tvorby nového inovačného ekosystému.....	43
ZÁVER.....	43
ZOZNAM POUŽITÝCH ZDROJOV	44

Úvod

Ekonomický rast Číny do pozície svetovej veľmoci Číňania vnímajú ako zasadený do historického vývoja, ktorý vnímajú ako cyklický. V období dynastie Han (206 p.n.l. až 220 n.l.) došlo k vytvoreniu siete obchodných ciest známych ako Hodvábna cesta. V tomto období sa Čína stala najväčšou ekonomikou na svete. Čína a India boli dve najväčšie ekonomiky na svete dlhé stáročia až do polovice 19. storočia. Politiku reforiem a otvorenia sa a následný prudký ekonomický rozvoj v istom zmysle možno vnímať ako pokračovanie procesu vrátenia Číny na miesto vo svete, ktoré zaujímala po stáročia a určite nie ako nový začiatok.

S najväčšou populáciou na svete má Čína potenciál stať sa aj najväčším trhom, pokiaľ ním už v niektorých odvetviach nie je. Táto skutočnosť spolu s dlhodobým vysokým rastom HDP a prudkým nárastom zahraničného obchodu od začiatku 21. storočia, vytvorili proces transformácie Číny na svetovú ekonomickú veľmoc. Možno tvrdiť, že bolo možné s istotou očakávať, že v určitom momente Čína začne ovplyvňovať svetový ekonomický poriadok, jeho inštitúcie a pravidlá obchodu. Otázkou bolo kedy a v akej forme sa to stane. Dôležitým faktorom je aj to, či by to bola akcia Číny, teda či počiatkový impulz a iniciatíva by vychádzala z Číny a svet by na túto čínsku akciu reagoval, alebo či by to bola reakcia Číny na vonkajší vývoj, na ktorú by zase spätne svet reagoval. Prípadná čínska globálna ekonomická iniciatíva v zmysle akcie, by si vyžadovala dlhší čas a väčšiu prípravu. Krajina ešte nie je plne rozvinutá, mnohé oblasti nie sú industrializované a ekonomická transformácia sa doposiaľ neskončila. Možno tvrdiť, že pôvodne v prvom desaťročí 21. storočia Čína neplánovala spustiť ekonomickú iniciatívu s takmer globálnym rozsahom ani neplánovala vytvárať alternatívny finančný systém. Stále sa sústredila na vnútornú ekonomickú transformáciu a rozvoj, ku ktorému malo dôjsť v rámci účasti krajiny v systéme medzinárodného obchodu vytvoreného a dominovaného Spojenými štátmi.

Lenže došlo k dvom udalostiam. V ekonomickej oblasti v roku 2008 vypukla svetová finančná kríza, ktorá následne prerástla do svetovej ekonomickej krízy s negatívnymi následkami pre ekonomiku Číny a vo vojensko-politickej oblasti je to „Pivot to Asia“ teda „Otočenie sa k Ázii“ ako vojensko-politická doktrína prezidenta Obamu ohlásená v roku 2011. Finančná kríza zapríčinila prudký pokles rastu HDP Číny, ako aj jej zahraničného obchodu. Zatiaľ čo zahraničný obchod začal znovu rásť, vyšli najavo limity jeho súčasnej štruktúry. Zároveň ako dlhodobý problém sa ukazuje sťahovanie priamych zahraničných investícií z krajiny a nižšia úroveň rastu HDP. Čína si uvedomila dlhodobú zraniteľnosť svojej ekonomiky, ako aj nutnosť jej

reštrukturalizácie v podobe väčšej orientácie na sektor služieb, zníženia závislosti na exporte podporou domácej spotreby a orientáciou na nové zahraničné trhy. V rámci „Pivot to Asia“ Spojené štáty plánujú zvýšenie prítomnosti amerického námorníctva a letectva v regióne Ázie a Tichomoria z 50% na 60% do roku 2020. Americké plány sa týkali nových vojenských základní a rozmiestňovania americkej armády v susedných regiónoch Číny. Tieto americké plány Čína vnímala ako snahu vojensky ju obkľúčiť, ale aj ako hrozbu zablokovania námorných obchodných trás v prípade eskalácie napätia vo vzťahoch medzi Pekingom a Washingtonom. Námorná blokáda či zablokovanie morských obchodných trás, obzvlášť v prípade zablokovania Malackej úžiny, by mali devasstujúce následky pre zahraničný obchod Číny, ako aj pre celú jej ekonomiku. Cez Malackú úžinu prúdilo cca 75 percent čínskeho importu ropy a 60 percent celkového čínskeho zahraničného obchodu sa realizovalo po mori. Na ekonomickú krízu Čína reagovala novou ekonomickou politikou a tromi iniciatívami, z ktorých jedna je práve Nová hodvábna cesta. Na americký „Pivot to Asia“ Čína reagovala dvoma spôsobmi, z ktorých jeden je práve Nová hodvábna cesta. Americkej snahe o väčšiu vojenskú prítomnosť v regióne, sa Čína postavila a snaží sa postaviť predovšetkým svojou väčšou ekonomickou prítomnosťou v danom regióne, čím sa snaží zabrániť vytvoreniu protičínskej koalície. Novú hodvábnu cestu preto možno vnímať ako jednu z viacerých reakcií Číny na svetovú ekonomickú krízu a zároveň ako jednu z dvoch reakcií na americký „Pivot to Asia“. Iniciatívu Novej hodvábnej cesty vnímam ako unikátnu formu očakávaného procesu, ktorý však Čína bola nútená spustiť ako reakciu na vonkajší vývoj, a nie ako vlastnú akciu načasovanú v dobe, keď by to bolo pre Čínu najvýhodnejšie.

1 Príčiny a impulzy pre vznik projektu Novej hodvábnej cesty

1.1 Geopolitické príčiny

Zo svetovej finančnej krízy v roku 2008 Čína vyšla ako ekonomická veľmoc, ktorá sa asertívne presadzuje na svetovej ekonomickej šachovnici. Obamov „Pivot to Asia“ teda „otočenie k Ázii“ ako odpoveď na ekonomický rast Číny predstavuje plán Washingtonu posilniť americký vplyv a vojenskú moc naprieč ázijsko-tichomorským regiónom.

Ústredné vojenské komponenty tohto plánu zahŕňajú presun americkej vojenskej techniky do zmieneného regiónu, rozšírenie obranných väzieb, ktoré majú Spojené štáty s krajinami regiónu, zvýšenie exportu zbraní do regiónu, zahraničné vojenské tréningové programy, zvýšenie počtu návštev prístavov v regióne americkými vojnovými loďami a zvýšenie počtu spoločných

vojenských cvičení.¹ Centrálnou časťou tohto pivotu je rozhodnutie zvýšiť prítomnosť amerického námorníctva v regióne Ázie a Tichomoria z 50 na 60 percent do roku 2020. V júni 2013 oznámil americký minister obrany Chuck Hagel, že podobne ako americké námorníctvo aj americké letectvo má plány umiestniť 60 percent svojich síl rozmiestnených v zahraničí do regiónu Ázie a Tichomoria, čo zahŕňa aj jednotky zamerané na kyberpriestor a vesmír.²

Čína vnímala tento vývoj s veľkým znepokojením. Jednou zo strategických odpovedí na americký „Pivot to Asia“ bola snaha vytvoriť sieť bezpečných alternatívnych obchodných trás, ktoré by Peking mohol využívať na bilaterálny zahraničný obchod bez rizika námornej blokády zo strany USA.

1.2 Ekonomické príčiny

Finančná kríza z roku 2008 uvrhla Spojené štáty do finančnej krízy a zahájila celosvetovú ekonomickú recesiu, ktorá sa takmer okamžite prejavila na poklese úrovne rastu HDP čínskej ekonomiky. Avšak plánovanie čínskej ekonomiky to stále priamo negatívne nezasiahlo. V nasledujúcich rokoch rast HDP striedavo klesal a stúpал, avšak do roku 2012 nepoklesol pod 8%.

Rok 2012 možno z viacerých dôvodov považovať za zlomový. Reálny rast HDP prvýkrát v 21. storočí klesol pod „magických“ 8% na 7,85%³ a vláda znížila cieľ rastu HDP pre rok 2012 na 7,5% a túto úroveň ponechala až do roku 2015, keď došlo k jej ďalšiemu zníženiu.⁴ Rok 2012 definitívne potvrdil, že rast Čínskej ekonomiky sa začal spomaľovať. Bolo to následkom niekoľkých nepriaznivých vonkajších ako aj domácich faktorov. Medzi vonkajšími faktormi bol významný faktor odlivu zahraničného kapitálu z krajiny.⁵ V období rokov 2005 až 2015 stiahli európski a americkí investori z krajín BRICS kapitál v hodnote 3,5 bilióna USD. Tento trend potvrdzuje aj odliv priamych zahraničných investícií z Číny, ktorý začal prudko stúpať v roku 2008, teda ako

¹ MUNI, Sukh Deo a CHADHA, Vivek (2014): *Asian Strategic Review 2014: US Pivot and Asian Security*. New Delhi: Pentagon Press, s. 260.

² HAGEL, Chuck. The US Approach to Regional Security. In: International Institute for Strategic Studies (IISS), 2013, [cit. 2016-01-12]. Dostupné na internete <<https://www.iiss.org/en/events/shangri%20la%20dialogue/archive/shangri-la-dialogue-2013-c890/first-plenary-session-ee9e/chuck-hagel-862d>> s. 12.

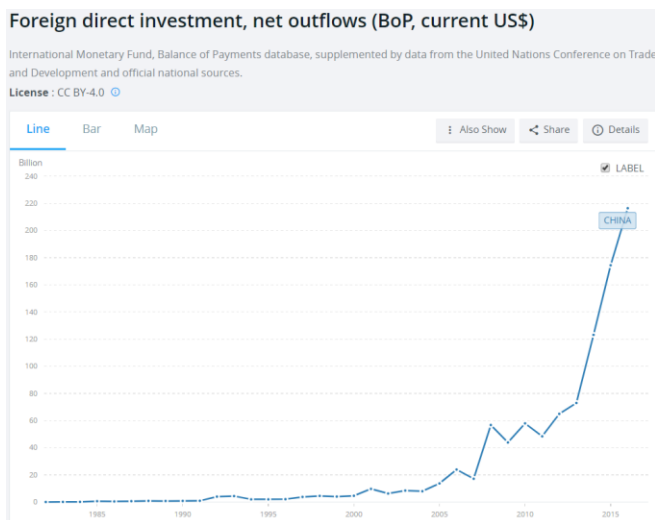
³ China GDP growth (annual %). In: *The World Bank*, 2018, [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete <<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>>

⁴ XIANG, Bo. FACTBOX: China's growth targets, actual rates since 1990. In: *Xinhua*, 5.3. 2015, [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete <http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/05/c_134040325.htm>

⁵ China Capital Flows 1998-2018. In: *Trading Economics*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://tradingeconomics.com/china/capital-flows>>

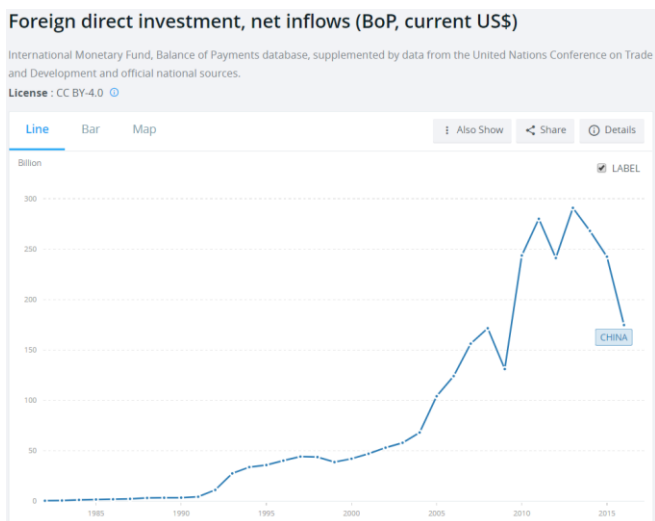
následok svetovej finančnej krízy a v roku 2013, čo možno vnímať ako následok ohlásenia iniciatívy Novej hodvábnej cesty. Naopak prílev priamych zahraničných investícií začal najmä po roku 2013 prudko klesať. (viď grafy č. 1 a 2)

Graf č. 1 – Odliv priamych zahraničných investícií z Číny



Zdroj: Foreign direct investment, net outflows (BoP, current US\$) China. In: *The World Bank*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://data.worldbank.org/indicator/BM.KLT.DINV.CD.WD?locations=CN&view=chart>>

Graf č. 2 – Prílev priamych zahraničných investícií do Číny



Zdroj: Foreign direct investment, net inflows (BoP, current US\$) China. In: *The World Bank*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?locations=CN&view=chart>>

Na poklese rastu HDP Číny sa tiež podieľali domáce faktory. Odliv zahraničného kapitálu spolu s prílišnou orientáciou na výrobný sektor a z toho plynúcej závislosti na zahraničných trhoch, vytvorili potrebu reštrukturalizácie čínskej ekonomiky. Čínska vláda začala proces prechodu od

ekonomiky založenej na výrobe a orientovanej na export k ekonomike služieb, opierajúcej sa o domácu spotrebu. Ďalším domácim faktorom poklesu rastu HDP bola reakcia Číny na svetovú finančnú krízu. V roku 2008 Beijing prijal rozhodnutie o jednorazovom investičnom balíčku v hodnote 586 miliárd USD hlavne do infraštruktúry v nasledujúcich dvoch rokoch.⁶ To sa síce odzrkadlilo v dočasnom zastavení poklesu rastu HDP krajiny do roku 2010, avšak ďalší pokles v nasledujúcich rokoch to nezastavilo. V septembri 2012 síce čínska vláda prijala druhý balík investičných stimulov ekonomiky v podobe 60 infraštruktúrnych projektov v hodnote 157 miliárd USD,⁷ avšak začalo byť jasné, že vzhľadom na pretrvávajúce problémy svetovej ekonomiky (najmä Západu) zapríčinené krízou globálneho kapitalizmu, ako aj v dôsledku pretrvávajúceho geopolitického napätia, prístup založený na jednorazových investičných stimuloch z dlhodobého hľadiska nefungoval, resp. neprinášal dlhodobu udržateľné riešenie, pretože nezabránil poklesu rastu HDP krajiny pod 8% a neprinášal dlhodobé riešenie nutnosti reštrukturalizácie čínskej ekonomiky. Beijing bol preto nútený zahájiť masívnu reformu a reštrukturalizáciu čínskej ekonomiky s hlavným cieľom podpory domácej spotreby, reformy výrobných kapacít a orientácie na nové trhy.

1.3 Reakcia Číny

Nové čínske vedenie, ktoré nastúpilo v roku 2012, v nasledujúcich rokoch prijalo politiku podpory väčšej orientácie ekonomiky na domácu spotrebu⁸ v podobe prijatia plánu ekonomických reforiem a investičných stimulov a prišlo s konkrétnymi tzv. „tromi veľkými národnými stratégiami“ či iniciatívami: 1. Nová hodvábna cesta, 2. Ekonomický pás rieky Yangzi Jiang a 3. Integrovaný rozvoj Beijingu so susedným Tianjinom a provinciou Hebei.

V novembri 2013 čínska vláda prijala ambicióznú agendu reštrukturalizácie úlohy vlády a trhu v ekonomike krajiny. Trh má zohrávať dôležitejšiu úlohu pri alokácii troch základných zdrojov: kapitálu, energetických surovín a pôdy. Malo dôjsť k reštrukturalizácii štátnych podnikov a niektoré regulované priemyselné odvetvia sa mali otvoriť zahraničným investorom. S platnosťou

⁶ China Unveils Nearly \$600 Billion Stimulus Plan. In: *CNBC*, 10.11. 2008, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://www.cnbc.com/id/27636218>>

⁷ WRAPUP 3-China approves \$157-billion infrastructure spending. In: *Reuters*, 7.9. 2012, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://in.reuters.com/article/china-economy/wrapup-3-china-approves-157-billion-infrastructure-spending-idINL6E8K7JBJ20120907>>

⁸ China Puts Focus on Consumers to Drive Growth. In: *CNBC*, 4.3. 2013, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://www.cnbc.com/id/100520513>>

od 1. januára 2016 bola zrušená politika jedného dieťaťa, ktorú nahradila politika dvoch detí.⁹ Možno tvrdiť, že implementácia zmiených reforiem v praxi zaostáva za očakávaniami¹⁰ a nič sa na tom nezmení ani v roku 2018.¹¹ Zmienú reformnú politiku doplnila priemyselná stratégia schválená čínskou vládou v máji 2015 s názvom Made in China 2025.¹² Na základe tejto stratégie má dôjsť k opusteniu modelu nízkonákladovej výroby zameranej na export a k transformácii čínskeho priemyslu podľa nemeckého vzoru. Podporou technologického rozvoja a inovácií má dôjsť k posunutiu čínskeho priemyslu smerom nahor v rámci hodnotového reťazca výroby.¹³ Ďalej v máji 2016 bola prijatá Rozvojová stratégia založená na inováciách, na základe ktorej sa do rokov 2030-2035 má Čína stať poprednou svetovou krajinou v oblasti inovácií a do roku 2050 vedúcou krajinou vo svete.¹⁴

V septembri 2014 čínska vláda schválila plán udržateľného rozvoja Ekonomického pásu rieky Yangzi Jiang,¹⁵ ktorý sa týka deviatich provincií a dvoch miest pod ústrednou správou. V tomto regióne Číny v súčasnosti žije približne 40% populácie celej krajiny a tvorí sa tu tiež približne 40% HDP krajiny. Hlavný dôraz je primárne na rozvoj urbanizácie a dopravnej infraštruktúry (vodnej, pozemnej a leteckej).

Plán realizácie iniciatívy Integrovaného rozvoja Beijingu so susedným Tianjinom a provinciou Hebei bol oficiálne schválený v apríli 2015.¹⁶ Táto oblasť Číny je vnímaná ako kľúčová pre podporu rozvoja vnútroštátnej regionálnej ekonomickej integrácie. Cieľom je integrovať všetky

⁹ TIAN, Shaohui. Top legislature amends law to allow all couples to have two children. In: *Xinhua*, 27.12. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2015-12/27/c_134955448.htm>

¹⁰ BUCKLEY, Chris. In Rare Move, Chinese Think Tank Criticizes Tepid Pace of Reform. In: *The New York Times*, 27.3. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.nytimes.com/2017/03/27/business/chinese-economy-reform-critical-report.html?hp&action=click&pgtype=Homepage&clickSource=story-heading&module=second-column-region®ion=top-news&WT.nav=top-news&r=0>>

¹¹ HSU, Sara. Why 'Strong Government' Is Expected To Be Key To China's Economy In 2018. In: *Forbes*, 7.1. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/sarahsu/2018/01/07/continued-strong-government-expected-in-chinas-economy-this-year/#6c86384f351b>>

¹² "Made in China 2025" plan unveiled to boost manufacturing. In: *GB Times*, 20.5. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://gbtimes.com/made-china-2025-plan-unveiled-boost-manufacturing>>

¹³ KENNEDY, Scott. Made in China 2025. In: *Center for Strategic & International Studies*, 1.6. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.csis.org/analysis/made-china-2025>>

¹⁴ Guideline for China's innovation-driven development published. In: *The State Council the People's Republic of China*, 20.5. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://english.gov.cn/policies/latest_releases/2016/05/20/content_281475353682191.htm>

¹⁵ Guowuyuan guanyu yituo huangjin shuidao. Tuidong Chang Jiang jingji dai fazhan de zhidao yijian 国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见. [Postoj vlády k smernici o podpore často používanej vodnej cesty a podpore rozvoja Ekonomického pásu rieky Yangzi Jiang], [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/25/content_9092.htm>

¹⁶ Targets set for Beijing-Tianjin-Hebei regional integration. In: *China.org*, 24.8. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://china.org.cn/business/2015-08/24/content_36392645.htm>

mestá v oblasti Bohaiského zálivu so zámerom ich ekonomickej integrácie, ktorá sa týka budovania siete rozvinutej dopravnej infraštruktúry, obnovy už existujúcej infraštruktúry, podpory vzdelania a vedeckých kapacít a využitia prírodných zdrojov Bohaiského zálivu.¹⁷

Všetky tri ekonomické stratégie či iniciatívy majú vytvoriť pre Čínu výhodnejšie podmienky pre podporu domácej spotreby, udržanie dostatočnej úrovne rastu HDP, reštrukturalizáciu priemyselnej štruktúry v kľúčových regiónoch krajiny a pre zabezpečenie hladkej ekonomickej transformácie celej krajiny. Čínska vláda si uvedomila zraniteľnosť ekonomiky závislej predovšetkým na exporte do Spojených štátov a EÚ, ako aj nemožnosť ďalšieho rozvoja čínskej ekonomiky v súčasných geopolitických a ekonomických podmienkach. Riešenie, s ktorým vláda prišla, predstavuje kombináciu podpory domácej spotreby s orientáciou exportu na nové trhy, ktoré buď neexistujú, alebo sú nedostatočne rozvinuté. S tým súvisí snaha Číny takéto nové trhy vytvoriť, alebo pomôcť k ich rozvoju, aby bilaterálny obchod s týmito krajinami mohol rásť a krajina by sa tak stala menej závislou na obchode so Spojenými štátmi a EÚ. A práve s touto snahou Číny súvisí tretia ekonomická iniciatíva v podobe Novej hodvábnej cesty, ktorej cieľom je ponúknuť svetu vlastnú čínsku ekonomickú iniciatívu v snahe oživiť svetovú ekonomiku a tým zabrániť ďalšiemu poklesu rastu čínskej ekonomiky, ako aj jej izolácii v rámci regiónu Ázie a Tichomoria. Celý proces transformácie čínskej, ako aj de facto svetovej ekonomiky, si vyžaduje čas a uskutočňuje sa postupne. Je nutné dodať, že realizácia tejto iniciatívy sa uskutočňuje za súčasného negatívneho postoja Spojených štátov.

2 Vysvetlenie iniciatívy Novej hodvábnej cesty

2.1 Definícia iniciatívy Novej hodvábnej cesty

Iniciatíva Novej hodvábnej cesty sa skladá z dvoch častí či projektov. Je to Ekonomický pás Hodvábnej cesty (na pevnine) a Morská hodvábna cesta 21. storočia (na mori),¹⁸ v Číne nazývané

¹⁷ WANG, Hai. Gain a strategic advantage in the Bohai Bay region. In: *SDIC*, 11.6. 2007, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://www.sdic.com.cn/en/InformationCenter/mediareports/webinfo/2007/06/1192040199926820.htm>

¹⁸ Projekt Novej hodvábnej cesty je síce priamou reakciou na americký „Pivot to Asia”, ale zároveň je aj ekonomicky žiadúci pre Čínu. Beijing totiž nutne potrebuje otvoriť si nové trhy pre čínsku priemyselnú nadprodukciiu. Z toho

„Jedno pásmo, jedna cesta“, po anglicky One Belt One Road – OBOR, v júli 2016 premenované na Belt and Road Initiative – BRI či B&R.¹⁹ Oficiálne oznámenie iniciatívy Ekonomického pásu Hodvábnej cesty sa uskutočnilo počas návštevy čínskeho prezidenta Xi Jinpinga v Kazachstane v septembri 2013 a oficiálne oznámenie iniciatívy Morskej hodvábnej cesty 21. storočia sa uskutočnilo v októbri 2013 počas prejavu prezidenta Xi Jinpinga v indonézskom parlamente.²⁰ Americkej snahe o väčšiu vojenskú prítomnosť v regióne, sa Čína postavila a snaží sa postaviť predovšetkým svojou väčšou ekonomickou prítomnosťou v danom regióne, čím sa snaží zabrániť vytvoreniu protičínskej koalície.²¹ To platí nielen pre susedné krajiny Číny, ale aj globálne.²² Z toho dôvodu možno tvrdiť, že iniciatíva Novej hodvábnej cesty má ekonomický, ako aj politický a geopolitický rozmer, na základe čoho ju možno definovať ako geoekonomickú iniciatívu, pretože ekonomické projekty majú geopolitický význam.

Touto ambicióznou iniciatívou sa Beijing snaží prepojiť nielen krajiny Európy a Ázie, ale aj krajiny Východnej Afriky, Arabského polostrova a v budúcnosti nie je možné vylúčiť, že projekt BRI sa rozšíri aj do Austrálie, Latinskej Ameriky a iných častí Afriky. Ide o dôkladne premyslenú geopolitickú stratégiu Číny, ktorá má za cieľ vybudovať komplexnú sieť pozemných a námorných infraštruktúrnych koridorov, ktorými Beijing v prípade krízy vo vzťahoch so Spojenými štátmi, podkope americké vojenské plány blokády a izolácie Číny. Primárnou úlohou Novej hodvábnej cesty je odpoveď na svetovú ekonomickú krízu, a teda reštrukturalizácia ekonomického rastu Číny a zníženie nerovností medzi regiónmi v Číne, ale aj vo svete.

dôvodu zastávam názor, že aj keby Spojené štáty nevyhlásili „Pivot to Asia“ a nezahájili politiku zadržovania Číny, by Beijing prišiel s projektom Novej hodvábnej cesty. Americká politika „Pivot to Asia“ však zvýšila význam politického a geopolitického aspektu Novej hodvábnej cesty.

¹⁹ Anglický názov One Belt One Road vyvolával v zahraničí časté nedorozumenia a nesprávne pochopenie iniciatívy, ktorá v skutočnosti bude mať viacero trás a ekonomických koridorov. Z toho dôvodu Ústredný úrad tlmočníctva a prekladateľstva ČLR spolu s Čínskou akadémiou sociálnych vied v júli 2016 rozhodli, že iniciatíva nebude v anglickom jazyku označovaná termínom OBOR, ale novým termínom Belt and Road Initiative – BRI či B&R. UNA, Aleksandra a ČERENKOVA, Berzina. BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project. In: *Latvian Institute of International Affairs*, 28.7. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://liia.lv/en/analyses/bri-instead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-international-project-532>>

²⁰ TIAN, Shaohui. Chronology of China's Belt and Road Initiative. In: *Xinhua*, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm>

²¹ Economic Ties to Become Focus of China's Neighborhood Diplomacy. In: *Sputnik*, 18.11. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/news/201711181059209290-economic-ties-focus-china-neighborhood-diplomacy/>>

²² China Spends \$1 Trillion on 'New Silk Road' to Surpass US on World Stage. In: *Sputnik*, 3.6. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/news/201606031040704275-beijing-europe-washington-trade-geopolitics/>>

Táto iniciatíva bola vytvorená na zlepšenie systematického voľného pohybu ekonomických faktorov a účinnej alokácie zdrojov. Zámerom Novej hodvábnej cesty je tiež napredovanie v integrácii trhov, využitie už existujúcich a vytvorenie nových regionálnych rámcov pre ekonomickú spoluprácu spôsobom v prospech všetkých zúčastnených krajín. Tieto zámery sa Čína snaží dosiahnuť prostredníctvom uzatvárania dohôd o zónach voľného obchodu s rôznymi regionálnymi integračnými organizáciami, ako aj individuálnymi štátmi.²³

Čínska vláda nevypracovala konkrétny celkový detailný plán realizácie Novej hodvábnej cesty, ani nestanovila konkrétne parametre, výpočty nákladov, splátkový kalendár pôžičiek či operačných výdavkov. Nejednoznačnosť plánov iniciatívy poskytuje Beijingu garancie proti jej prípadnému neúspechu, pretože nikto nie je schopný vyhodnotiť jej úspešnosť. Pre Čínu to vytvára priestor, aby mohla meniť pravidlá hry podľa potreby a v závislosti na situácii.

Počiatočný dôraz sa kladie na investície do infraštruktúry, vzdelania, stavebných materiálov, železníc, ciest, automobilového priemyslu, ropovodov, plynovodov, trhu s nehnuteľnosťami, energetickej prenosovej sústavy, elektrární, prístavov a železiarskeho a oceliarskeho priemyslu.²⁴ Iniciatíva BRI má opraviť a modernizovať už existujúcu infraštruktúru a vybudovať aj novú infraštruktúru v snahe zlepšiť cezhraničný obchod. Čína nemusí vybudovať všetky tisíce km železníc a ciest ani všetky nové letiská, prístavy a všetky potrebné príslušenstvá. Väčšina infraštruktúry, s výnimkou železníc pre rýchlolyky, už existuje. Hlavný zmysel spočíva v prepojení už existujúcej infraštruktúry a jej rekonštrukcia. V prípade úspešnej realizácie pôjde o najväčší investičný projekt do infraštruktúry v histórii ľudstva, ktorý už teraz pokrýva vyše 120 krajín so 60% svetovej populácie.²⁵ Zároveň sa vyznačuje otvorenosťou a inkluzívnosťou. Z toho dôvodu možno tvrdiť, že je otvorená pristúpeniu ďalších krajín, ako aj rozšíreniu oblastí spolupráce. Je potrebné zmieniť, že v súčasných podmienkach má iniciatíva BRI skutočne mimoriadne veľký význam pre svetovú ekonomiku, pretože bude slúžiť aj pre snahy o presadenie internacionalizácie čínskej meny RMB.²⁶

²³ Understanding China's Free Trade Agreements Along The OBOR Routes. In: *Silk Road Briefing*, 12.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/05/12/understanding-chinas-free-trade-agreements-along-obor-routes/>>

²⁴ LENGE, Pierluigi Damiano. One Belt One Road Initiative. In: *linkedin.com*, 12.1. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.linkedin.com/pulse/one-belt-road-initiative-%E5%B8%B8%E7%A3%8Apierluigi-damiano-lenge/>>

²⁵ China signs Belt and Road deals with 69 countries and organisations. In: *GB Times*, 18.8. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://gbtimes.com/china-signs-belt-and-road-deals-69-countries-and-organisations>>

²⁶ THOMAS, David. Episode 6: How to sell to One Billion People. In: *davidthomas.asia*, 23.6. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.davidthomas.asia/shows/episode-6-how-to-sell-to-one-billion-people/>>

2.2 Digitálna hodvábna cesta

Okrem pozemného a morského rozmeru existuje aj tretí digitálny rozmer Novej hodvábnej cesty. Ide o rovnako významnú súčasť BRI. Je to Digitálna hodvábna cesta.²⁷ Pred desiatimi rokmi len málo ľudí verilo, že by Čína mohla vybudovať tak vyspelé digitálne odvetvie ekonomiky za tak krátky čas. Číne sa to podarilo. V roku 2016 tvorila digitálna ekonomika 30,3% HDP krajiny.²⁸ V roku 2017 predstavoval čínsky trh elektronického obchodovania 42% svetového trhu²⁹ a v rýchlom raste pokračoval aj v roku 2018, keď v prvých desiatich mesiacoch sektor internetových služieb medziročne narástol o 18%.³⁰ Čínske technologické spoločnosti, posilnené štátnou podporou zameranou na rozvoj kľúčových technológií ako 5G, umelej inteligencie, priemyselného internetu, big data a cloud computing, zaznamenali výnimočný rast nielen vďaka veľkosti domáceho trhu, ale aj z dôvodu bezproblémového prístupu k dátam a pozitívneho postoja spoločnosti k inováciám. Následkom toho sú vybrané čínske firmy vo svetovom meradle na čele vo vývoji a implementácii vo viacerých oblastiach digitálneho sektora ako zdieľanie bicyklov, digitálne peňaženky, digitálne preukazy či navrhovaný spoločenský kreditový systém posudzujúci dôveryhodnosť používateľa na základe predchádzajúcich transakcií. Tieto technologické spoločnosti sa vo zvýšenej miere snažia preniknúť na zahraničné trhy. Dopomôcť im k tomu má prepojenie ich technologických riešení s existujúcimi investíciami v rámci BRI s cieľom zlepšenia konektivity a logistiky.

2.2.1 Začlenenie Digitálnej hodvábnej cesty do koncepčného rámca BRI

Projekt Digitálnej hodvábnej cesty bol prvýkrát navrhnutý v júli 2015 počas konferencie Okrúhly stôl pre digitálnu spoluprácu Čína-EÚ, ktorá sa konala v Bruseli. Týkať sa mala investícií

²⁷ Digitálna a kyber Hodvábna cesta, ktorá spojí Čínu a EÚ sa týka digitalizácie, informatizácie, výmeny a spolupráce v kyberpriestore medzi Čínou a EÚ. Okrem fyzického prepojenia obidvoch strán je cieľom umožnenie prístupu na európsky trh viac čínskym internetovým spoločnostiam a naopak. ASIA UNHEDGED. *China, EU connect to promote digital Silk Road*. Asia Times, 7. júla 2015. China, EU connect to promote digital Silk Road. In: *Asia Times*, 7.7. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.atimes.com/article/china-eu-connect-to-promote-digital-silk-road/>>

²⁸ CÍCENIA, Ana. China's Digital Economy: The Shape of Things to Come. In: *China Briefing*, 4.1. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://www.china-briefing.com/news/chinas-digital-economy-shape-things-come/>>

²⁹ SHENG, Andrew a GENG, Xiao. China's digital economy is a world leader, but it still faces challenges. In: *World Economic Forum*, 3.1. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.weforum.org/agenda/2018/01/these-are-the-challenges-facing-chinas-digital-economy>>

³⁰ China's internet service sector grows steadily in Jan.-Oct. period. In: *Xinhua*, 9.12. 2018, [cit. 2018-12-20]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2018-12/09/c_137661289_2.htm>

do viacerých sektorov ekonomiky, avšak predovšetkým elektronického obchodovania, telekomunikácií, vedeckej spolupráce a inteligentnej ekonomiky. Celkový koncepčný rámec Digitálnej hodvábnjej cesty bol definovaný v oficiálnom dokumente s názvom Vízia a činnosť pre spoločné vybudovanie Ekonomického pásu hodvábnjej cesty a Morskej hodvábnjej cesty 21. storočia,³¹ ktorý bol prijatý dňa 28. marca 2015. Na základe tohto dokumentu sa Digitálna hodvábnja cesta bude predovšetkým týkať vybudovania cezhraničných optických káblov, mobilných sietí a rozvoja elektronického obchodovania medzi Čínou a krajinami zúčastňujúcimi sa BRI. Špeciálny dôraz sa kladie na vybudovanie pozemných a podmorských optických káblov, teda akejsi internetovej hodvábnjej cesty medzi Čínou a arabskými krajinami, krajinami v Afrike a v Juhovýchodnej Ázii. V júli 2018 prezident Xi Jinping rozšíril koncepčný rámec BRI o oblasť vesmíru.³²

2.2.2 Dôvody Číny pre budovanie Digitálnej hodvábnjej cesty

Vybudovanie digitálnej ekonomiky má Číne zabezpečiť udržateľný a stabilný rast ekonomiky.³³ Investovaním finančných zdrojov do ambiciózných národných stratégií ako Made in China 2025 či Internet Plus,³⁴ Čína zamýšľa nielen technologicky vylepšiť a digitalizovať svoju ekonomiku, ale tiež pre čínske spoločnosti v oblasti telekomunikácií, elektronického obchodovania a informačných technológií zabezpečiť prístup na zahraničné, hlavne vznikajúce trhy. Najjednoduchší spôsob ako dosiahnuť tento cieľ je prepojiť budovanie infraštruktúrnych projektov čínskymi štátnymi podnikmi v zahraničí s digitálnou konektivitou.

Digitálna hodvábnja cesta má aj strategický rozmer. Pre fungovanie modernej digitálnej ekonomiky sú kľúčové podmorské optické káble, ktorými prechádza viac ako 98% medzinárodnej

³¹ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. In: *National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China*, 28.3. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>

³² Xi Jinping: Yao gongjian "Yidai yilu" kongjian xinxi zoulang. 习近平: 要共建“一带一路”空间信息走廊[Xi Jinping: Budeme spoločne budovať otvorené informačné koridory „jedného pásma, jednej cesty“], In: *weixin.qq.com*, 11.7. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <https://mp.weixin.qq.com/s/?_biz=MzI0NjU2NDMwNQ==&mid=2247485987&idx=1&sn=4e0e96f65efe032f29b0daffd71bb997&chksm=e9bc1e9ddec978b3e79cfcee210cbb963d55be7b5c0bd2009bb430d31aff0354f2789f57fc9&scene=0#rd>

³³ HE, Yini. Growth to be driven by powerful digital economy: Lu. In: *China Daily*, 13.9. 2015, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <http://www.chinadaily.com.cn/business/informationharbor/2015-09/13/content_21848853.htm>

³⁴ Internet Plus: Premier Li's new tech tool. In: *The State Council of the People's Republic of China*, 13.3. 2015, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <http://english.gov.cn/premier/news/2015/03/13/content_281475070887811.htm>

internetovej, dátovej a telefonickej dopravy.³⁵ Lenže väčšina týchto káblov je geograficky koncentrovaných a kontrolovaných Spojenými štátmi. To v Číne vyvoláva obavy o bezpečnosť dát. Z toho dôvodu je Čínou presadzované budovanie cezhraničných a podmorských optických káblov motivované snahou obísť preťažené uzly ako Malacká úžina a snahou ochrániť čínsku komunikáciu pred zásahmi zahraničných spravodajských služieb.³⁶

Z celkového hľadiska možno tvrdiť, že dôraz na Digitálnu hodvábnu cestu predstavuje ambíciu čínskej vlády presmerovať investičné priority od prírodných zdrojov a priemyselných výrobkov smerom k technológiám a k spotrebiteľskému odvetviu.

2.2.3 Hlavné odvetvia a oblasti ekonomiky

2.2.3.1 Budovanie telekomunikačnej infraštruktúry

Čínske štátne podniky ako China Telecom, China Unicom či China Mobile, rovnako aj súkromné spoločnosti ako Huawei či ZTE zohrávajú stále dôležitejšiu úlohu v budovaní nových podmorských optických káblov naprieč krajinami BRI v snahe zvýšiť medzinárodné digitálne prepojenie. Od roku 2013 čínske spoločnosti budujú ambiciózne projekty ako napr. Diverse Route for European and Asian Markets, ktorý sa týka vybudovania na svete najdlhšej siete optických káblov spájajúcej Európu a Áziu tzv. Trans-Europe Asia cable link.³⁷

2.2.3.2 Zlepšenie mobilných sietí a cloud riešenia

Z dôvodu nedostatočne rozvinutej telekomunikačnej siete pevných liniek v rozvojových krajinách zúčastňujúcich sa BRI, kľúčovú úlohu v nich zohrávajú mobilné siete, ktoré sú pre ich obyvateľstvo rozhodujúce pre umožnenie prístupu na globálne trhy a do komunikačných sietí. V roku 2015 Čína podpísala s EÚ dohodu o partnerstve pri vývoji a rozvoji sietí 5G. Čínske spoločnosti sú tiež prítomné v Afrike a Juhovýchodnej Ázii, kde čínske banky poskytujú pôžičky

³⁵ RAPP, R., J. Cable Laying and Repair - Cable Ship Operations. In: *TE SubCom*, 23.10. 2014, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: http://www.sargassoseacommission.org/storage/documents/Cable_Installation_and_Maintenance_-_TE_SubCom_Sargasso_Sea_Final1.pdf, s. 2

³⁶ NADÈGE, Rolland. A Fiber-Optic Silk Road. In: *The Diplomat*, 2.4. 2015, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <https://thediplomat.com/2015/04/a-fiber-optic-silk-road/>

³⁷ NADÈGE, Rolland. A Fiber-Optic Silk Road. In: *The Diplomat*, 2.4. 2015, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <https://thediplomat.com/2015/04/a-fiber-optic-silk-road/>

na financovanie projektov budovania mobilných sietí. Následkom tejto finančnej pomoci Čína získava značný vplyv na presadenie čínskych firiem pri obsadzovaní kľúčových trhov.

Čínske spoločnosti plánujú obsadiť rozhodujúcu časť trhu krajín BRI v oblasti cloud computingu. V roku 2017 čínska spoločnosť Inspur, najväčší výrobca serverov v Číne oznámila, že má záujem o partnerstvo so štyrmi globálnymi IT spoločnosťami (Cisco, IBM, Ericsson a Diebold Nixdorf) pri vývoji a výrobe dátových centier a pri poskytovaní služieb súvisiacich s finančnými technológiami v krajinách BRI.³⁸

Čína tiež v rámci krajín BRI aktívne propaguje svoj navigačný satelitný systém BeiDou. V roku 2021 má Beidou pozostávať zo 40 satelitov.³⁹ Tým by sa Čína posunula o krok bližšie k vytvoreniu globálneho navigačného systému, ktorý bude predstavovať alternatívu k americkému systému GPS. Dňa 27. decembra 2018 bol oznámený začiatok globálneho poskytovania služieb BeiDou.⁴⁰ Celkovo doposiaľ 30 krajín podpísalo spoluprácu s Čínou v súvislosti so systémom BeiDou.

Čína plánuje investovať do navigačného systému BeiDou až 25 miliárd USD a ďalších 174 miliárd do informačnej infraštruktúry, ktorá bude zahŕňať aj vývoj optických káblov pre potreby vysokorýchlostného internetu.⁴¹ Digitálna Hodvábna cesta má za cieľ podporu šírenia prístupu k bezdrôtovému internetu, rozvoj vysokorýchlostného internetu a digitálnej transformácie, ako aj rozvoj elektronického obchodovania.⁴²

2.2.3.3 Rozvoj elektronického obchodovania inteligentných miest a automatizácia colného konania

³⁸ HE, Laura. Chinese server giant Inspur in alliance with global tech leaders to offer fintech services along Belt and Road. In: *South China Morning Post*, 2.11. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.scmp.com/tech/enterprises/article/2118179/chinese-server-giant-inspur-alliance-global-tech-leaders-offer>>

³⁹ China to launch nearly 40 Beidou navigation satellites in five years. In: *Xinhua*, 3.2. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2016-02/03/c_135072375.htm>

⁴⁰ Twitter Excited as China's BeiDou Navigation System Officially Goes Global. In: *Sputnik*, 30.12. 2018, [cit. 2018-12-30]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/asia/201812301071100551-china-beidou-navigation-system-goes-global/>>

⁴¹ SMITH, Colby. A digital Silk Road BeiDou, China's rival to GPS, goes global. In: *The Economist*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.theworldin.com/article/14433/edition2018digital-silk-road>>

⁴² VINEY, Steven. One Belt, One Road: China heralds 'Digital Silk Road'; foresees internet-era power shift soon. In: *ABC News*, 5.12. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.abc.net.au/news/2017-12-05/china-presents-foundations-of-digital-silk-road-at-internet-meet/9223710>>

Budovanie konektivity má potenciál zvýšiť elektronické obchodovanie v rámci krajín BRI. V Číne elektronické obchodovanie prekvitá. Do roku 2021 sa v oblasti Ázie a Tichomoria očakáva jeho zdvojnásobenie, teda že bude predstavovať 25% z celkového maloobchodného predaja.⁴³ Alibaba a JD.com, dve najväčšie čínske spoločnosti v oblasti elektronického obchodovania, sa zaviazali masívne investovať do logistiky na uľahčenie cezhraničného obchodu. V roku 2017 podpísala čínska vláda memorandum o porozumení týkajúce sa spolupráce v oblasti elektronického obchodovania s Austráliou, Estónskom, Maďarskom, Kambodžou a Brazíliou⁴⁴ a v roku 2018 napr. s Ruskom a Rakúskom.⁴⁵ Dňa 5. decembra 2018 Alibaba oznámila, že s belgickou vládou podpísala dohodu o vybudovaní centra pre elektronické obchodovanie, ktorá sa týka aj investícií do logistiky. Toto centrum má byť súčasťou Electronic World Trade Platform (eWTP), ktorú Alibaba buduje a ktorou má pokryť celý svet. Belgicko je prvou európskou krajinou, s ktorou Alibaba takúto dohodu podpísala. Na základe tejto dohody si Alibaba prostredníctvom svojej dcérskej spoločnosti Cainiao prenajme pozemky o rozlohe 220 tisíc m² v blízkosti letiska v meste Liege.⁴⁶

Čínske technológie online platieb sa v posledných rokoch vo zvýšenej miere šíria v rámci trhov krajín BRI. Alipay – online platobný systém spoločnosti Alibaba, poskytuje finančné služby v rozvojových trhoch ako India, Thajsko, Filipíny, Indonézia, Malajzia, ale aj vo vyspelých krajinách ako Južná Kórea.⁴⁷ Vo februári 2018 juhoafrická banka Standard Bank oznámila, že od konca roku

⁴³ Asia-Pacific Retail and Ecommerce Sales: eMarketer's Estimates for 2016–2021. In: *eMarketer*, 9.8. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.emarketer.com/Report/Asia-Pacific-Retail-Ecommerce-Sales-eMarketers-Estimates-20162021/2002091>>

⁴⁴ China and Australia Signs the Memorandum of Understanding on E-commerce Cooperation. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 18.9. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201709/20170902646727.shtml>>, China and Brazil Sign the Two-year Action Plan of Service Cooperation in Trade. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 3.8. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/relevantnewsforpc/foreigntrade/201708/20170802620014.shtml>>

⁴⁵ China and Russia Sign The Memorandum of Understanding on E-commerce Cooperation. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 10.6. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201806/20180602754949.shtml>>, China and Austria Sign the Memorandum of Understanding on E-commerce Cooperation. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 10.4. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201804/20180402731734.shtml>>

⁴⁶ CADELL, Cate. Alibaba signs agreement with Belgium for e-commerce trade hub. In: *Reuters*, 5.12. 2018, [cit. 2018-12-20]. Dostupné na internete: <https://www.reuters.com/article/us-alibaba-logistics/alibaba-signs-agreement-with-belgium-for-e-commerce-trade-hub-idUSKBN1O410T?mc_cid=54aa76fa21&mc_eid=de7d4df2f4>

⁴⁷ LI, Dannie. Here's an analysis of Alipay's aggressive moves to win foreign markets. In: *Tech In Asia*, 7.9. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.techinasia.com/talk/alipay-move-win-foreign-markets>>

2018 bude akceptovať platby s kartami čínskej UnionPay na afrických trhoch, čím de facto umožní čínskemu online platobnému systému preniknúť do Afriky.⁴⁸

V prípade inteligentných miest, inteligentných elektrických rozvodných sietí, inteligentnej dopravy, logistiky a inteligentného poľnohospodárstva, Čína plánuje exportovať svoje know-how do krajín BRI. Zámerom vo všetkých týchto prípadoch je používanie elektronických dát na efektívnejšie riadenie majetku a zdrojov. Inteligentná infraštruktúra používa senzory a vyspelé monitorovacie systémy s cieľom optimalizácie zdrojov. S cieľom podpory propagácie používania technologických riešení environmentálnych problémov v rámci BRI bola založená platforma s názvom „Digital Belt and Road“.⁴⁹ V rámci tohto sa hľadajú riešenia problémov ako znečistenie vodných zdrojov, vyhodnocovanie rizík prírodných nešťastí, klimatické zmeny či ochrana prírodného dedičstva.⁵⁰

V roku 2017 začali čínske spoločnosti budovať projekt veľkého inteligentného mesta v Manile, na Filipínach, tzv. the City of Pearl.⁵¹ Od roku 2017 Alibaba a Huawei podpísali dohody týkajúce sa rozvoja inteligentných miest v Keni, Nemecku a Malajzii, v ktorej Alibaba buduje digitálnu zónu voľného obchodu.⁵² Cieľom tejto elektronickej platformy svetového obchodu je pomáhať malým a stredným firmám nájsť obchodných partnerov, riadiť proces autorizácie nákladu a uľahčiť colné konanie.⁵³

Medzi najväznejšie problémy, ktorým BRI čelí na svojich pozemných trasách patria zdĺhavé colné konania, bezpečnostné kontroly a nutnosť prekladania tovaru medzi vlakmi z dôvodu koľajníc s odlišným rozchodom. Približne 80% času prepravy tovaru medzi Čínou a Európou po železnici predstavujú rôzne zdržania tohto typu. Čína sa snaží zredukovať byrokraciu a zautomatizovať colné konania prostredníctvom IT projektov v rámci Digitálnej hodvábnej cesty, ktoré majú potenciál skrátiť čas prepravy tovaru.

⁴⁸ South African bank partners with UnionPay on cashless options. In: *Xinhua*, 6.2. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2018-02/06/c_136951508.htm>

⁴⁹ *Digital Belt and Road*. [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://www.dbeltroad.org/index.html>>

⁵⁰ GUO, H. Steps to the digital Silk Road. In: *Nature*, 30.1. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.nature.com/articles/d41586-018-01303-y>>

⁵¹ City of Pearl: China builds massive Belt and Road metropolis in the Philippines. In: *People's Daily*, 19.9. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://en.people.cn/n3/2017/0919/c90000-9270878.html>>

⁵² LEONG, Trinna. KL, Alibaba launch Digital Free Trade Zone. In: *The Straits Times*, 4.11. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/kl-alibaba-launch-digital-free-trade-zone>>

⁵³ CHANDRAN, Nyshka. Alibaba's 'Digital Free Trade Zone' has some worried about China links to Malaysia. In: *CNBC*, 12.2. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.cnbc.com/2018/02/12/concerns-over-alibaba-led-digital-free-trade-zone-in-malaysia.html>>

2.2.4 Digitálna hodvábna cesta – riziká a príležitosti

Zvýšená prítomnosť Číny v oblasti technologickej infraštruktúry predstavuje pre krajiny BRI určité riziká, ale aj príležitosti. Z projektov satelitných a mobilných sietí, ako aj optických káblov, by tieto rozvojové krajiny mohli profitovať v podobe zlepšenia konektivity ich trhov. Avšak vznikli obavy, že Čína by mohla zneužiť tieto siete na vyvíjanie tlaku na iné krajiny či uskutočňovanie elektronickej kyberšpionáže. Dôvodom je nedostatočné oddelenie štátnych a komerčných aktivít v prípade čínskych spoločností, ktoré vzbudzuje oprávnené obavy západných krajín. Avšak za postojom týchto krajín možno badať aj komerčné záujmy, pretože zablokovaním Huawei sa otvára priestor pre americké a európske konkurenčné spoločnosti.

Rozvoj digitálnej ekonomiky a v rámci nej elektronického obchodovania, napomôže rozvoju regionálneho obchodu, pretože lokálnym výrobcom z Juhovýchodnej a Strednej Ázie a Afriky uľahčí prístup na čínsky trh. Tým by došlo k rozvoju malých a stredných firiem a v konečnom dôsledku k posilneniu ekonomík daných krajín. Z celkového hľadiska má rozvoj digitálnej ekonomiky potenciál výrazne transformovať krajiny BRI. Z krátkodobého hľadiska sa to obzvlášť týka krajín Juhovýchodnej Ázie, v ktorých výhody zrejme prevážia nad rizikami. Na to, aby sa to dosiahlo, budú krajiny BRI musieť zlepšiť svoje regulačné prostredie a dohľad nad projektmi, aby znížili finančné a politické riziká. Ďalšou veľkou výzvou bude zabezpečiť spoločensky inkluzívny dopad cezhraničného obchodu. To si v každej dotknutej krajine bude vyžadovať rozdielny prístup týkajúci sa podpory finančnej inklúzie a vstupu na medzinárodné trhy. Zatiaľ čo počiatočné štádium budovania Digitálnej hodvábnej cesty sa vyznačuje posudzovaním možných prínosov a rizík pre Čínu a krajiny BRI, tak jej pokračujúci rozvoj nepochybne nastolí otázku budúcej podoby globálneho digitálneho poriadku. Z toho dôvodu možno očakávať, že Digitálna hodvábna cesta sa postupne vo zvýšenej miere stane predmetom diskusií v súvislosti s BRI, pretože zároveň ponúka najväčšie príležitosti a vzbudzuje najväčšie obavy. V každom prípade Digitálna hodvábna cesta má potenciál BRI nielen zefektívniť, ale urobiť ju aj dlhodobou udržateľnou.

3 Geografia a geoeconomika BRI

Vzhľadom na nutnosť veľkých finančných investícií a príležitostí rozsiahlych možností ekonomického rozvoja na jednej strane a pretrvávajúce geopolitické napätie Číny a krajín BRICS so Spojenými štátmi na strane druhej, sa geografia Novej hodvábnej cesty stala celosvetovo, ale

najmä na Západe, intenzívne sledovanou témou. Je viac ako zrejmé, že geografický rozmer projektu sa zmenil na geopolitický. Iniciatíva Novej hodvábnej cesty sa má oficiálne rozprestierať na troch kontinentoch – Ázia, Európa a Afrika.⁵⁴ To platí aj v čase písania tejto štúdie. Z toho je zrejmé, že do iniciatívy neboli (aspoň do tohto času) oficiálne vôbec zahrnuté kontinenty Južná Amerika, Severná Amerika a Austrália.

Dňa 28. marca 2015 Komisia národného rozvoja a reforiem zverejnila bielu knihu, teda oficiálny dokument s názvom *Vízia a činnosť pre spoločné vybudovanie Ekonomického pásma hodvábnej cesty a Morskej hodvábnej cesty 21. storočia*.⁵⁵ Tento dokument navrhol rámec, kľúčové oblasti spolupráce a mechanizmy spolupráce so zreteľom na Novú hodvábnu cestu. Taktiež boli konkretizované jednotlivé ekonomické koridory a k Morskej hodvábnej ceste bola pridaná nová trasa smerujúca do Južného Tichomoria. Nová trasa smerujúca okolo Indonézie končí tým, že ide do stratená smerom do Južného Tichomoria. Evidentne nová trasa nie je fixne ukončená a je logické a realistické sa domnievať, že sa bude predlžovať. To vnímam ako dôležitý medzník vo vývoji a geografickom formovaní projektu Novej hodvábnej cesty a potvrdenie skutočnosti, že celý projekt ešte nebol a nie je definitívne stanovený a sieť obchodných ciest sa môže meniť a rozširovať v podobe pridávania nových obchodných trás a infraštruktúrnych projektov. Tento názor potvrdil aj vývoj v nasledujúcich rokoch.

V poradí tretia námorná trasa Morskej hodvábnej cesty 21. storočia vedúca cez Severný ľadový oceán, bola medzi trasy BRI oficiálne pridaná dňa 26. januára 2018, keď čínska vláda zverejnila svoju vôbec prvú oficiálnu bielu knihu o arktickej politike Číny, v ktorej bol vyslovene zmienený vznik novej trasy tzv. Polárnej hodvábnej cesty.⁵⁶ (viď mapa č. 2)

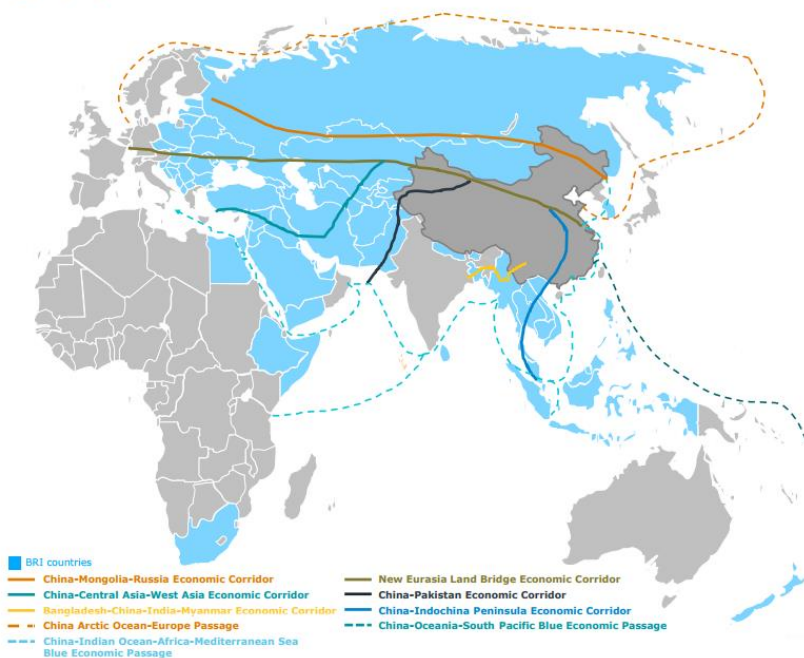
Mapa č. 2 – Nová hodvábna cesta – aktuálny celkový stav (september 2019)

⁵⁴ TIEZZI, Shannon. China's 'New Silk Road' Vision Revealed. In: *The Diplomat*, 9.5. 2014, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/>>

⁵⁵ Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. In: *National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China*, 28.3. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>

⁵⁶ 《Zhongguo de Beiji zhengce》 baipishu (quanwen) 《中国的北极政策》白皮书（全文） [Biela kniha 《Arktická politika Číny》 (celý text)]. [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>>

Geography of the Belt & Road Initiative



Zdroj: WANG, Betty. Five myths about China's BRI, busted. In: *Blue Notes*, 27.10. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://bluenotes.anz.com/posts/2017/10/Five-myths-about-Chinas-BRI-busted>> Autor upravil túto mapu.

3.1 Konceptný rámec

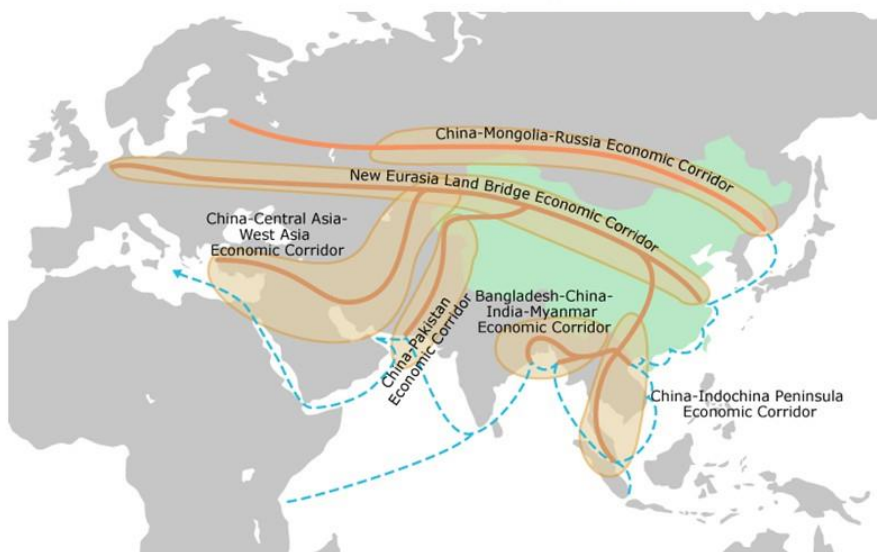
Tri oficiálne dokumenty z 28. marca 2015, 20. júna 2017 a 26. januára 2018 vytvorili základný konceptný rámec, resp. tento rámec aktualizovali do podoby platnej do septembra 2018, keď došlo k ďalšej zmene v podobe pridania Ekonomického koridoru Čína-Mjanmarsko. Na základe týchto troch oficiálnych dokumentov má iniciatíva BRI cieľ spojiť Áziu, Európu a Afriku prostredníctvom šiestich trás. Ekonomický pás hodvábnej cesty sa zameria na 1. prepojenie Číny s Európou cez Strednú Áziu a Rusko, 2. prepojenie Číny k krajinami Blízkeho východu cez Strednú Áziu a 3. prepojenie Číny s krajinami Juhovýchodnej Ázie, Južnej Ázie a Indického oceánu. Morská hodvábna cesta 21. storočia sa zameria na využitie morských prístavov v Číne na 4. prepojenie Číny s Európou cez Juhočínske more, Indický oceán a Stredozemné more, 5. prepojenie Číny a Južného Tichomoria cez Juhočínske more a 6. prepojenie Číny s Európou cez Severný ľadový oceán v podobe tzv. Polárnej hodvábnej cesty. Ekonomický pás sa týka troch pozemných trás a Morská hodvábna cesta sa týka troch morských trás tzv. modrých ekonomických trás.

Kladením dôrazu na vyššie zmienených šesť trás sa Nová hodvábna cesta bude snažiť využiť výhody medzinárodných dopravných trás, kľúčových miest a prístavov na posilnenie spolupráce

a vybudovanie šiestich koridorov medzinárodnej ekonomickej spolupráce. Tieto koridory boli identifikované ako: 1. Novoeurázijský pevninský most, 2. Čína-Mongolsko-Rusko, 3. Čína-Stredná Ázia-Západná Ázia, 4. Čína-Indočínsky polostrov (CICPEC), 5. Čína-Pakistan (CPEC) a 6. Bangladéš-Čína-India-Mjanmarsko (BCIM). (viď mapa č. 3) Od septembra 2018 bol pridaný siedmy koridor Čína-Mjanmarsko.

Mapa č. 3 – Šesť ekonomických koridorov Novej hodvábnej cesty

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



Zdroj: The Belt and Road Initiative. In: *HKTDC*, 3.5. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>>

3.1.1 Ekonomický koridor Novoeurázijský pevninský most

Tiež známy ako Druhý eurázijský pevninský most,⁵⁷ má byť medzinárodný primárne železničný, ale aj cestný koridor či trasa spájajúca rôzne mestá v Číne cez Kazachstan, Rusko a Bielorusko s rôznymi mestami v EÚ. Z pohľadu záujmov Slovenska je najdôležitejší. Celkovo sa priamo týka viac ako 30 krajín.⁵⁸ Preprava tovaru po železnici medzi Čínou a EÚ na všetkých trasách trvá približne 14 až 18 dní.⁵⁹ Počet trás nie je fixne stanovený a je viac ako isté, že sa bude zvyšovať.

⁵⁷ (Prvý) Eurázijský pevninský most, tiež zvaný aj Sibírsky pevninský most, je projekt železničného prepojenia Číny s Nemeckom transsibírskou magistrálou z ruského ďalekého východu, cez celé Rusko, Bielorusko a Poľsko. Prvý vlak s nákladom z čínskeho Xiangtanu do nemeckého Hamburgu prišiel už v roku 2008. YING. Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative. In: *Xinhua*, 9.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm>

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ First rail service China-Netherlands launched. In: *Port of Rotterdam*, 28.9. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/first-rail-service-china-netherlands>>

Jednotlivé trasy sice začínajú v rôznych čínskych mestách a smerujú do rôznych miest v Európe, avšak medzi nimi sa pohybujú v rámci jedného koridoru. Hranice medzi Čínou a Kazachstanom prekračujú len na dvoch miestach. Od začiatku BRI bola pre železničnú dopravu k dispozícii trať vedúca cez priesmyk Alashankou v autonómnom regióne Xinjiang do kazašského mesta Dostyk (v minulosti Družba), ktorú otvorili na začiatku 90. rokov. V decembri 2012 bola dokončená druhá železničná trasa medzi Čínou a Kazachstanom vedúca cez novozaložené mesto Chorgas na čínskej strane a mesto Chorgos na kazašskej strane.⁶⁰ Vzhľadom na skutočnosť, že koľajnice v Číne majú rozchod 1,435 mm (rovnaký ako v Európe) a v krajinách bývalého Sovietskeho zväzu je širokorozchodná železnica s 1,520 mm rozchodom, je nutné na hraniciach Číny a Kazachstanu buď tovar preložiť z jedného vlaku do druhého, alebo meniť podvozky.⁶¹ V oblasti miest Chorgas a Chorgos vznikla rozsiahla špeciálna ekonomická zóna, ktorá bola otvorená v decembri 2016 a ktorá má charakter cezhraničnej rozvojovej zóny. Zóna má rozlohu 4 591,5 hektára a je rozdelená do viacerých častí ako logistická, priemyselná, či dopravno-logistická, v ktorej sa nachádza suchozemský prístav.⁶² V tejto zóne sa nachádzajú nielen sklady a továrne, ale v rokoch 2012 až 2017 tu vyrástlo aj nové mesto s hotelmi a obchodnými centrami.⁶³

V prípade každej železničnej trasy medzi Čínou a Európou dochádza najprv k prvej skúšobnej ceste vlaku a potom k vytvoreniu pravidelného spojenia jedenkrát týždenne či za 10 dní či niekoľko krát za mesiac. S rastúcim záujmom firiem o prepravu tovaru po železnici sa v prípade viacerých koridorov zvažuje častejšie pravidelné vysielanie vlakov.⁶⁴ Rastúci záujem čínskych aj európskych firiem⁶⁵ je zapríčinený kratším časom dopravy v porovnaní s cestou po mori, ale aj

[launched](#)>, Excellent logistics and infrastructure. In: *Lianyungang Deutsch-Chinesische Industrielle Kooperationszone*, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://lianyungang.de/en/investmentmarket-coverage/logistics-and-infrastructures.html>>

⁶⁰ China opens second railway to Kazakhstan. In: *People's Daily*, 22.12. 2012, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://en.people.cn/90883/8067493.html>>

⁶¹ Na opačnej strane je prekladisko napríklad na poľsko-bieloruských hraniciach pri poľskom meste Siemianówka, ďalšie je pri bieloruskom meste Brest, alebo na slovensko-ukrajinských hraniciach v Čiernej nad Tisou.

⁶² Kazakhstan's Khorgos Dry Port Aiming To Handle 0.5 Million TEU Per Year By 2020. In: *Centre for Transport Strategies*, 21.7. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://en.cfts.org.ua/news/kazakhstans_khorgos_dry_port_aiming_to_handle_05_million_teu_per_year_by_2020>

⁶³ SHEPARD, Wade. Khorgos: The New Silk Road's Central Station Comes To Life. In: *Forbes*, 20.2. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/02/20/khorgos-the-new-silk-roads-central-station-comes-to-life/#5fcb21f2c22e>>

⁶⁴ ŠŮRA, Jan. Vlaková hedvábná stezka. Karavana se zbožím z Číny staví i v Česku. In: *iDNES*, 2.1. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://ekonomika.idnes.cz/cinane-zacinaji-posilat-zbozi-po-zeleznici-fkf/-eko-doprava.aspx?c=A160102_2215436_eko-doprava_rts>

⁶⁵ SMITH, Kevin. China-Europe rail freight continues to soar. In: *International Railway Journal*, 18.4. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-continues-to-soar.html>>

znížením nákladov na prepravu jedného kontajneru a postupným zavádzaním kontajnerov s novou technológiou klimatizácie,⁶⁶ ktoré umožňujú prepravu najmä v prípade výrobkov v oblasti potravinárstva, chemického, farmaceutického a elektrotechnického priemyslu. V tejto súvislosti ukázala štúdia Flanders Institute for Logistics v Belgicku, značný záujem európskych producentov najmä v oblasti farmaceutického, chemického a potravinárskeho priemyslu.⁶⁷ Naopak problémy predstavujú nedostatky v logistickom manažmente, skutočnosť, že až polovica kontajnerov, ktorá príde do EÚ z Číny sa buď naspäť nevracia, alebo sa vracia prázdna,⁶⁸ ako aj stále relatívne vysoká cena. Preprava kontajneru po železnici je z časového ako aj cenového hľadiska vnímaná ako „stredná cesta“ medzi leteckou a námornou dopravou. Preprava po železnici je cca 2,5 až 10 krát drahšia ako po mori⁶⁹ a zároveň 5-6 krát lacnejšia ako preprava lietadlom. Letecká preprava potrebuje jeden až dva dni na prepravu tovaru medzi Čínou a EÚ. Po mori to trvá 35 až 50 dní. Ako už bolo zmienené vyššie, železnicou to trvá 14 až 20 dní. Preprava tovaru medzi Čínou a EÚ po železnici predstavuje len asi 2-3% z objemu prepravovaného po mori, hlavnú konkurenciu predstavuje pre leteckú dopravu.⁷⁰

Celkový stav počtu trás v rámci tohto ekonomického koridoru v októbri 2018 bol, že železničné spojenie existovalo medzi 43 čínskymi mestami a 42 európskymi mestami nachádzajúcimi sa v štrnástich krajinách. Všetky tieto železničné trasy ponúkajú pre každý náklad prepravu po železnici a výhodu jedného colného prehlásenia, jednej inšpekcie a jedného vyloženia tovaru.

⁶⁶ SHEPARD, Wade. How A Company Called Unit 45 Revolutionized China-Europe 'Silk Road' Rail Transport. In: *Forbes*, 8.11. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/11/08/how-a-company-called-unit-45-revolutionized-china-europe-silk-road-rail-transport/#7ea8bd0a3f9e>>

⁶⁷ JING, Yang. Silk Road subsidies undermine rail link. In: *South China Morning Post*, 8.12. 2014, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link>>

⁶⁸ ZHANG, Xiao Yong. OBOR opportunities and challenges for the Dutch Agribusiness Sector. In: *Internationale Spectator*, máj 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://spectator.clingendael.org/pub/2016/5/chinese_opportunities_for_the_agricultural_sector/>, China, the 16+1 cooperation format and the EU. In: *European Parliament*, marec 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/599313/EPRS_ATA%282017%29599313_EN.pdf>

⁶⁹ TSURUOKA, Doug. China's landlocked 'port' in Kazakhstan doesn't need water to succeed. *Asia Times*, 9.1. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.atimes.com/article/chinas-landlocked-port-kazakhstan-doesnt-need-water-succeed/>>, DUCHATEL, Mathieu a DUPLAIX, Alexandre Sheldon. Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. In: *European Council on Foreign Relations*, 23.4. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://www.ecfr.eu/publications/summary/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe>

⁷⁰ SHEPARD, Wade. Why The China-Europe 'Silk Road' Rail Network Is Growing Fast. In: *Forbes*, 28.1. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/01/28/why-china-europe-silk-road-rail-transport-is-growing-fast/#6a8e3d1a659a>>

Podstatou všetkých železničných trás je nielen dopravovať tovar z Číny do EÚ, ale aj opačným smerom. Čína nezverejňuje žiadne oficiálne štatistické údaje o kontajnerovej doprave v rámci Novoeurázijskeho pevninského mosta. Na základe nemeckých a ruských štatistík možno tvrdiť, že po Novoeurázijskom pevninskom moste sa prepraví menej ako 100 000 kontajnerov ročne.⁷¹ V roku 2016 sa 64% objemu obchodu medzi EÚ a Čínou uskutočnilo po mori, 27,59% letecky, 6,35% po ceste a len 2,06% po železnici.⁷² Hlavný cieľ je vytvoriť k morským trasám alternatívnu pozemnú trasu a nie jednu, ale celé zväzky organizované do jednotlivých koridorov, ktoré Číne umožnia kombinovanú prepravu tovaru na medzinárodné trhy po mori a po zemi a ktoré budú slúžiť ako geopolitická poistka v prípade blokády námorných trás.

Súčasťou tohto ekonomického koridoru bude aj diaľnica spájajúca západnú Čínu so západnou Európou cez Kazachstan a Rusko. Konkrétne by mala začínať v čínskom meste Lianyungang a končiť v Petrohrade. Preprava tovaru by mala trvať 10 dní čo je v porovnaní so 45 dňami po mori 4,5 násobné skrátenie času.⁷³ V súčasnosti sa intenzívne pracuje predovšetkým na čínskom a kazašskom úseku.

Dôležitým dopravným a logistickým uzlom v rámci tohto koridoru bude čínsko-bieloruský priemyselný park Great Stone, ktorý sa má stať špeciálnou ekonomickou zónou. Ako predloha pre tento projekt slúži čínsko-singapursky priemyselný park Suzhou.⁷⁴ V Great Stone Čína plánuje vybudovať výrobné kapacity a výskumné centrá v oblasti strojárstva, elektroniky a zdravotníctva. Great Stone sa má stať kľúčový bod či priesečník železničných, cestných, leteckých a vodných trás Novoeurázijskeho pevninského mosta⁷⁵ a má potenciál stať sa unikátnym inovačným

⁷¹ SMITH, Kevin. China-Europe rail freight continues to soar. In: *International Railway Journal*, 18.4. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-continues-to-soar.html>>

⁷² DS-043327 - EXTRA EU Trade Since 2000 By Mode of Transport (HS2-HS4). In: *Eurostat*, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/u71aLUKFuO2HABNZqgoQ>>

⁷³ CROSTON, Matthew. The Silk Road Superhighway: Kazakh Transportation as Geopolitics. In: *New Eastern Outlook*, 6.7. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://journal-neo.org/2015/07/06/the-silk-road-superhighway-kazakh-transportation-as-geopolitics/>>

⁷⁴ В Сингапуре прошла церемония официальной встречи прибывшего в страну с государственным визитом Президента... [V Singapure sa uskutočnila ceremónia oficiálneho stretnutia prezidenta, ktorý prišiel do krajiny na oficiálnu návštevu]. In: *Belarus Segonya*, 22.3. 2013, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.sb.by/articles/pragmatichnye-podkhody.html>>

⁷⁵ BOKAREV, Dmitry. The “New Silk Road” and Belarus. In: *New Eastern Outlook*, 11.2. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://journal-neo.org/2016/02/11/the-new-silk-road-and-belarus/>>

ekosystémom. S výstavbou Great Stone sa začalo v júni 2014. V súčasnosti v parku pôsobí minimálne 23 spoločností a prvé výrobky by mali byť vyrobené v roku 2019.⁷⁶

3.1.2 Ekonomický koridor Čína-Mongolsko-Rusko

V septembri 2014, keď sa hlavy všetkých troch krajín stretli po prvý krát na summite SCO v Dušanbe, bola dosiahnutá dohoda o vypracovaní trojstrannej spolupráce na základe bilaterálnych vzťahov.⁷⁷ Tri hlavy štátov sa tiež dohodli na prepojení budovania čínskej iniciatívy Novej hodvábanej cesty, obnovenia ruského Eurázijského pevninského mosta a rozvoja navrhutej mongolskej Stepnej cesty.⁷⁸ Spolupráca v rámci tohto koridoru sa sústreďuje na sedem hlavných oblastí: dopravná infraštruktúra a prepojenie, budovanie prístavov a colnej, pohraničnej a inšpekčnej služby, budovanie priemyselných kapacít a investícií, obchod, kultúrne vzťahy, ochrana životného prostredia a spolupráca medzi príslušnými regiónmi. Spomedzi nich sa hlavný dôraz kladie na dopravu a na ťažbu nerastných surovín.

Ekonomický koridor Čína-Mongolsko-Rusko bude pozostávať z dvoch hlavných dopravných trás. Prvá trasa de facto využíva trasu Transmongolskej železnice. Začína v Číne v regióne Beijing-Tianjin-Hebei, metropolitný región známi aj ako Jingjinji (JJJ). Prechádza mestom Hohhot nachádzajúce sa v autonómnej oblasti Vnútorne Mongolsko. Následne prechádza Mongolskom, konkrétne jeho hlavným mestom Ulanbátarom a z Mongolska smeruje do ruského mesta Ulan-Ude, kde sa napojí na Transsibírsku magistrálu. Geograficky je to najkratšia trasa pre prepravu tovaru medzi Čínou a Európou. Druhá trasa sa Mongolska netýka. Týka sa severovýchodu Číny a Ďalekého východu Ruska. Začína v čínskom prístavnom meste Dalian a prechádza mestami

⁷⁶ First products from China-Belarus industrial park Great Stone in 2019. In: *Belarus News*, 24.11. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://eng.belta.by/economics/view/first-products-from-china-belarus-industrial-park-great-stone-in-2019-107069-2017/>>

⁷⁷ YING. Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative. In: *Xinhua*, 9.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm>

⁷⁸ V auguste 2014 mongolská vláda schválila projekt Stepnej cesty (Talyn Zam), v rámci ktorého má byť postavená 997 km dlhá diaľnica, 1100 km elektrifikovanej železničnej siete, plynovod a ropovod, v celkovej hodnote 50 miliárd USD. Cieľom tejto infraštruktúry je prepojenie Ruska a Číny cez Mongolsko. Working group on “Talyn Zam” project kicks off. In: *Business Mongolia*, 5.9. 2014, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.business-mongolia.com/mongolia/2014/09/05/working-group-on-talyn-zam-project-kicks-off/>> Harmonizácia projektu Stepnej cesty a iniciatívy BRI bola potvrdená v máji 2017, keď mongolská vláda schválila memorandum o porozumení s Čínou týkajúce sa koordinácie oboch iniciatív. OOLUUN, B. Mongolia's Steppe Road and China's Belt and Road Initiatives To Be Harmonized. In: *Montsame*, 3.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://montsame.mn/en/read/9874>>

Shenyang , Changchun a Harbin, z ktorého sa rozvetví minimálne do štyroch smerov smerom na hranice s Ruskom, kde sa napojí na Transsibírsku magistrálu.

Celkovo má ekonomický koridor Čína-Mongolsko-Rusko slúžiť nielen na prepravu tovaru medzi Čínou a Európou po geograficky najkratšej trase, ale má stimulovať ekonomický rozvoj severovýchodu Číny, Mongolska a ruského Ďalekého východu.

3.1.3 Ekonomický koridor Čína-Stredná Ázia-Západná Ázia

Tento ekonomický koridor vychádza z Urumqi v autonómnej oblasti Xinjiang. Rovnako ako ekonomický koridor Novoeurázijský pevninský most územie Číny opúšťa na dvoch miestach. Jednak cez priesmyk Alashankou a tiež cez Chorgosskú bránu, kde sa napája na železničnú sieť Strednej Ázie, z ktorej pokračuje do Západnej Ázie. Následne dosiahne pobrežie Stredozemného mora a Arabský polostrov.

Tento koridor pokrýva päť post-sovietskych krajín v Strednej Ázii (Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Uzbekistan a Turkmenistan), ďalej Irán, Turecko a niektoré arabské krajiny na Blízkom východe ako Irak, Sýria, Egypt členské štáty Rady pre spoluprácu krajín Perzského zálivu.

Celkovo možno povedať, že koridorom Čína-Stredná Ázia-Západná Ázia zatiaľ vlaky medzi Čínou a Európou zatiaľ nepremávajú a v najbližších rokoch ani nebudú. Železnica z Číny do Iránu sa ani nezačala stavať. Problematický je najmä úsek v Kirgizsku. Definitívne doposiaľ nebola stanovená ani trasa železnice medzi Iránom a Tureckom (úsek Tabríz-Kars) a do jej vybudovania budú vlaky s najväčšou pravdepodobnosťou dočasne využívať trasu cez Zakavkazsko. Na úseku Kars-Sivas v Turecku, sa tiež doposiaľ nezačalo pracovať. Na prepravu tovaru do Iránu Čína využíva zdĺhavú trasu cez Kazachstan a Turkmenistan a na prepravu tovaru do Turecka využíva strednú trasu cez Kazachstan, Kaspické more a zakavkazské republiky.

Možnosť, že by koridor Čína-Stredná Ázia-Západná Ázia z Iránu pokračoval cez Irak a Sýriu k pobrežiu Stredozemného mora sa v súčasnosti, vzhľadom na prebiehajúce vojenské konflikty, môže zdať nereálna. Avšak vojenský konflikt v Sýrii sa neodvratne blíži svojmu koncu a množstvo čínskych firiem je údajne pripravených podieľať sa na kompletnej rekonštrukcii Sýrie.⁷⁹

⁷⁹ O'CONNOR, Tom. China May Become the Biggest Winner of All If Assad Takes Over Syria. In: *Newsweek*, 19.1. 2018, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.newsweek.com/china-did-not-fight-syria-won-war-754644>>

3.1.4 Ekonomický koridor Čína-Pakistan

Nárast čínskych investícií v roku 2015 súvisel s návštevou čínskeho prezidenta Xi Jinpinga v Pakistane v apríli 2015,⁸⁰ výsledkom ktorej bolo oznámenie začiatku budovania CPEC.⁸¹ Tento koridor sa začína v Kašgare v autonómnom regióne Xinjiang a týka sa vybudovania siete diaľnic, železníc, plynovodu, ropovodu a siete optických káblov naprieč celým Pakistanom až do prístavu Gwadar na pobreží Arabského mora. Dôležitým bude aj budovanie energetickej infraštruktúry. Počas návštevy Xi Jinpinga v Pakistane v apríli 2015 nebol len oznámený začiatok budovania tohto koridoru, ale došlo aj k prvým konkrétnym krokom v podobe podpisu dohôd o čínskych investíciách v Pakistane v celkovej hodnote 46 miliárd USD. Tieto dohody sa týkali 51 projektov, z ktorých väčšina spadala do CPEC. K ich realizácii by malo dôjsť v priebehu 15 rokov nasledujúcich po podpise dohôd. Investície v rámci CPEC súvisia hlavne s veľkými infraštruktúrnymi projektmi, zriaďovaním ekonomických zón a zlepšením dodávok elektrickej energie, s ktorými má Pakistan trvalé vážne problémy.⁸² Spomedzi infraštruktúrnych projektov je významný plán prepojenia prístavov Gwadar a Karáči na pobreží Arabského mora s Kašgarom v Xinjiangu prostredníctvom siete ciest a železníc.⁸³ Celkovo by v prípade cestných komunikácií malo dôjsť k vybudovaniu diaľničnej siete prakticky naprieč celým Pakistanom.

Čo sa týka investícií do železničnej siete, tak hlavný dôraz je kladený na modernizáciu a výstavbu troch hlavných železničných trás v Pakistane a následné prepojenie pakistanskej železničnej siete s čínskou v Xinjiangu.⁸⁴ Celkové investície do železničnej siete by mali do konca roka 2019 dosiahnuť 5 miliárd USD.⁸⁵ Plánované investície do energetiky činia 33 miliárd USD.⁸⁶

⁸⁰ GAO, Zhigang, 2015, s. 101-102.

⁸¹ XU, Yunlong, 2015, s. 43. Chinese President Xi Jinping Trip to Pakistan. In: *PakChina.pk*, 23. 5. 2016, [cit. 2017-01-16]. Dostupné na internete <<http://pakchina.pk/chinese-president-xi-jinping-trip-pakistan/>>

⁸² XU, Yunlong, 2015, s. 43. KHAN, Tahir. Economic corridor: Chinese official sets record straight. In: *The Express Tribune*, 2. 3. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://tribune.com.pk/story/846370/economic-corridor-chinese-official-sets-record-straight/>>

⁸³ SHAH, Saeed. China's Xi Jinping Launches Investment Deal in Pakistan. In: *The Wall Street Journal*, 20. 4. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://www.wsj.com/articles/chinas-xi-jinping-set-to-launch-investment-deal-in-pakistan-1429533767>>

⁸⁴ ZHEN, Summer. Chinese firm takes control of Gwadar Port free-trade zone in Pakistan. In: *South China Morning Post*, 11. 11. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<http://www.scmp.com/business/companies/article/1877882/chinese-firm-takes-control-gwadar-port-free-trade-zone-pakistan>>

⁸⁵ Peshawar-Karachi PR Track To Be Upgraded By China. In: *Pakistan Observer*, 12.11. 2015, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://web.archive.org/web/20151116133016/http://pakobserver.net/detailnews.asp?id=278745>>

⁸⁶ MALIK, Ahmad, Rashid. A Miracle on the Indus River? In: *The Diplomat*, 7. 12. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<http://thediplomat.com/2015/12/a-miracle-on-the-indus-river/>>

Celkovo sa týkajú 18 projektov výstavby elektrární, ktoré by mali spolu vyrábať 13 880 MW elektrickej energie.⁸⁷ Do oblasti energetiky spadajú aj plány na vybudovanie plynovodu a ropovodu spájajúceho pakistanské pobrežie Arabského mora (prístav Gwadar) s čínskym Xinjiangom.⁸⁸

Ekonomický koridor Čína-Pakistan má od začiatku realizácie BRI pre čínsku vládu najvyššiu prioritu, pretože predstavuje pilotný projekt Novej hodvábnej cesty, ktorý má byť dokončený ako prvý. Ekonomický prínos pre Pakistan sa zakladá na odhadoch pakistanskej vlády, že v rokoch 2015-2030 vznikne v rámci CPEC v Pakistane 2,3 milióna pracovných miest a v prípade úspešnej realizácie CPEC, tento koridor prídá 2% až 2,5% k ročnému rastu HDP krajiny v danom období.⁸⁹

3.1.5 Ekonomický koridor Čína-Indočínsky polostrov

Ekonomický koridor Čína-Indočínsky polostrov (CICPEC) sa prioritne týka výstavby dopravnej infraštruktúry prepájajúcej priľahlú čínsku provinciu Yunnan a autonómnu oblasť Guangxi s krajinami pevninskej Juhovýchodnej Ázie, ako aj dané krajiny navzájom. Čína plánuje celý subregión prepojiť sieťou diaľnic, železníc a železníc pre rýchlodlaky. Kunming, hlavné mesto provincie Yunnan, sa stane uzlom dopravného (cestného, železničného a leteckého) prepojenia Číny s krajinami pevninskej Juhovýchodnej Ázie.

Celkovo má výstavba dopravnej infraštruktúry v rámci ekonomického koridoru CICPEC uľahčiť prepravu tovaru a surovín nielen medzi Čínou a krajinami pevninskej Indočíny, ale aj medzi týmito krajinami Indočíny navzájom. Preto možno tvrdiť, že CICPEC podporuje integráciu v rámci ASEANu. Zároveň Číne sprístupní miestne trhy a pomôže rozvíjať nerozvinuté a vytvoriť doposiaľ neexistujúce trhy v Juhovýchodnej Ázii. ASEAN už v súčasnosti predstavuje tretieho najväčšieho obchodného partnera Číny a Čína je najväčším obchodným partnerom ASEANu.

3.1.6 Ekonomický koridor Bangladéš-Čína-India-Mjanmarsko

⁸⁷ KUNDI, Imran Ali. 18 projects under CPEC to generate 13,880MW. In: *The Nation*, 18.7. 2015, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://nation.com.pk/18-Jul-2015/18-projects-under-cpec-to-generate-13-880mw>>

⁸⁸ ZHANG, Chaozhe, 2014, s. 81. How will CPEC boost Pakistan economy? In: *Deloitte*, 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/pk/Documents/risk/pak-china-eco-corridor-deloittepk-noexp.pdf>>, s. 2.

⁸⁹ SHAH, Saeed. Chinese-Pakistani Project Tries to Overcome Jihadists, Droughts and Doubts. In: *The Wall Street Journal*, 10. 4. 2016, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://www.wsj.com/articles/big-chinese-pakistani-project-tries-to-overcome-jihadists-droughts-and-doubts-1460274228>>

V decembri 2013 sa v Kunmingu po prvýkrát stretla spoločná pracovná skupina pre tento koridor. Toto stretnutie štyroch krajín z decembra 2013 predstavuje formálny začiatok budovania ekonomického koridoru BCIM, ktorý má ísť z Kunmingu do Kalkaty cez Mandalaj v Mjanmarsku a Dháku v Bangladéši.

Kombináciou vybudovania cestného, železničného, vodného a leteckého prepojenia v regióne má ekonomický koridor BCIM uľahčiť cezhraničný pohyb ľudí a tovarov, minimalizovať prekážky obchodu, zabezpečiť zlepšený prístup na trhy a zvýšiť multilaterálny obchod. Z geografického hľadiska BCIM pokrýva čínsku provinciu Yunnan, centrálnu oblasť Mjanmarska a Bangladéša a východné a severovýchodné oblasti Indie. Celkovo pokrýva územie s rozlohou 1,65 milióna km², na ktorom žije cca 440 miliónov ľudí.⁹⁰

Hlavným projektom dopravnej infraštruktúry BCIM je vybudovanie rýchlostnej cesty z Kunmingu do Kalkaty v dĺžke 2800 km. Druhým významným projektom dopravnej infraštruktúry v rámci BCIM má byť výstavba vysokorýchlostnej železnice na trase Kunming-Kalkata, ktorú Čína navrhla v júni 2015.⁹¹ Tento projekt je otázkou budúcnosti. BCIM sa netýka len budovania cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy, ale aj rozvoja vzťahov v oblasti energetiky, riadenia vodných zdrojov, turizmu, vzdelania, športu, vedy a technológií.⁹²

Potom ako čínsky prezident Xi Jinping v roku 2013 oficiálne oznámil začiatok iniciatívy BRI, ktorej súčasťou sa BCIM stal v podobe samostatného ekonomického koridoru, došlo v priebehu roku 2014 k postupnej zmene postoja Indie nielen k BCIM, ale k celému BRI⁹³ a k prerušeniu rokovaní Skupiny spoločnej štúdie BCIM. India vníma BRI ako hrozbu svojej suverenity, najmä z dôvodu, že ekonomický koridor Čína-Pakistan prechádza územím Kašmíru, na ktoré si India činí nárok. Ďalšou pre Indiu problematickou skutočnosťou je fakt, že BRI je čínska a Čínou dominovaná iniciatíva. Vzhľadom na súčasný stav BCIM, ako aj stav geopolitických vzťahov Číny a Indie, zastávam názor, že je predčasné vyslovovať definitívne závery o budúcnosti BCIM. Na

⁹⁰ Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam. In: *Asia Briefing*, 25.10. 2013, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>>

⁹¹ China seeks rail link between Kunming and Kolkata. In: *The Times of India*, 17.6. 2015, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://timesofindia.indiatimes.com/business/international-business/China-seeks-rail-link-between-Kunming-and-Kolkata/articleshow/47706544.cms>>

⁹² DASGUPTA, Saibal. Plan for economic corridor linking India to China approved. In: *The Times of India*, 20.12. 2013, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/Plan-for-economic-corridor-linking-India-to-China-approved/articleshow/27669821.cms>>

⁹³ Chinese Media Blames Indian PM Over 'Changed Attitude' to Silk Road. In: *Sputnik*, 4.7. 2016, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/asia/201607041042423183-china-modi-silk-road/>>

jednej strane budovanie tohto koridoru stagnuje, na strane druhej predstavuje pre všetky zúčastnené strany najľahšie dosiahnuteľný mechanizmus štvorstranného ekonomického rozvoja. Isté je len to, že budúcnosť BCIM závisí na budúcom vývoji komplexných geopolitických vzťahov Číny a Indie.

3.1.7 Ekonomický koridor Čína-Mjanmarsko

Vzhľadom na stagnáciu BCIM a nejasné perspektívy jeho ďalšieho rozvoja, sa Čína začala vo zvýšenej miere orientovať na bilaterálny rozvoj vzťahov s Mjanmarskom, ktoré vzhľadom na svoju unikátnu geografickú polohu je v rámci BRI oficiálne súčasťou dvoch ekonomických koridorov: CICPEC a BCIM, a pre Čínu má veľký geopolitický význam. V novembri 2017 Čína oficiálne navrhla v rámci BRI vytvoriť ekonomický koridor Čína-Mjanmarsko (CMEC).⁹⁴ Vo februári 2018 obidve krajiny oficiálne rokovali o memorande o porozumení o vytvorení CMEC.⁹⁵ Aj keď detaily o tomto koridore stále neboli zverejnené, objavili sa dohady, že začínať by sa mal v Kunmingu a smerovať by mal do Mandalaj, kde by sa rozdelil na dve trasy. Prvá trasa by smerovala na juh do Rangúnu a druhá na západ do špeciálnej ekonomickej zóny v prístave Kyaukphyu.⁹⁶ Výstavba dopravnej infraštruktúry by sa primárne týkala cestného a železničného spojenia medzi Kunmingom a prístavom Kyaukphyu, najpravdepodobnejšie pozdĺž trasy už existujúceho plynovodu a ropovodu. Budovanie CMEC sa má týkať aj zakladania priemyselných zón, rozvojových projektov urbanizácie, poľnohospodárskych a IT zón, rozvoja cezhraničného obchodu a turistického priemyslu.⁹⁷ V septembri 2018 obe krajiny podpísali memorandum o porozumení o vytvorení CMEC.⁹⁸ CMEC sa tak stal siedmym oficiálnym ekonomickým koridorom v rámci BRI. Vzhľadom na stagnáciu a nejasnú budúcnosť BCIM predstavuje CMEC pre Čínu čiastočnú náhradu za BCIM. Zároveň CMEC rovnako ako CPEC Číne poskytne

⁹⁴ China proposes building China-Myanmar economic corridor to boost cooperation. In: *Xinhua*, 20.11. 2017, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/20/c_136764453.htm>

⁹⁵ The Ministerial Meeting of the China-Myanmar Economic Corridor Hold In Beijing. In: *Directorate of Investment and Company Administration of the Republic of the Union of Myanmar*, 7.2. 2018, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://dica.gov.mm/en/news/ministerial-meeting-china-myanmar-economic-corridor-hold-beijing>>

⁹⁶ SIDDQUI, Sabena. Peace and a new corridor for Myanmar. In: *china.org.cn*, 26.11. 2017, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <http://www.china.org.cn/opinion/2017-11/26/content_41939500.htm>

⁹⁷ NILAR. Investors to be invited for China-Myanmar Economic Corridor. In: *elevenmyanmar.com*, 29.3. 2018, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.elevenmyanmar.com/business/13649>>

⁹⁸ LWIN, Nan. Gov't Signs MoU with Beijing to Build China-Myanmar Economic Corridor. In: *irrawaddy.com*, 13.9. 2018, [cit. 2018-12-22]. Dostupné na internete: <<https://www.irrawaddy.com/news/burma/govt-signs-mou-beijing-build-china-myanmar-economic-corridor.html>>

alternatívnu dopravnú trasu k Malackej úžine, ktorú kontroluje armáda Spojených štátov a čiastočne pomôže vyriešiť tzv. Malackú dilemu Číny.

3.1.8 Morská hodvábna cesta - Trasa cez Juhočínske more, Indický oceán a Východnú Afriku

Napriek snahe o rozvoj pozemných ekonomických koridorov, sa približne 60% hodnoty celkového zahraničného obchodu Číny uskutočňuje po mori.⁹⁹ Pozemné ekonomické koridory poskytnú Číne alternatívu k morským trasám, ale nie ich náhradu. Aj v prípade nárastu významu pozemných trás, zostane význam morských trás pre čínsku ekonomiku kľúčový. Trasa z Číny cez Juhočínske more, Malackú úžinu, Indický oceán, Suezský prielav a Stredozemné more do Európy je prvá z troch trás Morskej hodvábnej cesty 21. storočia a zároveň jediná, ktorá bola oznámená hneď na začiatku v októbri 2013. V najkratšej forme táto námorná trasa už existuje. Cez Malackú úžinu prechádza cca 25% svetového obchodu.¹⁰⁰ V rámci BRI sa k nej pridávajú vetvy do juhoázijských a východoafrických prístavov.

V súčasnosti táto morská trasa pozostáva z piatich pilotných projektov týkajúcich sa infraštruktúry námorných prístavov (ich rekonštrukcie, rozširovania a budovania nových), finančných investícií do manažmentu prístavov a kupovania spoločností v oblasti kontajnerovej dopravy v Európe, na Blízkom Východe a Východnej Afrike. Jednotlivé pilotné projekty sú v rôznom štádiu realizácie. Ide o prístavy: 1. Pireus v Grécku, 2. Hambantota na Srí Lanke, 3. Colombo na Srí Lanke, 4. Gwadar v Pakistane a 5. Džibuti v Džibutsku. Napriek odlišnostiam sa všetky vyznačujú podobnosťami. Všetky sú súčasťou čínskej stratégie akumulácie investícií veľkých čínskych spoločností. Budovanie prístavnej infraštruktúry má za jeden z cieľov aj preniknutie čínskych spoločností na miestny trh. Projekty prístavu v Hambantote, Gwadare a Džibuti zahŕňajú aj plány na vytvorenie zóny voľného obchodu. Investície do prístavu Pireus priniesli paralelné čínske investície do turistického ruchu v krajine. Všetkých päť projektov zahŕňa aj plány dodatočných investícií do dopravného sektora, ktoré sú v rôznom štádiu implementácie. Týka sa to výstavby železníc, ciest a letísk. Skutočný námorný obchod sa však v jednotlivých

⁹⁹ How much trade transits the South China Sea? In: *chinapower.csis.org*, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>>

¹⁰⁰ ROOSA, 2005, s. 528.

prístavoch značne líši. Prístav Gwadar ešte nemá kontajnerový terminál a je iba malým nákladným prístavom s nedostatočným spojením s vnútrozemím.¹⁰¹

3.1.9 Morská hodvábna cesta – Trasa cez Juhočínske more do Južného Tichomoria

Táto trasa smeruje z Číny cez Juhočínske more, okolo Filipín a Indonézie, do Južného Tichomoria. Končí spôsobom, že nie je fixne ukončená a ide do stratena smerom do Južného Tichomoria. Ako už bolo analyzované skôr, je logické a realistické sa domnievať, že Čína perspektívne plánuje predĺženie tejto trasy.

Čína má diplomatické vzťahy s ôsmymi ostrovnými tichomorskými krajinami. Zvyšných šesť tichomorských ostrovných štátov má diplomatické vzťahy s Taiwanom. Čína aktívne podporuje regionálne integračné zoskupenie Fórum tichomorských ostrovov, s ktorým má od roku 1990 vzťahy vo forme partnera dialógu.¹⁰²

Vzhľadom na skutočnosť, že táto morská trasa sa končí neurčitým spôsobom, nemožno región Južného Tichomoria pokladať za oficiálnu súčasť BRI. Avšak rovnako ako v prípade Západnej a Rovníkovej Afriky aj v tomto regióne Čína buduje infraštruktúrne projekty. V prípade oficiálneho predĺženia tejto trasy sa dané projekty jednoducho stanú projektmi BRI. Túto trasu možno predĺžiť dvoma smermi, na juh do Austrálie a na východ cez celé Tichomorie až do Latinskej Ameriky.

3.1.10 Morská hodvábna cesta – Polárna hodvábna cesta

Polárna hodvábna cesta je treťou trasou Morskej hodvábnej cesty 21. storočia. Smeruje z čínskych prístavov na sever do Severného ľadového oceánu a pozdĺž Ruska má dosiahnuť prístavy v Západnej Európe. K oficiálnemu pridaniu medzi trasy Morskej hodvábnej cesty došlo dňa 26. januára 2018. Zriadenie tejto trasy umožnia klimatické zmeny a rýchly úbytok morského ľadu v Arktíde. Pre Čínu je táto trasa výhodná z viacerých dôvodov. V porovnaní s južnou trasou cez Malackú úžinu a Suezský prielav v dĺžke 21 000 km a časom prepravy 35 až 50 dní, Polárna hodvábna cesta s dĺžkou 12 800 km skracuje námornú cestu z Číny do Európy o takmer 40%

¹⁰¹ Interview with Dostain Khan Jamaldini. In: *China-Pakistan Economic Corridor*, 23.1. 2017, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.cpecinfo.com/news/interview-with-dostain-khan-jamaldini/MTA0Mw>>

¹⁰² People's Republic of China. In: *Pacific Island Forum Secretariat*, [cit. 2018-07-10]. Dostupné na internete: <<https://www.forumsec.org/peoples-republic-china/>>

s časom prepravy kratším o 10 až 15 dní.¹⁰³ Neexistuje tam nebezpečenstvo pirátov a predstavuje alternatívu k trase cez Malackú úžinu kontrolovanej armádou Spojených štátov. Čína sa takýmto spôsobom tiež chce zapojiť do prieskumu a ťažby nerastných surovín, ropy a zemného plynu, lovu rýb a iných morských živočíchov v Arktíde a rozvíjať turizmus.¹⁰⁴

Rusko sa k Polárnej hodvábnej ceste postavilo veľmi pozitívne najmä z dôvodu, že de facto kopíruje jeho projekt navrhovanej námornej trasy tzv. Severnej morskej cesty, ktorá má začínať v Karskom mori a pokračovať pozdĺž ruského pobrežia územím ruskej exkluzívnej ekonomickej zóny v Arktíde. Následne má prechádzať Beringovým prielivom a smerovať na juh do východoázijských prístavov. Problémom je, že v niektorých oblastiach tejto trasy ľad rozmŕza len na dva mesiace v roku. Bohužiaľ následky globálneho otepľovania zapríčiňujú, že doba počas ktorej je celá trasa bez ľadu sa postupne predlžuje. Pre Rusko by mala realizácia tejto trasy mimoriadny ekonomický význam z dôvodu ekonomického rozvoja severných oblastí Sibíri.

4 Potenciál a ekonomické príležitosti pre Slovensko zo zapojenia do BRI

Akákoľvek účasť či zapojenie Slovenska do Iniciatívy Novej hodvábnej cesty musí byť v súlade s legislatívou a politikou Európskej únie. Iniciatíva Novej hodvábnej cesty sa týka vybudovania dopravnej a digitálnej infraštruktúry, teda konektivity (v prípade Slovenska) medzi Európou a Čínou. Budovanie dopravnej infraštruktúry je primárne zamerané na železničnú dopravu, ale významné miesto má resp. bude mať aj cestná, letecká, námorná a riečna doprava, ktoré budú plniť voči železničnej doprave komplementárnu úlohu. Digitálna infraštruktúra sa týka konektivity prostredníctvom optických káblov a telekomunikačnej infraštruktúry. Cieľom dopravnej a digitálnej konektivity bude zabezpečiť plynulé obojstranné toky tovarov, služieb a investícií. Vzhľadom na infraštruktúrny charakter BRI je pri analýze možností zapojenia Slovenska nutné primárne zohľadniť jeho geografickú polohu vrámci trás jednotlivých ekonomických a dopravných koridorov.

¹⁰³ RAHMAN, Abdul, SAHARUDDIN, A., H. a RASDI, R. Effect of the Northern Sea Route Opening to the Shipping Activities at Malacca Straits. In: *Science Direct*, 8.12. 2014, [cit. 2018-07-10]. Dostupné na internete: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405535214000096>>

¹⁰⁴ GOH, Sui Noi. China's polar ambitions cause anxiety. In: *The Strait Times*, 20.2. 2018, [cit. 2018-07-10]. Dostupné na internete: <<https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-polar-ambitions-cause-anxiety>>

4.1 Analýza a prognostika možností zapojenia Slovenskej republiky do BRI

4.1.1 Možnosti zapojenia Slovenskej republiky do BRI

V súčasnosti koncepčný rámec BRI pozostáva zo siedmich pozemných ekonomických koridorov a troch morských trás. Vzhľadom na geografickú polohu Slovenska a polohu jednotlivých ekonomických koridorov pripadá do úvahy účasť v ekonomickom koridore Novoeuráziský pevninský most a ekonomickom koridore Čína-Mongolsko-Rusko, ktoré sa v Rusko de facto spájajú. V prípade Morskej hodvábnej cesty pripadá do úvahy účasť na trase cez Juhočínske more, Indický oceán a Východnú Afriku.

Najväčšie konkurenčné výhody a potenciál účasti na BRI má Slovensko v oblasti nákladnej železničnej dopravy. Na základe čínskych štatistík bolo v roku 2018 medzi Čínou a Európou prepravených 6 363 vlakov.¹⁰⁵ V roku 2020 sa predpokladá, že železnicou bude prepravených vyše 10 000 ucelených vlakov. Slovenský podiel v rokoch 2017 a 2018 nebol ani 0,5 %, čiže všetky možné zisky z týchto prepráv (za využitie dopravnej cesty a za železničnú prepravu) smerovali do iných krajín. Využívaná je predovšetkým trasa cez Bielorusko a Poľsko, ktorej prepravné kapacity sú naplnené či dokonca preťažené. Hlavné prekladisko Terespol-Brest (na poľskej strane) v súčasnosti prechádza procesom rozširovania kapacít, ktorý má byť dokončený v roku 2022.¹⁰⁶ Na konci roku 2019 Bielorusko pripravuje obnovenie štvrtého železničného prepojenia s Poľskom, prechod Visoko-Litovsk/Czeremcha.¹⁰⁷ Avšak ani po zvýšení prekládkových kapacít na poľsko-bieloruskej hranici nebude možné uspokojiť Čínou plánované navýšenie počtu vlakov v najbližších rokoch. V roku 2020 plánuje Čína vypraviť do Európy cca 5000 nákladných vlakov,¹⁰⁸ z čoho cca 2000 vlakov by mohlo prechádzať cez SR. Pokiaľ by sa podarilo tieto nové dopravné prúdy nasmerovať cez územie Slovenska, vzniká výrazný potenciál pre dopravu na Slovensku, ako nového priemyselného odvetvia. Výrazné konkurenčné výhody Slovenska spočívajú jednak v skutočnosti, že na východe Slovenska je najväčšie prekladisko Európy medzi

¹⁰⁵ China-Europe Rail Freight Transport Market - Growth, Trends, and Forecast (2019 - 2024). In: *Mordor Intelligence*, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/china-europe-rail-freight-transport-market>>

¹⁰⁶ ZASIATKO, Mykola. Poland improves railway infrastructure on Belarusian border. In: *RailTech.com*, 24.1. 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.railtech.com/infrastructure/2019/01/24/poland-improves-railway-infrastructure-on-belarusian-border>>

¹⁰⁷ ZASIATKO, Mykola. Belarus to open new railway border crossing with Poland. In: *RailTech.com*, 31.1. 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/01/31/belarus-to-open-new-railway-border-crossing-with-poland/>>

¹⁰⁸ 5,000 China-Europe cargo trains expected by 2020. In: *Xinhua*, 18.10. 2016 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<http://www.globaltimes.cn/content/1012080.shtml>>

širokým a európskym železničným rozchodom – Čierna nad Tisou, v rámci ktorej je vybudovaný moderný terminál intermodálnej prepravy Dobrá so súčasnou kapacitou prekládok až do 200 000 kontajnerov ročne.¹⁰⁹

Okrem potenciálu ako tranzitnej krajiny pre kontajnerovú dopravu medzi Čínou a Európou, má Slovensko potenciál stať sa dôležitým logistickým a distribučným uzlom v rámci železničnej dopravy. Širokorozchodná trať pokračuje z prechodu Užhorod-Maťovské Vojkovce na slovensko-ukrajinskej hranici v dĺžke 88 km ďalej do železničnej stanice Haniska pri Košiciach. V súčasnosti táto trať slúži predovšetkým na prepravu sypkých substrátov najmä železnej rudy pre U.S. Steel Košice, s.r.o.

Slovensko má záujem o vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy (TIP) pri Košiciach na rozlohe 500 až 600 hektárov.¹¹⁰ Konkrétna lokalita doposiaľ nebola stanovená. Rozhoduje sa najmä medzi dvomi lokalitami Košice-Haniska a Košice-Bočiar, prípadne inou lokalitou taktiež v blízkosti Košíc.¹¹¹ Plánovaný TIP má mať prekládkovú kapacitu 500 tisíc kontajnerov ročne. Existuje potenciál, že sa stane významným logistickým a dopravným uzlom nielen v rámci pozemných ekonomických koridorov (Novoeurázijský pevninský most a Čína-Mongolsko-Rusko), ale aj priesečníkom týchto pozemných koridorov s morskou trasou cez Juhočínske more, Indický oceán a Východnú Afriku, konkrétne jej vetvu končiacu v talianskom prístave Terst.

V dňoch 21.-23. marca 2019 sa uskutočnila návšteva čínskeho prezidenta Xi Jinpinga v Taliansku, počas ktorej došlo k podpisu memoranda o porozumení týkajúceho sa pristúpenia Talianska k BRI.¹¹² Okrem toho správcovská spoločnosť prístavu Terst podpísala s čínskou štátnou spoločnosťou CCCC dohodu o čínskej investícii do rozvoja infraštruktúru prístavu.¹¹³ Dohoda pozostáva z troch častí. Prvá časť v hodnote 200 miliónov Euro, sa týka investícií CCCC

¹⁰⁹ STRAKA, Lubo. Nová Hodvábna cesta z Číny vedie priamo cez slovenské prekladisko v Dobrej. In: *techpedia.ta3*, 24.10. 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://techpedia.ta3.com/technologie-pre-biznis/novinky/doprava-a-preprava/7166/nova-hodvabna-cesta-z-ciny-vedie-priamo-cez-slovenske-prekladisko-v-dobrej/>>

¹¹⁰ R. Trnka: Nová hodvábna cesta môže do kraja priniesť pracovné miesta. In: *TASR*, 24.9. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.teraz.sk/regiony/r-trnka-nova-cesta-moze-do-ksk-prin/420262-clanok.html>>

¹¹¹ Ibid., HAKL, Robo. Strategický park Haniska čaká na papieri. In: *Pravda*, 9.9. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://spravy.pravda.sk/regiony/clanok/525237-strategicky-park-haniska-caka-na-papieri/>>

¹¹² ZENELI, Valbona. Italy Signs on to Belt and Road Initiative: EU-China Relations at Crossroads? In: *The Diplomat*, 3.4. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2019/04/italy-signs-on-to-belt-and-road-initiative-eu-china-relations-at-crossroads/>>

¹¹³ Trieste port signs agreement with China Communications Construction Company. In: *PortSEurope*, 25.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.portseurope.com/trieste-port-signs-agreement-with-china-communications-construction-company/>>

do železničného uzlu v meste Terst.¹¹⁴ Druhá časť sa týka aj Slovenska, konkrétne zmieneného projektu veľkého železničného a logistického centra, ktoré je plánované, že vznikne pri Košiciach. V súčasnosti z prístavu v Terste už odchádzajú na Slovensko nákladné vlaky.¹¹⁵ Správa talianskeho prístavu Terst má záujem akcionársky vstúpiť do nového slovenského intermodálneho terminálu v Košiciach s minoritným podielom.¹¹⁶ Tretia časť dohody sa týka budovania logistických platforiem, ktoré umožnia export talianskych tovarov do CN. Vstup čínskej investície (štátna spoločnosť CCCC) do prístavu Terst predstavuje priamu podporu pre vybudovanie terminálu intermodálnej dopravy v Košiciach tou istou čínskou spoločnosťou.

Prípadné prepojenie talianskeho prístavu Terst s Košicami prostredníctvom železničnej nákladnej dopravy by de facto znamenalo nielen napojenie TIP pri Košiciach na morskú Hodvábnu cestu, ale skutočnosť, že by sa z neho stal mimoriadne dôležitý dopravný a logistický priesečník a uzol v rámci celej BRI spájajúci dva pozemné ekonomické koridory a jednu morskú trasu.

4.1.2 Možné prínosy participácie na BRI

Vybudovanie terminálu intermodálnej prepravy (TIP) a logistického centra pri Košiciach bude predstavovať silný impulz pre rast zamestnanosti na východnom Slovensku. Na základe odhadov má potenciál primárne a sekundárne vytvoriť päť až desať tisíc nových pracovných miest.¹¹⁷ Na základe neoficiálnych údajov z rakúskej tlače sa vybudovaním a prevádzkou TIP celkovo vytvorí 11 200 pracovných miest, z ktorých 8 100 vznikne na základe potreby na prevádzku vlakov a ďalších 3 100 vznikne z dôvodu potreby samotnej prevádzky terminálov a zvyšku infraštruktúry.¹¹⁸ Tieto údaje možno považovať za prehnané v prípade vybudovania samotného prekladiska (TIP). Avšak v prípade ďalšieho rozvoja TIP to možno považovať za realistický odhad.

¹¹⁴ Via della Seta: ecco cosa prevede per il Porto di Trieste. In: *telefriuli.it*, 22.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.telefriuli.it/cronaca/via-della-seta-porto-trieste/2/193911/art/>>

¹¹⁵ DE FORCADE, Raoul. Xi Jinping in Italia, perchè il porto di Trieste è così strategico per Pechino. In: *ilsole24ore*, 21.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <https://www.ilsole24ore.com/art/italia-cina-perche-porto-trieste-e-cosi-strategico-pechino-AB48zPgB?refresh_ce=1>

¹¹⁶ Via della Seta: fimate intese porto Trieste. In: *ansa.it*, 23.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <http://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2019/03/23/via-della-seta-fimate-intese-porto-trieste_a2f71e40-bc40-4488-9868-f09339ad2042.html>

¹¹⁷ Logistica: Trieste firma con la Cina, potrebbe investire in Slovacchia. In: *buongiornoslovacchia.sk*, 25.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.buongiornoslovacchia.sk/index.php/archives/90581>>, R. Trnka: Nová hodvábna cesta môže do kraja priniesť pracovné miesta. In: *TASR*, 24.9. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.teraz.sk/regiony/r-trnka-nova-cesta-moze-do-ksk-prin/420262-clanok.html>>

¹¹⁸ RANDELHOFF, Martin. Neue Breitspurstrecke soll Schienengüterverkehr zwischen China und Österreich beschleunigen. In: *Zukunft Mobilität*, 19.3. 2018, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.zukunft-mobilitaet.net/4205/zukunft/gueterverkehr-breitspurstrecke-zwischen-china-europa-eisenbahn/>> Rakúsko má záujem,

Čo sa týka prekládky a logistiky, tak v TIP pri Košiciach by bol náklad z Číny preložený na vlaky s európskym rozchodom a distribuovaný v rámci celej EÚ. Okrem toho by bol kamiónmi distribuovaný po cestách minimálne v rozsahu radiánu 1000 km v rámci regiónu strednej Európy. Zároveň by tam vznikli rozsiahle sklady a koordinačné logisticko-distribučné centrum.

Vzhľadom na ekonomické možnosti východného Slovenska najmä v podobe dostupnej dostatočne kvalifikovanej pracovnej sily, ako aj vzhľadom na geografickú polohu Košíc v rámci regiónu celej strednej Európy, existuje reálny potenciál, aby sa TIP pri Košiciach postupne rozšíril o priemyselný park a celkovo sa stal špeciálnou ekonomickou zónou, viac-menej podľa modelu čínsko-bieloruského priemyselného parku Great Stone. Pritom Great Stone v Bielorusku je budovaný podľa modelu čínsko-singapurského priemyselného parku Suzhou.¹¹⁹

V špeciálnej ekonomickej zóne pri Košiciach, ktorá by zahŕňala TIP a priemyselný park by existoval realistický predpoklad na prilákanie čínskych investícií v podobe vybudovania výrobných kapacít a výskumných centier predovšetkým v oblasti strojárstva, elektroniky a zdravotníctva (podobne ako v Great Stone v Bielorusku). V prípade tohto projektu pri Košiciach by bola kľúčová jeho geografická poloha ako aj skutočnosť, že by sa z neho stal kľúčový bod či priesečník železničných a cestných spojení v rámci troch koridorov BRI, ktorý by bol centrom novovybudovanej distribučnej siete.

4.1.3 Potenciál v oblasti tvorby nového inovačného ekosystému

Okrem výrobných a výskumných centier predovšetkým v oblasti strojárstva, elektroniky a zdravotníctva, v rámci BRI existuje v neskorších fázach existencie TIP pri Košiciach aj významný potenciál rozvoja softwarového priemyslu do podoby digitálneho parku. Tento predpoklad vychádza z aktuálnej podpory čínskej vlády tohto odvetvia.¹²⁰ Softwarový priemysel je silno závislý na dostatku talentovaných programátorov. V súčasnosti má Čína približne viac ako 4 milióny programátorov, čo je menej ako majú USA. Avšak počet čínskych programátorov

aby dané TIP bolo na jeho území. Z toho dôvodu aktívne presadzuje a lobuje za realizáciu projektu predĺženia širokorozchodnej železnice zo Slovenska na jeho územie.

¹¹⁹ В Сингапуре прошла церемония официальной встречи прибывшего в страну с государственным визитом Президента... [V Singapure sa uskutočnila ceremónia oficiálneho stretnutia prezidenta, ktorý prišiel do krajiny na oficiálnu návštevu]. In: *Belarus Segonya*, 22.3. 2013, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.sb.by/articles/pragmatichnye-podkhody.html>>

¹²⁰ China to promote development of software industry. In: *Xinhua*, 28.6. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2019-06/28/c_138181700.htm>

vykazuje najvyšší rast na svete. Odhady hovoria o 6% až 8% raste ich počtu.¹²¹ Rozvoj softwarového priemyslu v Číne bude jednak stimulovaný spoločenským a ekonomickým dopytom, avšak na zároveň sa stáva prioritou čínskej vlády. Softwarový priemysel v Číne sa bude v budúcnosti rýchlo rozvíjať aj vďaka skutočnosti, že Čína ako krajina s najväčším počtom univerzít na svete čoskoro predstihne USA v množstve talentov, ktoré na rozdiel od USA nemusia kupovať zo zahraničia. Čína plánuje exportovať svoje digitálne technológie v rámci BRI v podobe zakladania digitálnych parkov, čím výrazne ovplyvní inovačné ekosystémy v mnohých krajinách účastniacich sa BRI.

Čínske mesto Xi'an, prezývané tiež „čínske Silicon Valley“ má ambíciu stať sa centrom v rámci Digitálnej hodvábanej cesty. Nachádza sa tam 63 univerzít a stovky výskumných a technologických inštitútov. Očakáva sa, že v roku 2021 bude technologickom parku mesta Xi'an pracovať až 250 tisíc programátorov a technických expertov.¹²² Do tamojšieho digitálneho/technologického parku rozsiahlym spôsobom investujú najväčšie čínske korporácie ako Huawei či HSBC. Hlavná časť výskumu je zameraná na telekomunikačné technológie 5G, 6G (?7G?), umelú inteligenciu (AI), big data, cloud computing, kvantový computing, biotechnológie a internet vecí.

Bohužiaľ na základe prognózy vývoja slovenského trhu práce v najbližších piatich rokoch (do roku 2023) sa očakáva, že najvyšší podiel dodatočných potrieb pracovných síl na zamestnanosti bude predovšetkým pri IT pozíciách. Pri podskupinách zamestnaní ako vývojári softvéru, aplikační programátori, dizajnéri či správcovia databáz, bude podiel budúcej dodatočnej potreby trhu práce na súčasnej zamestnanosti predstavovať viac ako 50 %.¹²³ Možno očakávať, že slovenskej ekonomike budú chýbať tisíce programátorov vývojárov softwaru.

ZÁVER

¹²¹ How Many Software Developers Are in the US and the World in 2019? In: *Daxx.com*, 20.5. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.daxx.com/blog/development-trends/number-software-developers-world>>

¹²² China's Digital Silk Road will revolutionize the tech world in Asia and beyond. In: *lamdahellix.com*, 5.12. 2018, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://lamdahellix.com/post/346/china-s-digital-silk-road-will-revolutionize-the-tech-world-in-asia-and-beyond>>

¹²³ Strednodobá prognóza potrieb trhu práce v horizonte 5 rokov v roku 2017. In: *Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny SR*, jún 2018, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <https://www.upsvr.gov.sk/buxus/docs/statistic/NP_prognozy/2018/Strednodoba_progniza_potrieb_trhu_prace_v_hORIZONTE_5_ROKOV_V_ROKU_2017_V_JEDNOTLIVYCH_ZAMESTNANIACH_SK_ISCO-08_regionoch_a_odvetviach_SK_NACE_Rev._2.pdf>

Schopnosť slovenskej vlády vyrovnáť sa s týmto problémom rozhodujúcim spôsobom determinuje či plánovaný TIP dokáže naplno využiť súčasné, ale najmä budúce možnosti zapojenia do BRI a transformuje sa z prekladiska a logistického centra do podoby priemyselného parku a špeciálnej ekonomickej zóny, ktorá by zároveň bola dôležitým výskumným centrom v rámci Digitálnej hodvábnej cesty. Možnosť vybudovať TIP pri Košiciach v rámci BRI obsahuje budúcu príležitosť jeho transformácie na významné technologické a digitálne centrum, ktoré by predstavovalo unikátny a bezkonkurenčný impulz pre kompletnú transformáciu súčasného resp. pre vybudovanie nového inovačného ekosystému na Slovensku. Realizácia tejto vízie si vyžaduje sústredené úsilie a koordinovaný cielený postup vlády, štátnej a verejnej správy, akademickej obce, výskumných a vedeckých inštitúcií a korporátneho sektora.

ZOZNAM POUŽITÝCH ZDROJOV

“Made in China 2025” plan unveiled to boost manufacturing. In: *GB Times*, 20.5. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://gbtimes.com/made-china-2025-plan-unveiled-boost-manufacturing>>

《Zhongguo de Beiji zhengce》 baipishu (quanwen) 《中国的北极政策》白皮书（全文） [Biela kniha 《Arktická politika Číny》 (celý text)]. [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>>

5,000 China-Europe cargo trains expected by 2020. In: *Xinhua*, 18.10. 2016 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<http://www.globaltimes.cn/content/1012080.shtml>>

ASIA UNHEDGED. *China, EU connect to promote digital Silk Road*. *Asia Times*, 7. júla 2015. China, EU connect to promote digital Silk Road. In: *Asia Times*, 7.7. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.atimes.com/article/china-eu-connect-to-promote-digital-silk-road/>>

Asia-Pacific Retail and Ecommerce Sales: eMarketer's Estimates for 2016–2021. In: *eMarketer*, 9.8. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.emarketer.com/Report/Asia-Pacific-Retail-Ecommerce-Sales-eMarketers-Estimates-20162021/2002091>>

Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam. In: *Asia Briefing*, 25.10. 2013, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>>

BOKAREV, Dmitry. The “New Silk Road” and Belarus. In: *New Eastern Outlook*, 11.2. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://journal-neo.org/2016/02/11/the-new-silk-road-and-belarus/>>

BUCKLEY, Chris. In Rare Move, Chinese Think Tank Criticizes Tepid Pace of Reform. In: *The New York Times*, 27.3. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.nytimes.com/2017/03/27/business/chinese-economy-reform-critical-report.html?hp&action=click&pgtype=Homepage&clickSource=story-heading&module=second-column-region®ion=top-news&WT.nav=top-news&r=0>>

CADELL, Cate. Alibaba signs agreement with Belgium for e-commerce trade hub. In: *Reuters*, 5.12. 2018, [cit. 2018-12-20]. Dostupné na internete: <https://www.reuters.com/article/us-alibaba-logistics/alibaba-signs-agreement-with-belgium-for-e-commerce-trade-hub-idUSKBN1O410T?mc_cid=54aa76fa21&mc_eid=de7d4df2f4>

CHANDRAN, Nyshka. Alibaba's 'Digital Free Trade Zone' has some worried about China links to Malaysia. In: *CNBC*, 12.2. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.cnbc.com/2018/02/12/concerns-over-alibaba-led-digital-free-trade-zone-in-malaysia.html>>

China and Australia Signs the Memorandum of Understanding on E-commerce Cooperation. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 18.9. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201709/20170902646727.shtml>>

China and Austria Sign the Memorandum of Understanding on E-commerce Cooperation. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 10.4. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201804/20180402731734.shtml>>

China and Brazil Sign the Two-year Action Plan of Service Cooperation in Trade. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 3.8. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/relevantnewsforpc/foreigntrade/201708/20170802620014.shtml>>

China and Russia Sign The Memorandum of Understanding on E-commerce Cooperation. In: *Ministry of Commerce People's Republic of China*, 10.6. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://english.mofcom.gov.cn/article/newsrelease/significantnews/201806/20180602754949.shtml>>

China Capital Flows 1998-2018. In: *Trading Economics*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://tradingeconomics.com/china/capital-flows>>

China GDP growth (annual %). In: *The World Bank*, 2018, [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete <<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>>

China opens second railway to Kazakhstan. In: *People's Daily*, 22.12. 2012, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://en.people.cn/90883/8067493.html>>

China proposes building China-Myanmar economic corridor to boost cooperation. In: *Xinhua*, 20.11. 2017, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/20/c_136764453.htm>

China Puts Focus on Consumers to Drive Growth. In: *CNBC*, 4.3. 2013, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://www.cnbc.com/id/100520513>>

China seeks rail link between Kunming and Kolkata. In: *The Times of India*, 17.6. 2015, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://timesofindia.indiatimes.com/business/international-business/China-seeks-rail-link-between-Kunming-and-Kolkata/articleshow/47706544.cms>>

China signs Belt and Road deals with 69 countries and organisations. In: *GB Times*, 18.8. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://gbtimes.com/china-signs-belt-and-road-deals-69-countries-and-organisations>>

China Spends \$1 Trillion on 'New Silk Road' to Surpass US on World Stage. In: *Sputnik*, 3.6. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/news/201606031040704275-beijing-europe-washington-trade-geopolitics/>>

China to launch nearly 40 Beidou navigation satellites in five years. In: *Xinhua*, 3.2. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2016-02/03/c_135072375.htm>

China to promote development of software industry. In: *Xinhua*, 28.6. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2019-06/28/c_138181700.htm>

China Unveils Nearly \$600 Billion Stimulus Plan. In: *CNBC*, 10.11. 2008, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://www.cnbc.com/id/27636218>>

China, the 16+1 cooperation format and the EU. In: *European Parliament*, marec 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/599313/EPRS_ATA%282017%29_599313_EN.pdf>

China's Digital Silk Road will revolutionize the tech world in Asia and beyond. In: *lamdahellix.com*, 5.12. 2018, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://lamdahellix.com/post/346/china-rsquo-s-digital-silk-road-will-revolutionize-the-tech-world-in-asia-and-beyond>>

China-Europe Rail Freight Transport Market - Growth, Trends, and Forecast (2019 - 2024). In: *Mordor Intelligence*, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/china-europe-rail-freight-transport-market>>

China's internet service sector grows steadily in Jan.-Oct. period. In: *Xinhua*, 9.12. 2018, [cit. 2018-12-20]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2018-12/09/c_137661289_2.htm>

Chinese Media Blames Indian PM Over 'Changed Attitude' to Silk Road. In: *Sputnik*, 4.7. 2016, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/asia/201607041042423183-china-modi-silk-road/>>

Chinese President Xi Jinping Trip to Pakistan. In: *PakChina.pk*, 23. 5. 2016, [cit. 2017-01-16]. Dostupné na internete <<http://pakchina.pk/chinese-president-xi-jinping-trip-pakistan/>>

CICENIA, Ana. China's Digital Economy: The Shape of Things to Come. In: *China Briefing*, 4.1. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://www.china-briefing.com/news/chinas-digital-economy-shape-things-come/>>

City of Pearl: China builds massive Belt and Road metropolis in the Philippines. In: *People's Daily*, 19.9. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://en.people.cn/n3/2017/0919/c90000-9270878.html>>

CROSTON, Matthew. The Silk Road Superhighway: Kazakh Transportation as Geopolitics. In: *New Eastern Outlook*, 6.7. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://journal-neo.org/2015/07/06/the-silk-road-superhighway-kazakh-transportation-as-geopolitics/>>

DASGUPTA, Saibal. Plan for economic corridor linking India to China approved. In: *The Times of India*, 20.12. 2013, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/Plan-for-economic-corridor-linking-India-to-China-approved/articleshow/27669821.cms>>

DE FORCADE, Raoul. Xi Jinping in Italia, perchè il porto di Trieste è così strategico per Pechino. In: *ilsole24ore*, 21.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <https://www.ilsole24ore.com/art/italia-cina-perche-porto-trieste-e-cosi-strategico-pechino-AB48zPgb?refresh_ce=1>

Digital Belt and Road. [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<http://www.dbeltroad.org/index.html>>

DS-043327 - EXTRA EU Trade Since 2000 By Mode of Transport (HS2-HS4). In: *Eurostat*, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/u71aLUKFuO2HABNZqgoQ>>

DUCHATEL, Mathieu a DUPLAIX, Alexandre Sheldon. Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. In: *European Council on Foreign Relations*, 23.4. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://www.ecfr.eu/publications/summary/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe>

Economic Ties to Become Focus of China's Neighborhood Diplomacy. In: *Sputnik*, 18.11. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/news/201711181059209290-economic-ties-focus-china-neighborhood-diplomacy/>>

Excellent logistics and infrastructure. In: *Lianyungang Deutsch-Chinesische Industrielle Kooperationszone*, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://lianyungang.de/en/investmentmarket-coverage/logistics-and-infrastructures.html>>

First products from China-Belarus industrial park Great Stone in 2019. In: *Belarus News*, 24.11. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://eng.belta.by/economics/view/first-products-from-china-belarus-industrial-park-great-stone-in-2019-107069-2017/>>

First rail service China-Netherlands launched. In: *Port of Rotterdam*, 28.9. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/first-rail-service-china-netherlands-launched>>

Foreign direct investment, net inflows (BoP, current US\$) China. In: *The World Bank*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?locations=CN&view=chart>>

Foreign direct investment, net outflows (BoP, current US\$) China. In: *The World Bank*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://data.worldbank.org/indicator/BM.KLT.DINV.CD.WD?locations=CN&view=chart>>

GAGNON, Bruce. Preparing for War with Russia and China: America's Quest for Global Domination Depends on Space Technology. In: *Global Research*, 29.10. 2016 [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete <<https://www.globalresearch.ca/preparing-for-war-with-russia-and-china-americas-quest-for-global-domination-depends-on-space-technology/5553737>>

GAO, Zhigang 高志刚, ZHANG, Yan 张燕 (2015): Zhong-Ba jingji zoulang jianshe zhong shuangbian maoyi qianli ji xiaoli yanjiu 中巴经济走廊建设中双边贸易潜力及效率研究[Štúdiá o potenciále a efektívite obojstranného obchodu v rámci Ekonomického koridora Čína-Pakistan]. In: *Cai-jing kexue* 财经科学, roč. 11, č. 332, s. 101-110.

GOH, Sui Noi. China's polar ambitions cause anxiety. In: *The Strait Times*, 20.2. 2018, [cit. 2018-07-10]. Dostupné na internete: <<https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-polar-ambitions-cause-anxiety>>

Guideline for China's innovation-driven development published. In: *The State Council the People's Republic of China*, 20.5. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://english.gov.cn/policies/latest_releases/2016/05/20/content_281475353682191.htm>

GUO, H. Steps to the digital Silk Road. In: *Nature*, 30.1. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.nature.com/articles/d41586-018-01303-y>>

Guowuyuan guanyu yituo huangjin shuidao. Tuidong Chang Jiang jingji dai fazhan de zhidao yijian 国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见。 [Postoj vlády k smernici o podpore často používanej vodnej cesty a podpore rozvoja Ekonomického pásu rieky Yangzi Jiang], [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/25/content_9092.htm>

HAGEL, Chuck. The US Approach to Regional Security. In: International Institute for Strategic Studies (IISS), 2013, [cit. 2016-01-12]. Dostupné na internete <<https://www.iiss.org/en/events/shangri%20la%20dialogue/archive/shangri-la-dialogue-2013-c890/first-plenary-session-ee9e/chuck-hagel-862d>>

HAKL, Robo. Strategický park Haniska čaká na papieri. In: *Pravda*, 9.9. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://spravy.pravda.sk/regiony/clanok/525237-strategicky-park-haniska-caka-na-papieri/>>

HE, Laura. Chinese server giant Inspur in alliance with global tech leaders to offer fintech services along Belt and Road. In: *South China Morning Post*, 2.11. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.scmp.com/tech/enterprises/article/2118179/chinese-server-giant-inspur-alliance-global-tech-leaders-offer>>

HE, Yini. Growth to be driven by powerful digital economy: Lu. In: *China Daily*, 13.9. 2015, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <http://www.chinadaily.com.cn/business/informationharbor/2015-09/13/content_21848853.htm>

How Many Software Developers Are in the US and the World in 2019? In: *Daxx.com*, 20.5. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.daxx.com/blog/development-trends/number-software-developers-world>>

How much trade transits the South China Sea? In: *chinapower.csis.org*, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>>

How will CPEC boost Pakistan economy? In: *Deloitte*, 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/pk/Documents/risk/pak-china-eco-corridor-deloittepk-noexp.pdf>>

HSU, Sara. Why 'Strong Government' Is Expected To Be Key To China's Economy In 2018. In: *Forbes*, 7.1. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/sarahsu/2018/01/07/continued-strong-government-expected-in-chinas-economy-this-year/#6c86384f351b>>

Internet Plus: Premier Li's new tech tool. In: *The State Council of the People's Republic of China*, 13.3. 2015, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <http://english.gov.cn/premier/news/2015/03/13/content_281475070887811.htm>

Interview with Dostain Khan Jamaldini. In: *China-Pakistan Economic Corridor*, 23.1. 2017, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.cpecinfo.com/news/interview-with-dostain-khan-jamaldini/MTA0Mw>>

JING, Yang. Silk Road subsidies undermine rail link. In: *South China Morning Post*, 8.12. 2014, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link>>

Kazakhstan's Khorgos Dry Port Aiming To Handle 0.5 Million TEU Per Year By 2020. In: *Centre for Transport Strategies*, 21.7. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://en.cfts.org.ua/news/kazakhstans_khorgos_dry_port_aiming_to_handle_05_million_teu_per_year_by_2020>

KENNEDY, Scott. Made in China 2025. In: *Center for Strategic & International Studies*, 1.6. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.csis.org/analysis/made-china-2025>>

KUNDI, Imran Ali. 18 projects under CPEC to generate 13,880MW. In: *The Nation*, 18.7. 2015, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://nation.com.pk/18-Jul-2015/18-projects-under-cpec-to-generate-13-880mw>>

LEENA. Indo-US Combined military exercise Yudh Abhyas 2014 concluded in Uttarakhand. In: *jagranjosh.com*, 30.9. 2014, [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete <<https://www.jagranjosh.com/current-affairs/indous-combined-military-exercise-yudh-abhyas-2014-concluded-in-uttarakhand-1412081079-1>>

LENGE, Pierluigi Damiano. One Belt One Road Initiative. In: *linkedin.com*, 12.1. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.linkedin.com/pulse/one-belt-road-initiative-%E5%B8%B8%E7%A3%8Apierluigi-damiano-lenge/>>

LEONG, Trinna. KL, Alibaba launch Digital Free Trade Zone. In: *The Straits Times*, 4.11. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/kl-alibaba-launch-digital-free-trade-zone>>

LI, Dannie. Here's an analysis of Alipay's aggressive moves to win foreign markets. In: *Tech In Asia*, 7.9. 2017, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.techinasia.com/talk/alipay-move-win-foreign-markets>>

Logistica: Trieste firma con la Cina, potrebbe investire in Slovacchia. In: *buongiornoslovacchia.sk*, 25.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.buongiornoslovacchia.sk/index.php/archives/90581>>

LWIN, Nan. Gov't Signs MoU with Beijing to Build China-Myanmar Economic Corridor. In: *irrawaddy.com*, 13.9. 2018, [cit. 2018-12-22]. Dostupné na internete: <<https://www.irrawaddy.com/news/burma/govt-signs-mou-beijing-build-china-myanmar-economic-corridor.html>>

MALIK, Ahmad, Rashid. A Miracle on the Indus River? In: *The Diplomat*, 7. 12. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<http://thediplomat.com/2015/12/a-miracle-on-the-indus-river/>>

MUNI, Sukh Deo a CHADHA, Vivek (2014): *Asian Strategic Review 2014: US Pivot and Asian Security*. New Delhi: Pentagon Press

NADÈGE, Rolland. A Fiber-Optic Silk Road. In: *The Diplomat*, 2.4. 2015, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2015/04/a-fiber-optic-silk-road/>>

NILAR. Investors to be invited for China-Myanmar Economic Corridor. In: *elevenmyanmar.com*, 29.3. 2018, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.elevenmyanmar.com/business/13649>>

O'CONNOR, Tom. China May Become the Biggest Winner of All If Assad Takes Over Syria. In: *Newsweek*, 19.1. 2018, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<http://www.newsweek.com/china-did-not-fight-syria-won-war-754644>>

OOLUUN, B. Mongolia's Steppe Road and China's Belt and Road Initiatives To Be Harmonized. In: *Montsame*, 3.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://montsame.mn/en/read/9874>>

People's Republic of China. In: *Pacific Island Forum Secretariat*, [cit. 2018-07-10]. Dostupné na internete: <<https://www.forumsec.org/peoples-republic-china/>>

Peshawar-Karachi PR Track To Be Upgraded By China. In: *Pakistan Observer*, 12.11. 2015, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://web.archive.org/web/20151116133016/http://pakobserver.net/detailnews.asp?id=278745>>

R. Trnka: Nová hodvábná cesta môže do kraja priniesť pracovné miesta. In: *TASR*, 24.9. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.teraz.sk/regiony/r-trnka-nova-cesta-moze-do-ksk-prin/420262-clanok.html>>

RAHMAN, Abdul, SAHARUDDIN, A., H. a RASDI, R. Effect of the Northern Sea Route Opening to the Shipping Activities at Malacca Straits. In: *Science Direct*, 8.12. 2014, [cit. 2018-07-10]. Dostupné na internete: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405535214000096>>

RANDELHOFF, Martin. Neue Breitspurstrecke soll Schienengüterverkehr zwischen China und Österreich beschleunigen. In: *Zukunft Mobilität*, 19.3. 2018, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na

internete: <<https://www.zukunft-mobilitaet.net/4205/zukunft/gueterverkehr-breitspurstrecke-zwischen-china-europa-eisenbahn/>>

RAPP, R., J. Cable Laying and Repair - Cable Ship Operations. In: *TE SubCom*, 23.10. 2014, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <http://www.sargassoseacommission.org/storage/documents/Cable_Installation_and_Maintenance_-_TE_SubCom_Sargasso_Sea_Final1.pdf>

ROOSA, John (2005): The Straits of Malacca: Gateway or Gauntlet? (review). In: *University of Toronto Quarterly*, roč. 74, č. 1, s. 528-530.

SHAH, Saeed. China's Xi Jinping Launches Investment Deal in Pakistan. In: *The Wall Street Journal*, 20. 4. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://www.wsj.com/articles/chinas-xi-jinping-set-to-launch-investment-deal-in-pakistan-1429533767>>

SHAH, Saeed. Chinese-Pakistani Project Tries to Overcome Jihadists, Droughts and Doubts. In: *The Wall Street Journal*, 10. 4. 2016, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://www.wsj.com/articles/big-chinese-pakistani-project-tries-to-overcome-jihadists-droughts-and-doubts-1460274228>>

SHENG, Andrew a GENG, Xiao. China's digital economy is a world leader, but it still faces challenges. In: *World Economic Forum*, 3.1. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <<https://www.weforum.org/agenda/2018/01/these-are-the-challenges-facing-chinas-digital-economy>>

SHEPARD, Wade. How A Company Called Unit 45 Revolutionized China-Europe 'Silk Road' Rail Transport. In: *Forbes*, 8.11. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/11/08/how-a-company-called-unit-45-revolutionized-china-europe-silk-road-rail-transport/#7ea8bd0a3f9e>>

SHEPARD, Wade. Khorgos: The New Silk Road's Central Station Comes To Life. In: *Forbes*, 20.2. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/02/20/khorgos-the-new-silk-roads-central-station-comes-to-life/#5fcb21f2c22e>>

SHEPARD, Wade. Why The China-Europe 'Silk Road' Rail Network Is Growing Fast. In: *Forbes*, 28.1. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/01/28/why-china-europe-silk-road-rail-transport-is-growing-fast/#6a8e3d1a659a>>

SIDDIQUI, Sabena. Peace and a new corridor for Myanmar. In: *china.org.cn*, 26.11. 2017, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <http://www.china.org.cn/opinion/2017-11/26/content_41939500.htm>

SINGH, Ashish. India, U.S. will hold military exercises near China border. In: *Sunday Guardian Live*, 11.9. 2016, [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete: <<https://www.sundayguardianlive.com/news/6435-india-us-will-hold-military-exercises-near-china-border>>

SMITH, Colby. A digital Silk Road BeiDou, China's rival to GPS, goes global. In: *The Economist*, 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.theworldin.com/article/14433/edition2018digital-silk-road>>

SMITH, Kevin. China-Europe rail freight continues to soar. In: *International Railway Journal*, 18.4. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-continues-to-soar.html>>

SMITH, Kevin. China-Europe rail freight continues to soar. In: *International Railway Journal*, 18.4. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-continues-to-soar.html>>

South African bank partners with UnionPay on cashless options. In: *Xinhua*, 6.2. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2018-02/06/c_136951508.htm>

STRAKA, Lubo. Nová Hodvábná cesta z Číny vedie priamo cez slovenské prekladisko v Dobrej. In: *techpedia.ta3*, 24.10. 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://techpedia.ta3.com/technologie-pre-biznis/novinky/doprava-a-preprava/7166/nova-hodvabna-cesta-z-ciny-vedie-priamo-cez-slovenske-prekladisko-v-dobrej/>>

Strednodobá prognóza potrieb trhu práce v horizonte 5 rokov v roku 2017. In: *Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny SR*, jún 2018, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <https://www.upsvr.gov.sk/buxus/docs/statistic/NP_prognozy/2018/Strednodoba_prognoza_potrieb_trhu_prace_v_horizonte_5_rokov_v_roku_2017_v_jednotlivych_zamestnaniach_SK_ISCO-08_regionoch_a_odvetviach_SK_NACE_Rev._2.pdf>

SŮRA, Jan. Vlaková hedvábná stezka. Karavana se zbožím z Číny staví i v Česku. In: *iDNES*, 2.1. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://ekonomika.idnes.cz/cinane-zacinaji-posilat-zbozi-po-zeleznici-fkf-/eko-doprava.aspx?c=A160102_2215436_eko-doprava_rts>

Targets set for Beijing-Tianjin-Hebei regional integration. In: *China.org*, 24.8. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://china.org.cn/business/2015-08/24/content_36392645.htm>

The Belt and Road Initiative. In: *HKTDC*, 3.5. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>>

The Ministerial Meeting of the China-Myanmar Economic Corridor Hold In Beijing. In: *Directorate of Investment and Company Administration of the Republic of the Union of Myanmar*,

7.2. 2018, [cit. 2018-07-09]. Dostupné na internete: <<https://dica.gov.mm/en/news/ministerial-meeting-china-myanmar-economic-corridor-hold-beijing>>

THOMAS, David. Episode 6: How to sell to One Billion People. In: *davidthomas.asia*, 23.6. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.davidthomas.asia/shows/episode-6-how-to-sell-to-one-billion-people/>>

TIAN, Shaohui. Chronology of China's Belt and Road Initiative. In: *Xinhua*, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm>

TIAN, Shaohui. Top legislature amends law to allow all couples to have two children. In: *Xinhua*, 27.12. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2015-12/27/c_134955448.htm>

TIEZZI, Shannon. China's 'New Silk Road' Vision Revealed. In: *The Diplomat*, 9.5. 2014, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/>>

Trieste port signs agreement with China Communications Construction Company. In: *PortSEurope*, 25.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.portseurope.com/trieste-port-signs-agreement-with-china-communications-construction-company/>>

TSURUOKA, Doug. China's landlocked 'port' in Kazakhstan doesn't need water to succeed. In: *Asia Times*, 9.1. 2018, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.atimes.com/article/chinas-landlocked-port-kazakhstan-doesnt-need-water-succeed/>>

Twitter Excited as China's BeiDou Navigation System Officially Goes Global. In: *Sputnik*, 30.12. 2018, [cit. 2018-12-30]. Dostupné na internete: <<https://sputniknews.com/asia/201812301071100551-china-beidou-navigation-system-goes-global/>>

UNA, Aleksandra a ČERENKOVA, Berzina. BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project. In: *Latvian Institute of International Affairs*, 28.7. 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://liia.lv/en/analyses/bri-instead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-international-project-532>>

Understanding China's Free Trade Agreements Along The OBOR Routes. In: *Silk Road Briefing*, 12.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/05/12/understanding-chinas-free-trade-agreements-along-obor-routes/>>

Via della Seta: ecco cosa prevede per il Porto di Trieste. In: *telefriuli.it*, 22.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.telefriuli.it/cronaca/via-della-seta-porto-trieste/2/193911/art/>>

Via della Seta: firmate intese porto Trieste. In: *ansa.it*, 23.3. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <http://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2019/03/23/via-della-seta-firmate-intese-porto-trieste_a2f71e40-bc40-4488-9868-f09339ad2042.html>

VINEY, Steven. One Belt, One Road: China heralds 'Digital Silk Road'; foresees internet-era power shift soon. In: *ABC News*, 5.12. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.abc.net.au/news/2017-12-05/china-presents-foundations-of-digital-silk-road-at-internet-meet/9223710>>

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. In: *National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China*, 28.3. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. In: *National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China*, 28.3. 2015, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>

WANG, Betty. Five myths about China's BRI, busted. In: *Blue Notes*, 27.10. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://bluenotes.anz.com/posts/2017/10/Five-myths-about-Chinas-BRI-busted>>

WANG, Dong a YIN, Chengzhi. Session IV: Great Power Competition. In: *7th Berlin Conference on Asian Security (BCAS), Territorial Issues in Asia: Drivers, Instruments, Ways Forward*. 1.-2. 7. 2013, [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete <https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/projekt_papiere/BCAS2013_Wang_Dong.pdf>

WANG, Hai. Gain a strategic advantage in the Bohai Bay region. In: *SDIC*, 11.6. 2007, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.sdic.com.cn/en/InromationCenter/mediareports/webinfo/2007/06/1192040199926820.htm>>

Working group on "Talyn Zam" project kicks off. In: *Business Mongolia*, 5.9. 2014, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<http://www.business-mongolia.com/mongolia/2014/09/05/working-group-on-talyn-zam-project-kicks-off/>>

WRAPUP 3-China approves \$157-billion infrastructure spending. In: *Reuters*, 7.9. 2012, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete <<https://in.reuters.com/article/china-economy/wrapup-3-china-approves-157-billion-infrastructure-spending-idINL6E8K7JBJ20120907>>

Xi Jinping: Yao gongjian "Yidai yilu" kongjian xinxi zoulang. 习近平：要共建“一带一路”空间信息走廊[Xi Jinping: Budeme spoločne budovať otvorené informačné koridory „jedného pásma, jednej cesty“], In: *weixin.qq.com*, 11.7. 2018, [cit. 2018-10-18]. Dostupné na internete: <https://mp.weixin.qq.com/s/?_biz=MzI0NjU2NDMwNQ==&mid=2247485987&idx=1&sn=4e>

[0e96f65efe032f29b0daffd71bb997&chksm=e9bc1e9ddecb978b3e79cfcee210cbb963d55be7b5c0bd2009bb430d31aff0354f2789f57fc9&scene=0#rd](http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/05/c_134040325.htm)>

XIANG, Bo. FACTBOX: China's growth targets, actual rates since 1990. In: *Xinhua*, 5.3. 2015, [cit. 2018-07-07]. Dostupné na internete <http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/05/c_134040325.htm>

XU, Yunlong 徐云龙 (2015): Zhong-Ba nengyuan hezuo: beijing · xianzhuang · qianjing 中巴能源合作: 背景现状前景 [Pozadie, súčasný stav a perspektívy spolupráce Číny a Pakistanu v energetike]. In: *Xinan shiyou daxue xuebao* 西南石油大学学报, roč. 17, č. 5, s. 42-47.

XU, Yunlong, 2015, s. 43. KHAN, Tahir. Economic corridor: Chinese official sets record straight. In: *The Express Tribune*, 2. 3. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<https://tribune.com.pk/story/846370/economic-corridor-chinese-official-sets-record-straight/>>

YING. Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative. In: *Xinhua*, 9.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm>

YING. Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative. In: *Xinhua*, 9.5. 2017, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/09/c_136268314.htm>

ZASIATKO, Mykola. Belarus to open new railway border crossing with Poland. In: *RailTech.com*, 31.1. 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/01/31/belarus-to-open-new-railway-border-crossing-with-poland/>>

ZASIATKO, Mykola. Poland improves railway infrastructure on Belarusian border. In: *RailTech.com*, 24.1. 2019 [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://www.railtech.com/infrastructure/2019/01/24/poland-improves-railway-infrastructure-on-belarusian-border>>

ZENELI, Valbona. Italy Signs on to Belt and Road Initiative: EU-China Relations at Crossroads? In: *The Diplomat*, 3.4. 2019, [cit. 2019-10-29]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2019/04/italy-signs-on-to-belt-and-road-initiative-eu-china-relations-at-crossroads/>>

ZHANG, Chaozhe 张超哲 (2014): Zhong-Ba jingji zoulang jianshe: jiyu yu tiaozhan 中巴经济走廊建设: 机遇与挑战 [Ekonomický koridor Čína-Pakistan: príležitosti a výzvy]. In: *Nan Ya yanjiu jikan* 南亚研究季刊, č. 2, s. 79-84.

ZHANG, Xiao Yong. OBOR opportunities and challenges for the Dutch Agribusiness Sector. In: *Internationale Spectator*, máj 2016, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <https://spectator.clingendael.org/pub/2016/5/chinese_opportunities_for_the_agricultural_sector/>

ZHEN, Summer. Chinese firm takes control of Gwadar Port free-trade zone in Pakistan. In: *South China Morning Post*, 11. 11. 2015, [cit. 2017-02-13]. Dostupné na internete <<http://www.scmp.com/business/companies/article/1877882/chinese-firm-takes-control-gwadar-port-free-trade-zone-pakistan>>

В Сингапуре прошла церемония официальной встречи прибывшего в страну с государственным визитом Президента... [V Singapure sa uskutočnila ceremónia oficiálneho stretnutia prezidenta, ktorý prišiel do krajiny na oficiálnu návštevu]. In: *Belarus Segonya*, 22.3. 2013, [cit. 2018-07-08]. Dostupné na internete: <<https://www.sb.by/articles/pragmatichnye-podkhody.html>>