

Projekt BRI a zhodnotenie jeho významu na Blízkom východe (s dôrazom na Irán)¹

Zuzana Borovská²

BRI project and evaluation of its role in the Middle East (with an emphasis on Iran)

Abstract

We are currently seeing significant changes in the way the world economy works. In a period of increasing protectionism from some of the world's major trading powers, we are following an ambitious initiative by the People's Republic of China, which, through a project called the 'Belt and Road Initiative', seeks to unite Europe and Asia to strengthen their trade and investment relations. The Chinese project thus offers space for the economies located on the axis of the New Silk Road to re-engage in the retail chain of China. According to the author, the BRI project represents a significant chance for Iran, who again suffers from an American embargo. There are many authors dealing with the issue of BRI, but we are observing the gap in research on the consequences of the project for the Iranian economy. The paper therefore brings closer the New Silk Road project in the context of the Islamic Republic of Iran and offers readers an overview of Chinese construction orders and investments in Iran since 2005, as well as an overview of bilateral Sino-Iranian trade relations and the commodity structure of Iranian exports to China in 2018.

Key words

Belt and Road Initiative, China, Iran, Sino-Iranian relations

JEL Classification: F20, F40, O11

Received: 1.11.2019 Accepted: 25.11.2019

Úvod

Iniciatíva Pásu a Cesty (*angl. Belt and Road Initiative*) bola navrhnutá v roku 2013 čínskym prezidentom Xi Jingpingom a do novej revideovanej Charty Komunistickej strany Číny sa dostala v roku 2017. Iniciatíva sa riadi rovnakými zásadami ako staroveká Hodvábna cesta a tým zachováva dedičstvo novým spôsobom. Pás (*Belt*) predstavuje hospodársky pás Hodvábnej cesty (*The Silk Road Economic Belt*), ktorý sa tiahne cez Euráziu a kopíruje tak trasu starovekej Hodvábnej cesty. Rovnako ako kedysi, aj táto cesta je považovaná za obľúbenú cestu obchodnej výmeny medzi Čínou a Európou. Cesta (*Road*) je námornou hodvábnu cestou 21. storočia (*The 21st Century Maritime Silk Road*) spájajúcou Čínu so Stredozemným morom. Predpokladáme, že táto cesta bude jednou z najvýznamnejších obchodných ciest, združujúca dôležité rozvojové oblasti

¹ No. 1/0897/17: "The Importance of European Energy Union Project for Strategic Interests of This Grouping in the Context of the Enhancement of Competitiveness of the Slovak Republic."

² Ing. Zuzana Borovská, Ekonomická univerzita v Bratislave, Obchodná fakulta, Katedra medzinárodného obchodu, Dolnozemska cesta 1, 852 35 Bratislava, zuzana.borovska@euba.sk

s čínskou výrobou a investíciami. Cieľom iniciatívy je vytvoriť hospodárske koridory a ekonomickú, politickú a kultúrnu spoluprácu s „win-win“ výsledkami pre všetky zúčastnené strany, ako aj dohody o voľnom obchode a príležitosti odbytu nadbytočnej produkcie zapojených krajín, prípadne aj voľný obeh miestnych mien. Projekt BRI bol predložený v období zvyšovania obchodného a geostrategického vplyvu Čínskej ľudovej republiky. BRI zahŕňa viac ako 60 krajín, ktoré predstavujú viac ako jednu tretinu svetovej ekonomiky a polovicu svetovej populácie. Z tohto dôvodu je rozsah prístupu projektu globálny a nie len regionálny. Je teda otázne do akej miery sa čínska ekonomika bude vedieť adaptovať na rôznorodých a heterogénnych trhoch, ktoré budú súčasťou BRI.

Cieľom príspevku je predstaviť projekt BRI a zhodnotiť jeho význam v regióne Blízkeho východu, s dôrazom na Irán, a súčasne ponúknuť prehľad čínsko-iránskych obchodných a investičných vzťahov.

1 Metodika práce

Autorka sa analýzou a syntézou získaných údajov snažila vytvoriť základ pre poznanie historickej Hodvábnej cesty, ako aj súčasného čínskeho projektu Novej Hodvábnej cesty, dnes nazývanej aj Iniciatíva Pásu a Cesty. Príspevok tiež využil grafické metódy na bližšie objasnenie základných súvislostí a vizuálne porovnanie vývojových trendov vzájomného iránsko-čínskeho obchodu v časovej chronológii. Prostredníctvom lineárnej trendovej spojnice autorka naznačila možnosť budúceho vývoja iránskeho exportu a importu s Čínou. Pre potrebu analýzy čínsko-iránskych investičných vzťahov boli využité údaje databázy American Enterprise Institute (AEI). Dôležitý zdroj údajov bilaterálneho obchodu oboch ekonomík v príspevku predstavuje databáza Trade Map spracovaná Medzinárodným obchodným centrom (*angl. International Trade Centre*). Syntézou jednotlivých údajov čínskej iniciatívy v regióne Blízkeho východu sme tak vytvorili jednotný informačný celok, ktorý nám umožnil poznať vnútornú štruktúru javov a ich vzájomných prepojení.

2 Výsledky a diskusia

Výsledky príspevku môžeme zaradiť do jednotlivých tematických celkov, ktorých spoločným menovateľom sú aktivity Čínskej ľudovej republiky, predovšetkým jej strategický projekt prepojenia Ázie a Európy prostredníctvom Novej Hodvábnej cesty. Prvá a druhá podkapitola sa venuje problematike čínskej Iniciatívy Pásu a Cesty a čínskeho regionalizmu, čo vytvára priestor pre poslednú časť príspevku, ktorej cieľom je pochopenie významu Blízkeho východu pre Čínu, ako aj analýza čínsko-iránskych investičných a obchodných vzťahov v kontexte BRI, prostredníctvom prehľadu investícií a kontraktov čínskych obchodných partnerov s iránskymi spoločnosťami a vývoja bilaterálnych obchodných vzťahov oboch ekonomík.

2.1 „Iniciatíva Pás a Cesta“

Hospodársky a politický vzostup Číny signalizuje epochálnu zmenu (Mayer, 2018). Enormné tempo rastu krajiny pokračovalo takmer štyri desaťročia. V roku 2013 Čína predbehla Spojené štáty a stala sa tak najväčšou ekonomikou ovládajúcou viac ako 17 % svetového hospodárstva.³ Hoci čínske HDP p. c. stále nedosahuje úroveň najbohatších krajín, ťažisko svetového hospodárstva sa presúva smerom k Ázii. Integráciou Číny do globálnych trhov a produkčných sietí sa východná Ázia stala centrálnym motorom svetového hospodárstva, a to prostredníctvom obnovenia fungovania regiónu, ktoré bolo počas devätnásteho storočia prerušené v dôsledku priemyselnej revolúcie, počas ktorej dominovala svetovému hospodárstvu práve Európa (Pomeranz, 2009). Čínske spoločnosti a politickí činitelia si v období zvyšovania investičných aktivít do ťažby nerastných surovín, fosílnych palív a infraštruktúrnych projektov uplatňujú narastajúci finančný a regulačný vplyv ako na regionálnej, tak aj na globálnej úrovni.

V súčasnosti sledujeme proaktívny diplomatický program ČĽR ďaleko presahujúci bezprostredné susedstvo v juhovýchodnej Ázii a tichomorskej oblasti. Čínski vládni predstavitelia zdôrazňujú dôležitosť mierového medzinárodného prostredia, ktoré pre Čínu zostáva rozhodujúcim pre dosiahnutie „*veľkého omladenia čínskeho národa*“, ktoré by malo byť ukončené na sté výročie Čínskej ľudovej republiky v roku 2049 (Xinhua, 2016). Napriek rôznym zhodnoteniam čínskej zahraničnej politiky, otázkou stále je, do akej miery bude narastajúci ekonomický vplyv Číny transformovať svetovú politickú klímu, akou veľkou ekonomikou sa Čína ešte stane a aký je rozsah čínskych ambícií vytvoriť nový svetový poriadok. Zatiaľ čo zahraniční analytici nesúhlasia s tvrdením, že Čína už je schopná meniť liberálny svetový poriadok, a považujú ju stále iba za parciálnu globálnu mocnosť (Chan, 2007), stále neexistuje konsenzus o smerovaní „*veľkej čínskej stratégie*“. V súvislosti s takouto nekonzistentnosťou je myšlienka oživenia starovekej Hodvábnej cesty zlomovým bodom v diskusiách o čínskej stratégii.

BRI je bezpochyby najambicióznejším prístupom zahraničnej politiky, ktorý doteraz Čína prijala. Čína je v tomto kontexte vnímaná predovšetkým ako narastajúca euroázijská sila obrovských rozmerov. Konečným cieľom projektu BRI je integrácia všetkých krajín na euroázijskú pevninu, spájajúcu regióny strednej Ázie, južnej Ázie a juhovýchodnej Ázie, Blízkeho východu, východnej Afriky a Európy. BRI obsahuje rad infraštruktúrnych projektov a nových finančných inštitúcií, napr. Ázijskú investičnú banku pre infraštruktúru (AIIB) a Fond pre Hodvábnu cestu, ktorý uľahčuje získavanie potrebných financií pre rozsiahle infraštruktúrne projekty a s nimi súvisiace investície pozdĺž novej Hodvábnej cesty.

S cieľom analýzy vplyvov projektu BRI podnietila čínska vláda rôzne domáce výskumné ústavy, think-tanky a univerzity formulovať závery a odporúčania čínskej komplexnej politiky týkajúcej sa tohto projektu. V dôsledku toho sledujeme vznik viac ako sto inštitúcií, ktoré spolu vytvorili špeciálnu alianciu think-tankov BRI. Nárast financovania takýchto štúdií začal vplývať na celú oblasť výskumu čínskej akademickej obce. Aj napriek vzniku nových výskumných centier a think-tankov a presmerovaniu už existujú-

³ Merané v HDP (PPP)

cich čínskych výskumných projektov, čínski experti si stále uvedomujú nedostatok kvalitných odborných znalostí a podrobných vedomostí o miestnych podmienkach v mes-
tách, krajinách a regiónoch, relevantných pre BRI (Mayer, 2018).

Dôvod, prečo je BRI tak významným, nie sú len miliardy amerických dolárov, ktoré štátom vlastnené čínske spoločnosti a súkromné podniky plánujú investovať do krajín BRI. Nemalo by sa zabúdať na to, že úspešná realizácia projektu BRI nielen posilní eu-roázijské postavenie Číny, ale čoraz viac krajín, ktoré sú prepojené novými dopravnými trasami, bude závislejších od čínskeho hospodárstva a vnútorných politických rozhodnutí svojich vodcov (Baláž et al., 2019). Kritickejšia je však geografická vízia obchodu Ázie a Európy ako jednotného priestoru, ktorého ohniskom je Čína a nie Spojené štáty. Zároveň je potrebné dôkladne preskúmať, čo môže Čína, svojou iniciatívou krajinám svetového hospodárstva ponúknuť.

2.2 Hlavné oblasti BRI a čínsky regionalizmus

Čína vo svojej oficiálnej správe (z angl. „*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*“) z roku 2015 vymedzila týchto 5 základných oblastí spolupráce iniciatívy:

1. Koordinácia politik (angl. „*policy co-ordination*“)
2. Infraštruktúra (angl. „*facilities connectivity*“)
3. Obchod bez prekážok (angl. „*unimpeded trade*“)
4. Finančná integrácia (angl. „*financial integration*“)
5. Medziludské vzťahy (angl. „*people-to-people bonds*“)

Koordináciou politik by mali krajiny iniciatívy prostredníctvom rovnocenných dohôd spolupracovať na rozvojových plánoch a opatreniach slúžiacich posilneniu medzinárodnej alebo regionálnej spolupráce. Oblasť infraštruktúry je prioritou projektu, a tak by sa znižovaním obchodných a technických prekážok malo zlepšiť celkové prepojenie infraštruktúrnych zariadení, ako železnice, diaľnice, letecké trasy, telekomunikácie, ropovody, plynovody a prístavy. Snahou je vytvoriť infraštruktúrnú sieť, ktorá bude spájať rôzne ázijské subregióny s Áziou, Európou a Afrikou (NDRC, 2015). Iniciatíva by pomohla redukcii investičných a obchodných prekážok mala uľahčiť obchod medzi zapojenými krajinami. BRI by sa mala usilovať o rozšírenie obchodu a podporiť jeho rozvoj prostredníctvom investícií, ako aj posilniť spoluprácu vo výrobných reťazcoch so všetkými zainteresovanými krajinami. Súčasne by mali medzi krajinami vznikať nové dohody o voľnom obchode a rozšírenej spolupráci. Finančnou integráciou by malo dôjsť k prehlbeniu finančnej spolupráce a snahe o vybudovanie systému stabilných mien, investičných, finančných a úverových systémov v Ázii. Taktiež malo dôjsť k založeniu inštitúcie pre regionálny finančný rozvoj, posilneniu spolupráce pri monitorovaní rizík a posilneniu možnosti riadenia finančných rizík prostredníctvom regionálnych dohôd. V oblasti medzinárodných vzťahov by malo dôjsť k podpore spolupráce medzi ľuďmi. Ide najmä o podporu kultúrnych a akademických pobytov, mediálnej spolupráce a dobrovoľníckych prác. Zaujímavým je, napríklad, vzájomná spolupráca v oblasti produkcie a prekladania filmov, rádia a televízie.

Okrem mocenských a politických dimenzií je BRI významnou súčasťou rozsiahlej transformácie v ázijských regiónoch už viac ako desaťrocie. V kontexte BRI čínska iniciatíva rezonuje a urýchlí uje prebiehajúce procesy globalizácie, rozvojovej pomoci a investičnej pomoci a rozličnými regionálnymi iniciatívami od strednej Ázie až po juhovýchodnú. Podľa Cihelkovej (2010), predstavuje regionalizácia rôzne typy spoločenského a ekonomického združovania a spolupráce v rámci konkrétnej oblasti, zapríčinení rastom objemu a rozmanitosti cezhraničných transakcií vo forme pohybu tovaru a služieb a medzinárodných kapitálových tokov, ale taktiež rýchleho celosvetového šírenia technológií. Ak vezmeme do úvahy túto definíciu, BRI je jednoznačne regionálnym programom. Zatiaľ čo sa BRI explicitne zameriava na posilnenie regionálnych hospodárskych sietí a podporu finančnej integrácie v Eurázii prostredníctvom účinnejšej koordinačnej politiky, je stále otáznе, aký vplyv má čínska BRI vo vytváraní Eurázie ako celku a jej subregiónov (M. Mayer, 2018).

2.3 Čínsko-iránske investičné a obchodné vzťahy v kontexte BRI

Blízky východ má v druhej dekáde dvadsiateho prvého storočia pre Čínu dôležitý význam. Región je dlhodobo vnímaný ako bojisko mocenskej súťaže a je v čínskom záujme, aby sa aj tu prejavovala jej rastúca sila. Blízky východ je významným zdrojom dovážanej energie a dôležitým regiónom pre čínsky obchod a investície. Blízky východ sa tak stáva pre Čínu strategickou globálnou križovatkou a najvýznamnejším regiónom ČĽR mimo susednej Ázie a Karibiku.

Dôležitosť, ktorú Čína Iránu pripisuje, vyplýva z potreby dovozu energetických surovín. Irán je čínskym zdrojom ropy a hostiteľskou krajinou čínskych investícií, smerujúcich najmä do rozvoja iránskej ropnej a plynárenskej infraštruktúry (Xuanli et. al, 2013). Napríklad ide o investície čínskej, štátom vlastnenej spoločnosti Sinopec do Národnej iránskej ropnej spoločnosti (NIOC), ktorá vyvinula ropné pole Yadavaran, a investície Čínskej národnej ropnej spoločnosti (CNPC) do iránskeho ropného poľa Azadegan. Čínske investície ďalej v Iráne smerujú do modernizácie iránskej infraštruktúry. Takéto projekty už vytvorili pracovné miesta pre stovky čínskych stavebníkov (Scobell, 2018).

Tab. 1 Prehľad čínskych investícií a zákaziek v Iráne (2005–2018)

<i>Rok</i>	<i>Mesiac</i>	<i>Čínska entita</i>	<i>Objem v mil. \$</i>	<i>Partner</i>	<i>Sektor</i>	<i>Subsektor</i>	<i>Súčasť projektu BRI</i>
2005	December	CITIC, China Aluminum	900,00	South Iran Aluminum	Metalurgia	Hliník	
2006	Január	Norinco	310,00	Tehran Rail	Doprava	Železnica	
2006	Júl	Sinopec	2840,00		Energetika	Ropa	
2007	Október	Gezhouba	210,00	Iran Water and Power	Energetika	Vodná elektrárňa	
2007	Október	China Non-ferrous	110,00	Jahad Tahghighat	Metalurgia	Hliník	
2007	December	Sinopec	2010,00	National Iranian Oil	Energetika	Ropa	
2008	Jún	MCC	200,00		Metalurgia	Oceľ	

2009	Január	CNPC	1760,00	National Iranian Oil	Energetika	Ropa	
2010	Október	Sinohydro	1500,00	Zanjan Regional Water	Energetika	Vodná elektrárňa	
2010	Október	Sinomach	290,00		Verejné služby		
2011	Apríl	Sinomach	280,00	GEG Iron	Metalurgia	Oceľ	
2011	Apríl	China Non-ferrous	100,00	National Iranian Steel	Metalurgia	Oceľ	
2011	September	China Non-ferrous	930,00	KALCO	Metalurgia	Hliník	
2012	Máj	Norinco	1250,00	Tehran Urban & Suburban Rail	Doprava	Železnica	
2012	December	Sinosteel	690,00		Metalurgia	Oceľ	
2013	Január	China Non-ferrous	710,00		Metalurgia	Oceľ	
2014	Marec	China Communications Construction	160,00		Nehnuteľnosti	Výstavba	áno
2014	Máj	MCC	350,00		Metalurgia	Oceľ	áno
2014	November	Sinomach	320,00		Doprava	Železnica	áno
2014	December	Sinosteel	180,00	Zarand	Energetika	Uhlie	áno
2015	September	China Communications Construction	500,00		Doprava	Automobily	áno
2016	Január	Sinosteel	470,00	Bafgh Kasra	Metalurgia	Oceľ	áno
2016	Január	Norinco	330,00	Golbahar New Town Development	Doprava	Železnica	áno
2016	Február	Genertec and Beijing SU Power	1540,00		Doprava	Železnica	áno
2016	Máj	China Energy Engineering	1960,00		Verejné služby		áno
2016	August	Power Construction Corp	360,00		Energetika	Plyn	áno
2016	November	CNPC	600,00	Total	Energetika	Plyn	áno
2017	Február	Sinomach	220,00		Metalurgia		áno
2017	Február	Sinopec	590,00		Energetika	Ropa	áno
2017	Júl	CNPC	730,00	Total	Energetika	Plyn	áno
2017	November	Norinco	1530,00		Chemický priemysel		áno
2017	December	Sinopec	1050,00		Energetika	Ropa	áno
2018	Január	China Railway Construction	540,00		Doprava	Železnica	áno
2018	Marec	Sinomach	840,00		Doprava	Železnica	áno
2018	Marec	Sinomach	700,00		Doprava	Železnica	áno

Zdroj: vlastné spracovanie autorom na základe údajov China Global Investment Tracker, 2019.

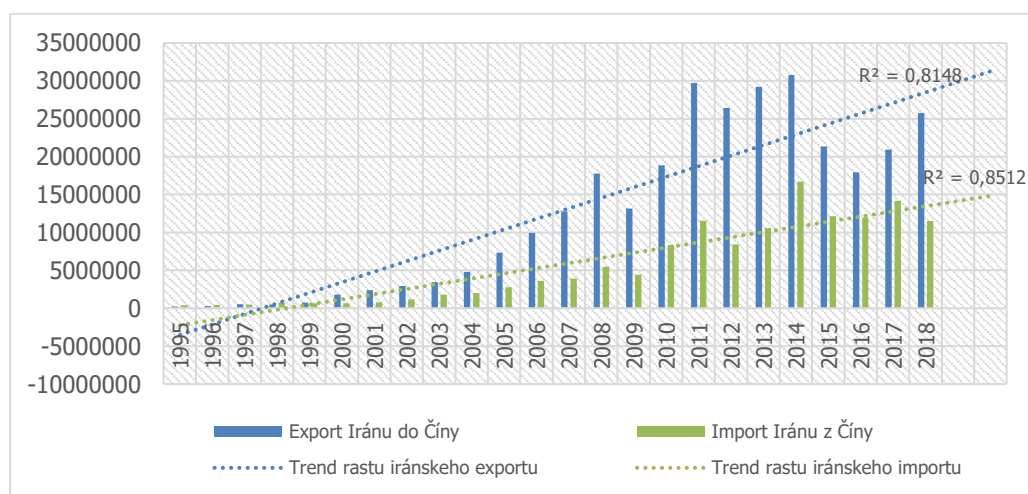
Poznámka: šedou farbou sú zvýraznené čínske investície

Podľa *Amerického podnikového inštitútu (AEI)* a *Nadácie Heritage* (2019) vložila Čína v Iráne od roku 2005 do roku 2018 prostredníctvom investícií a stavebných kontraktov približne 27,06 mld. \$. V roku 2007 investovala ropná spoločnosť *Sinopec* do *Národnej iránskej ropnej spoločnosti (NIOC)* 2 010 mil. \$ a zabezpečila si tak v nej 51 % podiel. Podľa *AEI* a *Nadácie Heritage* (2019) išlo o greenfield investíciu. V januári 2009 investovala čínska *CNPC* v *NIOC* 1 760 mil. \$. Od roku 2014 sledujeme v Iráne zníženie prílevu čínskych investícií.

Od oznámenia iniciatívy Novej Hodvábnej cesty sú v Iráne zaznamenané 3 čínske investície, dokopy v hodnote 1 680 mil. \$. V máji 2014 investovala čínska *Metallurgical Group Corporation (MCC)* v Iráne 350 mil. \$. V novembri 2016, predtým ako francúzsky gigant *Total* opustil Irán, *CNPC* investovala do spoločnosti 600 mil. \$ a kúpila tak 30 % podiel. V júli 2017 investovala *CNPC* v spoločnosti *Totale* ďalších 730 mil. \$ s nákupom ďalších 30 % spoločnosti. Francúzska ropná spoločnosť *Total* ohlásila odchod z Iránu v auguste 2018 potom, ako americký prezident D. Trump pohrozil, že každá spoločnosť obchodujúca s Iránom nebude môcť za žiadnych okolností obchodovať aj so Spojenými štátmi (Scobell, 2018).

Osobitné postavenie Blízkeho východu je zdôraznené v projekte Novej Hodvábnej cesty. Jeho rastúci význam pre Čínu pramení najmä z geostrategickej, ekonomickej a etno-náboženskej povahy. ČLR začína Blízky východ dokonca vnímať ako rozšírenie pohraničných oblastí Číny a jej regiónov. V dôsledku jeho rastúceho významu čínski analytici označujú túto rozšírenú oblasť, ako „*Väčší Blízky východ*“ (angl. *The Greater Middle East*), ktorý zahŕňa nielen západnú Áziu a sever Afriky, ale aj časti strednej a južnej Ázie (Weihua, 2004). V súčasnosti sa trend „*Väčšieho Blízkeho východu*“ približuje smerom ku geopolitickej integrácii. Od čias starovekej Hodvábnej cesty považuje Čína v 21. storočí Blízky východ pozitívne bližšie k jeho ázijsko-pacifickému susedstvu.

Graf 1 Vývoj iránsko-čínskych zahraničnoobchodných vzťahov (1995–2018, v tis. \$)

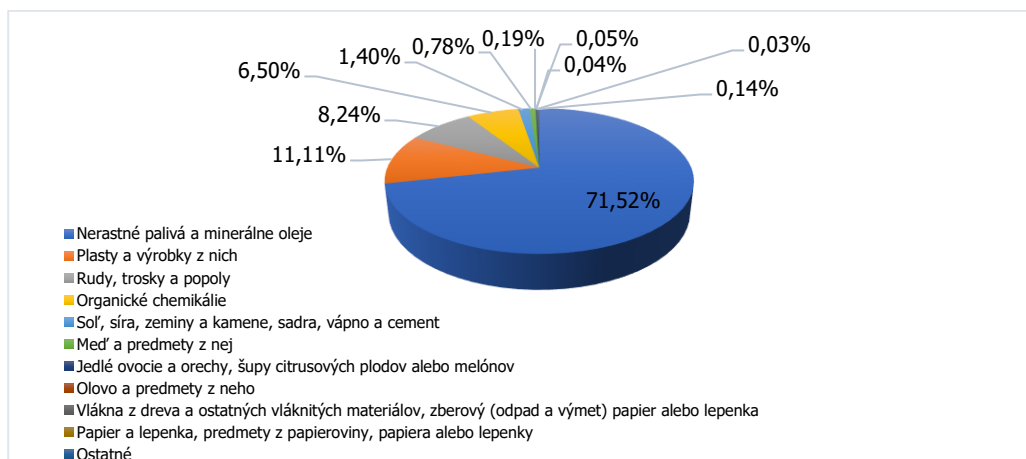


Zdroj: vlastné spracovanie autorom na základe údajov UNCTADstat, 2019.

Poznámka: údaje sú odhadované

Na základe údajov z grafu 1 konštatujeme, že vo vzájomných iránsko-čínskych obchodných vzťahoch dominuje najmä iránsky export tovarov, ktorý podobne ako celkový obrat, v sledovanom období dosiahol svoje maximum v roku 2014. Je dôležité upozorniť, že v prípade iránskeho exportu do Číny, ide najmä o energetické suroviny. Medziročný nárast iránskeho exportu v roku 2014 predstavoval 1 567 mil. \$. Iránsky vývoz v roku 2015 značne poklesol a do roku 2018 sa neustále zvyšoval. Súčasný vývoz tovarov Iránu do Číny predstavuje 25 731 mil. \$ s medziročným nárastom (17/18) 4 819 mil. \$. Od roku 2016 tak sledujeme zvýšenie objemu iránskeho exportu tovarov do Číny. Takýto vývoj výrazne koreluje s predpokladmi a plánmi čínskej vlády, zvýšiť vzájomný obchod. Taktiež na základe lineárnych trendových spojnic vzájomného iránsko-čínskeho obchodu, znázornených na grafe 1, predpokladáme, že bilaterálny obchod medzi ekonomikami bude aj naďalej rásť s pozitívnymi dôsledkami na iránsku obchodnú tovarovú bilanciu.

Graf 2 Komoditná štruktúra iránskeho exportu do Číny (2018, v %)



Zdroj: vlastné spracovanie autorom na základe údajov ITC, 2019.

Ako sme už uviedli vyššie, iránsky export do Iránu pozostáva najmä z energetických surovín. Graf 2 predstavuje desať najvyvážanejších iránskych komodít do Číny v roku 2018 na úrovni HS2. Najväčšou položkou iránskeho vývozu boli v roku 2018 nerastné palivá a minerálne oleje (HS 27), ktoré v podiele na celkovom exporte tovarov Iránu do Číny predstavovali 71,52 %. Pomerovo sa tak Irán svojím exportom v roku 2018 podieľal 23 % na celkovom čínskom importe tejto komoditnej skupiny z celého sveta, čo znamená že skoro 1/4 čínskeho importu minerálnych palív pochádza práve z Iránu. Druhou najvyvážanejšou komoditou do Číny boli v roku 2018 plasty a výrobky z nich (HS 39) s podielom 11,11 % a rudy, trosky a popoly (HS 26), s podielom 8,24 %. Irán ďalej do Číny exportoval organické chemikálie (HS 29); soľ, síru, zeminy a kamene, sadru, vápno a cement (HS 25); med' a predmety z nej (HS 74); jedlé ovocie a orechy, šupy citrusových plodov alebo melónov (HS 08); olovo a predmety z neho (HS 78); vlákna z dreva (HS 47); papier a lepenku (HS 48) a ostatné produkty, ktoré sa na celkovom exporte Iránu do ČLR v roku 2018 podieľali iba 0,14 %.

Záver

Podmienky na svetových trhoch sa neustále menia. De-globalizačné tendencie zdanlivo upevňujú mocenské postavenie Spojených štátov, zatiaľ čo ich zahraničnoobchodná politika podkopáva zásady voľného obchodu v 21. storočí. Podľa Baláža (2002) možno globalizáciu charakterizovať ako „proces postupného zjednocovania geograficky blízkych krajín do spoločných celkov. Za výsledok globalizácie môže byť podľa neho považovaný rýchly rast medzinárodných transakcií – medzinárodného obchodu a financií, ako aj investičných tokov. Dnes sme svedkami prudkého nárastu čínskych investícií v podobe projektu novej Hodvábnej cesty, ktorú môžeme na základy vyššie uvedených investičných charakteristík považovať za iniciatívu globalizačných a regionalizačných tendencií. V období rušenia medzinárodných obchodných dohôd, uvažovania cieľ a kvalitatívnych obmedzení s cieľom ochrany domáceho trhu, sa práve Čína snaží ekonomicky zjednotiť euroázijský kontinent. Aj napriek vznešenej myšlienke si však musíme uvedomiť, že čínska iniciatíva nevychádza z altruizmu. Zabezpečovanie si obchodnej a investičnej pozície na trhoch Ázie a Európskej únie so sebou prináša niekoľko rizík. Západ je stále voči projektu BRI podozrievavý, krajiny upozorňujú, že v skutočnosti ide Číne iba o posilnenie vplyvu vo svetovom hospodárstve, prostredníctvom vybudovania spoľahlivých dopravných ciest pre export svojich tovarov do Európy a získanie lepšieho prístupu k surovinám v Afrike. Osobitným rizikom je zadlžovanie. Rozvojové krajiny si od Číny požičiavajú miliardové pôžičky na výstavbu železníc, letísk a prístavov. Tento problém sa týka najmä Pakistanu, ktorý je dôležitým spojencom Spojených štátov v južnej Ázii. Takýchto krajín však môže byť v budúcnosti početne viac a preto je potrebné na to krajiny s rovnakými tendenciami upozorňovať.

Projekt Novej Hodvábnej cesty ponúka krajinám svetového hospodárstva možnosť opätovného otvorenia svojich trhov a modernizáciu infraštruktúry za cenu možnej straty svojej konkurenčnej pozície či vzniku finančnej nestability. Je otázne, do akej miery budú čínske ideály konkurovať deglobalizačným tendenciám a protekcionistickým opatreniam zo strany niektorých ekonomík. Sme si však istí, že existujú krajiny a regióny, ktoré majú k Číne stále blízko a v najbližšej budúcnosti sa od veľkého čínskeho trhu nebudú chcieť odvracať. Ide o región Blízkeho východu, ktorý je pre Čínu z hľadiska energetických surovín, aj naďalej strategicky významný. Svedčí o tom aj fakt, že najexportovanejšou komoditnou skupinou Iránu do Číny sú práve nerastné palivá a minerálne oleje. Vzájomný iránsko-čínsky obchod sa od roku 2016 neustále zvyšuje a jeho rast predpokladáme aj do budúcnosti. Je teda prirodzené, že iránska ekonomika bude aj naďalej prejavovať záujem o zapojenie sa do projektu BRI s cieľom prilákať zahraničný kapitál, od ktorého je v súčasnosti krajina závislá. Jedine tak má Irán možnosť modernizovať a diverzifikovať svoju ekonomiku.

Nedostatočné kroky Európskej únie v súvislosti s americkým embargom na iránsku ekonomiku vytvárajú vhodné podmienky pre čínsko-iránsku obchodnú a investičnú spoluprácu, ktorá v tomto období sa môže len posilňovať. Európska únia by preto mala začať Irán naozaj vnímať ako potenciálneho obchodného partnera s obrovským nenasýteným trhom a bohatou kultúrou tak, ako to robí práve Čína. Do budúcnosti predpokladáme nárast internacionalizácie výsledkov čínskej iniciatívy, čo by pre skúmanie problematiky BRI zabezpečilo lepšiu informačnú základňu a vytvorilo priestor pre hlbšie skúmanie potenciálnych možností projektu, vyplývajúcich pre región Blízkeho východu a najmä Irán.

Zoznam bibliografických odkazov

- AEI. (2018). *China Global Investment Tracker*. Retrieved May 4, 2019 from <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- Baláž, P. & Verček P. (2002). *Globalizácia a nová ekonomika*. Bratislava: Sprint vfra.
- Baláž, P., Zábojník, S. & Harvánek, L. (2019). *China's Expansion in International Business: The Geopolitical Impact on the World Economy*. London: Palgrave Macmillan, 2019.
- Chan, S. (2007). *China, the US and the Power-transition Theory: A Critique*. London: Routledge, 2007.
- Cihelková, E. (2010). *Regionálna ekonomická integrácia a jej úloha vo svetovej ekonomike*. In: Medzinárodné podnikanie: Na vlně globalizujúcej sa ekonomiky (s. 114). Bratislava: Sprint dva.
- ITC. (2019). *Bilateral trade between Iran, Islamic Republic of and China in 2018*. Retrieved September 20, 2019, from [https://www.trademap.org/Bilateral.aspx?nvp=1 %7c364 %7c %7c156 %7c %7cTOTAL %7c %7c %7c2 %7c1 %7c1 %7c2 %7c1 %7c1 %7c1 %7c1 %7c](https://www.trademap.org/Bilateral.aspx?nvp=1%7c364%7c%7c156%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c)
- Mayer, M. (2018). *Rethinking The Silk Road – China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- NDRC. (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. Retrieved May 10, 2019, from http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- Pomeranz, K. (2009). *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*. Princeton: Princeton University Press.
- Scobell, A. (2018). *Why the Middle East matters to China*. In: China's Presence in the Middle East: The Implications of the One Belt, One Road Initiative. (s. 9-21). Abingdon, Oxon: Routledge.
- UNCTADstat. (2019). *Trade structure by partner, product or service-category*. Retrieved October 13, 2019 from [https://unctadstat.unctad.org/wds/ ReportFolders /reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en](https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en)
- Weihua, A. (2004). Da Zhong Dong' xi: Greater Middle East' analysis. In: *Guoji zhen-gzhi yanjiu, Studies of International Politics*, 92, p. 82.
- Xinhua. (2016). *Xinhua Insight: Xi's Worldwide Diplomacy Benefits China, the World," Xinhua*. Retrieved May 5, 2019 from [http://news.xinhuanet.com/ english/2016-01/05/c134980392.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2016-01/05/c134980392.htm)
- Xuanli, L. & Xuanli J. (2013). China's Energy Diplomacy and its 'Peaceful Rise' Ambition: The Cases of Sudan and Iran. *Asian Journal of Peacebuilding*, 2, 197–225.