

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV

Evidenčné číslo: 105002/I/2023/36114651175408132

**POSTOJ EÚ K ČÍNSKEMU PROJEKTU NOVEJ
HODVÁBNEJ CESTY**

Diplomová práca

2023

Bc. Mária Rejdugová

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV

**POSTOJ EÚ K ČÍNSKEMU PROJEKTU NOVEJ
HODVÁBNEJ CESTY**

Diplomová práca

Študijný program:	Hospodárska diplomacia
Študijný odbor:	Ekonómia a manažment
Školiace pracovisko:	Katedra medzinárodných ekonomických vzťahov a hospodárskej diplomacie
Vedúci záverečnej práce:	Mgr. Juraj Ondriaš, PhD.

Bratislava 2023

Bc. Mária Rejdugová

Čestné vyhlásenia

**Čestne vyhlasujem, že som diplomovú prácu vypracovala samostatne
a uviedla som všetku použitú literatúru**

V Bratislave dňa

.....

podpis

Pod'akovanie

Chcela by som sa poďakovať vedúcemu záverečnej práce Mgr. Jurajovi Ondriašovi, PhD. za jeho cenné rady, ochotu a odbornú pomoc, ktorú mi poskytol pri písaní diplomovej práce

ABSTRAKT

REJDUGOVÁ, Mária: *Postoj EÚ k čínskemu projektu Novej hodvábnej cesty*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Fakulta medzinárodných vzťahov; Katedra medzinárodných vzťahov a hospodárskej diplomacie. – Vedúci záverečnej práce: Mgr. Juraj Ondriaš, PhD. Bratislava: FMV, 2023, 90 s.

Cieľom záverečnej práce je objasnenie postojov EÚ voči Novej hodvábnej ceste a jej projektom na území EÚ a na území tretích krajín. Obsahuje jeden obrázok a jednu tabuľku. Práca je rozdelená do troch kapitol. Prvá kapitola sa venuje vymedzeniu pojmu Nová hodvábna cesta, koridorom Novej hodvábnej cesty a obchodným vzťahom medzi EÚ a Čínou. Druhá kapitola objasňuje cieľ, metodiku práce a metódy skúmania, ktoré boli pri písaní záverečnej práce použité. Tretia kapitola sa venuje postojom EÚ voči Novej hodvábnej ceste. Úvod kapitoly sa zaoberá postojom EÚ voči Novej hodvábnej ceste od jej ohlásenia až po súčasnosť. Nasledujúce dve podkapitoly sa zaoberajú postojom EÚ ku konkrétnym projektom Novej hodvábnej cesty na území EÚ – železničná trať Budapešť-Belehrad, prístav Pireus v Grécku a prístavy Hamburg a Duisburg v Nemecku, a na území tretích krajín – západný Balkán, Juhočínske more a prístav Hambantota na Srí Lanke. V závere tretej kapitoly je uvedená alternatíva, ktorú navrhuje EÚ k Novej hodvábnej ceste. Výsledkom práce je zodpovedanie, či má Nová hodvábna cesta dezintegračný vplyv na EÚ.

Kľúčové slová:

Nová hodvábna cesta, Európska únia, Čína

ABSTRACT

REJDUGOVÁ, Mária: *Attitude of the EU toward the Chinese Project of the New Silk Road*. – University of Economics in Bratislava. Faculty of International Relations; Department of international economic relations and economic diplomacy. – Thesis supervisor: Mgr. Juraj Ondriaš, PhD. Bratislava: FMV, 2023, 90 p.

The aim of the thesis is to clarify the Attitude of the EU toward the Chinese Project of the New Silk Road and its projects on the EU and third country territory. It contains one figure and one table. The thesis is divided into three chapters. The first chapter deals with the definition of the New Silk Road, the New Silk Road corridors, and the EU-China trade relations. The second chapter explains the aim, methodology of the thesis and the research methods used in the thesis. The third chapter is dedicated to the EU's position towards the New Silk Road. The introduction of the chapter deals with the EU's attitude towards the New Silk Road from the moment of its announcement to the present day. The following two sub-chapters concern the EU's attitude towards specific New Silk Road projects on EU territory – the Budapest-Belgrade railway line, the port of Piraeus in Greece and the ports of Hamburg and Duisburg in Germany, and on the territory of third countries – the Western Balkans, the South China Sea and the port of Hambantota in Sri Lanka. The third chapter concludes with the EU's proposed alternative to the New Silk Road. The outcome of the thesis is to answer whether the New Silk Road has a disintegrative effect on the EU.

Key words:

New Silk Road, European Union, China

Obsah

ZOZNAM TABULIEK.....	7
ZOZNAM OBRÁZKOV	7
ZOZNAM SKRATIEK.....	8
ÚVOD.....	9
1 SÚČASNÝ STAV PROBLEMATIKY.....	11
1.1 NOVÁ HODVÁBNA CESTA	11
1.2 EKONOMICKÉ KORIDORY NHC.....	18
1.3 OBCHODNÉ VZŤAHY MEDZI EÚ A ČÍNOU.....	22
2 CIEĽ PRÁCE, METODIKA PRÁCE A METÓDY SKÚMANIA	26
3 POSTOJ EÚ VOČI NHC	28
3.1 POSTOJ EÚ K PROJEKTOM NHC NA ÚZEMÍ EÚ	35
3.1.1 <i>Železničná trať Budapešť-Belehrad.....</i>	<i>35</i>
3.1.2 <i>Prístav Pireus, Grécko.....</i>	<i>39</i>
3.1.3 <i>Prístav Haimburg a Duisburg, Nemecko.....</i>	<i>43</i>
3.2 POSTOJ EÚ K PROJEKTOM NHC V TRETÍCH KRAJINÁCH	46
3.2.1 <i>Západný Balkán</i>	<i>46</i>
3.2.2 <i>Juhočínske more</i>	<i>55</i>
3.2.3 <i>Prístav Hambantota, Srí Lanka</i>	<i>59</i>
3.3 ALTERNATÍVA EÚ K NHC.....	63
ZÁVER.....	70
ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	73

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1 Kľúčové projekty Global Gateway realizované do roku 2022	69
--	----

Zoznam obrázkov

Obrázok 1 Trasy Novej hodvábnej cesty	13
---	----

Zoznam skratiek

ASEAN	Association of Southeast Asian Nations (Združenie národov juhovýchodnej Ázie)
CAI	Comprehensive Agreement on Investment (Komplexná dohoda o investíciách)
CCCC	China Communications Construction Company
COSCO	China Ocean Shipping Company
CRBC	China Road and Bridge Corporation
CTT	Container Terminal Tollerot
DGT	Duisburg Gateway Terminal
EÚ	Európska únia
EUR	Euro
HDP	Hrubý domáci produkt
HHLA	Hamburger Hafen und Logistik
CHEC	China Harbor Engineering Company
MMF	Medzinárodný menový fond
NHC	Nová hodvábna cesta
OBOR	One Belt, One Road (Jedno pásmo, jedno cesta)
OLAF	Európsky úrad pre boj proti podvodom
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve)
PZI	Priame zahraničné investície
USA	Spojené štáty americké
USD	United States Dollar (americký dolár)

Úvod

Čínska hospodárska iniciatíva s názvom Nová hodvábna cesta (NHC), ktorá bola predstavená v roku 2013 prezidentom Si Ťin-pchingom, patrí medzi najväčšie a najambicióznejšie infraštruktúrne projekty Číny. Nová hodvábna cesta je iniciatíva, ktorá sa zameriava na výstavbu dopravnej infraštruktúry, najmä prístavov, železníc a diaľnic s cieľom vytvoriť trasy pre čínske tovary smerujúce z Číny do ďalších častí sveta. Globálna iniciatíva spája Čínu prostredníctvom pozemnej a námornej trasy s Európou a Afrikou. Celkovo zahŕňa NHC šesť medzinárodných koridorov, ktoré prechádzajú z Číny cez Áziu a Rusko smerom do Európy a cez Indické more smerom do Afriky. Vďaka novovytvoreným trasám môže Čína posilniť a zvýšiť vývoz a odbytové trhy a zlepšiť jej ekonomické postavenie. Čína zaradila stratégiu medzi priority svojej domácej aj zahraničnej politiky. Od NHC očakáva nielen posilnenie ekonomiky, ale aj regionálny rozvoj s ostatnými ázijskými krajinami.

NHC je masívna iniciatíva, ktorá svoju veľkosť a dôležitosť potvrdzuje nielen investíciami, ktoré ponúka Čína. Zahŕňa viac ako 150 krajín, približne dve tretiny svetovej populácie, štvrtinu svetového obchodu a 40 % svetového HDP.¹ Od NHC sa očakáva pozitívny ekonomický dopad nielen na Čínu. NHC by mala zabezpečiť, že sa zvýši globálny reálny príjem, vzrastie svetový export a import, taktiež svetový blahobyť a poklesne počet ľudí žijúcich v strednej a extrémnej chudobe. Očakávania z pozitívneho ekonomického dopadu však striedajú obavy, že projekty NHC nebudú pre mnohé krajiny ziskové a povedú k finančným problémom so splácaním pôžičiek a vznikom dlhovej pasce.

Okrem obáv z negatívnych dopadov vznikli obavy aj z rastúceho politického vplyvu Číny. Viaceré svetové mocnosti vyjadrujú obavy, že Čína investuje do NHC a zabezpečuje si tak budúcu politickú podporu na medzinárodnej pôde pri rôznych kontroverzných otázkach či hlasovaniach o Číne. Čína je často kritizovaná pri implementácii projektov NHC aj za nedodržiavanie ľudských práv a nepriaznivý vplyv na životné prostredie.

¹ McBride, J. – Berman, N. – Chatzky, N.: *China's Massive Belt and Road Initiative*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>

Pre vzniknuté obavy venuje Európska únia čínskemu projektu zvýšenú pozornosť. V práci budeme preto skúmať, aký postoj zaujala Európska únia voči Novej hodvábnjej ceste. V práci sa budeme venovať reakcii EÚ na NHC ako celku a aj osobitným projektom realizovanými v rámci NHC. Na záver uvedieme aj alternatívy k NHC, ktoré EÚ navrhuje.

Práca je rozdelená do troch kapitol. Prvá kapitola ponúka teoretický úvod do problematiky. V úvodnej kapitole sa venujeme Novej hodvábnjej ceste – jej významu, vplyvu, prioritám a taktiež potenciálnym obavám, ktoré NHC predstavuje. Pre lepšie pochopenie druhej kapitoly je potrebné opísať trasy, ktorými NHC prechádza, a preto v ďalšej časti uvádzame medzinárodné koridory NHC a krajiny, ktorými prechádzajú. V závere prvej kapitoly stručne opisujeme obchodné vzťahy medzi EÚ a Čínou, ktoré nám pomôžu lepšie pochopiť kontext NHC v EÚ.

Druhá kapitola definuje ciele a metodiku, ktoré boli použité pri písaní práce. V tejto kapitole uvádzame hlavný cieľ a čiastkové ciele, ktoré pomáhajú splniť hlavný cieľ. Taktiež uvádzame hypotézu, na ktorú sa budeme v práci snažiť nájsť odpoveď. V druhej kapitole okrem toho uvádzame aj vedecké postupy a hlavné zdroje, ktoré boli v práci použité.

Nosnou časťou diplomovej práce je tretia kapitola, kde sa venujeme postoju EÚ k NHC. Kapitola začína skúmaním reakcie EÚ k NHC od jej spustenia až po súčasnosť. Ďalej sme sa rozhodli poukázať postoj EÚ na praktických príkladoch a to na projektoch NHC, ktoré boli realizované na území EÚ a na území tretích krajín. Konkrétne projekty sme vybrali na základe dôležitosti a pozornosti, ktorú získali najmä od EÚ, ale aj od iných svetových mocností. V rámci projektov NHC na území EÚ sme sa rozhodli bližšie preskúmať postoj EÚ k železničnej trase medzi Budapešťou a Belehradom, prístavu Pireus v Grécku a prístavom Hamburg a Duisburg v Nemecku. Z projektov mimo územia EÚ sme sa rozhodli pre projekty NHC na západnom Balkáne, v Juhočínskom mori a pre prístav Hambantonta na Srí Lanke. Posledná podkapitola opisuje alternatívy k NHC, ktoré EÚ navrhuje.

1 Súčasný stav problematiky

1.1 Nová hodvábná cesta

Nová hodvábná cesta (NHC) je hospodárska iniciatíva predstavená Čínskou ľudovou republikou zameraná na vytvorenie pozemných a námorných ciest spájajúcich Áziu s Afrikou a Európou. Investície NHC smerujú do rozvoja prístavnej, cestnej, železničnej a letiskovej infraštruktúry s cieľom zlepšiť obchodnú dopravnú sieť. NHC sa snaží podporovať regionálnu spoluprácu a hospodársky rast Číny ako aj krajín, ktoré sú zapojené do projektu.

Čínska iniciatíva bola predstavená v roku 2013 pod názvom Jedno pásmo, jedna cesta (One Belt, One Road – OBOR). Čínsky prezident Si Ťin-pching počas svojej oficiálnej návštevy v Kazachstane v septembri 2013 predstavil plán ekonomického pásu Hodvábnej cesty a vyzval krajiny strednej Ázie na vzájomnú spoluprácu pri implementácii hospodárskeho pásu.² Neskôr v októbri toho istého roku navrhol druhú časť OBOR, námornú Hodvábnu cestu 21. storočia, ktorá by podľa prezidenta Si Ťin-pchinga mala posilniť najmä námornú spoluprácu s krajinami ASEAN.³ Prvé projekty v rámci OBOR sa začali realizovať od roku 2014.⁴

NHC bola následne zaradená medzi priority čínskej domácej aj zahraničnej politiky. Minister zahraničných vecí Wang Yi rok po oznámení iniciatívy označil OBOR za najvýznamnejší prvok zahraničnej politiky prezidenta Si Ťin-pchinga.⁵ NHC je začlenená do domácich rozvojových politík ako aj regionálnych a globálnych akčných plánov, ako sú napr. Päťročný akčný plán spolupráce Lancang-Mekong, Arktická politika Číny, Akčný plán výstavby Pásu a cesty v Šen-si,

² China Daily: President Xi proposes Silk Road economic belt. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/07/content_16951811.htm>

³ McBride, J. – Berman, N. – Chatzky, N.: China's Massive Belt and Road Initiative. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>

⁴ The Economist.: *Our bulldozers, our rules; Foreign policy*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.proquest.com/central/docview/1800848153/fulltext/7D8C1BEA6849449EPQ/1?accountid=59680>>

⁵ Ibid.

Rozvojový a akčný plán kultúrneho priemyselného pásu Hodvábnej cesty v Čchingchaji alebo článku dohody Ázijskej investičnej banky pre infraštruktúru.⁶

Keď Si Ťin-pching predstavoval novú stratégiu, skladala sa z dvoch častí: pozemného hospodárskeho pásu Hodvábnej cesty a námornej Hodvábnej cesty, pod spoločným názvom iniciatíva Jedno pásmo, jedna cesta. Stratégiu tak tvorí pásmo (Belt) pozemných koridorov a námorná cesta (Road) lodných trás.⁷ Pozemná trasa spája vnútornú Čínu s Európou cez Strednú Áziu a Blízky východ prostredníctvom rozvoja pozemných ciest, železníc, potrubí a súvisiacej infraštruktúry. Námorná trasa, ktorá pozostáva z prístavov, lodných trás a námornej infraštruktúry, spája východné pobrežie Číny s južnou Áziou a Európou cez Indický oceán a severnú Afriku.⁸ Na obrázku č. 1 sú znázornené trasy Novej hodvábnej cesty, ktoré vedú z Číny do Európy a Afriky. Červenou líniou je znázornený hospodársky pás Hodvábnej cesty, modrou námorná Hodvábna cesta. Názov, ktorý sa používa v súčasnosti, Nová hodvábna cesta (Belt and Road Initiative), sa používa od roku 2015, kedy Ústredný úrad pre zostavovanie a preklady komunistickej strany vydal zmenu anglického názvu.⁹

⁶ Hoque, M. – Tama, R.: China's Belt and Road Initiative: Global Politics and Implications. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://sekarl.euba.sk/ar-leu/sk/csg/?repo=eurepo&key=12422346886>>. s. 294

⁷ Kuo, L. – Kommenda, N.: *What is China's Belt and Road Initiative?*. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>>

⁸ Enderwick, P.: *The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/jsc.2229?casa_token=nm_pUE4LN1gAAAAA%3AB8cw9RKz2Oq7uvCQ_Jjx6Lj5cgbgFzrFDF1Yi4CkdytApBOhGm0fRxJ7KjQ78thb0ABcQtUSBwAIY>

⁹ The Economist: *How the Belt and Road Initiative got its name*. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/how-the-belt-and-road-initiative-got-its-name>>

Obrázok 1 Trasy Novej hodvábnej cesty



Prameň: *Silk Road Briefing: The Belt and Road Initiative*. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.silkroadbriefing.com/the-belt-and-road-initiative.html>>

Nová hodvábna cesta, ktorá je často označovaná ako aj hodvábna cesta 21. storočia, vychádza zo starovekej Hodvábnej cesty. Prvá hodvábna cesta vznikla na území dnešnej Strednej Ázie počas expanzie čínskej dynastie Chan (206 pred n. l. - 220 n. l.) smerom na západ.¹⁰ Na pôvodných obchodných trasách Hodvábnej cesty medzi Áziou a Stredozemným morom sa okrem iných komodít obchodovalo najmä s hodvábom.¹¹ Čínsky hodváb sa vyvážal smerom na západ výmenou za zlato a drahé kovy. Vďaka obchodným trasám vedúcim z Ázie cez dnes známe krajiny Afganistan, Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Turkménsko, Uzbekistan ako aj India a Pakistan, sa Stredná Ázia stala centrom globalizácie, ktorá spojila trhy na východe s trhmi na západe. Podľa čínskeho prezidenta Si Ťin-pchinga bolo obdobie obchodu na Hodvábnej ceste obdobím rozkvetu diplomatickej a expanzie hospodárskeho rastu.¹²

¹⁰ McBride, J. – Berman, N. – Chatzky, N.: *China's Massive Belt and Road Initiative*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>

¹¹ Enderwick, P.: *The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/jsc.2229?casa_token=nm_pUE4LN1gAAAAA%3AB8cw9RKz2Oq7uvCQ_Jjx6Lj5cgbgFzrfFDF1Yi4CkdYtApBOhGm0fRxJ7KjQ78thb0ABcQtUSBwA1Y>

¹² The Economist: *Our bulldozers, our rules; Foreign policy*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.proquest.com/central/docview/1800848153/fulltext/7D8C1BEA6849449EPO/1?accountid=59680>>

Iniciatíva má stanovených päť hlavných priorít, ktoré majú slúžiť ako základ pre rozvoj regionálnej spolupráce. Sú to koordinácia politiky, prepojenie infraštruktúry, neobmedzený obchod, finančná integrácia a prepojenie ľudí.¹³ Zapojením všetkých zainteresovaných strán do konzultácií o kľúčových rozhodnutiach podporuje NHC zásady koordinácie politiky. Medzi hlavné priority prepojenia infraštruktúry patrí odstránenie prekážok na medzinárodných dopravných trasách a napredovanie vo výstavbe prístavných infraštruktúrnych zariadení. Opatrenia na uľahčenie investícií a obchodu, zníženie ich nákladov a posilnenie regionálnej hospodárskej integrácie umožní neobmedzený obchod. Na zabezpečenie finančnej integrácie budú prijaté opatrenia na zlepšenie koordinácie menovej politiky, prehĺbenie finančnej spolupráce a taktiež zriadenie regionálnych rozvojových finančných inštitúcií. Pokiaľ ide o prepojenie ľudí, budú prijaté iniciatívy na podporu kultúrnych výmen a diskusií medzi rôznymi krajinami a ich obyvateľmi.¹⁴

Za jeden z hlavných faktorov, prečo sa Čína rozhodla spustiť NHC, sa okrem dlhodobého poklesu čínskej ekonomiky považuje aj jej súperenie so Spojenými štátmi americkými (USA). Malackým prielivom, ktorý sa nachádza na pobreží Singapuru, významného spojenca USA, prechádza väčšina čínskeho medzinárodného obchodu. Čína preto hľadá vlastné obchodné trasy, aby sa mohla vyhnúť USA.¹⁵ Navyše, obídenie Malackého prielivu ležiaceho medzi Malajziou a Indonéziou skrátí čas pre transport tovaru. NHC sa tiež považuje za stratégiu na oživenie čínskeho hospodárstva po finančnej kríze v roku 2008. V snahe zvýšiť kúpnu silu domáceho obyvateľstva reagovala čínska vláda na krízu balíkom stimulov, v rámci ktorého uzavrela zmluvy na výstavbu železníc, mostov a letísk. Toto úsilie však bolo neúspešné. NHC by mala prispieť k rastu čínskej ekonomiky aj štátnych firiem, ktoré získajú nové trhy mimo územia Číny.¹⁶

¹³ European Bank for Reconstruction and Development: *Belt and Road Initiative (BRI)*. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>>

¹⁴ Xinhua: *What are the Belt and Road Initiative cooperation priorities?*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://en.imsilkroad.com/p/310592.html>>

¹⁵ The Economist: *What is China's belt and road initiative?*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.proquest.com/central/docview/1904295099/A92B3AD07D9547ABPQ/2?accountid=59680>>

¹⁶ Jie, Y. – Wallace, J.: *What is China's Belt and Road Initiative (BRI)?*. [cit. 2022-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>>

Vzhľadom na rozsah globálnych investícií do infraštruktúry býva NHC často prirovnávaná k Marshallovmu plánu. Hoci čínske orgány akúkoľvek porovnateľnosť s plánom na pomoc Európe po druhej svetovej vojne odmietajú, oba plány prinášajú so sebou aj hospodárske výhody, v prípade NHC pre samotnú Čínu, krajiny zapojené do NHC a aj tretie krajiny. NHC je globálna hospodárska iniciatíva, ktorá s viac ako 150 krajinami, ktoré sa pripojili k čínskej iniciatíve, zahŕňa približne dve tretiny svetovej populácie, štvrtinu svetového obchodu a 40% svetového HDP.¹⁷ Medzi rokmi 2013, kedy bola NHC ohlásená, a 2021 celkový objem obchodu s tovarom medzi Čínou a krajinami pozdĺž trás NHC dosiahol necelých 10,1 bilióna EUR.¹⁸

Pre Čínu znamená NHC oživenie obchodu a modernizáciu hospodárstva, čo jej umožní sústrediť sa na vývoz technologicky zložitejšieho tovaru. Predpokladá sa, že vďaka zvýšenému vývozu čínsky HDP v nasledujúcom desaťročí porastie minimálne o 0,1 percentuálneho bodu ročne.¹⁹ Prínos získajú aj čínske štátne podniky, ktoré budú môcť spolupracovať na medzinárodných iniciatívach a vymieňať si informácie a poznatky so zahraničnými podnikmi. Pravdepodobne najväčší prínos NHC pre Čínu však spočíva v prístupe k zdrojom energie, najmä plynu a ropy, ktoré môže prepravovať vďaka vybudovaným trasám prostredníctvom železníc alebo potrubia.²⁰

Predpokladá sa, že NHC prinesie výhody ako Číne tak aj krajinám, ktoré sa pripojili k iniciatíve. Prínos pre ekonomiky, ktoré sú zapojené do NHC, spočíva v modernizácii kritickej infraštruktúry a prístupe k poznatkom a postupom vyspelejších krajín, ktoré môžu zabezpečiť vyššiu mieru udržateľného rastu.²¹ Očakáva sa, že NHC naštartuje industrializáciu menej rozvinutých krajín. NHC umožňuje Číne premiestniť svoju nízkonákladovú výrobu do iných

¹⁷ McBride, J. – Berman, N. – Chatzky, N.: *China's Massive Belt and Road Initiative*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>

¹⁸ Xinhua: *World Insights: 9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete:

<<https://english.news.cn/20220914/7f625e94e5834bed89037c6fde42b9a3/c.html>>

¹⁹ Nomura: *The Belt and Road Initiative: Globalization, China Style*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.nomuraconnects.com/focused-thinking-posts/the-belt-and-road-initiative-globalisation-china-style/>>

²⁰ Enderwick, P.: *The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete:

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/jsc.2229?casa_token=nm_pUE4LN1gAAAAA%3AB8cw9RKz2Oq7uvCQ_Jjx6Lj5cgbgFzrFDf1Yi4CkdytApBOhGm0FRxJ7KjQ78thb0ABcQtUSBwAIY>

²¹ Ibid.

nízkonákladových krajín, čo okrem zvýšených investícií uľahčí aj integráciu do globálneho hospodárstva chudobnejších krajín. Okrem toho, vďaka investíciám v rámci NHC sa predpokladá aj urýchlenie rozvoja, čo bude mať za následok rýchlejší hospodársky rast a digitalizáciu, ktorá môže ešte viac uľahčiť ďalší potenciálny rast.²²

Je preto zrejmé, že iniciatíva má potenciál ovplyvniť ekonomiky, ktoré sa k projektu pripojili, ako aj celkové globálne hospodárstvo. V apríli 2019 vydala Svetová banka dokument s názvom *Nová hodvábna cesta. Vplyv na hospodárstvo, chudobu a životné prostredie*, v ktorom okrem iného uviedla aj nasledujúce očakávané ekonomické dopady NHC:²³

- Očakáva sa, že globálny reálny príjem sa v roku 2030 zvýši o 0,7 %, čo v cenách z roku 2014 a trhovom výmennom kurze predstavuje takmer pol bilióna eur. Pre krajiny NHC to znamená 82 % nárast a pre Čínu 36 %.
- Očakáva sa, že vďaka investíciám súvisiacim s NHC klesne počet ľudí žijúcich v miernej chudobe o 34 miliónov a ľudí žijúcich v extrémnej chudobe o 8,7 milióna. V krajinách NHC sa predpokladá pokles ľudí žijúcich v extrémnej chudobe o 5,1 milióna v oblasti NHC a v tretích krajinách o 3,7 milióna.
- Objem svetového vývozu by sa mal zvýšiť o 1,7 %, čo predstavuje 517,97 miliárd EUR. V oblasti NHC vývoz vzrastie o 2,8 %, čo predstavuje 401,54 miliárd EUR, a v krajinách, ktoré sú zapojené do NHC o 0,7 %.
- Objem svetového dovozu by sa mal zvýšiť o 3,4 %, čo predstavuje viac ako 1,1 bilióna EUR.

²² Nomura: *The Belt and Road Initiative: Globalization, China Style*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.nomuraconnects.com/focused-thinking-posts/the-belt-and-road-initiative-globalisation-china-style/>>

²³ Maliszewska, M. – Mensbrugge, D.: *The Belt and Road Initiative : Economic, Poverty, and Environmental Impacts*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31543/WPS8814.pdf?sequence=6&isAllowed=y>> s.7-19

- Celosvetový blahobyt sa zvýši o 1,1 %, pričom nárast o 2 % v krajinách NHC bude mať pre ne za následok dodatočný zisk 366,72 miliárd EUR.

V súvislosti s ekonomickými dopadmi rastú aj negatívne očakávania a obavy z finančných problémov a udržateľnosti dlhov, a to najmä zo strany EÚ, ale aj iných svetových mocností, ako sú napr. USA, alebo krajiny v Ázii, ako napr. India či Japonsko. Infraštruktúrne projekty môžu mať dlhú dobu návratnosti, neisté zisky a možnosť nesplácania v dôsledku regulačných alebo politických rizík v prijímajúcich ekonomikách. Ak projekt neprinesie dostatočné príjmy, menšie krajiny NHC, ktoré si vzali značné úvery, by mohli čeliť problémom so zadlžením.²⁴ Platobnú bilanciu krajín NHC môže negatívne ovplyvniť rast dovozu z Číny v porovnaní s vývozom do Číny, čo by zhoršilo obchodný deficit a splácanie dlhu. Navyše viac ako desať rokov po predstavení rozsiahleho plánu čínskym prezidentom Si Ťin-pchingom sa zdá, že dôsledky udržateľnosti dlhu, pandémie koronavírusu a pokles hospodárskeho rastu samotnej Číny majú vplyv na spomalenie NHC.²⁵

Okrem obáv z ekonomického dopadu rastú obavy najmä z upevňovania politickej moci Číny. Čína získava prístup k novým obchodným kanálom a trhom, vďaka čomu jej postavenie ako ekonomického a politického aktéra v krajinách NHC aj tretích krajinách poskytuje väčší geopolitický vplyv. Najmä v menších krajinách rastú obavy, že Čína získa dominantné postavenie v ich ekonomikách a namiesto plánovanej hospodárskej pomoci nakoniec vytlačí domáce výrobné odvetvia.²⁶ Zákazky na realizáciu projektov NHC navyše zvyčajne dostávajú čínske štátne firmy, ktoré často nedodržiavajú základné zásady a normy, ako sú napr. nediskriminácia alebo dodržiavanie trhových princípov.²⁷ Väčší vplyv Číny taktiež predstavuje hrozbu upevnenia autoritárskej kontroly a zastavenia pokroku v oblasti ľudských práv a transparentnosti v krajinách zúčastnených na NHC, najmä v tých, kde je Čína hlavným ekonomickým hráčom, ako sú napr. Laos alebo Kambodža. Obavy rastú aj

²⁴ Nomura: *The Belt and Road Initiative: Globalization, China Style*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.nomuraconnects.com/focused-thinking-posts/the-belt-and-road-initiative-globalisation-china-style/>>

²⁵ Gong, X.: *The Belt and Road Initiative Is Still China's "Gala" but Without as Much Luster*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://carnegieendowment.org/2023/03/03/belt-and-road-initiative-is-still-china-s-gala-but-without-as-much-luster-pub-89207>>

²⁶ Ōba, M. – Freeman, C.: *Bridging the Belt and Road Initiative*. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://carnegieendowment.org/2019/10/10/bridging-belt-and-road-divide-pub-80019>>

²⁷ Ibid.

z využitia diplomacie dlhovej pasce zo strany Číny, ktorá by si týmto spôsobom vynútila strategické ústupky v kontroverzných prípadoch, napríklad v súvislosti s porušovaním ľudských práv alebo urovnávanie územných konfliktov v Juhočínskom mori.²⁸ Ďalšie obavy v súvislosti s projektmi NHC v celom regióne vyvolávajú vplyvy na životné prostredie, možnosť zvýšenia nadnárodnej kriminality a zintenzívnenie vojenskej spolupráce s niektorými krajinami NHC.²⁹

1.2 Ekonomické koridory NHC

Úsilie iniciatívy v oblasti námornej dopravy sa sústreďí na vytvorenie účinných námorných trás, ktoré budú spájať kľúčové námorné prístavy pozdĺž Novej hodvábnej cesty. Prepojenie medzinárodných dopravných trás, ako aj miest a kľúčových prístavov prispeje k posilneniu spolupráce medzi krajinami zapojenými do NHC. Iniciatíva Nová hodvábna cesta, ktorej projekty prechádzajú z Číny smerom do Ázie, Európy a Afriky, využíva medzinárodné dopravné trasy, ktoré zahŕňajú nasledujúcich šesť medzinárodných koridorov:

- Čínsko-mongolsko-ruský hospodársky koridor

Hospodársky koridor spájajúci Čínu s Ruskom vedie z čínskeho prístavu Ťi-ning cez mongolský hraničný priechod Erenhot do východosibírskeho ruského mesta Ulan Ude.³⁰ Prezident Čínskej ľudovej republiky Si Ťin-pching navrhol koridor medzi tromi krajinami v septembri 2014 v Dušanbe, hlavnom meste Tadžikistanu, počas stretnutia hlavných predstaviteľov Ruska, Číny a Mongolska s cieľom prepojiť čínsku iniciatívu NHC s mongolskou iniciatívou Rozvojová cesta, známou aj ako Stepná cesta, a s ruskou transeurázijskou železničnou sieťou.³¹ O necelé dva roky bol podpísaný návrh rozvojového plánu, prvého plánu multilaterálnej spolupráce,

²⁸ Kuo, L. – Kommenda, N.: *What is China's Belt and Road Initiative?*. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>>

²⁹ Ōba, M. – Freeman, C.: *Bridging the Belt and Road Initiative*. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://carnegieendowment.org/2019/10/10/bridging-belt-and-road-divide-pub-80019>>

³⁰ Belt and Road Advisory: *What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia?*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor>>

³¹ Kumar, S.: *China-Mongolia-Russia Economic Corridor: An Assessment*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=6870&lid=4679>

o výstavbe nového koridoru.³² Koridor ako dôležitá súčasť Hospodárskeho pásu Hodvábnej cesty okrem zosúladenia iniciatív troch krajín podporuje vzájomnú spoluprácu zvýšením objemu trojstranného obchodu, zvýšením konkurencieschopnosti výrobkov, zjednodušením tranzitnej dopravy a rozvojom infraštruktúry prostredníctvom projektov spolupráce.³³

- Nový eurázijský pozemný most

Ekonomický koridor Nový eurázijský pozemný most zabezpečuje rozvoj železničnej dopravy medzi Čínou a Európou. Cez viac než tridsať krajín prechádza takmer 10 800 km železničných spojení.³⁴ Nákladné vlaky smerujúce z Číny cez Rusko spájajú Chongqing s Duisburgom, Chengdu s Lodžou, Yiwu s Madridom, Wuhan s Hamburgom, Wuhan s Lyonom.³⁵ Cieľom tohto koridoru je zvýšiť frekvenciu železničnej dopravy medzi Čínou a Európou. Železničná trať, ktorá bola otvorená začiatkom 90. rokov, je podporovaná iniciatívou NHC a výrazným spôsobom uľahčuje obchod a iné výmeny medzi krajinami pozdĺž trasy a medzi Áziou a Európou.³⁶

- Hospodársky koridor Čína - Stredná Ázia - Západná Ázia

Vzhľadom na bohatstvo na suroviny územia strednej a západnej Ázie predstavuje ekonomický koridor, ktorý spája strednú a západnú časť Ázie jednu z hlavných osí Novej hodvábnej cesty. Koridor spájajúci Čínu s Arabským polostrovom a Perzským zálivom prechádza cez päť krajín strednej Ázie a sedemnášť krajín a regiónov Západnej Ázie.³⁷ Tento koridor sa začína v čínskej autonómnej oblasti Sin-t'iang, vedie cez krajiny strednej Ázie, cez Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Uzbekistan, Turkménsko, Irán, až do Stredozemného mora

³² The State Council Information Office The People's Republic Of China: *What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?*. [cit. 2023-25.03]. Dostupné na internete: <http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>

³³ Global Times: *China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>>

³⁴ The State Council Information Office The People's Republic Of China: *What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?*. [cit. 2023-25.03]. Dostupné na internete: <http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>

³⁵ OBOREurope: *One belt*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>>

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid.

a končí v Turecku.³⁸ Podporuje hospodársku a obchodnú spoluprácu a kapitálové toky do týchto regiónov, čím podporuje hospodársky a sociálny rozvoj regiónu. Cieľom tohto koridoru je lepšie prepojiť všetky regionálne ekonomiky nielen s Čínou, ale aj s Európou.

- Hospodársky koridor medzi Čínou a Indočínskym polostrovom

Čínsko-indočínsky koridor sa tiahne cez Nanning a Pingxiang do Hanoja a Singapuru z čínskej delty Perlovej rieky smerom na západ pozdĺž rýchlostnej cesty Nanchong-Guang'an a vysokorýchlostnej železnice Nanning-Guangzhou. Cez Vietnam, Laos, Kambodžu, Thajsko, Mjanmarsko a Malajziu spája Čínu s Indočínskym polostrovom kľúčovým pre NHC.³⁹ Cieľom koridoru je zabezpečiť rozvoj dopravy, v podobe diaľnic, železníc a leteckého spojenia, a vďaka tomu prepojiť aj mestá v regióne, čím sa umožní jednoduchšia preprava osôb, tovaru, kapitálu ako aj informácií medzi krajinami.⁴⁰ Od spojenia Číny s Indočínskym polostrovom sa očakáva, že posilní spoluprácu Číny s krajinami ASEAN, vytvorí príležitosti pre regionálny ekonomický rozvoj a v dôsledku toho zabezpečí regionálnu prosperitu. Hoci čínska námorná Hodvábna cesta bude predovšetkým uľahčovať diaľkové alebo veľkoobjemové obchody, pozemná dopravná sieť by Číne zabezpečila možnosť prepravovať svoje komodity do krajín ASEAN a využívať každú zastávku ako distribučný uzol.⁴¹

- Čínsko-pakistanský hospodársky koridor

Počas návštevy hlavného mesta Pakistanu, Islamabadu, v apríli 2015 čínsky prezident Si Ťin-pching spolu s pakistanským premiérom Navázom Šarífom predstavili čínsko-pakistanský hospodársky koridor.⁴² Koridor s dĺžkou 3 000 km medzi čínskym mestom Kašgarom a pakistanským prístavom Gwadar spája

³⁸ OBOReuropa: *One belt*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete:

<<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>>

³⁹ The State Council Information Office The People's Republic Of China: *What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?*. [cit. 2023-25.03]. Dostupné na internete:

<http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>

⁴⁰ OBOReuropa.: *One belt*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete:

<<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>>

⁴¹ Rojanaleekul, V. – Pungchompoo, S. – Sirivongpaisal, N.: *Trade values predictive model of Southeast Asia under the Belt-Road Initiative*. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete:

<<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521222000141?via%3Dihub>>

⁴² Sacks, D.: *The China-Pakistan Economic Corridor—Hard Reality Greets BRI's Signature Initiative*. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.cfr.org/blog/china-pakistan-economic-corridor-hard-reality-greets-bris-signature-initiative>>

Námornú hodvábnu cestu na juhu a hospodársky pás Hodvábnej cesty na severe.⁴³ Vďaka čínsko-pakistanskému koridoru môže Čína obísť Malacký prieliv a Juhočínske more a skrátiť čas a znížiť náklady na prepravu komodít.⁴⁴ Koridor okrem sietí diaľnic a železníc, zahŕňa aj vytvorenie špeciálnych ekonomických zón a výstavbu medzinárodného letiska v Gwadare.⁴⁵ Zámerom koridoru je posilnenie bilaterálnej výmeny a spolupráce v oblasti dopravy a energetiky, ako aj zlepšenie prepojenia medzi Pakistanom a Čínou s cieľom podporiť spoločný rozvoj. Spojenie medzi Čínou a Pakistan zároveň zabezpečí ďalšiu ekonomickú a energetickú spoluprácu aj s krajinami južnej a strednej Ázie a severnej Afriky.⁴⁶ Pre samotný Pakistan význam koridoru spočíva v zlepšení jeho infraštruktúry.

- Hospodársky koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko

Počas návštevy čínskeho premiéra Li Keqiang v Indii v máji 2013 predstavila Čína spolu s Indiou návrh bangladéško-čínsko-indicko-mjanmarského hospodárskeho koridoru s cieľom prepojiť trhy a podporiť regionálnu prepojenosť.⁴⁷ Bangladéš a Mjanmarsko zaujali k projektu pozitívny postoj. Neskôr v decembri toho istého roka podpísali všetky štyri krajiny spoločný študijný plán, na základe ktorého bol vytvorený mechanizmus spolupráce. Koridor by mal spájať čínsky Kunming s indickou Kalkatou v blízkosti čínsko-indickej hranice cez mjanmarský Mandalaj a hlavné mesto Bangladéšu, Dháku.⁴⁸ Očakáva sa, že koridor okrem pomoci štyrom priamo zapojeným krajinám podporí rast a integráciu v celej južnej, juhovýchodnej a východnej Ázii. Koridor, ktorý zvýši transport komodít medzi dvoma obrovskými ekonomikami Čínou a Indiou, má zároveň zlepšiť spojenie medzi Čínou a obchodnými centrami v Bengálskom zálive a podporiť medziregionálny obchod. Najmä pre krajiny Bangladéš a Mjanmarsko spočíva význam koridoru v znížení chudoby a zlepšení regionálnych dopravných systémov. Toto prepojenie

⁴³ The State Council Information Office The People's Republic Of China: *What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?*. [cit. 2023-25.03]. Dostupné na internete:

<http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>

⁴⁴ Rauf, S. – Zeidan, A.: *China-Pakistan Economic Corridor*. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>>

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ The State Council Information Office The People's Republic Of China: *What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?*. [cit. 2023-25.03]. Dostupné na internete:

<http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>

⁴⁷ OBOReuropa: *One belt*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete:

<<https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/one-belt/>>

⁴⁸ Ibid.

by uľahčilo pohyb osôb a tovaru cez medzinárodné hranice, znížilo by prekážky v pozemnom obchode, zlepšilo prístup na trh a podporilo mnohostranný obchod.⁴⁹ Vzhľadom na to, že India stále odmieta podporiť čínsky projekt, sa však v súvislosti s týmto koridorom dosiahol prakticky len malý pokrok.⁵⁰

1.3 Obchodné vzťahy medzi EÚ a Čínou

EÚ a Čína spolu s USA patria medzi troch najväčších obchodných partnerov na svete. EÚ aj Čína sú významnými svetovými hospodárskymi mocnosťami v medzinárodnom obchode. Celková hodnota všetkého vyprodukovaného tovaru a poskytovaných služieb za rok 2021 predstavovala v EÚ 14,5 biliónov EUR⁵¹, zatiaľ čo HDP Číny za rok 2021 bolo na úrovni 16,25 biliónov EUR⁵². Spolu sa Čína a EÚ podieľajú približne jednou tretinou na svetovom HDP.⁵³

Obchodný vzťah medzi EÚ a Čínou je kľúčový pre obe veľmoci, keďže predstavujú pre seba navzájom významných exportérov a importérov. V roku 2022 bola Čína tretím najväčším partnerom pre vývoz tovaru z EÚ (9,0 %) a najväčším partnerom pre dovoz tovaru z EÚ (20,8 %).⁵⁴ Spomedzi členských štátov EÚ za rok 2022 najviac dovážaného tovaru z Číny smerovalo do Holandska a najviac vyvážaného tovaru do Číny pochádzalo z Nemecka.⁵⁵ Dovoz do Európskej únie z Číny bol v roku 2022 v hodnote 626 miliárd EUR.⁵⁶ Najviac sa dovážali elektrické stroje a zariadenia, jadrové reaktory, organické chemikálie, vozidlá. Vývoz z EÚ do Číny za rok 2022 predstavoval hodnotu 230,3 miliárd EUR, pričom medzi najviac

⁴⁹ Baffa, C.: *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam*. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>>

⁵⁰ OBOReuropa.: *One belt*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/one-belt/>>

⁵¹ The World Bank: *GDP (current US\$) - European Union*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=EU>>

⁵² The World Bank: *The World Bank.: GDP (current US\$) - China*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=CN>>

⁵³ Jitaru, L.: *EU-China Trade Partnership: Strategic Importance of Central and Eastern European Members*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://stec.univ-ovidius.ro/html/anale/ENG/2016/2016-II-full/s1/8.pdf>> s.1

⁵⁴ Eurostat: *China-EU - international trade in goods statistics*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics>

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Trading Economics: *European Union Imports from China*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://tradingeconomics.com/european-union/imports/china>>

vyvážané komodity patria stroje, jadrové reaktory, kotly, elektrické stroje a zariadenia, vozidlá či farmaceutické výrobky.⁵⁷ Od kedy sa Čína stala členom Svetovej obchodnej organizácie v roku 2001, vývoz tovaru z EÚ do Číny rástol v priemere o viac ako 10 % ročne a vývoz služieb o viac ako 15 % ročne.⁵⁸ EÚ a jej najväčší členovia majú s Čínou veľké obchodné deficity. EÚ má s Čínou zápornú obchodnú bilanciu už viac ako dve dekády.⁵⁹ Obchodná bilancia EÚ s Čínou za rok 2022 vykazuje obchodný deficit vo výške 395,7 miliárd EUR.⁶⁰

Pri analýze obchodu medzi EÚ a Čínou na základe partnerských krajín, je zrejmé, že väčšina obchodných tokov sa sústreďuje na vzájomné vzťahy s Nemeckom, Spojeným kráľovstvom, Holandskom, Francúzskom, Talianskom, Španielskom a Švédskom alebo ostatnými krajinami EÚ-15.⁶¹ V posledných rokoch však rastie záujem zo strany Číny aj o územie strednej a východnej Európy prostredníctvom formátu 14+1.

Obchodná politika EÚ voči Číne je upravená strategickým programom spolupráce EÚ-Čína 2020 a stratégiou EÚ-Čína z roku 2016, ktorá bola v marci 2019 aktualizovaná oznámením EÚ-Čína – strategický výhľad.⁶² Obchodné vzťahy medzi EÚ a Čínou by mala posilniť aj Komplexná dohoda o investíciách (CAI). Rokovania sa ukončili v decembri 2020, avšak stále sa čaká na jej ratifikáciu z oboch strán.⁶³ Dohoda by mala uľahčiť prístup európskych firiem na čínske trhy a vyrovnáť súčasné rozdiely v otvorenosti trhu medzi EÚ a Čínou. Dohoda zaväzuje Čínu, že zabezpečí spravodlivé zaobchádzanie s podnikmi pochádzajúcimi z EÚ a umožní im konkurovať za rovnakých podmienok ako domácim podnikom. Usmernenia

⁵⁷ Trading Economics: European Union Exports to China. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://tradingeconomics.com/european-union/exports/china>>

⁵⁸ Dadush, U. – Domínguez-Jiménez, M. – Gao, T.: *THE STATE OF CHINA-EUROPEAN UNION ECONOMIC RELATIONS*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep28517.pdf>> s.6

⁵⁹ Choroś-Mrozowska, D.: *The Impact of COVID-19 on EU-China Trade Flows*. [cit. 2023-25-02]. Dostupné na internete: <<https://czasopisma.uni.lodz.pl/CER/article/view/15756/15255>> s.162

⁶⁰ Eurostat: *China-EU - international trade in goods statistics*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics>

⁶¹ Jitaru, L.: *EU-China Trade Partnership: Strategic Importance of Central and Eastern European Members*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://stec.univ-ovidius.ro/html/anale/ENG/2016/2016-II-full/s1/8.pdf>> s.1

⁶² Delegation of the European Union to the People's Republic of China: *Relations with the EU: Economic Relations, Trade and Investment*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/delegations/china/economic-relations-trade-and-investment_en?s=166>

⁶³ Ibid.

stanovené CAI stanovujú vysoké štandardy transparentnosti, rovnosti príležitostí, záväzkov týkajúcich sa prístupu na trh a trvalo udržateľného rozvoja.

Obchodné vzťahy medzi dvoma svetovými mocnosťami boli v posledných rokoch narušené viacerými faktormi. EÚ sa dlhodobo snaží znížiť svoju hospodársku závislosť na Číne. EÚ dokonca Čínu označila za „*hospodárskeho konkurenta a systémového rivala*“⁶⁴. Obchodné vzťahy zasiahla aj pandémia COVID-19 a jej ekonomické dôsledky. Ruská invázia na Ukrajinu vo februári 2022 znamenala zmenu prístup k Číne vzhľadom na jej rozličný postoj k vojne. V EÚ rástli výzvy na obmedzenie obchodu a investícií s Čínou a nájdenie nových obchodných partnerov.⁶⁵

Počet priamych zahraničných investícií (PZI) Číny do EÚ za posledných desať rokov výrazne vzrástol. Naopak, európske PZI smerujúce do Číny zaznamenávali dlhoročný pokles do roku 2022, kedy zaznamenali medziročný nárast o 92,2 %.⁶⁶ Dlhodobý pokles PZI v porovnaní s Čínou je pripisovaný prekážkam zo strany Číny, ktoré musia európske podniky prekonať, aby sa dostali na čínsky trh. Dlhoročný pokles investícií mal za následok koncentráciu krajín EÚ ako aj investujúcich spoločností a cieľových odvetví. Medzi rokmi 2018 až 2021 tvorilo 10 % najväčších investorov 80 % všetkých európskych PZI v Číne, v porovnaní so 49% v období medzi rokmi 2008 a 2017.⁶⁷ Za posledné štyri roky prilákalo len päť odvetví, a to automobilový priemysel, spracovanie potravín, farmaceutický priemysel a biotechnológie, chemický priemysel a výroba spotrebných výrobkov, približne 70 % všetkých PZI z európskych krajín v porovnaní s priemerom 57 % v rokoch 2008 až 2012 a 65 % v rokoch 2013 až 2017.⁶⁸ Taktiež sa prejavila silnejšia

⁶⁴ European External Action Service: *EU-China Relations factsheet*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet_en>

⁶⁵ Schmucker, C. – Wolf, G.: *Managing Risks in the EU-China Economic Relationship*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://dgap.org/en/research/publications/managing-risks-eu-china-economic-relationship>>

⁶⁶ Huld, A.: *Prospects for European Companies in China in 2023*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://www.china-briefing.com/news/european-investment-in-china-prospects-for-2023/>>

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ Ibid.

koncentrácia krajín. Len štyri krajiny, Nemecko, Holandsko, Spojené kráľovstvo a Francúzsko, tvorili v priemere 87 % celkových investícií.⁶⁹

Čínske PZI v Európe dosiahli v roku 2021 úroveň 10,6 miliardy EUR, čo predstavuje 33 % nárast oproti roku 2020, kedy celková hodnota čínskych PZI smerujúcich do Európy bola na úrovni 7,9 miliardy EUR.⁷⁰ V porovnaní s maximálnou hodnotou dosiahnutou v roku 2016 však čínske PZI klesli o 77 %.⁷¹ Najviac čínskych investícií smerovalo do Holandska, Nemecka a Francúzska. Najdôležitejšími odvetviami sú odvetvie spotrebných výrobkov a automobilový priemysel, ktoré spolu predstavovali 59% % celkovej hodnoty investícií.⁷² Ďalej nasledoval sektor zdravotníctva, farmácie a biotechnológie. Údaje za rok 2022 ešte nie sú známe, ale očakáva sa pokles v dôsledku čínskych prísnych kapitálových kontrol, dôsledkov ruskej invázie na Ukrajinu a prísnejšieho preverovania a kontroly čínskych investícií v EÚ.

⁶⁹ Schmucker, C. – Wolf, G.: *Managing Risks in the EU-China Economic Relationship*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://dgap.org/en/research/publications/managing-risks-eu-china-economic-relationship>>

⁷⁰ Kratz, A. a kol.: *Chinese FDI in Europe: 2021 Update*. [cit. 2023-27-03]. Dostupné na internete: <<https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2021-update>>

⁷¹ Zenglein, M. – Sebastian, G.: *Chinese foreign direct investment in Europe: the downward trend continues*. [cit. 2023-27-03]. Dostupné na internete: <<https://iap.unido.org/articles/chinese-foreign-direct-investment-europe-downward-trend-continues>>

⁷² Kratz, A. a kol.: *Chinese FDI in Europe: 2021 Update*. [cit. 2023-27-03]. Dostupné na internete: <<https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2021-update>>

2 Cieľ práce, metodika práce a metódy skúmania

Hlavným cieľom diplomovej práce je objasniť postoj EÚ voči Novej hodvábnjej ceste a jej projektom na území EÚ a na území tretích krajín. Pre dosiahnutie hlavného cieľa sme si stanovili aj dva parciálne ciele:

- Teoretická charakteristika NHC
- Skúmanie alternatívy EÚ k NHC

Prvý parciálny cieľ, všeobecná charakteristika NHC, je dôležitý pre pochopenie dôležitosti čínskej iniciatívy a úlohy, ktorú zohráva nielen v čínskom, ale aj svetovom meradle. Druhý parciálny cieľ, ktorý skúma, akú alternatívu ponúka EÚ k NHC, slúži na pochopenie toho, čo očakáva EÚ od NHC.

Práca je zároveň rozdelená na dve časti. Prvá časť poskytuje teoretické pozadie, ktoré nám pomôže lepšie pochopiť informácie v tretej kapitole. Opisuje NHC, trasy ekonomických koridorov a taktiež obchodné vzťahy medzi EÚ a Čínou. Praktická časť zahŕňa hlavný cieľ práce, a preto je ňou tretia kapitola, kde okrem skúmania postoja EÚ k NHC a ku konkrétnym projektom NHC v krajinách EÚ a v tretích krajinách, skúmame aj riešenia, ktoré navrhuje EÚ ako alternatívy k NHC.

Pri písaní diplomovej práce sme si určili hypotézu – *NHC má dezintegračný vplyv na EÚ*, ktorej platnosť, resp. neplatnosť budeme skúmať v práci a je súčasťou záveru práce.

Pre dosiahnutie hlavného cieľa a parciálnych cieľov bolo potrebné preštudovať množstvo odbornej literatúry. Pri písaní práce sme narazili na dva problémy: absencia informácií v slovenskom jazyku a nedostatok knižných zdrojov. Preto vzhľadom na absenciu relevantnej literatúry k našej téme v slovenskom jazyku, sme prevažnú časť zdrojov čerpali primárne z literatúry v anglickom jazyku. Vzhľadom na nedostatok knižných zdrojov relevantných k skúmanej téme, sme knižné zdroje nahradili elektronickými médiami. Na čerpanie poznatkov potrebných k písaniu práce nám poslúžili najmä informácie zverejnené na stránkach inštitúcií EÚ, v podobe vyhlásení, zverejnených správ, noriem a predpisov. Pri reakcii EÚ a jej predstaviteľov sme informácie hľadali taktiež v spravodajskom portáli o dianí v EÚ s názvom *Euractiv*. Okrem spomenutého denníka, sme využili aj ďalšie svetovo uznávané denníky, ako sú *The Economist*, *Politico*, *The Diplomat* a ďalšie. Pri

hľadání informácií o čínskych projektoch sme využili aj čínske denníky, najmä China Daily a South China Morning Post. Podstatnou náležitosťou práce sú aj číselné údaje, ktoré sme čerpali zo štatistických databáz. V práci sme taktiež pracovali s rozdielnymi menami euro a americký dolár. Pre jednotnosť práce používame v práci menu euro, pričom sme na prepočet použili kurz 1 USD = 0,92 EUR platný k 31. marcu 2023.

Pri vypracovaní diplomovej práce sme použili viacero metód skúmania, najmä analýzu, syntézu, deskripciu a abstrakciu. Pomocou analýzy sme rozčlenili informácie získané z odborných zdrojov na menšie časti a hľadali medzi nimi súvislosti. Využitím syntézy sme naopak mohli čiastkové informácie spojiť do uceleného textu. Metóda syntézy bola využitá pri skúmaní postoja EÚ od spustenia NHC až po súčasnosť. V ďalšej časti druhej kapitoly sme využili najmä analýzu, prostredníctvom ktorej sme rozčlenili postoj EÚ k jednotlivým projektom NHC a tak sme dokázali splniť cieľ práce. Častou metódou využívanou pri písaní práce bola aj deskripcia, ktorú sme používali najmä skúmaní postoja EÚ ku konkrétnym projektom NHC. Deskripcia nám umožnila stručne opísať projekt realizovaný v rámci NHC a následne skúmať postoj EÚ. Pomocou abstrakcie sme odhliadli od nepodstatných informácií, ktoré nesúviseli s témou a cieľom práce, v našom prípade najmä reakcie EÚ na Čínu namiesto reakcie EÚ na čínsku iniciatívu NHC.

3 Postoj EÚ voči NHC

Odkedy Čína predstavila stratégiu Novej hodvábnej cesty, reakcie boli rôzne. Reakcie sa líšili aj v Európskej únii, kam NHC zasahuje. Hoci Únia urobila niekoľko krokov, ktorými mohla nepriamo vyjadriť svoj postoj k čínskemu projektu, ako celok nevydala stanovisko, kde by jednoznačne definovala svoj postoj. Postoj EÚ ani jej členských krajín preto nie je jednoznačný a časom sa menil. Krajiny východnej a strednej Európy sú všeobecne viac naklonené k podpore Novej hodvábnej cesty, ako západné krajiny, najmä Francúzsko a Nemecko.

Európska únia zaujala spočiatku pozitívny, ale mierne ostražitý postoj. Pre EÚ predstavovala iniciatíva už od jej spustenia nové príležitosti pre rozšírenie hospodárskej spolupráce a obchodu medzi Európou a Áziou. Zároveň bola iniciatíva zo strany EÚ vnímaná ako doplnok k svojim vlastným politikám interkonektivity, ako je napr. spolupráca EÚ a Číny v oblasti prepojitelnosti.⁷³ Ostražitosť spočívala predovšetkým v obavách o dodržiavanie noriem a nariadení EÚ pri realizácii projektov BRI. Už v roku 2014 predstaviteľ Európskej služby pre vonkajšiu činnosť zodpovedný za vzťahy s Čínou, Ellis Mathews, zdôraznil, že stavebné normy projektov realizovaných v rámci NHC musia spĺňať požiadavky EÚ a podliehať dohľadu zo strany EÚ.⁷⁴

O niečo zreteľnejšie reakcie možno pozorovať od roku 2015. V máji 2015 vtedajší predseda Európskej komisie Jean-Claude Juncker ocenil prínos NHC pre Európu v podobe lepších spojení s ázijskými ekonomikami a vyzval k transparentnosti a vôli pracovať pri prepojení Investičného plánu pre Európu, známeho ako Junckerov investičný plán, a iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta.⁷⁵ Počas júnového samitu medzi EÚ a Čínou prejavili obe veľmoci záujem o tieto iniciatívy a predložili sériu opatrení vrátane integrácie už spomínaného Investičného

⁷³ Baark, E.: *European Perspectives on the Chinese Belt and Road Initiative*. [cit. 2022-13-12]. Dostupné na internete:

<https://www.researchgate.net/publication/351358935_European_Perspectives_on_the_Chinese_Belt_and_Road_Initiative> s.4

⁷⁴ Zuokui, L.: *Europe's Protectionist Position on the Belt and Road Initiative and Its Influence*. [cit. 2022-13-12]. Dostupné na internete:

<<https://sha.static.vipsite.cn/media/thinktank/attachments/9d00b0b62794c3c8621e4116d35d12b3.pdf>> s.146

⁷⁵ Rong, S. – Lei, Y.: *Interview: Europe to benefit from China's One Belt, One Road initiative: EC chief*. [cit. 2022-14-12]. Dostupné na internete: <<http://en.people.cn/n/2015/0507/c90777-8888868.html>>

plánu pre Európu a NHC a zároveň zriadenie platformy prepojitelnosti medzi EÚ a Čínou.⁷⁶ Iniciatíva tak bola začlenená ako nový rozmer strategického partnerstva medzi EÚ a Čínou. Spustenie platformy prepojitelnosti dalo príležitosť EÚ spolupracovať s Čínou v oblasti OBOR s cieľom definovať stratégie spolupráce, plány a politiky ako aj objasniť pravidlá, ktorými sa budú riadiť spoločné projekty.⁷⁷ Memorandum o porozumení o platforme prepojitelnosti medzi EÚ a Čínou bolo podpísané počas septembrového hospodárskeho a obchodného dialógu na vysokej úrovni v Pekingu s cieľom posilniť synergie medzi iniciatívou NHC a iniciatívami EÚ akou je politika transeurópskej dopravnej siete (TEN-T).⁷⁸ Na konci roka 2015 prijal Európsky parlament uznesenie o vzťahoch medzi EÚ a Čínou, v ktorom zbral „na vedomie vytvorenie iniciatívy Jedno pásmo, jedna cesta zameranej na výstavbu veľkých energetických a komunikačných spojení“ a vyzýva, aby bola iniciatíva uskutočnená transparentne a multilaterálnym spôsobom za účasti všetkých zainteresovaných strán.⁷⁹

V dôsledku prudkého nárastu čínskych PZI v Európe, ako napr. Taliansku, Portugalsku či Grécku, začali v EÚ narastať obavy z nového ekonomického a politického vplyvu Číny v regióne. Európska komisia v spoločnom oznámení o prvkoch pre novú stratégiu EÚ týkajúcej sa Číny z júna 2016 uviedla, že naďalej spolupracovať s Čínou na iniciatíve OBOR je možné len, ak bude Čína dodržiavať trhové pravidlá a medzinárodné normy, aby tak mohli všetci zúčastnení profitovať z iniciatívy.⁸⁰ Na pôde EÚ vznikali aj podozrenia z toho, že NHC narúša vnútornú

⁷⁶ Zuokui, L.: *Europe's Protectionist Position on the Belt and Road Initiative and Its Influence*. [cit. 2022-13-12]. Dostupné na internete:

<<https://sha.static.vipsite.cn/media/thinktank/attachments/9d00b0b62794c3c8621e4116d35d12b3.pdf>> s.147

⁷⁷ Grieger, G.: *One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative*. [cit. 2022-14-12]. Dostupné na internete:

<[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI\(2016\)586608_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf)>, s. 10

⁷⁸ European Commission: *Investment Plan for Europe goes global: China announces its contribution to #investEU*. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete:

<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_15_5723>

⁷⁹ Európsky parlament: Uznesenie Európskeho parlamentu zo 16. decembra 2015 o vzťahoch medzi EÚ a Čínou (2015/2003(INI)). *Strategické partnerstvo a spolupráca EÚ – Čína*, 9. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0458_SK.html>

⁸⁰ SPOLOČNÉ OZNÁMENIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE Prvky pre novú stratégiu EÚ týkajúcu sa Číny: 2016. III.4. Prepojitelnosť a medzilidské kontakty. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=celex%3A52016JC0030>>

súdržnosť a jednotu EÚ. Ako podkopanie súdržnosti vnímala EÚ vznik platformy 14+1 alebo odlišné hlasovanie Grécka a Maďarska.

Formát 14+1 vytvorený rok pred spustením NHC v roku 2012 a v súčasnosti zahŕňa 14 krajín strednej a východnej Európy s cieľom podporiť obchodné a investičné vzťahy.⁸¹ Formát najskôr zahŕňal 16 krajín, avšak počiatočné nadšenie vystriedala o pár rokov neskôr nespokojnosť s hospodárskymi výsledkami a obavy o rastúci vplyv Číny v strednej a východnej Európe a rozdelenie EÚ. V roku 2021 formát opustilo Estónsko spolu s Litvou, ktorá rozhodnutie odôvodnila obvinením formátu z rozdeľovania Európy a vyzvala, aby tak urobili aj ostatné členské štáty.⁸²

Strach o narastajúci vplyv Číny v EÚ sa prejavil nejednotnými rozhodnutiami Grécka a Maďarska v porovnaní so zvyškom EÚ. Obe krajiny v júli 2016 odmietli kritizovať Čínu v spoločnom vyhlásení o územných sporoch v Juhočínskom mori.⁸³ V marci 2017 Maďarsko odmietlo podpísať spoločný list odsudzujúci hlásené mučenie zadržovaných právnikov v Číne a v júni toho istého roka Grécko zablokovalo vyhlásenie EÚ na pôde OSN, v ktorom kritizovala situáciu v oblasti ľudských práv v Číne.⁸⁴ Odlišné reakcie Maďarska a Grécka v porovnaní s reakciou EÚ a krajín EÚ v spomenutých otázkach sú pripisované priamemu čínskemu vplyvu na európsku politiku.

EÚ začala obviňovať Čínu z úmyselného zadlžovania štátov, kde sa projekty NHC realizujú, čím by si Čína mohla v danej krajine upevniť budúci hospodársky a politický vplyv. Obavy zo strany EÚ sa týkali aj splnenia požadovaných noriem a požiadaviek EÚ, pokiaľ ide o technológie a ochranu životného prostredia, a prípadných obchádzaní nariadení EÚ.⁸⁵ V máji 2017 sa konalo fórum Pásma

⁸¹ Lau, S.: *Down to 14 + 1: Estonia and Latvia quit China's club in Eastern Europe*. [cit. 2023-15-02]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/down-to-14-1-estonia-and-latvia-quit-chinas-club-in-eastern-europe/>>

⁸² Ibid.

⁸³ Mardell, J. – Roming, T. – Bohman, V.: *Responding to China's Belt and Road Initiative: Two steps for a European strategy*. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.merics.org/en/short-analysis/responding-chinas-belt-and-road-initiative-two-steps-european-strategy>>

⁸⁴ Denyer, S.: *Europe divided, China gratified as Greece blocks E.U. statement over human rights*. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2017/06/19/europe-divided-china-gratified-as-greece-blocks-e-u-statement-over-human-rights/>>

⁸⁵ Zuokui, L.: *Europe's Protectionist Position on the Belt and Road Initiative and Its Influence*. [cit. 2022-13-12]. Dostupné na internete: <<https://sha.static.vipsite.cn/media/thinktank/attachments/9d00b0b62794c3c8621e4116d35d12b3.pdf>> s.156

a cesty v Pekingu. Podujatia sa nezúčastnili predstavitelia najvýznamnejších členských krajín EÚ, a to Nemecka, Francúzska a Veľkej Británie, a ani predseda Európskej komisie. Na fórum bol vyslaný podpredseda Európskej komisie Jyrki Katainen, ktorý vo svojom prejave vyzval na väčšiu transparentnosť pri obstarávaní a financovaní a zvýšenú pozornosť venovanú sociálnej a environmentálnej udržateľnosti.⁸⁶ Nepriamo kritický postoj možno pozorovať aj v správe o stave Únie 2017, ktoré je chápané ako vyhlásenie namierené proti Číne. Jean-Claude Juncker vyzval k bráneniu európskych strategických záujmov a navrhol vytvoriť nový rámec EÚ pre preverovanie investícií s dôrazom na transparentnosť a starostlivý dohľad a verejnú diskusiu.⁸⁷

V januári 2018 bola publikovaná štúdia o príležitostiach a výzvach NHC pre dopravu EÚ, ktorá poukázala na možné riziká v projektoch spolupráce medzi EÚ a Čínou. Štúdia poukázala na čínsku dominanciu v železničnej doprave, čo by mohlo viesť k zvýšenej trhovej sile, pokiaľ ide o obchod EÚ, ďalej na neexistenciu jasného investičného plánu NHC, ktorá môže viesť k navzájom si konkurujúcim alebo duplicitným investičným projektom a okrem iného aj na možné oslabenie stavebných a prevádzkových noriem v krajinách EÚ ako aj tretích krajinách v dôsledku presadzovania odlišných a niekedy nižších čínskych noriem.⁸⁸

Skeptický postoj EÚ voči čínskej iniciatíve narastal čoraz viac. Silneli obavy, že projekty NHC sú realizované netransparentným spôsobom a porušujú pravidlá medzinárodného obchodu a investícií, nerešpektujú normy v oblasti práce, životného prostredia a ľudských práv. V apríli 2018 podpísalo 27 veľvyslancov EÚ s výnimkou Maďarska správu kritizujúcu NHC za jej rozpor s agendou EÚ pre liberalizáciu obchodu a jej využívanie zo strany Číny na presadzovanie vlastných záujmov v podobe vytvárania nových exportných trhov alebo zabezpečenia prístupu k surovinám.⁸⁹ Ku kritike sa pripojili aj oficiálni predstavitelia významných krajín

⁸⁶ Cameron, F.: *China's ambitious Silk Road summit*. [cit. 2022-16-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/china/opinion/chinas-ambitious-silk-road-summit/>>

⁸⁷ Európska komisia: *PREDSEDA JEAN-CLAUDE JUNCKER: Správa o stave Únie 2017**. [cit. 2022-16-12]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/SPEECH_17_3165>

⁸⁸ Gleave, S. a kol.: *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*. [cit. 2022-12-18]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)> s.17-18

⁸⁹ Stanzel, A.: *China's BRI and Europe's Response*. [cit. 2022-16-12]. Dostupné na internete: <https://www.aicgs.org/publication/chinas-bri-and-europes-response/#_ftn5>

EÚ. Francúzsky prezident Emmanuel Macron vyhlásil, že NHC nemôže byť jednosmerná, čím vyzval na vyváženejšie obchodné vzťahy.⁹⁰ Nemecká kancelárka Angela Merkelová upozorňovala na politické požiadavky Číny pri investíciách na západnom Balkáne a vyzývala na obojstrannú spoluprácu pri NHC.⁹¹ A britská premiérka Theresa Mayová vyzývala na dodržiavanie transparentnosti, medzinárodných noriem a poctivých obchodných praktík.⁹² Treba však poznamenať, že reakcia EÚ nebola jednotná a ďalšia významná ekonomika, Taliansko, sa o rok neskôr pripojila k NHC.⁹³

V septembri 2018 bola vydaná nová stratégia na zlepšenie prepojenia medzi Európou a Áziou. EÚ a Čína sa dohodli na vytvorení synergií medzi NHC a iniciatívou EÚ s cieľom zlepšiť prepojenie Ázie a Európy už počas júlového samitu.⁹⁴ Hoci vtedajšia vysoká predstaviteľka Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku Federica Mogheriniová zdôraznila, že nejde o reakciu na inú iniciatívu, čím narážala na NHC, stratégia je chápaná práve ako odpoveď EÚ na spomínanú iniciatívu a odráža rastúce obavy v EÚ. Stratégia stanovuje podmienky spolupráce, pričom zdôrazňuje udržateľný a na pravidlách založený spôsob spolupráce.⁹⁵ Európska komisia spolu so šéfkou európskej diplomacie prijali rozhodnutie v čase, keď narastal tlak na prijatie prísnejších právnych predpisov EÚ na preverovanie aj čínskych investícií a obavy z dlhovej krízy spôsobenou nadmernými čínskymi pôžičkami.⁹⁶ Stratégia je taktiež súčasťou globálnej stratégie, ktorá už v roku 2016 vyzývala na zvýšenú angažovanosť EÚ.⁹⁷ Stratégia bola aj

⁹⁰ Rose, M.: *China's new 'Silk Road' cannot be one-way, France's Macron says*. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-china-france/chinas-new-silk-road-cannot-be-one-way-frances-macron-says-idUSKBN1EX0FU>>

⁹¹ Ibid.

⁹² Elgot, J.: *Theresa May sidesteps backing \$900bn Silk Road project of China*. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.theguardian.com/politics/2018/jan/31/theresa-may-holds-off-backing-china-900bn-pound-silk-road-strategy>>

⁹³ Ghiretti, F.: *The Belt and Road in Italy: 2 Years Later*. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2021/03/the-belt-and-road-in-italy-2-years-later/>>

⁹⁴ Európska rada: *Samit EÚ-Čína, Peking, 16. júla 2018*. [cit. 2022-17-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/meetings/international-summit/2018/07/16/>>

⁹⁵ European Commission: *Explaining the European Union's approach to connecting Europe and Asia*. [cit. 2022-17-12]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_18_5804>

⁹⁶ Cameron, F.: *ASEM comes to town*. [cit. 2022-17-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/opinion/asem-comes-to-town/>>

⁹⁷ Európska komisia: *Explaining the European Union's approach to connecting Europe and Asia*. [cit. 2022-17-12]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/MEMO_18_5804>

hlavnou témou počas stretnutia Ázie a Európy o mesiac neskôr, na ktorom sa obe veľmoci dohodli na posilnení udržateľného prepojenia.⁹⁸

V apríli 2019 sa konal samit, na ktorom sa EÚ a Čína dohodli na otvorenosti, nediskriminácii a spravodlivej hospodárskej súťaži pri budovaní hospodárskych vzťahov a na vytváraní synergií medzi NHC a iniciatívou EÚ s cieľom zlepšiť prepojenie medzi EÚ a Áziou.⁹⁹ Približne mesiac pred samitom navštívil čínsky prezident Francúzsko. K návšteve sa pripojili Angela Merkelová a Jean-Claude Juncker a opäť opakovali výzvu na väčšiu reciprocitu v obchodných vzťahoch s Čínou a na nediskriminačný prístup európskych firiem na čínsky trh.¹⁰⁰ Pred samitom bola publikovaná strategická vízia EÚ-Čína, kde bola Čína označená ako „*hospodársky konkurent v snahe o dosiahnutie vedúceho postavenia v oblasti technológií a systémovým rivalom, ktorý presadzuje alternatívne modely správy vecí verejných*“.¹⁰¹

Koncom apríla sa konalo druhé Fórum Pásma a Cesty bez prítomnosti významných predstaviteľov EÚ. Väčšina krajín EÚ bola zastúpená len ministrami alebo štátnymi tajomníkmi. Za Európsku úniu bol vyslaný Maroš Šefčovič. Podpredseda Európskej komisie na samite apeloval na transparentnosť Číny pri jej iniciatíve a poskytnutie informácií pre európske spoločnosti, ktoré by sa taktiež chceli pripojiť k NHC.¹⁰² Vysokí predstavitelia EÚ neboli prítomní ani na veľkom Fóre Hodvábnej Cesty v Gruzínsku. Európsku komisiu zastupoval generálny riaditeľ pre susedské rokovania a rokovanie o rozšírení Lawrence Meredith.¹⁰³ EÚ opakovane vyzývala na lepší prístup európskych podnikov na trh v Číne. Začiatkom

⁹⁸ Európska rada: *Stretnutie Ázia – Európa (ASEM), 18. – 19. októbra 2018*. [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/meetings/international-summit/2018/10/18-19/>>

⁹⁹ Európska rada.: *Samit EÚ – Čína, 9. apríla 2019*. [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/meetings/international-summit/2019/04/09/>>

¹⁰⁰ Stam, C.: *EU tells China to rebalance relations as it's no longer a developing nation*. [cit. 2022-12-18]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/competition/news/eu-tells-china-to-rebalance-relation-as-no-longer-developing-nation/>>

¹⁰¹ SPOLOČNÉ OZNÁMENIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE Prvky pre novú stratégiu EÚ týkajúcu sa Číny: 2016. I. ÚVOD. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=celex%3A52016JCO030>>

¹⁰² Rossenfeld, E.: *EU official: China needs to be more transparent about the Belt and Road to get more buy-in*. [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete: <<https://www.cnbc.com/2019/04/25/eu-official-china-needs-to-reform-belt-and-road-for-many-to-sign-up.html>>

¹⁰³ Gotev, G.: *EU almost invisible at major Silk Road forum in Georgia*. [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eastern-europe/news/eu-almost-invisible-at-major-silk-road-forum-in-georgia/>>

roka 2020 vydala Európska obchodná komora v Číne správu, v ktorej kritizuje NHC za diskrimináciu európskych firiem v podobe neprehľadných obstarávacích procesov a dominancie štátnych čínskych spoločností.¹⁰⁴

Kritika voči Číne zo strany EÚ narastala aj naďalej. Pred samitom EÚ-Čína 2020 vyzval Joseph Borrell na prijatie stratégie, ktorá bude reagovať na čoraz asertívnejšiu Čínu a kritizoval aj vzťahy medzi EÚ a Čínou, ktoré nie sú založené na reciprocite, transparentnosti a dôvere.¹⁰⁵ Výzva bola adresovaná v čase, keď opäť narastali obavy o geopolitický vplyv Číny v regióne.

V septembri 2020 zverejnil Európsky dvor audítorov správu, ktorá poukázala na nedostatok verejne dostupných informácií a údajov o investíciách, ktoré smerujú do Európskej únie z Číny, pričom osobitná výzva bola venovaná zvýšenej transparentnosti pri investíciách realizovaných v rámci čínskej iniciatívy NHC.¹⁰⁶ V správe bola vyjadrená aj obava z rozkolu členských krajín EÚ v prístupoch k jednaniu s Čínou.

Na konci roka 2020 významní predstavitelia, čínsky prezident Si Ťin-pching, predseda Európskej rady Charles Michel, predsedníčka Európskej komisie Ursula von der Leyenová, nemecká kancelárka Angela Merkelová a francúzsky prezident Emmanuel Macron, schválili Komplexnú dohodu o investíciách (CAI).¹⁰⁷ Od dohody sa očakáva, že umožní európskym a čínskym spoločnostiam zvýšiť svoje investície a najmä po dlhodobej kritike zo strany EÚ sa očakáva jednoduchší prístup európskych spoločností na čínske trhy.¹⁰⁸ Očakáva sa, že prechod Číny na otvorenejšie, transparentnejšie a sociálne zodpovedné hospodárstvo bude mať na projekty NHC určité priaznivé účinky. Avšak, Európsky parlament odmietol ratifikovať CAI, pokiaľ nebudú zrušené sankcie voči politikom EÚ, ktoré boli prijaté

¹⁰⁴ Euractiv with Reuters: *European firms get 'crumbs' from China's Belt and Road*. [cit. 2022-19-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/china/news/european-firms-get-crumbs-from-chinas-belt-and-road/>>

¹⁰⁵ Grieger, G.: *EU-China relations. Taking Stock after the 2020 EU-China Summit*. [cit. 2021-18-12]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/651987/EPRS_BRI\(2020\)651987_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/651987/EPRS_BRI(2020)651987_EN.pdf)> s.2

¹⁰⁶ Stolton, S.: *Chinese business vies to 'prevent further erosion of confidence' with EU*. [cit. 2022-19-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/all/news/chinese-business-vies-to-prevent-further-erosion-of-confidence-with-eu-2/>>

¹⁰⁷ Goulard, S.: *EU-China-EU Comprehensive Agreement on Investment*. [cit. 2022-21-12]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/eu-china-eu-comprehensive-agreement-on-investment/>>

¹⁰⁸ Ibid.

ako odpoveď na rozhodnutie EÚ zaviesť reštriktívne opatrenia voči čínskym predstaviteľom v súvislosti s porušovaním ľudských práv v regióne Sin-t'iang.¹⁰⁹

Ďalší rok EÚ predstavila iniciatívu Global Gateway, ktorej cieľom je prehlbovanie hospodárskej, zahraničnej a rozvojovej politiky a presadzovanie jej bezpečnostných záujmov a európskych hodnôt.¹¹⁰ Hoci Čína nebola spomenutá, projekt je vnímaný práve ako odpoveď EÚ na BRI. Global Gateway vychádza zo stratégie prepojenia medzi EÚ a Čínou z roku 2018 a takisto kladie dôraz na udržateľnú, komplexnú a na pravidlách založenú interkonektivitu.¹¹¹

3.1 Postoj EÚ k projektom NHC na území EÚ

3.1.1 Železničná trať Budapešť-Belehrad

Výstavba rýchlostnej železnice, ktorá spája Budapešť s Belehradom tvorí významnú časť iniciatívy Novej hodvábnej cesty. Ide o prvý projekt NHC, ktorý sa realizoval území Európskej únie a je dôležitou súčasťou európskeho dopravného koridoru pozemnej a námornej trasy Čína – Európa. Zároveň predstavuje významný projekt spolupráce medzi Čínou a krajinami strednej a východnej Európy vo formáte 14+1.

O výstavbe železnice sa prvýkrát začalo diskutovať v roku 2013 počas stretnutia lídrov strednej a východnej Európy. O rok neskôr bolo podpísané memorandum o porozumení a samotný plán na výstavbu železnice bol podpísaný v roku 2015 v Belehrade na stretnutí pre Trilaterálnu skupinu medzi Čínou, Maďarskom a Srbskom pre dopravnú a infraštruktúrnú spoluprácu.¹¹² Celková dĺžka železnice medzi Budapešťou a Belehradom predstavuje 350 km, z ktorých 166 km sa nachádza v Maďarsku a zvyšných 184 km v Srbsku.¹¹³ Súčasťou projektu je

¹⁰⁹ European Parliament: *MEPs refuse any agreement with China whilst sanctions are in place*. [cit. 2022-22-12]. Dostupné na: <<https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20210517IPR04123/meps-refuse-any-agreement-with-china-whilst-sanctions-are-in-place>>

¹¹⁰ Rada Európskej únie: *Globálne prepojená Európa: Rada schválila závery*. [cit. 2022-23-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/press/press-releases/2021/07/12/a-globally-connected-europe-council-approves-conclusions/>>

¹¹¹ Ibid.

¹¹² Xinhua: *China agrees railway deals with Hungary, Serbia*. [cit. 2023-01-07]. Dostupné na internete: <http://www.china.org.cn/business/2015-11/24/content_37150805.htm>

¹¹³ Railway Technology: *Belgrade-Budapest Railway Project, Europe*. [cit. 2023-01-09]. Dostupné na internete: <<https://www.railway-technology.com/projects/belgrade-budapest-railway-project-europe/>>

výstavba nových tratí a rekonštrukcia už existujúcich pozdĺž trasy. Od projektu sa očakáva skrátenie času nákladnej dopravy medzi hlavnými mestami Srbska a Maďarska z ôsmich na necelé tri hodiny.¹¹⁴

Železnica na srbskom území sa začala budovať v roku 2018. Prvý úsek železnice medzi Belehradom a druhým najväčším srbským mestom Nový Sad s dĺžkou približne 75 km bol spustený do prevádzky v marci 2022, druhý úsek dlhý 108,1 km medzi Novým Sadom a Suboticou sa začal stavať v novembri 2021.¹¹⁵ Na maďarskom území sa projekt začal realizovať v októbri 2021.¹¹⁶ Dokončenie srbskej časti sa očakáva v roku 2024, zatiaľ čo maďarský úsek by mal byť hotový o rok neskôr do roku 2025.¹¹⁷ Je však potrebné zdôrazniť že nejde o čisto čínsky projekt. Časť srbského úseku stavia ruská spoločnosť RDZ International, ktorá začala 44 kilometrovú výstavbu v roku 2017.¹¹⁸

K projektu sa neskôr pridali aj Severné Macedónsko a Grécko a železničná trať sa preto stane súčasťou väčšieho projektu, a to Budapešť-Belehrad-Skopje-Atény.¹¹⁹ Práve Grécko je pre Čínu kľúčové, keďže prístav Pireus predstavuje vstupnú bránu do Európy pre čínske komodity. Vďaka tomu, že sa Grécko pripojí k rýchlostnej železnici, bude oveľa jednoduchšie dostať dovážané produkty do zvyšných častí EÚ.

Výstavba železnice je financovaná predovšetkým čínskou vládou, ktorá poskytuje pôžičku na 85 % nákladov súvisiacich s výstavbou železnice, zvyšných 15 % pokryje maďarská a srbská vláda. Maďarsko získalo pôžičku od čínskej exportno-importnej banky vo výške 1,9 miliardy EUR, Srbsko vo výške 271,3 miliónov EUR,

¹¹⁴ Fabrègue, B.: *Serbia and Hungary, a railway connection*. [cit. 2021-01-07]. Dostupné na internete: <<https://www.blue-europe.eu/analysis-en/short-analysis/serbia-and-hungary-a-railway-connection/>>

¹¹⁵ Xinhua: Chinese-built railway to revitalize Serbian economy: president. [cit. 2023-09-01]. Dostupné na internete:

<<https://english.news.cn/20230115/0a96536e70d6401780b3985fd9e692/c.html>>

¹¹⁶ Railway Technology: *Belgrade-Budapest Railway Project, Europe*. [cit. 2023-01-09]. Dostupné na internete: <<https://www.railway-technology.com/projects/belgrade-budapest-railway-project-europe/>>

¹¹⁷ Than, K. – Komuves, A.: *UPDATE 3-Hungary, China sign loan deal for Budapest-Belgrade Chinese rail project*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/idUSL5N2CC6A0>>

¹¹⁸ Brínzã, A.: *China and the Budapest-Belgrade Railway Saga*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2020/04/china-and-the-budapest-belgrade-railway-saga/>>

¹¹⁹ Rencz, F.: *THE BRI IN EUROPE AND THE BUDAPEST-BELGRADE RAILWAY LINK*. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.eias.org/wp-content/uploads/2019/07/EIAS-Briefing-Paper-The-BRI-in-Europe-and-the-Budapest-Belgrade-Railway-Link-Final.pdf>> s.6

pričom ešte pred dohodou o pôžičke Čína investovala v Srbsku necelú miliardu EUR.¹²⁰ Práve financovanie a predražená cena je predmetom kritiky zo strany EÚ. V Maďarsku ide o najdrahšiu železničnú investíciu v jej histórii a jej splatenie sa odhaduje na 130 až 2400 rokov.¹²¹

Od spustenia projektu vyvolávala výstavba železnice obavy o politickú a ekonomickú angažovanosť Číny v EÚ a rastúci vplyv najmä v krajinách strednej a východnej Európy. Najväčšiu kritiku si projekt vyslúžil za nedostatok transparentnosti, avšak v tomto prípade nebola kritizovaná Čína, ale samotné Maďarsko. Maďarsku ako členskej krajine EÚ vyplýva povinnosť vyhlásiť verejnú súťaž pri veľkých dopravných projektoch. Keďže Maďarsko žiadnu súťaž nevy písalo a porušilo tak pravidlá verejného obstarávania, v roku 2016 začala Európska komisia proti Maďarsku konanie za nedodržiavanie právnych predpisov.¹²² Európska komisia od Maďarska vyžadovala, aby bolo pri výstavbe železnice transparentnejšie, čím by sa zároveň znížilo riziko korupcie. Keďže Srbsko nepatrí do EÚ, nie je povinné nasledovať rovnaký proces ako členské krajiny EÚ. Vo vyhlásení o železničnom projekte Belehrad-Budapešť vo februári 2017 uviedla delegácia EÚ v Číne, že „EÚ víta investície, či už domáce alebo zahraničné, pokiaľ sú zlučiteľné s právnymi predpismi EÚ“¹²³. V EÚ v súvislosti s výstavbou železnice neskôr vzrástli podozrenia zo zneužívania, korupcie a obavy z hrozacej dlhovej pasci a ekonomickej závislosti.

Osobitným problémom bolo utajenie dohody o maďarskom úseku železnice, ktorá nebola nikdy zverejnená. Po tom, čo EÚ začala preverovať, či projekt neporušuje nariadenia EÚ o verejnej súťaži, vypísalo Maďarsko verejnú súťaž v dvoch kolách, a to v novembri 2017 a neskôr v decembri 2018, a v apríli 2019

¹²⁰ Than, K. – Komuves, A.: *Hungary, China sign loan deal for Budapest-Belgrade Chinese rail project*. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete:

<<https://www.reuters.com/article/idUSKCN226123>>

¹²¹ Kálmán, A. – Curic, A.: *From Budapest to Belgrade: a railway line increases Chinese influence in the Balkans*. [cit. 2023-12-01]. Dostupné na internete: <<https://www.investigate-europe.eu/en/2021/from-budapest-to-belgrade-a-railway-line-increases-chinese-influence-in-the-balkans/>>

¹²² Brínzã, A.: *China and the Budapest-Belgrade Railway Saga*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2020/04/china-and-the-budapest-belgrade-railway-saga/>>

¹²³ European External Action Service: *Reply by the EU Delegation to China on recent media reports related to the Belgrade-Budapest railway project*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/node/21594_en>

oznámila maďarská vláda víťazov tendru.¹²⁴ Neskôr, keď maďarská vláda zabezpečila financovanie prostredníctvom čínskeho úveru, odmietla zverejniť úverovú zmluvu, pričom ju označila ako štátne tajomstvo, ktoré nebude zverejnené minimálne po dobu 10 rokov. Minister financií Mihály Varga odmietol zverejniť celú výšku úveru a zverejnil len informáciu, že Čína pokryje 85 % nákladov.¹²⁵ Spôsob financovania a najmä nedostatok transparentnosti neboli kritizované len zo strany EÚ. Projekt je v rozpore s maďarským zákonom z roku 2012, ktorý vyžaduje znižovanie štátneho dlhu, pokiaľ neklesne pod hranicu 50 % HDP.¹²⁶ Nebola zverejnená ani výška príjmov, ktorú by mal projekt vytvoriť a lehota, po dobu ktorej bude potrebné investíciu splácať. Prostriedky na splácanie úveru by mali byť získané zo ziskov z využívania železničnej trate, avšak ako uviedla Európska komisia, je pravdepodobné, že o spoj potenciálni pasažieri neprejavia dostatočný, a preto je chybné si myslieť, že železnica v kratšom období prinesie zisky.¹²⁷

Obavy o rastúci vplyv Číny sa prejavili blokovaním vyhlásenia EÚ, ktoré nadväzovalo na rozsudok Medzinárodného arbitrážneho súdu o spore v Juhočínskom mori. Takisto situáciu v Maďarsku počas pandémie Covid-19 možno pripisovať čínskemu vplyvu. Maďarsko ako prvá krajina v EÚ povolila používať vakcínu Sinopharm, aj napriek tomu, že Európska lieková agentúra neschválila čínsku vakcínu kvôli možným bezpečnostným rizikám a nedostatočnej transparentnosti v dokumentácii. Týmto rozhodnutím Maďarsko ešte viac poškodilo už aj tak narušené politické a ekonomické vzťahy s EÚ. Správanie Maďarska by mohlo potvrdiť hypotézu, avšak vplyv Číny sa v Maďarsku preukázal len v obmedzenej oblasti, nie v celkovom politickom či ekonomickom rozhodovaní Maďarska.

¹²⁴ Keller-Alánt, Á.: *Whose Line is it anyway?*. [cit. 2023-12-01]. Dostupné na internete: <<https://chinaobservers.eu/whose-line-is-it-anyway/>>

¹²⁵ Posaner, J. – Bayer, L.: *Hungary seals Chinese loan for Budapest-Belgrade railway*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/hungary-seals-chinese-loan-for-budapest-belgrade-railway/>>

¹²⁶ Brînză, A.: *China and the Budapest-Belgrade Railway Saga*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2020/04/china-and-the-budapest-belgrade-railway-saga/>>

¹²⁷ Pinxteren, G.: *China's Belt & Road Initiative: nice for China, not for Europe*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-07/Opinie_One_Belt_China_GvP_CAF.pdf> s.2

3.1.2 Prístav Pireus, Grécko

Prístav Pireus nachádzajúci sa na juhozápadnom pobreží Atén je významný kontajnerový prístav v Stredozemnom mori. Vďaka svojej strategickej polohe predstavuje kľúčový bod v Novej hodvábnej ceste. Spája Čínu s Európou cez Stredozemné more a považuje sa za vstupnú bránu pre čínske produkty, ktoré prichádzajú do Európy.

Grécko prijalo Čínu ako kľúčového investora v roku 2008 po hospodárskej kríze, kedy pod tlakom Medzinárodného menového fondu (MMF) previedlo právo prevádzkovať časť prístavu Pireus na čínsku štátnu lodnú spoločnosť COSCO. Výmenou za 490 miliónov eur získala spoločnosť COSCO tridsaťročnú koncesiu na prevádzku dvoch terminálov prístavu Pireus.¹²⁸ V roku 2013 bola zmluva predĺžená o ďalších päť rokov a zároveň bola čínskej spoločnosti udelená licencia na výstavbu tretieho terminálu. COSCO tak investovala ďalších 230 miliónov EUR. Napokon v apríli 2016 COSCO odkúpila v dvoch etapách 67 % akcií spoločnosti Piraeus Port Authority, ktorá prístav prevádzkovala.¹²⁹ Dňa 10. augusta 2016 čínska lodná spoločnosť odkúpila 51 % akcií za 280,5 miliónov eur a 6. októbra 2021 zvyšných 16 % za 88 miliónov EUR.¹³⁰ Práve privatizácia štátneho majetku bola jednou z hlavných podmienok pre poskytnutie záchranného programu pre zadlžené Grécko.¹³¹ Grécko sa tak stalo významným bodom NHC od akvizície prístavu Pireus spoločnosťou COSCO v roku 2016. K čínskej iniciatíve sa však formálne pripojilo podpísaním Dohody o porozumení 27. augusta 2018.¹³²

Hoci prístav spočiatku slúžil ako kľúčový bod pre Námornú hodvábnu cestu, Čína neskôr vyvinula úsilie o výstavbu železničnej trate, ktorá spája prístav s maďarským mestom Budapešť s cieľom uľahčiť a urýchliť prepravu tovarov

¹²⁸ Corre, P.: *China's Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies*. [cit. 2023-19-01]. Dostupné na internete:

<https://carnegieendowment.org/files/WP_LeCorre_China_formatted_FINAL_WEB.PDF> s.14

¹²⁹ Georgiopoulos, G.: *China's Cosco acquires 51 pct stake in Greece's Piraeus Port*. [cit. 2023-05-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port-idUSL8N1AR252>>

¹³⁰ Hellenic Republic Asset Development Fund: *Piraeus Port Authority S.A. (PPA)*. [cit. 2023-05-01]. Dostupné na internete: <<https://hradf.com/en/piraeus-port-authority-s-a-ppa/>>

¹³¹ Georgiopoulos, G.: *China's Cosco acquires 51 pct stake in Greece's Piraeus Port*. [cit. 2023-05-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port-idUSL8N1AR252>>

¹³² OBOReuropa: *Greece officially joins the BRI*. [cit. 2023-18-01]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/greece-bri/#comments>>

smerujúcich do Európy v porovnaní s námornou dopravou. V súčasnosti je tak grécky prístav spojením Hospodárskeho pásu hodvábnej cesty a Námornej hodvábnej cesty.

Po tom čo čínska spoločnosť COSCO získala väčšinový podiel v gréckom prístave, v EÚ vzrástli obavy z rastúceho vplyvu Číny vo východnej Európe, najmä z možného geopolitického vplyvu Číny v regióne a obavy o ovplyvňovanie gréckych rozhodnutí na pôde EÚ v prospech Číny. Obavy o rozkol sa prejavili minimálne dvoma konkrétnymi príkladmi, kedy Grécko v dôležitých otázkach zaujalo názor, ktorý sa výrazne líšil od väčšinového názoru EÚ. V júli 2016 Grécko spolu s Maďarskom a Chorvátskom odmietli prijať vyhlásenie EÚ, v ktorom by všetkých 28 členských štátov súhlasilo s rozsudkom Medzinárodného arbitrážneho súdu, aby sa Čína pri spore v Juhočínskom mori riadila týmto rozhodnutím.¹³³ EÚ nakoniec prijala len veľmi všeobecné vyjadrenie, v ktorom sa vyhla priamej kritike Pekingu, pretože Grécko spolu s Maďarskom odmietli podporiť také znenie vyhlásenia. O rok neskôr, v júni 2017, Grécko zablokovalo ďalšie vyhlásenie, tentokrát na pôde OSN, v ktorom EÚ kritizovala situáciu v oblasti ľudských práv v Číne. EÚ mala vystúpiť na Rade OSN pre ľudské práva v Ženeve, ale nezískala potrebný súhlas od všetkých 28 štátov EÚ. Grécko označilo vyhlásenie za nekonštruktívnu kritiku Číny.¹³⁴ Obe rozhodnutia sú pripisované čínskym investíciám a rastúcemu vplyvu Číny.

Európska únia sa v dôsledku obáv z rastúceho vplyvu Číny začala viac sústrediť na ochranu strategických sektorov pred čínskym vplyvom. Za reakciu na dohodu medzi Gréckom a spoločnosťou COSCO možno považovať správu o stave Únie z roku 2017, kedy Jean-Claude Juncker oznámil návrh na preverovanie priamych zahraničných investícií a povedal, že *„ak chce zahraničná spoločnosť vo vlastníctve štátu kúpiť európsky prístav, (...), môže k tomu dôjsť len za transparentných podmienok, pod kontrolou a na základe diskusie“*.¹³⁵ V apríli 2019 EÚ schválila aj nové pravidlá pre členské štáty na preverovanie zahraničných investícií a v roku 2020 sa sprísnila postupy na preverovanie priamych zahraničných

¹³³ Emmott, R.: *EU's statement on South China Sea reflects divisions*. [cit. 2023-06-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-southchinasea-ruling-eu-idUSKCN0ZV1TS>>

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ Európska komisia: *Správa o stave Únie za rok 2017 – Balík právnych predpisov o obchode: Európska komisia navrhla rámec na preverovanie priamych zahraničných investícií*. [cit. 2023-08-01]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_17_3183>

investícií zahraničných spoločností, ktoré uskutočňujú akvizície alebo tendre v EÚ.¹³⁶ Všeobecne sú tieto kroky vnímané v súvislosti s obavami o čínske investície.

Kritika voči predaju prístavu prichádzala najmä z Francúzska a Nemecka. Nemecký minister zahraničných vecí, Sigmar Gabriel, sa kriticky vyjadril o rozhodnutí Grécka, ktoré nepodporilo návrh EÚ na postúpenie slobody plavby v Juhočínskom mori Medzinárodnému tribunálu pre morské právo a spojil toto rozhodnutie so strachom z ovplyvnenia čínskych investícií, v dôsledku čoho sa Grécko rozhodlo podporiť Čínu namiesto EÚ.¹³⁷ Francúzsky prezident Emmanuel Macron počas návštevy v Grécku uviedol, že sa obáva, že Čína by sa mohla zamerať na slabé Grécko a EÚ a zabrániť, aby hlasovala a konala jednotne pri dôležitých otázkach.¹³⁸ Neskôr však kritizoval aj EÚ, ktorá počas hospodárskej a finančnej krízy prinútila niektoré štáty, čím narážal aj na Grécko, sprivatizovať určité sektory bez toho, aby sama ponúkla riešenie. Počas gréckej krízy EÚ a MMF vyvíjali tlak na Grécko, aby predala aj napríklad prístav Pireus. Zároveň však povedal, že Čína má „diplomatický dar na rozdelenie EÚ“.¹³⁹

Viacere západné think-tanky sa taktiež prikláňali k názoru, že Čína využíva projekty v rámci NHC, vrátane prístavu Pireus, na zasahovanie do politického rozhodovania EÚ. Napríklad nemecký think-tank MERICS zverejnil v roku 2018 publikáciu s názvom *Autoritársky pokrok: Reakcia na rastúci politický vplyv Číny v Európe*, v ktorej je Grécko viackrát spomínané ako príklad čínskeho politického ovplyvňovania v EÚ.¹⁴⁰ Európska rada pre zahraničné vzťahy označila Grécko ako krajinu, ktorá politicky podporovala Čínu ešte pred uzavretím dohody medzi Gréckom a spoločnosťou COSCO. Po odpredaní väčšiny aktív je Grécko nútené

¹³⁶ Zoltaí, A.: *Port of Piraeus: A Belt and Road Success Story?*. [cit. 2023-09-01]. Dostupné na internete: <<https://eurasiacenter.hu/2021/11/22/port-of-piraeus-a-belt-and-road-success-story/>>

¹³⁷ Sen, G. – Leach, M. – Gu, J.: *THE BELT AND ROAD INITIATIVE AND THE SDGs: TOWARDS EQUITABLE, SUSTAINABLE DEVELOPMENT*. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete:

<https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/20.500.12413/14891/IDSB50.4_10.1908819_68-2019.141.pdf?sequence=1&isAllowed=y> s.117

¹³⁸ Apostolu, N.: *China's investment in Greece tangles Europe relations*. [cit. 2023-10-01].

Dostupné na internete: <<https://www.washingtontimes.com/news/2018/mar/5/chinas-investment-greece-tangles-europe-relations/>>

¹³⁹ Palickova, A.: *Fact check: Has Europe surrendered its south to China?*. [cit. 2023-11-01].

Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/fact-check-has-europe-surrendered-its-south-to-china/>>

¹⁴⁰ Benner, T. a kol. *Authoritarian Advance: Responding to China's Growing Political Influence in Europe*. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <https://www.merics.org/sites/default/files/2020-04/GPPi_MERICS_Authoritarian_Advance_2018_1.pdf> s.16

udržiavať priaznivé diplomatické vzťahy s Čínou, a preto sa pri dôležitých a kritických postojoch EÚ prikloní skôr k Číne ako k EÚ.¹⁴¹

V roku 2018 sa objavili podozrenia z podvodov na DPH v prístave Pireus. Európsky úrad pre boj proti podvodom (OLAF) spolu s Talianskom skúmali obvinenia z rozsiahlych daňových podvodov, ktoré sa diali v gréckom prístave, kedy čínska sieť podvodníkov dovážala tovary cez grécky prístav, aby sa vyhla dovozným clám a DPH.¹⁴² Hodnota dovážaných falšovaných tričiek a obuvi bola výrazne podceňovaná. OLAF po preskúmaní požiadal grécke colné úrady, aby zaplatili viac ako 200 miliónov eur za to, že voči podvodom nezasiahli.¹⁴³

Hoci EÚ je skôr skeptická voči čínskej prítomnosti v gréckom prístave, v novembri 2019 schválila Európska investičná banka 140 miliónovú pôžičku na podporu rozšírenia a modernizácie gréckeho prístavu, pričom celkový investičný plán predstavuje 600 miliónov eur.¹⁴⁴ Viceprezident Andrew McDowell rozhodnutie vysvetlil potrebou zabezpečenia konkurencieschopných dopravných sietí pre Grécko a juhovýchodnú Európu.

Prijaté grécke rozhodnutia, ktoré boli iné než rozhodnutia EÚ a navyše EÚ nepodporili, sa udiali krátko po odkúpení väčšinového podielu v prístave Pireus. Z uvedeného vyplýva, že Čína prostredníctvom jej investícií v rámci NHC mohla mať vplyv na Grécko pri kľúčových rozhodnutiach, v ktorých vyjadrila svoju podporu Číne namiesto EÚ.

¹⁴¹ Putten, F.: *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands*. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete:

<<https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf>> s. 29

¹⁴² Euractiv with Reuters: *OLAF suspects VAT fraud at China's new gateway to Europe*. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/olaf-suspects-vat-fraud-at-chinas-new-gateway-to-europe/>>

¹⁴³ Marks, S.: *Greece faces €200M fine for failing to stop Chinese fraud network*. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/greece-faces-e200m-fine-for-failing-to-stop-chinese-fraud-network/>>

¹⁴⁴ European Investment Bank: *Greece: EUR 140 million EIB backing for Port of Piraeus transformation*. [cit. 2023-12-01]. Dostupné na internete: <<https://www.eib.org/en/press/all/2019-303-eur-140-million-eib-backing-for-port-of-piraeus-transformation>>

3.1.3 Prístav Haimburg a Duisburg, Nemecko

Prístavy Hamburg a Duisburg sú ďalšími strategickými prístavmi, ktoré sú zahrnuté v čínskej iniciatíve NHC ako súčasť ekonomického koridoru Eurázijský pozemný most.¹⁴⁵ Prístavy zabezpečujú vnútrozemskú a námornú dopravu, avšak pre čínsku iniciatívu je dôležité najmä vlakové spojenie vedúce z Wuhanu do Hamburgu a z Čchung-čchingu do Duisburgu.

Duisburg ako najväčší vnútrozemský prístav na svete je významný pre železničnú nákladnú dopravu. Od roku 2011 funguje medzi nemeckým prístavom ležiacim na sútoku riek Rýn a Rur a čínskym Čchung-čching pravidelné vlakové spojenie a od roku 2014 je prístav súčasťou čínskej investície ako kľúčový európsky uzol.¹⁴⁶ V októbri 2019 sa prevádzkovateľ nemeckého prístavu Duisburger Hafen AG (Duisport) dohodol s čínskou spoločnosťou COSCO na výstavbe kontajnerového terminálu Duisburg Gateway Terminal (DGT), ktorý má doplniť NHC.¹⁴⁷ Celková investícia vo výške 100 miliónov eur mala byť zabezpečená spoločnosťami Duisport a COSCO, každá 30%, a holandskou lodnou spoločnosťou HTS a švajčiarskou železničnou spoločnosťou, každá 20 %.¹⁴⁸ V júni 2022 však spoločnosť COSCO jej 30% podiel v DGT predala prevádzkovateľovi prístavu, Duisport.¹⁴⁹ Keďže zmluva zatiaľ nebola zverejnená, dôvod predaja nie je známy.

Spoločnosť COSCO získala podiel aj v ďalšom nemeckom prístave. V októbri 2022 nemecká vláda schválila predaj 24,9 % podielu jedného z troch terminálov, Container Terminal Tollerot (CTT), čínskej spoločnosti COSCO.¹⁵⁰ Význam investície pre NHC spočíva vo vytvorení strategického dopravného uzla pre veľké kontajnerové lode. Rovnako ako pri odpredaji podielu prístavu Duisburg, ani

¹⁴⁵ OBOReuropa. *One belt*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/one-belt/>>

¹⁴⁶ Hildebrandt, T.: *Duisburg: From a Dirty Old Town to Germany's China City?*. [cit. 2023-15-03]. Dostupné na internete: <<https://chinaobservers.eu/duisburg-from-a-dirty-old-town-to-germanys-china-city/>>

¹⁴⁷ CSEBA: *COSCO to Build Biggest Hinterland Terminal in Europe*. [cit. 2023-16-03]. Dostupné na internete: <<http://www.cseba.eu/news/cosco-to-build-biggest-hinterland-terminal-in-europe/418/>>

¹⁴⁸ RailFreight: *COSCO withdraws from Duisburg Gateway Terminal*. [cit. 2023-17-03]. Dostupné na internete: <<https://www.railfreight.com/business/2022/10/27/cosco-withdraws-from-duisburg-gateway-terminal/>>

¹⁴⁹ Ibid.

¹⁵⁰ Rinke, A. – Schwartz, A.: *German go-ahead for China's Cosco stake in Hamburg port unleashes protest*. [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/markets/deals/german-cabinet-approves-investment-by-chinas-cosco-hamburg-port-terminal-sources-2022-10-26/>>

v prípade kúpy podielu v prístave Hamburg nebola dohoda o predaji zverejnená. Pôvodne spoločnosť COSCO plánovala získať 35 %, avšak po ohlásenej kritike zo strany koalíčných strán ako aj nemeckých ministerstiev, ktoré sa obávali čínskeho vplyvu na dopravnú infraštruktúru Nemecka a celej Európy, vláda napokon schválila predaj len 24,9 % podielu. Spoločnosť Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), ktorá prístav prevádzkuje, po ohlásenej kritike zdôraznila, že Čína získala len menšinový podiel v jednom kontajnerovom termináli a že obavy, že vďaka čínskej prítomnosti v nemeckom termináli získa Čína prístup k citlivým informáciám, ktoré by mohla využiť vo svoj prospech, sú neopodstatnené, keďže spoločnosť COSCO kúpou podielu nezískava výhradné práva ani know-how a závažné rozhodnutia naďalej podliehajú konečnému schváleniu zo strany HHLA.¹⁵¹ Schválenie 25 % predaja podielu, ktorý presadzoval súčasný nemecký kancelár a bývalý starosta mesta Hamburg, Olaf Scholz, bolo sprevádzané kritikou a obavami z čínskeho vplyvu na kritickú infraštruktúru zo strany koalíčných strán ako aj niektorých nemeckých ministerstiev.¹⁵² Kritický postoj zdieľal aj nemecký prezident Frank-Walter Steinmeier, ktorý vyzval na zníženie jednostranných závislostí s dôrazom na Čínu.¹⁵³

Prítomnosť čínskej lodnej spoločnosti COSCO v ďalšom kľúčovom prístave opäť vzbudila v EÚ obavy o rastúci čínsky vplyv na území Únie. Európska komisia vyzvala Nemecko, aby rozhodnutie prehodnotilo a zastavilo predaj.¹⁵⁴ Keďže Hamburg je najväčším prístavom v Nemecku a tretím najväčším prístavom v EÚ, existujú obavy, že dohoda by mohla Číne poskytnúť kontrolu nad dôležitou zložkou infraštruktúry v Nemecku a EÚ. Podľa EÚ je kúpa podielu príkladom rastúceho politického vplyvu v EÚ po tom, čo spoločnosť COSCO získala vysoký podiel gréckom prístave Pireus, a obáva sa o uniknutie citlivých informácií, ktoré by mohla

¹⁵¹ Container News: "Port of Hamburg will not be sold to China," said HHLA spokesman. [cit. 2023-16-03]. Dostupné na internete: <<https://container-news.com/port-of-hamburg-will-not-be-sold-to-china-said-hhla-spokesman/>>

¹⁵² Noyan, O. – Bourgery-Gonse, T.: *French policymakers irked by Chinese company's stake in Hamburg port*. [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/french-policymakers-irked-by-chinese-companys-stake-in-hamburg-port/>>

¹⁵³ Euronews: *Germany agrees to controversial sale of Hamburg port terminal*. [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euronews.com/2022/10/26/germany-agrees-to-controversial-sale-of-hamburg-port-terminal>>

¹⁵⁴ Reuters: *EU warned Germany against approving Chinese investment in port – Handelsblatt*. [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euronews.com/2022/10/22/germany-china-port-eu>>

Čína využiť vo svoj ekonomický či politický prospech. Nemecká vláda schválila čínsku investíciu po tom, čo Európska komisia prijala rámec na preverovanie priamych zahraničných investícií, ktorý umožňuje Komisii zasahovať do procesov preverovania priamych zahraničných investícií a vydávať odporúčania pre prípady, ktoré ohrozujú bezpečnosť alebo verejný poriadok v EÚ.¹⁵⁵ V prípade prístavu Hamburg navrhla Komisia zablokovanie prevzatia podielu.¹⁵⁶ Keďže je v konečnom dôsledku rozhodnutie ponechané na národnej vláde, neočakáva sa, že Nemecko požiadavke Komisie vyhovie. Nemecký minister hospodárstva a klímy, Robert Habeck, však naznačil, že v rámci postupu preverovania zahraničných investícií nesúhlasí s kúpou podielu spoločnosti COSCO v hamburskom prístave.¹⁵⁷

Keďže rozhodnutie bolo prijaté v čase, kedy sa EÚ aj v dôsledku ruskej invázie na Ukrajinu snaží znížiť závislosť na tretích krajinách, najmä na Rusku a Číne, s čím súvisí aj zvýšená pozornosť venovaná kritickej infraštruktúre, vyvolala schválená investícia obavy v EÚ a odráža širšie obavy z rastúceho vplyvu na dôležitú infraštruktúru na celom svete, najmä v západných krajinách. Európsky komisár pre vnútorný trh Thierry Breton vyzval európske vlády krátko po tom, čo COSCO získalo podiel v CTT, aby neboli naivné, keď rozhodujú o čínskych investíciách, pretože Čína predstavuje pre EÚ trhového súpera.¹⁵⁸ Na samite EÚ-Čína v októbri 2022 vyjadrili predstavitelia krajín EÚ obavy z ekonomickej závislosti s Čínou a vyzvali na zníženie závislosti EÚ na Číne a nevytváranie budúcich závislosti.¹⁵⁹ Predsedníčka Európskej komisie Ursula von der Leyenová uviedla, že pokiaľ ide o závislosti, EÚ sa už poučila, ale naďalej musí byť ostražitá.¹⁶⁰ Spomedzi členských štátov EÚ patrí Francúzsko ku krajinám, ktoré kritizujú nemecké rozhodnutie. Francúzska poslankyňa väčšinovej strany Anne Genetetová, ktorá zastupuje

¹⁵⁵ European Commission: *FDI screening*. [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/fdi-screening>>

¹⁵⁶ Packroff, J.: *Hamburg port terminal takeover divides Berlin and Brussels*. [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/hamburg-port-terminal-takeover-divides-berlin-and-brussels/>>

¹⁵⁷ China Daily: *Being party to US power plays hurts Germany: China Daily editorial*. [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/14/WS6321ce2ca310fd2b29e77a52.html>>

¹⁵⁸ Euractiv with Reuters: *Thierry Breton issues China warning ahead of Scholz's Beijing visit*. [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/thierry-breton-issues-china-warning-ahead-of-scholz-beijing-visit/>>

¹⁵⁹ Brzozowski, A.: *EU leaders wary of dependencies created with China, but far from united*. [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/eu-leaders-wary-of-dependencies-created-with-china-but-far-from-united/>>

¹⁶⁰ Ibid.

francúzskych občanov žijúcich v Číne, sa dokonca vyjadrila, že je zdesená rozhodnutím Nemecka, pretože pre Čínu toto rozhodnutie znamená najúčinnjší spôsob na presadzovanie svojich záujmov.¹⁶¹

Obavy z politického vplyvu Číny v Nemecku a jeho konania v EÚ v prospech Číny sa zatiaľ nepotvrdilo. Nemecko patrí k najdôležitejším ekonomikám v EÚ, ktorá sa snaží udržiavať priaznivé obchodné vzťahy aj s Čínou. Zároveň predstavuje dlhodobého a stabilného partnera EÚ a nepredpokladá sa zmena postoja v dôsledku čínskej investície v prístave Hamburg.

3.2 Postoj EÚ k projektom NHC v tretích krajinách

3.2.1 Západný Balkán

Západný Balkán je považovaný za ďalší z kľúčových regiónov pre rozvoj projektov NHC. Územie západného Balkánu spolu s prístavom Pireus je považované za vstupnú bránu na trhy vo východnej Európe pre tovary smerujúce z Číny a vďaka vlakovému spojeniu spájajúcemu hlavné mestá Srbska a Maďarska s gréckym prístavom aj smerom do strednej Európy.

Západný Balkán predstavuje pre Čínu a realizáciu projektov NHC ekonomický aj politický prínos. Čína môže prostredníctvom krajín západného Balkánu budovať priaznivé obchodné vzťahy s kľúčovými krajinami na západe EÚ, ktoré ponúkajú kapitál pre ďalší ekonomický rozvoj.¹⁶² Prostredníctvom investícií v rámci NHC sa Čína snaží získať dominantné ekonomické postavenie v budúcich potenciálnych krajinách EÚ. Ak by sa tieto krajiny stali členmi EÚ, Čína využít' vybudovaný vplyv na presadzovanie vlastných záujmov na pôde EÚ, či už ide o odklonenie sa od politik EÚ v prospech Číny, nepodporenie vyhlásenia alebo kritike smerujúcej voči Číne. Výhodou pre Čínu je aj to, že keďže krajiny západného Balkánu zatiaľ nie sú členmi EÚ, Čína sa normami EÚ nemusí riadiť. Zo šiestich

¹⁶¹ Noyan, O. – Bourgery-Gonse, T.: *French policymakers irked by Chinese company's stake in Hamburg port*. [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/french-policymakers-irked-by-chinese-companys-stake-in-hamburg-port/>>

¹⁶² Šimalčík, M.: *Čo čakať od rastúceho čínskeho vplyvu na Balkáne?*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/vonkajsie-vztahy/opinion/co-cakat-od-rastuceho-cinskeho-vplyvu-na-balkane/>>

krajín západného Balkánu sú kľúčovými krajinami v rámci čínskej iniciatívy Čierna Hora a Srbsko.

Čierna Hora je pre čínsku iniciatívu významná nielen kvôli jej strategickej polohe predstavujúc prístav do Európy cez Jadranské more, ale kvôli jej statusu kandidátskej krajiny EÚ, čo zvyšuje jej atraktivitu pre Čínu, ktorá by si mohla vybudovať v krajine politický vplyv a následne ho využiť v jej prospech pri hlasovaniach na pôde EÚ. Významným projektom NHC v Čiernej Hore je 170-kilometrový úsek diaľnice smerujúcej z čiernohorského prístavu Bar do srbskej dediny Boljare.

Čiernohorský diaľničný úsek je súčasťou väčšej diaľnice, ktorá má spojiť hlavné mestá Čiernej Hory a Srbska a ďalej sa spojiť s Budapešťou v Maďarsku a Bari v Taliansku.¹⁶³ Vláda Čiernej Hory plánovala výstavbu diaľnice ešte pred ohlásením NHC, avšak po zverejnení výsledkov viacerých štúdií uskutočniteľnosti, ktoré sa zhodli na závere, že výstavba diaľnice nie je ekonomicky výhodná a zvýšila by štátny dlh, viaceré medzinárodné inštitúcie vrátane MMF a EÚ odmietli financovať výstavbu. Aj napriek negatívnym záverom štúdií sa Čierna Hora v roku 2014 dohodla so spoločnosťou China Road and Bridge Corporation (CRBC), dcérskou spoločnosťou China Communications Construction Company (CCCC), na výstavbe úseku Smokovac-Mateševo.¹⁶⁴ Čiernohorská vláda od výstavby očakávala ekonomickú podporu zaostalej severnej časti krajiny, posilnenie obchodu so Srbskom a zvýšenú bezpečnosť na nebezpečných kľukatých cestách Čiernej Hory. Čínska EXIM banka poskytla na výstavbu pôžičku vo výške 809 miliónov eur, z čoho bolo pokrytých 85 % nákladov na prvý úsek diaľnice a zvyšných 15 % poskytla Čierna Hora.¹⁶⁵ Cena diaľnice bola navýšená v roku 2018, kedy spoločnosť

¹⁶³ Stanicek, B. – Tarpova, S.: *China's strategic interests in the Western Balkans*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete:

<[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI\(2022\)733558_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI(2022)733558_EN.pdf)> s.4

¹⁶⁴ Timetric: *MoI/MoTMT - Belgrade to Bar Motorway - Serbia - Project Profile*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete:

<<https://www.proquest.com/central/docview/2036755909/8E8156803E904366PQ/14?accountid=59680>> s.5

¹⁶⁵ Barkin, N. – Vasovic, A.: *Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro*. [cit. 2023-20-01].

Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K60QX>>

CRBC požiadala o ďalších 115 miliónov eur.¹⁶⁶ Projekt mal byť postavený do roku 2019, avšak v dôsledku pandémie COVID-19 bolo jeho dokončenie odložené a do roku 2021 bolo postavených len 41 km.¹⁶⁷ Ďalšie pokračovanie výstavby je otázne, keďže pandémia negatívne zasiahla dôležitý sektor hospodárstva, cestovný ruch, v dôsledku čoho Čierna Hora nedokáže financovať výstavbu zvyšných kilometrov. V súčasnosti Čierna Hora hľadá veriteľov na financovanie ďalších častí diaľnice a taktiež rokuje s európskymi bankami.

EÚ aj MMF od začiatku projekt kritizovali za to, že podstatne zvýši verejný dlh, a je preto uvádzaný ako príklad dlhovej pasce Číny. Pôžička od čínskej EXIM banky, ktorá v roku 2014 predstavovala približne štvrtinu HDP Čiernej Hory¹⁶⁸, spôsobila, že pomer HDP k dlhu vzrástol z úrovne 55,8 % v roku 2014 na úroveň 103,28 % v roku 2020, pričom v roku 2021 klesol na 83,27%.¹⁶⁹ Projekt bol kritizovaný aj za podmienku čínskej EXIM banky, ktorá stanovila, že čínska stavebná spoločnosť je oslobodená od daní a colných poplatkov na dovážané stavebné materiály a že v prípade, ak by Čierna Hora nestihla načas splatiť dlh, Čína by si mohla nárokovať na časť územia, čo by malo negatívny dopad nielen na ekonomiku, ale aj vyhliadky integrácie do EÚ.¹⁷⁰

Podobne ako Čierna Hora, aj Srbsko predstavuje kľúčového partnera pre čínsku iniciatívu. V porovnaní so susedskou krajinou Čiernou Horou však počet čínskych investícií v Srbsku predstavuje oveľa väčšie číslo. Spolupráca medzi Čínou a Srbskom zahŕňa aj politickú podporu. Čína neuznáva Kosovo a Srbsko podporuje Čínu na medzinárodnej scéne v rôznych kontroverzných otázkach, akou je napr. porušovanie ľudských práv v Sin-ťiang. Preto sa EÚ obáva politického vplyvu

¹⁶⁶ Kajosevic, S.: Montenegro Seeks Cash to Build Highway's Second Phase. [cit. 2023-25-01]. Dostupné na internete: <<https://balkaninsight.com/2022/08/03/montenegro-seeks-cash-to-build-highways-second-phase/>>

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ Stanicek, B. – Tarpova, S.: *China's strategic interests in the Western Balkans*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI\(2022\)733558_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI(2022)733558_EN.pdf)> s.4

¹⁶⁹ Trading Economics: *Montenegro Government Debt to GDP*. [cit. 2023-27-01]. Dostupné na internete: <<https://tradingeconomics.com/montenegro/government-debt-to-gdp>>

¹⁷⁰ Goulard, S.: *Montenegro's debt dilemma: an opportunity to improve the BRI?*. [cit. 2023-25-01]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/montenegro-debt-dilemma/>>

Číny, ktorý môže využiť, keď sa Srbsko stane členom EÚ na presadzovanie svojich záujmov o niečo vyššie ako pri Čiernej Hore.¹⁷¹

Jedným z vlajkových projektov v rámci NHC je vysokorýchlostná železnica, ktorá spája Belehrad s Budapešťou a prístavom Pireus v Grécku. Srbská časť železnice sa začala budovať v roku 2018 a plánované dokončenie sa očakáva v roku 2024.¹⁷² Prvý úsek vedúci z Belehradu do Nového Sadu bol otvorený v marci 2022 a výstavba tretieho úseku medzi Novým Sadom a Suboticou sa začala v novembri 2021.¹⁷³ Na výstavbu 184-kilometrového úseku získalo Srbsko pôžičku od čínskej EXIM banky vo výške 1,19 miliardy EUR, ktorá pokrýva 85 % nákladov.¹⁷⁴ Výstavbu dvoch úsekov zabezpečuje China Railway International a China Communications Construction Company (CCCC) a tretí úsek medzi Pazovou a Novým Sadom ruská spoločnosť RDZ International, ktorá začala s výstavbou úseku v hodnote približne 305,3 miliónov EUR v roku 2017.¹⁷⁵

Okrem výstavby vysokorýchlostnej železnice smerovali čínske investície v oblasti dopravnej štruktúry aj do výstavby úsekov diaľnice E-763, ktorá spája Srbsko s Čiernou Horou, Rumunskom a Talianskom.¹⁷⁶ Keďže diaľnica vedie zo západného Balkánu smerom do Talianska, predstavuje pre NHC obrovský význam. Srbsko od projektu očakáva posilnenie obchodu medzi krajinami, kadiaľ prechádza, najmä s Čiernou Horou a prístavom Bar. Výstavbu niektorých úsekov financovala čínska EXIM banka a stavbu zabezpečujú aj čínske firmy Shandong a CCCC.

Výstavba diaľnice je uvádzaná ako príklad nedostatočnej transparentnosti pri realizácii projektov NHC spolu s podozreniami z korupcie. Mnohé čínske zmluvy nie sú dostupné pre verejnosť a namiesto verejnej súťaže sú zákazky zadávané na základe medzivládnych dohôd, na ktoré sa nevzťahujú rovnaké predpisy ako pri

¹⁷¹ Šimalčík, M.: *Čo čakať od rastúceho čínskeho vplyvu na Balkáne?*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/vonkajsie-vztahy/opinion/co-cakat-od-rastuceho-cinskeho-vplyvu-na-balkane/>>

¹⁷² Xinhua: *Chinese-built railway to revitalize Serbian economy: president*. [cit. 2023-22-01]. Dostupné na internete: <<https://english.news.cn/20230115/0a96536e70d6401780b3985fdb9e692/c.html>>

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ Brínzã, A.: *China and the Budapest-Belgrade Railway Saga*. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2020/04/china-and-the-budapest-belgrade-railway-saga/>>

¹⁷⁵ Ibid.

¹⁷⁶ Just Finance International: *Serbia's E-763: How China is constructing a high-speed road without a license*. [cit. 2023-21-01]. Dostupné na internete: <<https://justfinanceinternational.org/2022/02/15/serbias-e-763-how-china-is-constructing-a-high-speed-road-without-a-license/>>

bežnom obstarávaní. Výstavba úseku spoločnosťou Shandong bola zadaná ako medzištátna dohoda medzi Srbskom a Čínou, teda bez verejnej súťaže. Spoločnosť Shandong zadala takmer polovicu prác srbskej stavebnej spoločnosti Energoprojekt Niskogradnja, v ktorej má srbská vláda 33 % podiel.¹⁷⁷ Neskôr sa ukázalo, že na výstavbu úseku diaľnice bola tajná zmluva v hodnote 68,76 miliónov EUR udelená srbskému konzorciu troch spoločností Nukleus, C&LC a Inkop, ktoré nemajú žiadne skúsenosti s výstavbou ciest a sú napojené na vládnucu Srbskú progresívnu stranu.¹⁷⁸

EÚ dlhodobo vyjadruje znepokojenie nad čínskym rastom v regióne a upozorňuje na mnohé nedostatky, ako je nesúlady s právnymi predpismi EÚ, nedostatok transparentnosti, negatívny dopad na životné prostredie, neudržateľné financovanie a najmä rastúci politický vplyv v krajinách, ktoré by sa mali v budúcnosti pripojiť k 27 členským štátom EÚ. Európsky komisár Johannes Hahn v roku 2018 upozornil na rastúci vplyv Číny, ktorým môže vytvoriť z krajín západného Balkánu „trójske kone“ a získať tak pomocou investícií a pôžičiek politický vplyv.¹⁷⁹ Podobne aj vysoká predstaviteľka Federica Mogheriniová poznamenala, že Čína sa stáva veľkým hráčom v regióne a prirovnala Balkán k šachovnici, kde sa „hrá o veľkú moc“.¹⁸⁰ Lídri EÚ sa obávajú, že tak ako sa už udialo v prípade Maďarska a Grécka, majú čínske investície potenciál zaručiť, že vlády v krajinách západného Balkánu nebudú ochotné prijať rozhodnutie alebo vyhlásenie smerujúce proti Číne.

V júni 2022 vydal Európsky parlament správu s názvom *Strategické záujmy Číny na západnom Balkáne*, v ktorom upozorňuje na hlavné obavy EÚ z čínskeho vplyvu v regióne. EÚ sa obáva, že politická závislosť malých krajín, ako sú aj krajiny západného Balkánu, môže vzniknúť v dôsledku dlhovej pasce, čo možno pozorovať na príklade Čiernej Hory. Dohody o vybudovaní daného projektu NHC alebo zmluvy o pôžičke od čínskej EXIM banky často obsahujú dohodu o kompenzácii

¹⁷⁷ Soyaltin-Collela, D.: *The EU Accession Process, Chinese Finance and Rising Corruption in Western Balkan Stabilitocracies: Serbia and Montenegro*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09668136.2022.2115013>>

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ Heath, R. – Gray, A.: *Beware Chinese Trojan horses in the Balkans, EU warns*. [cit. 28-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/johannes-hahn-beware-chinese-trojan-horses-in-the-balkans-eu-warns-enlargement-politico-podcast/>>

¹⁸⁰ Šimalčík, M.: *Čo čakať od rastúceho čínskeho vplyvu na Balkáne?*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/vonkajsie-vztahy/opinion/co-cakat-od-rastuceho-cinskeho-vplyvu-na-balkane/>>

prostredníctvom prevodu vlastníctva.¹⁸¹ Problémovou časťou čínskych pôžičiek je aj to, že sú poskytované bez podmienok, ktoré by podporili dobrú správu vecí verejných či fiškálnu udržateľnosť, a preto predstavujú značné riziko pre finančnú udržateľnosť. Čínska prítomnosť v podobe NHC projektov má negatívny dopad aj na kondicionalitu EÚ tým, že znižuje účinnosť navrhovaných noriem a reforiem EÚ, najmä pokiaľ ide o sociálne práva, udržateľnosť a ochranu životného prostredia, keďže Čína ponúka hospodársky rozvoj bez prísnych pravidiel spojených s kondicionalitou EÚ.¹⁸² Vzhľadom na to, že čínske firmy nedodržiavajú normy EÚ, obavy EÚ vyplývajú aj z dopadu na životné prostredie.

Ďalšia kritika zo strany EP smerovala k nedodržiavaniu otvoreného a transparentného výberového konania. Vzhľadom na to, že krajiny západného Balkánu zatiaľ nie sú členskými štátmi EÚ, Čína pri realizácii projektov NHC nie je viazaná prísnyimi pravidlami EÚ. Avšak, krajiny západného Balkánu sa zaviazali plniť záväzky vyplývajúce z členstva v EÚ v oblasti energetiky a dopravy a iných noriem, ako sú životné prostredie či hospodárska súťaž ešte pred ich vstupom do EÚ. Pravidlá EÚ o verejnom obstarávaní, podľa ktorých by mali byť zákazky pridelené konkrétnej firme na základe konkurenčného výberového konania, neboli v mnohých prípadoch zo strany Číny dodržiavané. Namiesto toho Čína obchádza výberové konania a zadáva zákazky prostredníctvom medzivládnych dohôd bez možnosti verejnej súťaže čínskym štátnym podnikom.¹⁸³ Nedodržiavanie týchto noriem a pravidiel EÚ môže mať v konečnom dôsledku negatívny vplyv na samotné kandidátske krajiny a ich oddialenie vstupu do EÚ. Keďže majú štáty západného Balkánu status kandidátskych krajín EÚ a v budúcnosti by sa mali pridať k 27 členským štátom, EÚ dlhodobo vyzýva tieto krajiny, aby dodržiavali pravidlá EÚ. Skoršie členstvo Srbska a Čiernej Hory v môže byť ohrozené kvôli čínskemu vplyvu. Pravdepodobnosť, že Srbsko ako najväčší príjemca čínskych pôžičiek v regióne a Čierna Hora, ktorej dlh presiahol 80% HDP, sa stanú členmi EÚ do roku 2025,

¹⁸¹ Stanicek, B. – Tarpova, S.: *China's strategic interests in the Western Balkans*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete:

<[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI\(2022\)733558_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI(2022)733558_EN.pdf)> s.3

¹⁸² Ibid. s.8

¹⁸³ Makocki, M.: *China in the Balkans: The battle of principles*. [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete:

<https://ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210/>

vd'aka čínskym dlhom klesá.¹⁸⁴ EÚ je znepokojená aj tým, že NHC na západnom Balkáne je v rozpore so základnými princípmi demokracie a právneho štátu a uľahčuje týmto krajinám nedbať na podmienky členstva v EÚ výmenou za okamžité výhody, čo by mohlo ešte viac narušiť pravdepodobnosť pristúpenia v blízkej budúcnosti.¹⁸⁵

V reakcii na výstavbu diaľnice Bar-Boljare v Čiernej Hore EÚ od začiatku projektu vyjadrovala svoje obavy o návratnosť investície a menové riziko pri splácaní úveru od čínskej banky a neodporúčala Čiernej Hore vo výstavbe diaľnice pokračovať. Po tom, čo Čierna Hora požiadala o pomoc so splatením čínskeho úveru vo výške 1 miliardy eur, Európska komisia zamietla žiadosť s odôvodnením, že Komisia nespláca dlhy od tretích krajín.¹⁸⁶ Európska komisia sa však ponúkla financovať zvyšok diaľnice Bar-Boljare prostredníctvom svojho hospodárskeho a investičného plánu pre západný Balkán v hodnote 9 miliárd eur, ktorý bol prijatý v roku 2020.¹⁸⁷ Okrem negatívneho dopadu na ekonomiku krajiny a verejný dlh upozorňovala EÚ aj na transparentnosť projektu a environmentálny vplyv, napríklad na rieku Tara, ktorá je súčasťou svetovej siete biosférických rezervácií.¹⁸⁸ Výstavba diaľnice bola kritizovaná zo strany EÚ aj za to, že všetky dovážané stavebné materiály, zariadenia a iné tovary súvisiace s výstavbou boli oslobodené od cla a dane z pridanej hodnoty. Okrem toho, ak Čierna Hora nedokáže splatiť svoj dlh, čínska EXIM banka si môže nárokovať na časť diaľnice a Čína si môže zaistiť svoj politický vplyv v krajine. Prípád Čiernej Hory je tak uvádzaný ako ďalší príklad dlhovej pasce Číny v súvislosti s iniciatívou NHC.

Keďže Srbsko je najväčším príjemcom čínskych investícií a viacerých projektov NHC, sú obavy EÚ o niečo väčšie ako pri jeho susednej krajine. EÚ sa pri

¹⁸⁴ Hanosek, P.: *Čína láka Balkán na jednoduchšie pôžičky, podľa Bruselu to ohrozuje ich európsku integráciu*. [cit. 2023-29-01]. Dostupné na internete:

<<https://euractiv.sk/section/rozsirovanie/news/cina-laka-balkan-na-jednoduchsie-pozicky-podla-bruselu-to-ohrozuje-ich-europsku-integraciju/>>

¹⁸⁵ China's investments in the Western Balkans, <https://www-1.tandfonline-1.com-15i27lepj09ed.erproxy.cvtisr.sk/doi/full/10.1080/13567888.2020.1868206>

¹⁸⁶ Burchard, H.: *EU rebuffs Montenegro plea to help repay \$1B Chinese highway loan*. [cit. 2023-22-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/eu-montenegro-billion-dollar-china-unfinished-highway-loan/>>

¹⁸⁷ Stanicek, B. – Tarpova, S.: *China's strategic interests in the Western Balkans*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete:

<[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI\(2022\)733558_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI(2022)733558_EN.pdf)> s.5

¹⁸⁸ Ibid. s.5

Srbsku najviac obáva možného politického vplyvu. Všeobecne platí, že Srbsko podporuje Čínu na medzinárodnej scéne v medzinárodných organizáciách a rovnako aj na pôde EÚ. Srbsko sa v minulosti odmietlo pripojiť k viacerým vyhláseniam EÚ, ktoré kritizovali Čínu. Srbsko nepodporilo napríklad vyhlásenie EÚ ohľadom Juhočínskeho mora, situácie v oblasti ľudských práv v Hongkongu alebo vyhlásenie týkajúce sa Globálneho sankčného režimu EÚ v oblasti ľudských práv, na ktorý boli pridané štyri subjekty Číny.¹⁸⁹ Ak by sa Srbsko v nasledujúcich rokoch stalo členom EÚ, Čína by mala v EÚ po Maďarsku ďalšieho spojenca.

Ďalšia kritika zo strany EÚ pri projektoch NHC v Srbsku smerovala za nedostatok transparentnosti a narušanie obchodných noriem EÚ. Keďže boli v Srbsku čínske investície neudelené na základe otvorených verejných ponúk, ale na základe dohody o spolupráci a obchodných memoránd a zmlúv, Európska komisia upozornila Srbsko, aby pri uzatváraní medzivládnych dohôd s tretími stranami a následnej implementácii zabezpečilo súlad s právnymi predpismi EÚ a zásadami verejného obstarávania a aby dbalo na dodržiavanie transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a nediskriminácii bez obmedzovania hospodárskej súťaže.¹⁹⁰ Na pôde EÚ rástli aj znepokojenia z dopadov na životné prostredie. V januári 2021 poslalo 26 poslancov list európskemu komisárovi pre susedstvo a rozšírenie Olivérovi Várhelyimu a vyzvali ho, aby srbskej vláde pripomenul dodržiavanie jej národnej legislatívy ako aj pravidiel EÚ týkajúce sa prístupového procesu.¹⁹¹ V liste iniciovanom poslancami Miriam Lexmann a Reinhardom Bütikoferom upozornili poslanci na negatívne environmentálne dopady priemyselných projektov v Srbsku, pričom osobitne upozornili na čínske projekty ťažobného priemyslu v Smedereve, Bore, Kostolaci a Zrenjanine a ich vplyv na znečistenie ovzdušia a kvality vody v blízkosti závodov.

¹⁸⁹ Stanicek, B. – Tarpova, S.: *China's strategic interests in the Western Balkans*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete:

<[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI\(2022\)733558_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI(2022)733558_EN.pdf)> s.9

¹⁹⁰ Funding of Transport Infrastructure in Serbia: China in Focus, <https://journals-1sagepub-1com-1szibz7pj0bb7.erproxy.cvtisr.sk/doi/10.1177/00094455211004257>

¹⁹¹ Balkan Green Energy News: 26 MEPs warn of “impending environmental damage” of Chinese industrial projects in Serbia. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete:

<<https://balkangreenenergynews.com/26-meps-warn-of-impending-environmental-damage-of-chinese-industrial-projects-in-serbia/>>

V reakcii na rastúcu čínsku prítomnosť na západnom Balkáne spustila EÚ v roku 2014 takzvaný Berlínsky proces, ktorý je považovaný iniciatívu na podporu integračného procesu, prostredníctvom ktorej využíva EÚ jej regulácie na obmedzenie čínskej prítomnosti a jej aktivít a zachovanie vplyvu EÚ v regióne.¹⁹² V posledných rokoch realizuje EÚ viacero aktivít v západnom Balkáne. Vo februári 2018 schválila Európska komisia stratégiu Dôveryhodná perspektíva rozšírenia pre krajiny západného Balkánu a väčšia angažovanosť EÚ v tejto oblasti, ktorej cieľom je posilniť spoluprácu, uskutočniť potrebné reformy a zabezpečiť dobré susedské vzťahy.¹⁹³ V októbri 2020 prijala Komisia komplexný hospodársky a investičný plán pre západný Balkán. Na financovanie hlavných investičných iniciatív EÚ vyčlenila 9 miliárd eur.¹⁹⁴ Vo februári 2022 Európska komisia predstavila investičný balík vo výške 3,2 miliardy eur na podporu 21 projektov v oblasti dopravy, digitálneho, klimatického a energetického prepojenia na západnom Balkáne.¹⁹⁵ V priebehu nasledujúcich rokov by hospodársky a investičný plán mal poskytnúť investície až do výšky 30 miliárd EUR prostredníctvom grantov, zvýhodnených pôžičiek a záruk. Plán taktiež dopĺňa realizácia stratégie EÚ Global Gateway, ktorá sa začala v decembri 2021. Podľa predsedníčky Európskej komisie Ursuly von der Leyenovej ponúka EÚ alternatívu, keďže krajiny západného Balkánu už majú skúsenosť s čínskymi investíciami a potrebujú lepšie ponuky, ktoré budú riadené transparentne a ktoré nepovedú k neudržateľným dlhom.¹⁹⁶

Vplyv Číny v krajinách západného Balkánu prostredníctvom NHC na dezintegráciu EÚ sa ukáže oveľa jasnejšie, keď krajiny západného Balkánu vstúpia do EÚ. Srbsko však predstavuje blízkeho partnera pre Čínu a v budúcnosti by mohlo stať kľúčovým obhajcom a obhajcom v porovnaní so zvyškom Únie.

¹⁹² Lilyanova, V.: *The Western Balkans' Berlin process: A new impulse for regional cooperation*. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete:

<[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586602/EPRS_BRI\(2016\)586602_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586602/EPRS_BRI(2016)586602_EN.pdf)> s.1

¹⁹³ Európska komisia: *Stratégia pre západný Balkán Nový plán EÚ na podporu reforiem v regióne*. [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete:

<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_18_561>

¹⁹⁴ Ibid.

¹⁹⁵ European Commission: *European Commission launches €3.2 billion investment package to advance sustainable connectivity in the Western Balkans*. [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete:

<https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1362>

¹⁹⁶ EKAPIJA: *EU Wants to Match Chinese Investments in Western Balkans – EUR 30 Billion for Infrastructure, Healthcare, Education Within Global Gateway Strategy*. [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete: <<https://www.ekapija.com/en/news/3499614/eu-wants-to-match-chinese-investments-in-western-balkans-eur-30-billion>>

3.2.2 Juhočínske more

Súčasťou iniciatívy Nová hodvábná cesta je aj Juhočínske more, ktorého kľúčová poloha umožňuje Číne cez Juhovýchodnú Áziu prístup na ďalšie trhy. Juhočínske more sa nachádza na rozmedzí dvoch trás Námornej hodvábanej cesty, ktoré smerujú na západ cez Indický oceán do Afriky a Európy a na východ cez Tichý oceán do východnej Indonézie a Južnej Ameriky. More však patrí už viacero rokov k sporným oblastiam.

Morská oblasť je bohatá na nerastné a prírodné suroviny, medzi inými najmä na ložiská zemného plynu a ropy, čo je hlavným dôvodom, prečo sa o spomínané územie vedú spory. Na Juhočínske more si nárokujú krajiny, ktoré more obmýva, a to Vietnam, Malajzia, Brunej, Filipíny, Taiwan a Čína, ktorá si nárokuje na takmer celé územie Juhočínskeho mora. Čína sa odvoláva na historické nároky a na demarkačnú líniu, tzv. líniu deviatich ťahov, ktorá predstavuje hranicu územia, ktoré považuje Čína za svoje a zahŕňa takmer 80 % morskej oblasti.¹⁹⁷ Zahŕňa aj sporné Paracelské a Spratlyho ostrovy, na ktoré si nárokujú aj ostatné pobrežné krajiny. Čína tvrdí, že bola prvou krajinou, ktorá nielen objavila, ale aj uplatňovala jurisdikciu nad Paracelskými a Spratlyho ostrovmi, a preto má by malo byť územie pod jej plnou kontrolou.¹⁹⁸ Ostatné krajiny svoje územné nároky odôvodňujú Dohovorom Organizácie Spojených národov o morskom práve (UNCLOS), ktorý vymedzuje morské zóny a bol podpísaný a ratifikovaný aj krajinami ležiacimi okolo Juhočínskeho mora.

Od roku 2014 presadzuje Čína v Juhočínskom mori čoraz agresívnejšiu politiku. Na Spratlyho ostrovoch, o ktoré sa sporia viaceré pobrežné štáty. Čína najskôr vybuodovala umelé ostrovy a neskôr na nich rozmiestnila vojnové lode, majáky, radarové zariadenia a prístávacie dráhy pre tri nové letiská, čím sa z ostrovov stala potenciálna vojnová základňa a Čína je tak obviňovaná z militarizovania ostrovov.¹⁹⁹ Takisto využíva zásoby ropy vo výlučných ekonomických zónach Vietnamu.²⁰⁰ Čína mala spor aj s Filipínami po tom, čo v plytčine Scarborough

¹⁹⁷ Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?, <https://www.proquest.com/docview/1857702983?pq-origsite=summon>

¹⁹⁸ Ibid.

¹⁹⁹ Ibid.

²⁰⁰ Fowler, J.: *Belt and Road and Sea: Chinese Expansion in the Modern Era*. [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete: <<https://hir.harvard.edu/belt-and-road-and-sea/>>

obmedzovala filipínsky rybolov a prieskum ropy. Po napätej situácii sa Filipíny obrátili na Stály rozhodcovský súd, ktorý v roku 2016 rozhodol, že Čína zasahovaním do výlučnej ekonomickej zóny porušila suverénne práva Filipín.²⁰¹ Oveľa kľúčovejšie pre spor v Juhočínskom mori bolo rozhodnutie súdu, že historické práva Číny na námorné zdroje v rámci línie deviatich ťahov je nezlučiteľné s UNCLOS a že neexistuje žiadny dôkaz o tom, že by v minulosti mala Čína výhradnú kontrolu nad morským územím, čím bol zamietnutý čínsky nárok na 80% Juhočínskeho mora.²⁰² Čína však rozhodnutie odmietla a naďalej pokračuje v militarizácii ostrova.

Krajiny ASEAN a Čína sa v posledných rokoch snažia o vytvorenie iniciatívy na podporu námornej spolupráce, ako napr. Čínsko-ázijský fond námornej spolupráce, Čínsko-indonézsky fond námornej spolupráce alebo Deklarácia o správaní sa zmluvných strán v Juhočínskom z roku 2002, ktorá poskytuje usmernenia pre riešenie sporov na vodných cestách a na ktorú nadväzuje kódex správania sa.²⁰³ Medzi Čínou a krajinami juhovýchodnej Ázie vznikla od roku 2017 snaha o zníženie napätia v Juhočínskom mori pomocou kódexu správania sa. Chýbajúca aktívna snaha a pandémie koronavírusu spôsobili, že rokovania stále neboli ukončené.

Práve implementácia NHC by mohla byť pre Čínu motiváciou, ktorý by prispela k urovnaniu sporov v Juhočínskom mori. Čína by tak mohla prednosť regionálnej stability a upevneniu partnerstva s krajinami ASEAN, čo by malo pozitívny dopad aj na samotnú na NHC. Ďalšie pokračovanie sporov by mohlo poškodiť a prerušiť projekty v rámci Námornej hodvábnej cesty a zároveň narušiť dôveru investorov. Obavy, že Čína bude mať za cieľ posilniť prítomnosť v Juhočínskom mori, aby mohla plne využívať oblasť na implementáciu projektov Novej hodvábnej cesty však stále prevládajú.

EÚ pri spore v Juhočínskom mori dlhodobo vyzývala na mierové riešenie sporu a dodržiavanie medzinárodného práva, najmä dohovoru UNCLOS. Pri

²⁰¹ Permanent Court of Arbitration: THE SOUTH CHINA SEA ARBITRATION (THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES V. THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA). [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete: <<https://pcacases.com/web/sendAttach/1801>> s.2

²⁰² Ibid.

²⁰³ Wang, A.: South China Sea code of conduct harder to negotiate in more 'complicated' situation, think tank says. [cit. 2023-02-02]. Dostupné na internete: <<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3199361/south-china-sea-code-conduct-harder-negotiate-more-complicated-situation-think-tank-says>>

významných vyhláseniach sa však vyhla priamej kritike Číny a vyhlásenia smerovala všetkým štátom, ktoré boli zahrnuté do sporu. V reakcii na rozhodnutie Stáleho rozhodcovského súdu v júli 2016 bolo prijaté len všeobecné vyhlásenie, v ktorom vtedajšia vysoká predstaviteľka Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku, Federica Mogheriniová, vyzvala všetky zúčastnené strany sporu, aby spory vyriešili mierovou cestou a v súlade s medzinárodným právom a dohovorom UNCLOS.²⁰⁴ Vyhlásenie z júla nadväzovalo na marcové vyhlásenie, v ktorom zaznela rovnaká všeobecná výzva bez priamej zmienky Číny.²⁰⁵ EÚ okrem výzvy na dodržiavanie medzinárodného práva, odsúdila militarizáciu ostrovov, použitie alebo hrozbu silou, vyzvala aj na ochranu morského ekosystému, ponúkla svoju účasť pri riešení sporu a vyhlásením podporila aj ukončenie rozhovorov zameraných na Kódex správania sa medzi Čínou a krajinami juhovýchodnej Ázie v rámci zoskupenia ASEAN.²⁰⁶ Podobnú všeobecnú výzvu na riešenie sporu mierovými prostriedkami v súlade s medzinárodným právom a odsúdenie použitia sily, zastrašovania a nátlaku pri pokusoch uplatniť si územné alebo námorné nároky zopakovala Federica Mogheriniová aj na záver dvojdnového stretnutia ministrov zahraničných vecí Ázie a Európy (ASEM) v novembri 2016.²⁰⁷

Ako už bolo spomenuté, Čína nebola priamo spomenutá vo vyhlásení o rozhodnutí arbitrážneho súdu v súvislosti so sporom medzi Čínou a Filipínami, pretože určité EÚ krajiny zablokovali rozhodnutie v pôvodnom znení a odmietli priamu zmienku Číny. Odmietnutie kritizovať Čínu zo strany Grécka a Maďarska sa pripisuje investíciám smerujúcim z Číny najmä v súvislosti s projektami Novej hodvábnej cesty. Naopak Slovinsko a Chorvátsko mali v tom čase vlastné námorné spory a obávali sa vytvorenia prípadných precedensov pri ich vlastných sporoch.²⁰⁸

²⁰⁴ European External Action Service: Declaration on the Award rendered in the Arbitration between the Philippines and China. [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete:

<https://www.eeas.europa.eu/node/6873_en>

²⁰⁵ Rada Európskej únie: Vyhlásenie vysokej predstaviteľky v mene Európskej únie k nedávnomu vývoju v Juhočínskom mori. [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete:

<<https://www.consilium.europa.eu/sk/press/press-releases/2016/03/11/hr-declaration-on-bealf-of-eu-recent-developments-south-china-sea/>>

²⁰⁶ European External Action Service: Declaration on the Award rendered in the Arbitration between the Philippines and China. [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete:

<https://www.eeas.europa.eu/node/6873_en>

²⁰⁷ Tempest, M.: Mogherini warns against intimidation in South China Sea spat. [cit. 2023-04-02].

Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/mogherini-warns-against-intimidation-in-south-china-sea-spat/>>

²⁰⁸ Emmott, R.: EU's statement on South China Sea reflects divisions. [cit. 2023-06-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-southchinasea-ruling-eu-idUSKCN0ZV1TS>>

Naopak vtedajší predseda Európskej rady Donald Tusk Čínu priamo spomenul vo svojich prejavoch. Na stretnutí krajín G7 v júni 2016 vyzval 28 krajín EÚ, aby zaujali jasný odmietavý postoj voči sporným požiadavkám Číny.²⁰⁹ Počas samitu EÚ-Čína v júli 2016 vyzval konkrétne Čínu, aby pri sporoch týkajúcich sa námorného práva rešpektovala medzinárodný systém v spoločnom záujme Číny a EÚ a počas návštevy v Šanghaji vyzval čínskeho premiéra, aby Čína rešpektovala rozhodnutie súdu z júla 2016.²¹⁰

Od roku 2018 sa krajiny EÚ, Francúzsko a Spojené kráľovstvo, ktoré navrhovali zvýšiť počet európskych operácií na slobodu plavby v Juhočínskom mori, pridali k Spojeným štátom americkým, ktoré dlhodobo vykonávajú slobodu plavby v Juhočínskom mori. V júni sa francúzska námorná pracovná skupina spolu s vrtuľníkmi a loďami Spojeného kráľovstva pridali k USA a ďalším krajinám a plavili sa námornými plavidlami cez medzinárodné vody v Juhočínskom mori. Motívom plavby bolo presvedčiť Čínu, aby súhlasila a podporila Kódex správania sa, ktorý by mal byť právne záväzný, komplexný, účinný a v súlade s medzinárodným právom.²¹¹ EÚ dlhodobo podporuje iniciatívu pod vedením združenia krajín ASEAN smerujúcu k účinnému a právne záväznému KódeXu správania sa a apeluje na všetky strany, aby vyjadrili podporu a vyvíjali snahu o jeho finalizáciu.²¹² V apríli 2021 po zvýšenej prítomnosti čínskych plavidiel pri útese Whitsun EÚ prisľúbila zabezpečiť voľné a otvorené námorné zásobovacie trasy v Indo-Pacifiku pri dodržiavaní medzinárodného práva, najmä v UNCLOS a opätovne vyzvala na mierového prostriedky riešenia sporu v súlade s medzinárodným právom a UNCLOS.²¹³

²⁰⁹ Vincenti, D.: *Beijing seeks EU neutrality on South China Sea dispute*. [cit. 2023-05-02].

Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/china-seeks-eu-neutrality-on-south-china-sea-dispute/>>

²¹⁰ Tempest, M.: *Tusk reminds China of 'rule-based order' at ASEM summit*. [cit. 2023-05-02].

Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/tusk-reminds-china-of-rule-based-order-at-asem-summit/>>

²¹¹ Cox, M. a kol.: *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia*. [cit. 2023-11-02].

Dostupné na internete: <<https://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf>> s.28

²¹² European External Action Service: *South China Sea: Statement by the Spokesperson on challenges to peace and stability*. [cit. 2023-11-02]. Dostupné na internete:

<https://www.eeas.europa.eu/eeas/south-china-sea-statement-spokesperson-challenges-peace-and-stability_en>

²¹³ European External Action Service: *South China Sea: Statement by the Spokesperson on challenges to peace and stability*. [cit. 2023-11-02]. Dostupné na internete:

Pri hlasovaní o vyhlásení EÚ po tom, čo medzinárodný arbitrážny súd zamietol čínsky nárok na Juhočínske more, sa okrem Maďarska a Grécka ukázalo ako jednotné rozhodnutie. Napriek tomu, že len dve krajiny EÚ nesúhlasili s vyhlásením, musela Únia znenie zmeniť a vydať len veľmi všeobecné stanovisko bez priamej zmienky Číny. Dezintegračný vplyv NHC na EÚ na základe uvedeného tvrdenie je možný.

3.2.3 Prístav Hambantota, Srí Lanka

Čína investovala do viacerých dopravných, energetických či telekomunikačných projektov na Srí Lanke ešte pred spustením iniciatívy NHC. Po podpísaní Memoranda o porozumení o spolupráci medzi Čínou a Srí Lankou v rámci Novej hodvábne cesty v roku 2014, bolo viacero rozvojových projektov zahrnutých do čínskej iniciatívy.²¹⁴ Medzi srílanské projekty realizované v rámci NHC patrí uhol'ná elektrárň Norocholai, medzinárodné letisko Mattala, niekoľko rýchlostných ciest a prístav Hambantota a Colombo ako vlajkové projekty NHC.²¹⁵

Rozvojový projekt Port City Colombo realizovaný v rámci NHC je postavený k obchodnej metropole Srí Lanky Colombo, z ktorého má po dokončení výstavby vzniknúť medzinárodné finančné centrum schopné konkurovať medzinárodným finančným mestám ako sú Dubaj, Hong Kong či Singapur. Výstavba projektu začala v roku 2014 a jej ukončenie sa očakáva v roku 2041.²¹⁶ Za celkovú investíciu v odhadovanej hodnote 13,75 miliárd EUR je zodpovedná spoločnosť CHEC Port City Colombo Pvt Ltd, ktorá je súčasťou China Harbor Engineering Company (CHEC), dcérskej spoločnosti China Communications Construction Company.²¹⁷ Výstavbu projektu sprevádzajú pochybnosti o možných výhodách a obavy, že ide o ďalší príklad čínskej dlhovej pasce. Spoločnosť CHEC na začiatku výstavby

<https://www.eeas.europa.eu/eeas/south-china-sea-statement-spokesperson-challenges-peace-and-stability_en>

²¹⁴ Xinhua Silk Road Information Service: *Belt and Road Countries --- Sri Lanka*. [cit. 2023-11-02]. Dostupné na internete: <<https://en.imsilkroad.com/p/316162.html>>

²¹⁵ Ibid.

²¹⁶ Fernando, N.: *Sri Lanka government must strategize plans for Colombo Port City*. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/sri-lanka-colombo-port-city/>>

²¹⁷ Ibid.

odkúpila 2,6 km² pôdy v hodnote 1,3 miliardy EUR, za čo získala 43 % podiel a 99-ročný prenájom.²¹⁸

Viac pozornosti získal druhý kľúčový projekt NHC, prístav Hambantota, označovaný ako príklad dlhovej pasce spôsobenej čínskou iniciatívou. Od projektu sa očakávalo, že sa stane druhým najväčším prístavom v krajine a Indickom oceáne po prístave Kolombo, ktorý sa mal zameriavať najmä domáci trh Srí Lanky.²¹⁹ Pre Čínu je strategická poloha kľúčová a od prístavu si sľubuje posilnenie obchodnej prítomnosti v regióne. Výstavba prístavu bola financovaná pôžičkami od EXIM Bank China vo výške 1,3 miliardy EUR.²²⁰ Keďže realizácia projektu trvala dlhšie, než bolo pôvodné naplánované a navyše zaznamenávala straty, ktoré negatívne ovplyvnili verejné financie, srílanská vláda sa v roku 2017 rozhodla prenajať 70 % podiel v prístave spoločnosti China Merchants Port Holdings Company Limited na 99 rokov za 1,02 miliardy EURR.²²¹ Zvyšných 30 % podielu vlastní Srí Lanka Ports Authority.²²² Srí Lanka bola vďaka predaju schopná vyplatiť približne miliardový dlh, avšak celý dlh voči Číne nebol splatený a okrem toho pokračovali aj ďalšie pôžičky a úrokové sadzby boli vyššie ako od iných medzinárodných veriteľov. Preto je realizácia projektu prístavu Hambantota často označovaná ako dôsledok dlhovej pasce Číny, v súvislosti s čím vzrástli obvinenia, že čínska hospodárska iniciatíva predstavuje dlhovú pascu pre zraniteľné krajiny. Navyše v prípade prístavu Hambantota bola ekonomická návratnosť spochybňovaná od začiatku, čo ešte viac zintenzívnilo obvinenia Číny z využívania pôžičiek na presadzovanie svojich vlastných ekonomických a geopolitických záujmov. Okrem kritiky z úmyselného zadlžovania Srí Lanky zo strany Číny, boli projekty sprevádzané obavami

²¹⁸ Ethirajan, A.: *Colombo Port City: A new Dubai or a Chinese enclave?*. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-59993386>>

²¹⁹ Tonchev, P.: *Along the road. Sri Lanka's tale of two ports*. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete:

<https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%204%20Sri%20Lanka_0.pdf> s.2

²²⁰ Wignaraja, G. a kol.: *Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka*. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHHJ8010-Sri-Lanka-RP-WEB-200324.pdf>> s.9

²²¹ Fernando, N.: *Sri Lanka-China relations and the BRI*. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/sri-lanka-china-relations-and-the-bri/>>

²²² Moramudali, U.: *The Hambantota Port Deal: Myths and Realities*. [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>>

z vojenského zneužitia prístavov a kritikou za nedostatočnú transparentnosť, podozrenia z korupcie či negatívny vplyv životné prostredie.²²³

Zadlženosť Srí Lanky vyústila v roku 2022 do finančnej a hospodárskej krízy, kedy ostrovný štát nebol schopný splácať svoje záväzky a krízu odôvodnil zahraničnými dlhmi a pôžičkami z Číny.²²⁴ Čína poskytla Srí Lanke v rámci NHC pôžičky na rozsiahle projekty bez prísnych podmienok, ktoré ukladajú iné medzinárodné rozvojové banky, v dôsledku čoho nemali projekty očakávanú ekonomickú výnosnosť a namiesto ziskov zaznamenávali straty. Preto jedným vysvetlením, prečo upadla Srí Lanka do najhoršej finančnej krízy za posledných 70 rokov, je, že krajina prenechala väčšinovú kontrolu nad národnými aktívami Číne, čím sa stala zraniteľnejšia voči čínskemu vplyvu. Viaceré západné a indické médiá spájajú srílanskú krízu s čínskou dlhovou pascou a čínskymi pôžičkami, ktoré spôsobili kritickú situáciu v krajine.²²⁵ Podľa oficiálnych údajov sa však Čína na celkovom zahraničnom dlhu krajiny podieľala len 10 %.²²⁶

Hoci EÚ nevydala žiadne oficiálne stanovisko alebo vyhlásenie týkajúce sa otázky dlhovej pasce, ktorej spôsobenie sa pripisuje Číne a čínskemu projektu Novej hodvábnej cesty, od začiatku projektu NHC apelovala EÚ na finančnú udržateľnosť, aby investície nevytvárali politickú a finančnú závislosť na Číne. Investície na Srí Lanke a podpísanie zmluvy o prenájme prístavov na 99 rokov výmenou za väčšinový podiel vyvolali obavy. Na jar 2018 podpísali veľvyslanci EÚ v Číne správu, ktorá ostro kritizovala projekt Novej hodvábnej cesty za ekonomickú, environmentálnu, sociálnu a finančnú neudržateľnosť.²²⁷ Veľvyslanci okrem iných projektov narážali aj na neschopnosť Srí Lanky splatiť čínske pôžičky za výstavbu prístavu Hambantota, čoho výsledkom je čínska kontrola strategicky umiestneného prístavu do roku 2114.²²⁸ Situácia na Srí Lanke zvýšila obavy EÚ, keďže Čína rozšírila svoje

²²³ Wignaraja, G. a kol.: *Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka*. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHHJ8010-Sri-Lanka-RP-WEB-200324.pdf>> s.23

²²⁴ Hoskins, P.: *Sri Lanka defaults on debt for first time in its history*. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.bbc.com/news/business-61505842>>

²²⁵ GT staff reporters: *Accusations over China creating a 'debt trap' in Sri Lanka an organized smear by the West and India against BRI*. [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete: <<https://www.globaltimes.cn/page/202204/1258752.shtml>>

²²⁶ Weiwei, X.: *BRI criticism rings hollow in Sri Lanka*. [cit. 2023-15-02]. Dostupné na internete: <<https://global.chinadaily.com.cn/a/202203/18/WS6233bf0ca310fd2b29e519b6.html>>

²²⁷ Broer, B.: *EU counters China's Silk Road Initiative*. [cit. 2023-15-02]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/central-asia/opinion/eu-counters-chinas-silk-road-initiative/>>

²²⁸ Ibid.

projekty a jej vplyv do viacerých krajín v Ázii a Európe. Obavy vychádzajú najmä z neistoty projektov NHC, keďže väčšina z nich je určená na dlhé obdobie a s tým súvisí aj veľké riziko do budúcnosti.

Viaceré európske krajiny vyjadrili obavy, že Čína ako už bolo spomenuté, vytvára pomocou jej hospodárskej iniciatívy dlhové pasce pre prijímajúce štáty a následne využíva vzniknutú situáciu na presadzovanie ekonomických a geopolitických záujmov. Z krajín EÚ prekvapilo najmä vyhlásenie Michele Geraciho, štátneho tajomníka talianskeho ministerstva pre hospodársky rozvoj, ktorý na výročnej konferencii Boao Forum Asia 2019 spomenul Srí Lanku a ďalšie krajiny ako príklady krajín, ktoré už upadli do dlhovej pasce.²²⁹ Tvrdenie je prekvapivé preto, že Taliansko ako prvá krajina skupiny G7 sa oficiálne pridala k NHC v roku 2019 podpísaním Memoranda o porozumení.²³⁰

Európsky dvor audítorov vydal v roku 2020 dokument s názvom *Reakcia EÚ na štátom riadenú investičnú stratégiu Číny*, v ktorom uviedol Srí Lanku ako „príklad rizík, ktoré predstavuje čínska investičná stratégia pre EÚ“.²³¹ V dokumente sa uvádza, že v určitých krajinách, medzi nimi aj na Srí Lanke, došlo k nadmernej zadlženosti a strate strategickej zábezpeky. Aby mohla Čína realizovať projekty NHC, poskytla finančné prostriedky bez toho, aby zohľadnila dlhodobú udržateľnosť projektov a fiškálnu pozíciu krajín, ktorým boli finančné prostriedky poskytnuté, čoho výsledkom bola nadmerná zadlženosť daných krajín.²³² Okrem Srí Lanky boli ako príklady uvedené aj Pakistan, Tadžikistan, Kirgizsko, Maldivy a Čierna Hora. Ak by boli rovnakým spôsobom financované aj projekty v členských štátoch EÚ, hrozilo by podobné riziko aj na území EÚ.

Prístav Hambantota ako súčasť NHC predstavuje len malý vplyv na fungovanie EÚ. Udelenie takmer storočnej koncesie Číne ostalo takmer

²²⁹ OBOReuropa: *Breaking news : Italy called BRI a debt trap for Sri Lanka, Malaysia and maybe Pakistan!*. [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreuropa.com/en/italy-bri-debt-trap/>>

²³⁰ Ghiretti, F.: *The Belt and Road in Italy: 2 Years Later*. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2021/03/the-belt-and-road-in-italy-2-years-later/>>

²³¹ Európsky dvor audítorov: *Reakcia EÚ na štátom riadenú investičnú stratégiu Číny*. [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete:

<https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RW20_03/RW_EU_response_to_China_SK.pdf> s.27

²³² Ibid.

nepovšimnuté s určitými výnimkami. V tomto prípade tak projekt NHC nemá dezintegračný vplyv na EÚ.

3.3 Alternatíva EÚ k NHC

Keďže implementáciu projektov NHC sprevádzali viaceré obavy a porušovania noriem a princípov EÚ, Únia sa snažila nájsť svoju vlastnú alternatívu k NHC, ktorá by konkurovala čínskej iniciatíve a zároveň by bola založená na európskych hodnotách. V decembri 2021 predstavila Európska komisia s vysokým predstaviteľom EÚ stratégiu Global Gateway (Globálna brána), ktorá nadväzuje na stratégiu prepájania Európy a Ázie z roku 2018, partnerstvá v oblasti prepojenosti s Japonskom a Indiou, Východné a južné partnerstvo, hospodárske a investičné plány pre západný Balkán, pričom osobitný dôraz kladie na Afriku, Strednú Áziu a Latinskú Ameriku.²³³

Stratégia EÚ na prepájanie Európy a Ázie predstavená v roku 2018 je považovaná za prvú komplexnejšiu alternatívu k čínskej iniciatíve v rámci EÚ. V stratégii, ktorej cieľom bolo vybudovať prepojenia najmä v oblasti dopravy a energetiky, boli definované zásady pre projekty medzinárodnej konektivity vrátane transparentnosti, zachovávanía medzinárodných noriem, rovnakých podmienok pre všetkých účastníkov a dodržiavania hospodárskej, environmentálnej, finančnej, daňovej a sociálnej udržateľnosti.²³⁴ Plán vychádzal z úsilia EÚ o zlepšenie prepojenia na území EÚ a jej okolitých krajinách, predovšetkým na západnom Balkáne a krajinách ležiacich smerom na východ. Pomocou komplexného a koherentného prístupu sa stratégia zameriavala na prepojenie Európy a Ázie ako celku.²³⁵ Na realizáciu projektov v rámci stratégie EÚ schválila financie vo výške 500 miliárd eur z medzinárodných inštitúcií, multilaterálnych rozvojových bánk a súkromného sektora a 44 miliárd eur z Európskeho vonkajšieho investičného plánu.²³⁶

²³³ Európska komisia: *Otázky a odpovede o Global Gateway (Globálnej bráne)*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/qanda_21_6434>

²³⁴ European External Action Service: *The European way to connectivity – a new strategy on how to better connect Europe and Asia*. [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/node/50752_en>

²³⁵ Ibid.

²³⁶ Ibid.

Napriek počiatocnému potenciálu sa stratégia v praxi nerealizovala a nespĺnila očakávania, a preto Európsky parlament vo svojom uznesení z 21. januára 2021 o prepojení a vzťahoch medzi EÚ a Áziou vyzval Európsku komisiu a Európsku službu pre vonkajšiu činnosť, aby rozšírili stratégiu EÚ na prepájanie Európy a Ázie a vytvorili globálnu stratégiu EÚ v oblasti prepojenosti.²³⁷ Stratégia by mala umožniť posilniť úlohu EÚ ako „skutočného a nevyhnutného geopolitického a geohospodárskeho aktéra v rámci jedného kontextu a ako medzikultúrneho sprostredkovateľa“²³⁸ a zároveň posilniť vzťahy s krajinami z celého sveta, ktoré vyznávajú hodnoty EÚ, keďže existujúce aj budúce regionálne priority a politiky²³⁹ by mali byť so stratégiou zosúladené.

V júli 2021 Rada EÚ schválila závery o globálne prepojenej Európe, v ktorej požiadala Komisiu a vysokého predstaviteľa, aby začali pripravovať spoločné oznámenie o globálnej stratégii v oblasti prepojenosti a výsledok predložili najneskôr do jari 2022.²⁴⁰ Počas prejavu o stave Únie z roku 2021 predsedníčka Európskej komisie Ursula von der Leyenová potvrdila, že EÚ prehodnotí svoj model prepojenia so zvyškom sveta a vytvorí novú stratégiu s názvom Global Gateway, ktorá bude založená na hodnotách, transparentnosti a dobej správy vecí verejných, pretože ako uviedla „*Únia chce vytvárať prepojenia, nie závislosti*“.²⁴¹

V decembri 2021 predstavila Európska komisia stratégiu Global Gateway (Globálna brána) „*na podporu inteligentných, čistých a bezpečných prepojení v digitálnom, energetickom a dopravnom sektore a na posilnenie systémov zdravotníctva, vzdelávania a výskumu po celom svete*“²⁴². Global Gateway

²³⁷ Európsky parlament: *Uznesenie Európskeho parlamentu z 21. januára 2021 o prepojenosti a vzťahoch medzi EÚ a Áziou (2020/2115(INI))*. Zásady stratégie v oblasti prepojenosti, 2. [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0016_SK.html>

²³⁸ Ibid.

²³⁹ napríklad Východné partnerstvo, európska susedská politika, spoločné oznámenie o vzťahoch s Latinskou Amerikou a Karibikom, indicko-tichomorská stratégia

²⁴⁰ Rada Európskej únie: Závery Rady o globálne prepojenej Európe. II. VYKONÁVANIE, 7. [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10629-2021-INIT/sk/pdf>>

²⁴¹ Grieger, G.: Towards a joint Western alternative to the Belt and Road Initiative?. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698824/EPRS_BRI\(2021\)698824_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698824/EPRS_BRI(2021)698824_EN.pdf)> s.9

²⁴² Európska komisia: *Global Gateway*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_sk>

predstavuje stratégiu na podporu infraštruktúry na celom svete, ktorá kladie osobitný dôraz na vytváranie novej infraštruktúry v rozvojových krajinách.²⁴³ Stratégia má stanovených šesť zásad, ktoré vychádzajú z cieľov stratégie EÚ na prepájanie Európy a Ázie.²⁴⁴

- Demokratické hodnoty a prísne normy
- Dobrá správa a transparentnosť
- Rovnocenné partnerstvá
- Zelené a čisté
- Zameranie na bezpečnosť
- Mobilizácia investícií súkromného sektora

Stratégia Global Gateway predstavuje európsku alternatívu k NHC. Cieľom programu je realizovať iniciatívy v oblasti rozvoja infraštruktúry na celom svete. Global Gateway sa zameriava na fyzickú infraštruktúru, ako sú optické káble, diaľnice a vedenia na prenos čistej energie, s cieľom posilniť digitálne, dopravné a energetické siete. Cesty, prístavy, elektrické vedenia, internetové káble a solárne parky majú podporiť geopolitický vplyv Európy a zároveň podporiť ekonomiky rozvojových a rastúcich krajín.²⁴⁵ Hlavný rozdiel oproti čínskej iniciatíve spočíva v základných hodnotách EÚ, na ktorých je nová stratégia koncipovaná. Global Gateway predstavuje transparentnejšiu alternatívu k NHC s dôrazom na dobrú správu vecí verejných, udržateľné financovanie a ochranu životného prostredia.²⁴⁶ Keď predsedníčka Európskej komisie Ursula von der Leyenová prezentovala novú iniciatívu, poznamenala, že EÚ bude investovať do projektov, ktorú budú realizované „s vysokými štandardmi, dobrou správou vecí verejných a transparentnosťou“²⁴⁷,

²⁴³ Chimbi, J.: *EU 'alternative' unable to challenge China's BRI cooperation with Africa*. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283837.shtml>>

²⁴⁴ Európska komisia: *Global Gateway*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_sk>

²⁴⁵ Glesen, Ch. a kol.: *Europe's Answer to China's New Silk Road Is Slow-Going*. [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <<https://www.spiegel.de/international/europe/the-eu-s-global-gateway-europe-s-answer-to-china-s-new-silk-road-is-slow-going-a-9171458b-6766-490e-b443-7478a0866987>>

²⁴⁶ The Eurasian Times: *Alternative To China's Belt & Road Initiative, European Union Eyes 'Global Gateway' To Counter The BRI*. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://eurasiatimes.com/alternative-to-chinas-belt-road-initiative-european-union/>>

²⁴⁷ Farand, Ch.: *As EU seeks to rival China's infrastructure offer, Africans are sceptical*. [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/as-eu-seeks-to-rival-chinas-infrastructure-offer-africans-are-sceptical/>>

čím narážala práve na čínsku iniciatívu NHC. Iniciatíva Global Gateway je snahou EÚ konkurovať NHC. Jasným náznakom tohto cieľa je ďalšie vyhlásenie predsedníčky Európskej komisie o stave Únie, ktoré okrem iného zahŕňalo aj nasledujúce vyhlásenie: „*sme dobrí vo financovaní ciest. Pre Európu však nemá zmysel budovať dokonalú cestu medzi baňou na med', ktorá patrí Číne, a prístavom, ktorý vlastní Čína. Pri takýchto investíciách musíme byť múdrejší*“²⁴⁸.

V rámci Global Gateway bude EÚ poskytovať investície za spravodlivých a výhodných podmienok, tak aby nevznikla dlhová pasca ako v pri niektorých projektoch NHC, napríklad v Srí Lanke. Na podporu iniciatívy EÚ zároveň vytvorí priaznivé podnikateľské prostredie pre obchod a investície. Súkromnému sektoru v členských štátoch EÚ pomôže iniciatíva zvýšiť investičné príležitosti a posilniť konkurencieschopnosť a partnerom EÚ podporiť rozvoj ich ekonomík.²⁴⁹ S cieľom zabezpečiť najoptimálnejší pomer medzi kvalitou a cenou bude EÚ ponúkať aj technickú pomoc pri plánovaní infraštruktúrnych projektov. Global Gateway zároveň umožní Európe plne prispieť k odstráneniu globálneho investičného deficitu, do infraštruktúry, ktorý by do roku 2040 podľa odhadov skupiny G20 mal dosiahnuť 13 biliónov EUR.²⁵⁰

Projekty Global Gateway sa budú realizovať prostredníctvom prístupu Tímu Európa, ktorý spája financovanie z viacerých zdrojov, konkrétne zo strany EÚ, členských štátov EÚ a európskych finančných a rozvojových inštitúcií vrátane Európskej investičnej banky a Európskej banky pre obnovu a rozvoj.²⁵¹ Stratégia vďaka Tímu Európa zabezpečuje, že investície sú efektívnejšie a ciele sú na konkrétny projekt posilňujúce súčasné investície a podporujúce nové. S cieľom posilniť európske dodávateľské reťazce, zvýšiť obchod EÚ a bojovať proti zmene klímy zmobilizuje Team Europe v rokoch 2021 až 2027 až 300 miliárd EUR na investície do piatich kľúčových oblastí partnerstva, a to digitálny sektor, klíma

²⁴⁸ Central European Institute of Asian Studies.: *CEIAS CONSIDERS: Can EU's Global Gateway compete with China's BRI?*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://ceias.eu/sk/ceias-considers-can-eus-global-gateway-compete-with-chinas-bri-2/>>

²⁴⁹ Európska komisia: *Global Gateway*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_sk>

²⁵⁰ Európska komisia: *Otázky a odpovede o Global Gateway (Globálnej bráne)*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/qanda_21_6434>

²⁵¹ Ibid.

a energetika, doprava, zdravotníctvo a vzdelávanie a výskum.²⁵² Suma 300 miliárd EUR sa však nejaví ako dostatočná v porovnaní s 1,2 bilióna EUR, ktoré plánuje Čína investovať do projektov NHC do roku 2027.²⁵³

Finančné prostriedky určené pre Global Gateway pochádzajú z viacročného finančného rámca EÚ na roky 2021-2027, predovšetkým z Nástroja susedstva a rozvojovej a medzinárodnej spolupráce – Globálna Európa, nástroja predvstupovej pomoci III, digitálnej a medzinárodnej časti Nástroja na prepájanie Európy a z programov Interreg, InvestEU a programu EÚ pre výskum a inováciu Horizont Európa.²⁵⁴ Z nástroja Globálna Európa v rámci Európskeho fondu pre udržateľný rozvoj bude medzi rokmi 2021 až 2027 poskytnutých 135 miliárd eur na investície do projektov infraštruktúry, z rozpočtu EÚ 18 miliárd eur vo forme grantového financovania a od európskych finančných a rozvojových inštitúcií 145 miliárd eur.²⁵⁵

Od začiatku stratégie do roku 2022 boli na dôležité iniciatívy v Afrike, Latinskej Amerike, Karibiku a Tichomorí poskytnuté z rozpočtu EÚ finančné prostriedky vo forme grantov v celkovej výške viac ako 9 miliárd EUR.²⁵⁶ V rámci dohody o zárukách EFSD+, ktorá bola podpísaná v máji s Európskou investičnou bankou, bolo schválených 34 projektov v celkovej hodnote 7,4 miliardy EUR na pokrytie štátnych úverov Európskej investičnej banky v oblastiach, ako je čistá energia, zelená infraštruktúra a zdravie.²⁵⁷ Do roku 2022 vyčlenila EÚ a európske finančné inštitúcie pre západný Balkán a východné susedstvo z celkovej sumy 77 miliárd eur približne 14 miliárd eur, ktoré budú použité do roku 2027 v rámci troch hospodárskych a investičných plánov.²⁵⁸ V decembri 2022 Komisia predložila operačnej rade na schválenie 40 projektov z európskych finančných inštitúcií v rámci Európskeho fondu pre trvalo udržateľný rozvoj plus (EFSD+) pre regióny

²⁵² Európska komisia: *Global Gateway*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_sk>

²⁵³ Fox, B.: *The Brief, powered by ELF — Global gateway needs to be paved with gold*. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/opinion/the-brief-powered-by-elf-global-gateway-needs-to-be-paved-with-gold/>>

²⁵⁴ Európska komisia: *Global Gateway*. [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_sk>

²⁵⁵ Ibid.

²⁵⁶ Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations: First meeting of the Global Gateway Board. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/first-meeting-global-gateway-board-2022-12-11_en>

²⁵⁷ Ibid.

²⁵⁸ Ibid.

subsaharskej Afriky, Latinskej Ameriky a Ázie a Tichomoria, pričom sa očakáva, že investície do kľúčových sektorov, ktoré prispievajú ku Global Gateway, dosiahnu spolu viac ako 50 miliárd EUR.²⁵⁹

V prvom roku boli v rámci Global Gateway realizované významné investície na posilnenie digitálnej konektivity medzi EÚ a jej partnermi prostredníctvom podmorských dátových káblov a pozemných spojení, na zvýšenie výroby energie z obnoviteľných zdrojov prostredníctvom investícií do solárnych elektrární a veterných elektrární a okrem iného na zvýšenie prístupu k zdravotníckym technológiám, liekom a vakcínam a ich výrobnéj kapacity. Medzi prvé projekty Global Gateway EÚ patrí digitálny kábel pod Čiernym morom, podmorský optický kábel na prepojenie Stredozemného mora a krajín severnej Afriky a priehrada a vodná elektráreň v Kamerune.²⁶⁰ Projekty realizované v rámci Global Gateway do konca roku 2022 sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

²⁵⁹ European Commission: *Global Gateway: EU greenlights 40 new guarantee programmes under the European Fund for Sustainable Development plus*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_22_7799>

²⁶⁰ Moens, B.: *EU lines up 70 projects to rival China's Belt and Road infrastructure spending*. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/eu-sets-outs-projects-to-make-global-gateway-visible-on-the-ground/>>

Tabuľka 1 Kľúčové projekty Global Gateway realizované do roku 2022

Sektor	Projekt Global Gateway	Veľkosť investície
Digitálny sektor	Vybudovanie 7 100 km dlhého optického podmorského kábelu Medusa spájajúceho Alžírsko, Egypt, Maroko a Tunisko s Cyprom, Francúzskom, Talianskom, Portugalskom a Španielskom	342 miliónov EUR vrátane grantu EÚ vo výške 40 miliónov EUR
	Rozšírenie podmorského a pozemného optického kábla BELLA do Strednej Ameriky a Karibiku a zriadenie centier na pozorovanie Zeme v Paname prostredníctvom programu Copernicus	nezverejnený údaj
Energetický sektor	Výstavba Transbalkánskeho elektrického koridoru na prepojenie prenosovej sústavy Srbska, Čiernej Hory a Bosny a Hercegoviny s Chorvátskom, Maďarskom, Rumunskom a Talianskom	41,2 miliónov EUR
	Výstavba fotovoltaických elektrární v Albánsku, Kosove a Severnom Macedónsku a veterných parkov v Severnom Macedónsku a Srbsku	nezverejnený údaj
	Posilnenie partnerstiev s Namíbiou a Kazachstanom v oblasti zeleného vodíka a kritických surovín a partnerstvo s Egyptom v oblasti zeleného vodíka	nezverejnený údaj
	Posilnenie partnerstva s Indonéziou v oblasti spravodlivého prechodu	2,4 miliardy EUR
	Posilnenie partnerstva s Južnou Afrikou v oblasti spravodlivého prechodu	3 miliardy EUR
Strategické dopravné koridory	Rekonštrukcia 34 km dlhého železničného úseku Beljakovce-Kriva Palanka v Severnom Macedónsku a na bulharskej hranici	279 miliónov EUR
	Výstavba úseku koridoru X na železničnej trati Belehrad - Niš	nezverejnený údaj
Sektor zdravotníctva	Podpora prístupu k vakcínam, liekom a zdravotníckym technológiám a ich výroby v Afrike	1 miliarda EUR
Sektor vzdelávania	Projekty budovania kapacít v oblasti odborného vzdelávania a prípravy v 26 afrických krajinách	nezverejnený údaj

Vlastné spracovanie podľa: Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations: *First meeting of the Global Gateway Board*. [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/first-meeting-global-gateway-board-2022-12-11_en>

Záver

Čínsky prezident Si Ťin-pching predstavil projekt s názvom Nová hodvábná cesta v septembri 2013. Odvtedy vybudovala Čína v rámci NHC nové prístavy, diaľnice a železnice a spojila pomocou pozemnej a námornej trasy Čínu s Európou a Afrikou. Čína spustila iniciatívu po dlhodobom poklese jej ekonomiky, a preto od NHC očakáva posilnenie a rast čínskej ekonomiky. Taktiež sa očakáva, že NHC zasiahne globálnu ekonomiku v podobe zvýšeného globálneho príjmu, rastu svetového exportu a importu, rastu celosvetového blahobytu a poklesu chudoby. V súvislosti s implementáciou NHC však rastú aj obavy, a to najmä zo strany EÚ, ale aj iných svetových mocností, ako sú napr. USA a krajiny Ázie. Krajiny sa čoraz viac obávajú dôsledkov iniciatívy Číny a vnímajú ju ako spôsob zabezpečenia a upevnenia politickej moci, ktorú môže následne využiť vo svoj prospech. S obavou z rastúceho vplyvu Číny súvisia aj podozrenia a obviňovanie z úmyselného vytvárania dlhovej pasce. Ďalšia kritika v súvislosti s NHC súvisí s nedostatočnou transparentnosťou a ochranou životného prostredia a porušovaním ľudských práv.

EÚ patri taktiež k tým aktérom na medzinárodnej scéne, ktorá na nedostatky NHC poukazuje a vyzýva Čínu, aby dodržiavala zákony uznané EÚ. Spočiatku EÚ zaujala pozitívny, ale mierne ostražitý postoj a NHC vnímala ako doplnok k svojim vlastným politikám interkonektivity. Zároveň však vyzývala, aby boli projekty NHC v súlade s normami a predpismi EÚ. Prvé pochybnosti a obavy z potenciálneho čínskeho vplyvu sa objavili po prudkom náraste čínskych PZI v južnej Európe. EÚ čoraz viac apelovala, aby zo vzájomnej spolupráce profitovali obe strany, nielen Čína, a aby boli projekty NHC realizované transparentne. Postupne rástli aj obavy z narušenia vnútornej súdržnosti EÚ. Obavy z rastúceho politického vplyvu Číny sa prejavili v praxi na príklade krajín Grécka a Maďarska, ktoré odmietli podporiť spoločné vyhlásenie EÚ o Juhočínskom mori. Obe krajiny odmietli kritizovať Čínu za porušovanie ľudských práv na pôde EÚ a aj OSN. Predstavitelia EÚ pripisovali prijaté kroky práve čínskemu vplyvu. EÚ taktiež upozorňovala, že Čína úmyselne zadlžuje najmä malé štáty, aby si v budúcnosti zabezpečila vplyv v danej krajine. Obavy zo strany EÚ sa týkali aj negatívnych environmentálnych dôsledkov, porušovania ľudských práv či obchádzaní nariadení EÚ. V reakcii na vzniknuté obavy EÚ prijímala opatrenia, ktoré boli vnímané ako nepriama reakcia EÚ na NHC. V roku 2021 prijala EÚ stratégiu, ktorá je označovaná ako alternatíva k NHC. Global

Gateway predstavuje stratégiu na podporu infraštruktúry s dôrazom na dodržiavanie demokratických hodnôt, transparentnosť a ochranu životného prostredia.

Spomenuté obavy EÚ boli v práci uvedené aj pri konkrétnych príkladoch projektov na území EÚ a na území tretích krajín. Pri projektoch, ktoré boli implementované na území EÚ, Únia najviac poukazovala na nedostatočnú transparentnosť a obavy z rastúceho čínskeho ekonomického a politického vplyvu. Stalo sa tak v prípade železničného spojenia vedúceho z Belehradu do Budapešti, kde najväčšia kritika vyplývala z nedostatku transparentnosti a nedodržiavania právnych predpisov o povinnom vyhlásení verejnej súťaže na veľké dopravné projekty. Po odkúpení väčšinového podielu čínskou spoločnosťou v gréckom prístave Pireus v EÚ vzrástli obavy z rastúceho ekonomického a politického vplyvu vo východnej Európe. Podobné obavy vznikli aj po tom, ako čínska spoločnosť odkúpila menšinový podiel v nemeckých prístavoch Duisburg a Hamburg.

Pri projektoch na území tretích krajín nemohla EÚ požadovať dodržiavanie právnych predpisov a noriem EÚ, keďže nie sú členskými štátmi a právne predpisy EÚ sa preto na ne nevzťahujú. Avšak, vzhľadom na to, že krajiny západného Balkánu sú kandidátskymi krajinami na vstup do EÚ, sa dodržiavanie právnych predpisov EÚ od týchto krajín vyžaduje. EÚ dlhodobo vyjadruje znepokojenie nad čínskym rastom v krajinách, ktoré by sa mali v budúcnosti pripojiť k 27 členským štátom EÚ a upozorňuje na mnohé nedostatky, ako je nesúlady s právnymi predpismi EÚ, nedostatok transparentnosti, negatívny dopad na životné prostredie a neudržateľné financovanie. Pri výstavbe diaľnice v Čiernej Hore EÚ varovala pred rastúcim dlhom a obavami zo vzniku dlhovej pasce. Pri srbských projektoch obavy vychádzali z nedostatočnej transparentnosti, narušania obchodných noriem EÚ a taktiež negatívnych dopadov na životné prostredie. Osobitnú reakciu si vyžiadalo kľúčové územie pre NHC, konkrétne spory v Juhočínskom mori, kedy EÚ apelovala na Čínu, aby spor vyriešila mierovou cestou a dodržiavala medzinárodné právo, najmä UNCLOS. V prípade prístavu Hambantota na Srí Lanke a po vzniknutých obvineniach z vytvorenia dlhovej pasce EÚ opäť zopakovala obavy z vytvárania politickej a ekonomickej závislosti a finančnej a environmentálnej neudržateľnosti.

Vzhľadom na informácie, ktoré sme uviedli v diplomovej práci, hypotézu *NHC má dezintegračný vplyv na EÚ* musíme vyvrátiť. Z preskúmaných zdrojov sa

nepotvrdilo, že čínske projekty v rámci NHC spôsobili rozkol v EÚ, napríklad pri hlasovaní alebo prijatí vyjadrení súvisiacich s kritikou Číny. Jedinú výnimku z 27 členských krajín EÚ tvorili Grécko a Maďarsko, ktoré vetovali vyhlásenie o Juhočínskom mori v reakcii na rozsudok medzinárodného arbitrážneho súdu, ktorý zamietol čínske nároky na námorne zdroje v Juhočínskom mori. Grécko neskôr zablokovalo aj vyhlásenie EÚ na pôde OSN, v ktorom EÚ kritizovala situáciu v oblasti ľudských práv v Číne a Maďarsko odmietlo podpísať spoločný list odsudzujúci hlásené mučenie zadržovaných právnikov v Číne. Hoci sú tieto odlišné kroky v porovnaní so zvyšnými vtedy 26 krajinami EÚ pripisované vplyvu Číny a jej investíciám v rámci NHC, dané vysvetlenie odlišného hlasovania nie je možné potvrdiť. Maďarsko ani Grécko rozhodnutie nikdy neodôvodnili podporou Číne. Ak by aj bolo dané tvrdenie pravdivé, týka sa len dvoch zo súčasných 27 členských krajín EÚ, nie celej Európskej únie. Navyše sa v Maďarsku ani Grécku okrem hlasovania pred približne piatich rokov, nepotvrdil dlhodobý kontinuálny politický či ekonomický vplyv Číny aj v iných oblastiach než hlasovania na pôde EÚ a OSN. Jemný odklon od spoločného postoja EÚ k Číne a s ňou súvisiacou stratégiou NHC možno pozorovať čiastočne aj v Nemecku, ktoré aj napriek rozsiahlej kritike schválilo predaj menšinového podielu v prístave Hamburg čínskej spoločnosti. Ani v prípade Nemecka rozhodnutie nie je možné odôvodniť čínskym vplyvom v Nemecku, ale pravdepodobne zmeneným smerovaním Nemecka po nástupe Olafa Scholza ako nemeckého kancelára, ktorý sa snaží o udržiavanie priaznivých ekonomických vzťahov aj s Čínou.

Nová hodvábna cesta predstavuje skutočne výzvu v globálnom svete. Na jednej strane buduje prístavy, diaľnice, železničné spojenia, na druhej strane čelí kritike za nedostatok transparentnosti a finančnej a environmentálnej udržateľnosti a takisto obavám z rastúceho politického vplyvu Číny. V EÚ okrem spomenutých obáv a kritik, rastie apel, aby Čína dodržiavala a riadila sa právnymi predpismi EÚ. Čína je však mocný svetový aktér, ktorý sa zameriava najmä na implementáciu projektov NHC a obavy EÚ sú pre ňu druhotné. Pre EÚ bude preto skutočnou výzvou ako donútiť Čínu pri implementácii projektov NHC dodržiavať právne normy a predpisy EÚ tak, aby boli projekty NHC transparentné, finančne udržateľné a priateľské k životnému prostrediu bez obáv z ekonomického a politického vplyvu Číny.

Zoznam použitej literatúry

Knižné zdroje

- [1] ROJANALEEKUL, Vachiraya – PUNGCHOMPOO, Sirirat – PUNGCHOMPOO, Nikorn. 2022. Trade values predictive model of Southeast Asia under the Belt-Road Initiative. In: *The Asoan Journal of Shipping and Logistics*. [online]. 3. vydanie. [s.l.]. Elsevier, 22.2.2022. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521222000141?via%3Dihub>> ISSN 2092-5212, s.162-172
- [2] ENDERWICK, Peter. 2018. The economic growth and development effects of China's One Belt, One Road Initiative. In: *Strategic Change*. [online]. 5. vydanie. [s.l.]. John Wiley & Sons, 31.10.2018. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/jsc.2229?casa_token=nm_pUE4LN1gAAAAA%3AB8cw9RKz2Oq7uvCQ_Jjx6Lj5cgbgFzrfFDF1Yi4CkdytApBOhGm0fRxJ7KjQ78thb0ABcQtUSBBwA1Y> ISSN 1086-1718, s.447-454
- [3] ESTEBAN, Mario a kol. 2020. *Europe in the Face of US-China Rivalry*. [online]. Madrid. Real Instituto el Cano, január 2020. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_report_us-china-europe_january_2020_complete.pdf> ISBN 978-84-92 938-21-6, 185s.
- [4] GARCIA-HERREIRO, Alicia a kol. 2020. *EU-China trade and investment relations in challenging times*. [online]. Think Tank European Parliament, máj, 2020. [cit. 2023-15-02]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/603492/EXPO_STU\(2020\)603492_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/603492/EXPO_STU(2020)603492_EN.pdf)> ISBN: 978-92-846-6633-1, 77s.
- [5] GLEAVE, Steer a kol. 2018. Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport. In: *Policy department for Structural and Cohesion Policies*. [online]. 2018. Brussels. European Parliament, 2018. [cit. 2022-12-18]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)> ISBN 978-92.846-0555-2, 116s.
- [6] HOQUE, Mahmudul – TAMA, Riffat. 2020. China's Belt and Road Initiative: Global Politics and Implications. In: *European Scientific Journal*. [online]. 16. vydanie. European Scientific Institute and University of the Azores, 30.11. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://sekarl.euba.sk/arl-eu/sk/csg/?repo=eurepo&key=12422346886>> ISSN 1857-7431, s.279-299.

Internetové zdroje

- [1] APOSTOLU, Nikolia. 2018. China's investment in Greece tangles Europe relations. In: *The Washington Times*. [online]. 5.3.2018 [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://www.washingtontimes.com/news/2018/mar/5/chinas-investment-greece-tangles-europe-relations/>>

- [2] BAFFA, Collin. [s.a.]. Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Builds Steam. In: *Asia Briefing*. [online]. [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.asiabriefing.com/news/2013/10/bangladesh-china-india-myanmar-economic-corridor-builds-steam/>>
- [3] BALKAN GREEN ENERGY NEWS. 2021. *26 MEPs warn of “impending environmental damage” of Chinese industrial projects in Serbia*. [online]. 20.1.2021 [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <<https://balkangreenenergynews.com/26-meps-warn-of-impending-environmental-damage-of-chinese-industrial-projects-in-serbia/>>
- [4] BARKIN, Noah – VASOVIC, Aleksandar. 2018. Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro. In: *Reuters*. [online]. 16.7.2018 [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K60QX>>
- [5] BELT AND ROAD ADVISORY. 2018. *What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia?*. [online]. 30.9.2018 [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor>>
- [6] BRÎNZĂ, Andreea. 2020. China and the Budapest-Belgrade Railway Saga. In: *The Diplomat*. [online]. 28.4.2020 [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2020/04/china-and-the-budapest-belgrade-railway-saga/>>
- [7] BROER, Bart. 2018. EU counters China’s Silk Road Initiative. In: *Euractiv*. [online]. 19.9.2018 [cit. 2023-15-02]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/central-asia/opinion/eu-counters-chinas-silk-road-initiative/>>
- [8] BRZOZOWSKI, Alexandra. 2022. EU leaders wary of dependencies created with China, but far from united. In: *Euractiv*. [online]. 21.10.2022 [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/eu-leaders-wary-of-dependencies-created-with-china-but-far-from-united/>>
- [9] BURCHARD, Hans. 2021. EU rebuffs Montenegro plea to help repay \$1B Chinese highway loan. In: *Politico*. [online]. 12.4.2021 [cit. 2023-22-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/eu-montenegro-billion-dollar-china-unfinished-highway-loan/>>
- [10] CAMERON, Fraser. 2017. China’s ambitious Silk Road summit. In: *Euractiv*. [online] 17.5.2017 [cit. 2022-16-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/china/opinion/chinas-ambitious-silk-road-summit/>>
- [11] CAMERON, Fraser. 2018. ASEM comes to town. In: *Euractiv*. [online]. 16.10.2018 [cit. 2022-17-12]. Dostupné n internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/opinion/asem-comes-to-town/>>
- [12] CONTAINER NEWS. 2022. *“Port of Hamburg will not be sold to China,” said HHLA spokesman*. [online] 24.12.2022 [cit. 2023-16-03]. Dostupné na internete: <<https://container-news.com/port-of-hamburg-will-not-be-sold-to-china-said-hhla-spokesman/>>

- [13] CSEBA [s.a.]. *COSCO to Build Biggest Hinterland Terminal in Europe*. [online]. [cit. 2023-16-03]. Dostupné na internete: <<http://www.cseba.eu/news/cosco-to-build-biggest-hinterland-terminal-in-europe/418/>>
- [14] DELEGATION OF THE EUROPEAN UNION TO THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. 2021. *Relations with the EU: Economic Relations, Trade and Investment*. [online]. 14.9.2021 [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/delegations/china/economic-relations-trade-and-investment_en?s=166>
- [15] DENYER, Simon. 2017. Europe divided, China gratified as Greece blocks E.U. statement over human rights. In: *The Washington Post*. [online]. 19.6.2017 [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2017/06/19/europe-divided-china-gratified-as-greece-blocks-e-u-statement-over-human-rights/>>
- [16] DIRECTORATE-GENERAL FOR NEIGHBOURHOOD AND ENLARGEMENT NEGOTIATIONS. 2022. First meeting of the Global Gateway Board. In: *European Commission*. [online] 11.12.2022 [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/first-meeting-global-gateway-board-2022-12-11_en>
- [17] EKAPIJA. 2021. *EU Wants to Match Chinese Investments in Western Balkans – EUR 30 Billion for Infrastructure, Healthcare, Education Within Global Gateway Strategy*. [online]. 1.12.2021 [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete: <<https://www.ekapija.com/en/news/3499614/eu-wants-to-match-chinese-investments-in-western-balkans-eur-30-billion>>
- [18] ELGOT, Jessica. 2018. Theresa May sidesteps backing \$900bn Silk Road project of China. In: *The Guardian*. [online]. 31.1.2018 [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.theguardian.com/politics/2018/jan/31/theresa-may-holds-off-backing-china-900bn-pound-silk-road-strategy>>
- [19] EMMOTT, Robbin – KOUTANTOU, Angeliki. 2017. Greece blocks EU statement on China human rights at U.N.. In: *Reuters*. [online]. 18.6.2017 [cit. 2023-07-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-eu-un-rights-idUSKBN1990FP>>
- [20] EMMOTT, Robbin. 2016. EU's statement on South China Sea reflects divisions. In: *Reuters*. [online]. 15.7.2016 [cit. 2023-06-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-southchinasea-ruling-eu-idUSKCN0ZV1TS>>
- [21] ETHIRAJAN, Anbarassan. 2022. Colombo Port City: A new Dubai or a Chinese enclave?. In: *BBC*. [online]. 17.1.2022 [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.bbc.com/news/world-asia-59993386>>
- [22] EURACTIV WITH REUTERS. 2018. OLAF suspects VAT fraud at China's new gateway to Europe. In: *Reuters*. [online]. 24.4.2018 [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/olaf-suspects-vat-fraud-at-chinas-new-gateway-to-europe/>>
- [23] EURACTIV WITH REUTERS. 2020. European firms get 'crumbs' from China's Belt and Road. In: *Euractiv*. [online]. 16.1.2020 [cit. 2022-19-12].

- Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/china/news/european-firms-get-crumbs-from-chinas-belt-and-road/>>
- [24] EURACTIV WITH REUTERS. 2022. Thierry Breton issues China warning ahead of Scholz's Beijing visit. In: *Reuters*. [online]. 1.11.2022 [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/thierry-breton-issues-china-warning-ahead-of-scholzs-beijing-visit/>>
- [25] EURONEWS. 2022. *Germany agrees to controversial sale of Hamburg port terminal*. [online] 26.10.2022 [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euronews.com/2022/10/26/germany-agrees-to-controversial-sale-of-hamburg-port-terminal>>
- [26] EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT. [s.a.]. *Belt and Road Initiative (BRI)*. [online]. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>>
- [27] EUROPEAN COMMISSION 2022. *European Commission launches €3.2 billion investment package to advance sustainable connectivity in the Western Balkans*. [online]. 25.2.2022 [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1362>
- [28] EUROPEAN COMMISSION. [s.a.]. *FDI screening*. [online]. [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/fdi-screening>>
- [29] EUROPEAN COMMISSION. [s.a.]. *China: EU trade relations with China. Facts, figures and latest development*. [online]. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china_en>
- [30] EUROPEAN COMMISSION. 2015. *Investment Plan for Europe goes global: China announces its contribution to #investEU*. [online]. 28.9.2015 [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_15_5723>
- [31] EUROPEAN COMMISSION. 2018. *Explaining the European Union's approach to connecting Europe and Asia*. [online]. 19.9.2018 [cit. 2022-17-12]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_18_5804>
- [32] EUROPEAN COMMISSION. 2022. *Global Gateway: EU greenlights 40 new guarantee programmes under the European Fund for Sustainable Development plus*. [online]. 16.12.2022 [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_22_7799>
- [33] EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE. 2016. *Declaration on the Award rendered in the Arbitration between the Philippines and China*. [online]. 15.7.2016 [cit. 2023-05-02]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/node/6873_en>
- [34] EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE. 2017. *Reply by the EU Delegation to China on recent media reports related to the Belgrade-Budapest railway project*. [online]. 28.2.2017 [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/node/21594_en>

- [35] EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE. 2018. *The European way to connectivity – a new strategy on how to better connect Europe and Asia*. [online]. 19.9.2018 [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/node/50752_en>
- [36] EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE. 2021. *South China Sea: Statement by the Spokesperson on challenges to peace and stability*. [online]. 24.2.2021 [cit. 2023-11-02]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/eeas/south-china-sea-statement-spokesperson-challenges-peace-and-stability_en>
- [37] EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE. 2022. *EU-China Relations factsheet*. [online]. 1.4.2022 [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet_en>
- [38] EUROPEAN INVESTMENT BANK. 2019. *Greece: EUR 140 million EIB backing for Port of Piraeus transformation*. [online]. 11.11.2019. [cit. 2023-12-01]. Dostupné na internete: <<https://www.eib.org/en/press/all/2019-303-eur-140-million-eib-backing-for-port-of-piraeus-transformation>>
- [39] EUROPEAN PARLIAMENT. 2021. *MEPs refuse any agreement with China whilst sanctions are in place*. [online]. 20.5.2021 [cit. 2022-22-12]. Dostupné na: <<https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20210517IPR04123/meps-refuse-any-agreement-with-china-whilst-sanctions-are-in-place>>
- [40] EURÓPSKA KOMISIA. 2017. *PREDSEDA JEAN-CLAUDE JUNCKER: Správa o stave Únie 2017**. [online]. 13.9.2017 [cit. 2022-16-12]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/SPEECH_17_3165>
- [41] EURÓPSKA KOMISIA. 2017. *Správa o stave Únie za rok 2017 – Balík právnych predpisov o obchode: Európska komisia navrhla rámec na preverovanie priamych zahraničných investícií*. [online]. 14.9.2017 [cit. 2023-08-01]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_17_3183>
- [42] EURÓPSKA KOMISIA. 2018. *Explaining the European Union's approach to connecting Europe and Asia*. [online]. 19.9.2018 [cit. 2022-17-12]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/MEMO_18_5804>
- [43] EURÓPSKA KOMISIA. 2018. *Stratégia pre západný Balkán Nový plán EÚ na podporu reforiem v regióne*. [online]. 6.2.2018 [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_18_561>
- [44] EURÓPSKA RADA. 2019. *Samit EÚ – Čína, 9. apríla 2019*. [online]. 31.10.2019 [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/meetings/international-summit/2019/04/09/>>
- [45] EURÓPSKA KOMISIA. 2021. *Otázky a odpovede o Global Gateway (Globálnej bráne)*. [online]. 1.12.2021 [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/qanda_21_6434>

- [46] EURÓPSKA KOMISIA. 2022. *Global Gateway*. [online]. 28.11.202 [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_sk>
- [47] Európska rada. [2018. *Samit EÚ-Čína, Peking, 16. júla 2018*. [online] 11.12.2018 [cit. 2022-17-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/meetings/international-summit/2018/07/16/>>
- [48] EURÓPSKA RADA. 2019. *Stretnutie Ázia – Európa (ASEM), 18. – 19. októbra 2018*. [online]. 10.9.2019. [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/meetings/international-summit/2018/10/18-19/>>
- [49] EURÓPSKY PARLAMENT. 2015. Uznesenie Európskeho parlamentu zo 16. decembra 2015 o vzťahoch medzi EÚ a Čínou (2015/2003(INI)). *Strategické partnerstvo a spolupráca EÚ – Čína*, 9. [online]. 16.12.2015 [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0458_SK.html>
- [50] EURÓPSKY PARLAMENT. 2021. *Uznesenie Európskeho parlamentu z 21. januára 2021 o prepojenosti a vzťahoch medzi EÚ a Áziou (2020/2115(INI))*. Zásady stratégie v oblasti prepojenosti, 2. [online]. 21.1.2021 [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0016_SK.html>
- [51] EUROSTAT. 2023. *China-EU - international trade in goods statistics*. [online]. február 2023 [cit. 2023-26-03]. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics>
- [52] FABRÈGUE, B.F.G. 2022. Serbia and Hungary, a railway connection. In: *Blue Europe*. [online]. 22.6.2022 [cit. 2021-01-07]. Dostupné na internete: <<https://www.blue-europe.eu/analysis-en/short-analysis/serbia-and-hungary-a-railway-connection/>>
- [53] FARAND, Chloé. 2021. As EU seeks to rival China's infrastructure offer, Africans are sceptical. In: *Euractiv*. [online]. 20.12.2021 [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/energy-environment/news/as-eu-seeks-to-rival-chinas-infrastructure-offer-africans-are-sceptical/>>
- [54] FERNANDO, Natasha. 2020. Sri Lanka-China relations and the BRI. In: *OBOReuropa*. [online]. 7.6.2020 [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/sri-lanka-china-relations-and-the-bri/>>
- [55] FERNANDO, Natasha. 2021. Sri Lanka government must strategize plans for Colombo Port City. In: *OBOReuropa*. [online]. 17.8.2021 [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/sri-lanka-colombo-port-city/>>
- [56] FOWLER, Joshua. 2020. Belt and Road and Sea: Chinese Expansion in the Modern Era. In: *Harvard International Review*. [online]. 2.8.2020 [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete: <<https://hir.harvard.edu/belt-and-road-and-sea/>>

- [57] FOX, Benjamin. 2021. The Brief, powered by ELF — Global gateway needs to be paved with gold. In: *Euractiv*. [online]. 3.12.1991 [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/opinion/the-brief-powered-by-elf-global-gateway-needs-to-be-paved-with-gold/>>
- [58] GEORGIOPOULOS, George. 2016. China's Cosco acquires 51 pct stake in Greece's Piraeus Port. In: *Reuters*. [online]. 10.8.2016 [cit. 2023-05-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port-idUSL8N1AR252>>
- [59] GHIRETTI, Francesca. 2021. The Belt and Road in Italy: 2 Years Later. In: *The Diplomat*. [online]. 23.2.2021 [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2021/03/the-belt-and-road-in-italy-2-years-later/>>
- [60] GLESEN, Christoph a kol. 2023. Europe's Answer to China's New Silk Road Is Slow-Going. In: *Spiegel International*. [online]. 3.2.2034 [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <<https://www.spiegel.de/international/europe/the-eu-s-global-gateway-europe-s-answer-to-china-s-new-silk-road-is-slow-going-a-9171458b-6766-490e-b443-7478a0866987>>
- [61] GLOBAL TIMES. 2022. *China-Mongolia ties to embrace greater potentials from infrastructure to trade under China's BRI and Mongolia's Steppe Road Program: envoy*. [online]. 13.10.2022 [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://www.globaltimes.cn/page/202210/1277101.shtml>>
- [62] GONG, Xue. 2023. The Belt and Road Initiative Is Still China's "Gala" but Without as Much Luster. In: *Carnegie Endowment for International Peace*. [online]. 3.3.2023 [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://carnegieendowment.org/2023/03/03/belt-and-road-initiative-is-still-china-s-gala-but-without-as-much-luster-pub-89207>>
- [63] GOTEV, Georgi. 2020. EU almost invisible at major Silk Road forum in Georgia. In: *Euractiv*. [online] 23.10.2019 [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eastern-europe/news/eu-almost-invisible-at-major-silk-road-forum-in-georgia/>>
- [64] GOULARD, Samuel. 2021. EU-China-EU Comprehensive Agreement on Investment. In: *OBOReuropa*. [online]. 1.1.2021 [cit. 2022-21-12]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/eu-china-eu-comprehensive-agreement-on-investment/>>
- [65] GOULARD, Sebastien. 2021. Montenegro's debt dilemma: an opportunity to improve the BRI?. In: *OBOReuropa*. [online]. 17.4.2021 [cit. 2023-25-01]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/montenegro-debt-dilemma/>>
- [66] GT STAFF REPORTERS. 2022. Accusations over China creating a 'debt trap' in Sri Lanka an organized smear by the West and India against BRI. In: *Global Times*. [online]. 7.4.2022 [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete: <<https://www.globaltimes.cn/page/202204/1258752.shtml>>
- [67] HANOSEK, Pavel. 2019. Čína láka Balkán na jednoduchšie pôžičky, podľa Bruselu to ohrozuje ich európsku integráciu. In: *Euractiv*. [online]. 17.6.2019 [cit.

- 2023-29-01]. Dostupné na internete:
<<https://euractiv.sk/section/rozsirovanie/news/cina-laka-balkan-na-jednoduchsie-pozicky-podla-bruselu-to-ohrozuje-ich-europsku-integraciu/>>
- [68] HEATH, Ryan – GRAY, Andrew. 2018. Beware Chinese Trojan horses in the Balkans, EU warns. In: *Politico*. [online]. 27.7.2018 [cit. 28-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/johannes-hahn-beware-chinese-trojan-horses-in-the-balkans-eu-warns-enlargement-politico-podcast/>>
- [69] HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND. [s.a.]. *Piraeus Port Authority S.A. (PPA)*. [online]. [cit. 2023-05-01]. Dostupné na internete: <<https://hradf.com/en/piraeus-port-authority-s-a-ppa/>>
- [70] HILDEBRANDT, Tim. 2022. Duisburg: From a Dirty Old Town to Germany's China City?. In: *China Observers*. [online]. 3.11.2022 [cit. 2023-15-03]. Dostupné na internet: <<https://chinaobservers.eu/duisburg-from-a-dirty-old-town-to-germanys-china-city/>>
- [71] HOSKINS, Peter. 2022. Sri Lanka defaults on debt for first time in its history. In: *BBC*. [online]. 20.5.2022 [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.bbc.com/news/business-61505842>>
- [72] HULD, Arensde. 2023. Prospects for European Companies in China in 2023. In: *China Briefing*. [online]. 25.1.2023 [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://www.china-briefing.com/news/european-investment-in-china-prospects-for-2023/>>
- [73] CHIMBI, Joyce. 2023. EU 'alternative' unable to challenge China's BRI cooperation with Africa. In: *Global Times*. [online]. 15.1.2023 [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283837.shtml>>
- [74] CHINA DAILY. 2013. *President Xi proposes Silk Road economic belt*. [online]. 7.9.2013 [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/07/content_16951811.htm>
- [75] CHINA DAILY. 2022. *Being party to US power plays hurts Germany: China Daily editorial*. [online]. 9.4.2022 [cit. 2023-19-03]. Dostupné na internete: <<https://global.chinadaily.com.cn/a/202209/14/WS6321ce2ca310fd2b29e77a52.html>>
- [76] JIE, Yu – WALLACE, John. 2021. What is China's Belt and Road Initiative (BRI)? In: *Chatham House*. [online]. 13.9.2021 [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>>
- [77] JUST FINANCE INTERNATIONAL. 2022. *Serbia's E-763: How China is constructing a high-speed road without a license*. [online]. 15.2.2022 [cit. 2023-21-01]. Dostupné na internete: <<https://justfinanceinternational.org/2022/02/15/serbias-e-763-how-china-is-constructing-a-high-speed-road-without-a-license/>>
- [78] KAJOSEVIC, Samir. 2022. Montenegro Seeks Cash to Build Highway's Second Phase. In: *Balkan Insight*. [online]. 3.8.2022 [cit. 2023-25-01]. Dostupné na

- internete: <<https://balkaninsight.com/2022/08/03/montenegro-seeks-cash-to-build-highways-second-phase/>>
- [79] KÁLMÁN, Attila – CURIC, Ana. 2021. From Budapest to Belgrade: a railway line increases Chinese influence in the Balkans. In: *Investigate Europe*. [online]. 28.12.2021 [cit. 2023-12-01]. Dostupné na internete: <<https://www.investigate-europe.eu/en/2021/from-budapest-to-belgrade-a-railway-line-increases-chinese-influence-in-the-balkans/>>
- [80] KELLER-ALÁNT, Ákos. 2019. Whose Line is it anyway?. In: *China Observers*. [online]. 2.10.2019 [cit. 2023-12-01]. Dostupné na internete: <<https://chinaobservers.eu/whose-line-is-it-anyway/>>
- [81] KRATZ, Agatha a kol. 2022. Chinese FDI in Europe: 2021 Update. In: *MERICCS*. [online]. 27.4.2022 [cit. 2023-27-03]. Dostupné na internete: <<https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2021-update>>
- [82] KUMAR, Sudeep. 2022. China-Mongolia-Russia Economic Corridor: An Assessment. In: *Indian Council of World Affairs*. [online]. 5.1.2022 [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=6870&lid=4679>
- [83] KUO, Lily – KOMMENDA, Niko. [s.a.]. What is China's Belt and Road Initiative?. In: *Guardian*. [online]. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>>
- [84] LAU, Stuart. 2022. Down to 14 + 1: Estonia and Latvia quit China's club in Eastern Europe. In: *Politico*. [online]. 11.8.2022 [cit. 2023-15-02]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/down-to-14-1-estonia-and-latvia-quit-chinas-club-in-eastern-europe/>>
- [85] MAKOCKI, Michal. 2017. China in the Balkans: The battle of principles. In: *European Council on Foreign Relations*. [online]. 6.7.2017 [cit. 2023-28-01]. Dostupné na internete: <https://ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210/>
- [86] MARDELL, Jacob – ROMING, Tatjana – BOHMAN, Viking. 2018. Responding to China's Belt and Road Initiative: Two steps for a European strategy. In: *MERICCS*. [online]. 26.6.2018 [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.merics.org/en/short-analysis/responding-chinas-belt-and-road-initiative-two-steps-european-strategy>>
- [87] MARKS, Simon. 2019. Greece faces €200M fine for failing to stop Chinese fraud network. In: *Politico*. [online]. 14.1.2019 [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/greece-faces-e200m-fine-for-failing-to-stop-chinese-fraud-network/>>
- [88] MCBRIDE, James – BERMAN, Noah – CHATZKY, Andrew. 2023. China's Massive Belt and Road Initiative. In: *Council on Foreign Relations*. [online]. 2.2.2023 [cit. 2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>>

- [89] MOENS, Barbara. 2023. EU lines up 70 projects to rival China's Belt and Road infrastructure spending. In: *Politico*. [online]. 23.1.2023 [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/eu-sets-outs-projects-to-make-global-gateway-visible-on-the-ground/>>
- [90] MORAMUDALI, Umesh. 2020. The Hambantota Port Deal: Myths and Realities. In: *The Diplomat*. [online]. 1.1.2020 [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete: <<https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>>
- [91] NOMURA. 2018. *The Belt and Road Initiative: Globalization, China Style*. [online]. apríl 2018 [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.nomuraconnects.com/focused-thinking-posts/the-belt-and-road-initiative-globalisation-china-style/>>
- [92] NOYAN, Oliver – BOURGERY-GONSE, Théo. 2022. French policymakers irked by Chinese company's stake in Hamburg port. In: *Euractiv*. [online]. 31.10.2022 [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/french-policymakers-irked-by-chinese-companys-stake-in-hamburg-port/>>
- [93] ŌBA, Mie – FREEMAN, Carla. 2019. Bridging the Belt and Road Divide. In: *Carnegie Endowment for International Peace*. [online]. 10.10.2019 [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://carnegieendowment.org/2019/10/10/bridging-belt-and-road-divide-pub-80019>>
- [94] OBOREUROPE. [s.a]. *One Belt*. [online]. [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>>
- [95] OBOREUROPE. 2018. *Greece officially joins the BRI*. [online]. 4.9.2018 [cit. 2023-18-01]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/greece-bri/#comments>>
- [96] OBOREUROPE. 2019. *Breaking news : Italy called BRI a debt trap for Sri Lanka, Malaysia and maybe Pakistan!*. [online]. 27.3.2019 [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete: <<https://www.oboreurope.com/en/italy-bri-debt-trap/>>
- [97] PACKROFF, Jonathan. 2022. Hamburg port terminal takeover divides Berlin and Brussels. In: *Euractiv*. [online]. 21.10.2022 [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/hamburg-port-terminal-takeover-divides-berlin-and-brussels/>>
- [98] PALICKOVA, AGATA. 2019. Fact check: Has Europe surrendered its south to China?. In: *Euractiv*. [online]. 2.9.2019 [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/fact-check-has-europe-surrendered-its-south-to-china/>>
- [99] POSANER, Joshua – BAYER, Lili. 2020. Hungary seals Chinese loan for Budapest-Belgrade railway. In: *Politico*. [online]. 24.4.2020 [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://www.politico.eu/article/hungary-seals-chinese-loan-for-budapest-belgrade-railway/>>
- [100] RADA EURÓPSKEJ ÚNIE. 2016. Vyhlásenie vysokej predstaviteľky v mene Európskej únie k nedávnomu vývoju v Juhočínskom mori. In: *Európska rada*

- Rada Európskej únie*. [online]. 11.3.2016 [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/press/press-releases/2016/03/11/hr-declaration-on-bealf-of-eu-recent-developments-south-china-sea/>>
- [101] RADA EURÓPSKEJ ÚNIE. 2021. *Globálne prepojená Európa: Rada schválila závery*. [online]. 12.7.2021 [cit. 2022-23-12]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/press/press-releases/2021/07/12/a-globally-connected-europe-council-approves-conclusions/>>
- [102] RADA EURÓPSKEJ ÚNIE. 2021. *Závery Rady o globálne prepojenej Európe. II. VYKONÁVANIE, 7*. [online]. 12.7.2021 [cit. 2023-22-02]. Dostupné na internete: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10629-2021-INIT/sk/pdf>>
- [103] RAILFREIGHT. 2022. *COSCO withdraws from Duisburg Gateway Terminal*. [online] 27.10.2022 [cit. 2023-17-03]. Dostupné na internete: <<https://www.railfreight.com/business/2022/10/27/cosco-withdraws-from-duisburg-gateway-terminal/>>
- [104] RAILWAY TECHNOLOGY. 2022. *Belgrade-Budapest Railway Project, Europe*. [online]. 6.4.2022 [cit. 2023-01-09]. Dostupné na internete: <<https://www.railway-technology.com/projects/belgrade-budapest-railway-project-europe/>>
- [105] RAUF, Shayan – ZEIDAN, Adam. 2023. *China-Pakistan Economic Corridor*. In: *Britannica*. [online]. 20.3.2023 [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>>
- [106] REUTERS STAFF. 2017. *Serbia borrows \$297.6 million from China to overhaul railway line*. In: *Reuters*. [online] 16.5.2017 [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/idUSL8N1I4U7>>
- [107] REUTERS. 2022. *EU warned Germany against approving Chinese investment in port – Handelsblatt*. [online]. 21.10.2022 [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.euronews.com/2022/10/22/germany-china-port-eu>>
- [108] RINKE, Andreas – SCHWARTZ, Jan. 2022. *German go-ahead for China's Cosco stake in Hamburg port unleashes protest*. In: *Reuters*. [online]. 26.19.2022 [cit. 2023-18-03]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/markets/deals/german-cabinet-approves-investment-by-chinas-cosco-hamburg-port-terminal-sources-2022-10-26/>>
- [109] RONG, Shuai – LEI, Yan. 2015. *Interview: Europe to benefit from China's One Belt, One Road initiative: EC chief*. In: *People's Daily Online*. [online]. 7.5.2015 [cit. 2022-14-12]. Dostupné na internete: <<http://en.people.cn/n/2015/0507/c90777-8888868.html>>
- [110] ROSE, Michel. 2018. *China's new 'Silk Road' cannot be one-way, France's Macron says*. In: *Reuters*. [online]. 8.1.2018 [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/us-china-france/chinas-new-silk-road-cannot-be-one-way-frances-macron-says-idUSKBN1EX0FU>>
- [111] ROSENFELD, Everett. 2019. *EU official: China needs to be more transparent about the Belt and Road to get more buy-in*. In: *CNBC*. [online]. 25.4.2019 [cit. 2022-18-12]. Dostupné na internete:

- <<https://www.cnbc.com/2019/04/25/eu-official-china-needs-to-reform-belt-and-road-for-many-to-sign-up.html>>
- [112] SACKS, David. 2021. The China-Pakistan Economic Corridor—Hard Reality Greets BRI’s Signature Initiative. In: *Council on Foreign Relations*. [online]. 30.3.2021 [cit. 2023-24-03]. Dostupné na internete: <<https://www.cfr.org/blog/china-pakistan-economic-corridor-hard-reality-greets-bris-signature-initiative>>
- [113] SEETAO. 2022. *Port of Piraeus: One Belt One Road brings new life to Europe's southern gate*. [online]. 27.5.2022 [cit. 2023-05-01]. Dostupné na internete: <<https://www.seetao.com/details/159861.html>>
- [114] SCHMUCKER, Claudia – WOLF, Guntram. 2022. Managing Risks in the EU-China Economic Relationship. In: *German Council on Foreign Relations*. [online]. 3.11.2022 [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://dgap.org/en/research/publications/managing-risks-eu-china-economic-relationship>>
- [115] SPOLOČNÉ OZNÁMENIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE Prvky pre novú stratégiu EÚ týkajúcu sa Číny. 2016. [online]. [cit. 2022-15-12]. Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=celex%3A52016JC0030>>
- [116] STAM, Claire. 2019. EU tells China to rebalance relations as it’s no longer a developing nation. In: *Euractiv*. [online]. 3.4.2019 [cit. 2022-12-18]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/competition/news/eu-tells-china-to-rebalance-relation-as-no-longer-developing-nation/>>
- [117] STANZEL, Angela. 2019. China’s BRI and Europe’s Response. In: *American Institute for Contemporary German Studies*. [online]. 17.1.2019 [cit. 2022-16-12]. Dostupné na internete: <https://www.aicgs.org/publication/chinas-bri-and-europes-response/#_ftn5>
- [118] STOLTON, Samuel. 2020. Chinese business vies to ‘prevent further erosion of confidence’ with EU. In: *Euractiv*. [online]. 10.9.2020 [cit. 2022-19-12]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/all/news/chinese-business-vies-to-prevent-further-erosion-of-confidence-with-eu-2/>>
- [119] ŠIMALČÍK, Matej. 2018. Čo čakať od rastúceho čínskeho vplyvu na Balkáne?. In: *Euractiv*. [online]. 16.10.2018 [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <<https://euractiv.sk/section/vonkajsie-vztahy/opinion/co-cakat-od-rastuceho-cinskeho-vplyvu-na-balkane/>>
- [120] TEMPEST, Matthew. 2015. Mogherini warns against intimidation in South China Sea spat. In: *Euractiv*. [online]. 6.11.2015 [cit. 2023-04-02]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/mogherini-warns-against-intimidation-in-south-china-sea-spat/>>
- [121] TEMPEST, Matthew. 2016. Tusk reminds China of ‘rule-based order’ at ASEM summit. In: *Euractiv*. [online]. 15.7.2016 [cit. 2023-05-02]. Dostupné na

- internet: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/tusk-reminds-china-of-rule-based-order-at-asean-summit/>>
- [122] THAN, Krisztina – KOMUVES, Anita. 2020. Hungary, China sign loan deal for Budapest-Belgrade Chinese rail project. [online]. 24.4.2020 [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/idUSKCN226123>>
- [123] THAN, Krisztina – KOMUVES, Anita. 2020. UPDATE 3-Hungary, China sign loan deal for Budapest-Belgrade Chinese rail project. In: *Reuters*. [online] 24.4.2020 [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/idUSL5N2CC6A0>>
- [124] THE ECONOMIST. 2016. *Our bulldozers, our rules; Foreign policy*. 420. ročník. č. 8996. [online]. 2.7.2016 [2023-23-03]. Dostupné na internete: <<https://www.proquest.com/central/docview/1800848153/fulltext/7D8C1BEA6849449EPQ/1?accountid=59680>>
- [125] THE ECONOMIST. 2017. *What is China's belt and road initiative?*. [online]. 15.5.2017 [cit. 2023-21-03]. Dostupné na internete: <<https://www.proquest.com/central/docview/1904295099/A92B3AD07D9547ABPQ/2?accountid=59680>>
- [126] THE ECONOMIST. 2020. *How the Belt and Road Initiative got its name*. [online]. 6.2.2020 [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/how-the-belt-and-road-initiative-got-its-name>>
- [127] THE EURASIAN TIMES. 2023. *Alternative To China's Belt & Road Initiative, European Union Eyes 'Global Gateway' To Counter The BRI*. [online]. 9.1.2023. [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <<https://eurasianimes.com/alternative-to-chinas-belt-road-initiative-european-union/>>
- [128] THE STATE COUNCIL INFORMATION OFFICE THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. 2020. *What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?*. [online]. 4.8.2020 [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm>
- [129] THE WORLD BANK. [s.a.]. *GDP (current US\$) - European Union*. [online]. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=EU>>
- [130] THE WORLD BANK. [s.a.]. *GDP (current US\$) - China*. [online]. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=CN>>
- [131] TRADING ECONOMICS. [s.a.]. *Montenegro Government Debt to GDP*. [online]. [cit. 2023-27-01]. Dostupné na internete: <<https://tradingeconomics.com/montenegro/government-debt-to-gdp>>
- [132] TRADING ECONOMICS. [s.a.] *European Union Imports from China*. [online]. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://tradingeconomics.com/european-union/imports/china>>

- [133] TRADING ECONOMICS. [s.a.]. *European Union Exports to China*. [online]. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://tradingeconomics.com/european-union/exports/china>>
- [134] VINCENTI, Daniela. 2016. Beijing seeks EU neutrality on South China Sea dispute. In: *Euractiv*. [online]. 16.2.2016 [cit. 2023-05-02]. Dostupné na internete: <<https://www.euractiv.com/section/global-europe/news/china-seeks-eu-neutrality-on-south-china-sea-dispute/>>
- [135] WANG, Amber. 2022. South China Sea code of conduct harder to negotiate in more ‘complicated’ situation, think tank says. In: *South China Morning Post*. [online]. [cit. 2023-02-02]. Dostupné na internete: <<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3199361/south-china-sea-code-conduct-harder-negotiate-more-complicated-situation-think-tank-says>>
- [136] WEIWEI, Xu. 2022. BRI criticism rings hollow in Sri Lanka. In: *China Daily*. [online]. 18.3.2022 [cit. 2023-15-02]. Dostupné na internete: <<https://global.chinadaily.com.cn/a/202203/18/WS6233bf0ca310fd2b29e519b6.html>>
- [137] XINHUA SILK ROAD INFORMATION SERVICE. 2020. *Belt and Road Countries --- Sri Lanka*. [online]. 14.9.2020 [cit. 2023-11-02]. Dostupné na internete: <<https://en.imsilkroad.com/p/316162.html>>
- [138] XINHUA. 2015. China agrees railway deals with Hungary, Serbia. In: *China.org.cn*. [online]. 24.11.2015 [cit. 2023-01-07]. Dostupné na internete: <http://www.china.org.cn/business/2015-11/24/content_37150805.htm>
- [139] XINHUA. 2020. What are the Belt and Road Initiative cooperation priorities?. In: *Xinhua Silk Road Information Service*. [online]. 16.1.2020 [cit. 2023-25-03]. Dostupné na internete: <<https://en.imsilkroad.com/p/310592.html>>
- [140] XINHUA. 2022. *World Insights: 9 years on, Belt and Road cooperation builds up connectivity for global prosperity*. [online]. 14.9.2022 [cit. 2022-21-03]. Dostupné na internete: <<https://english.news.cn/20220914/7f625e94e5834bed89037c6fde42b9a3/c.html>>
- [141] XINHUA. 2023. *Chinese-built railway to revitalize Serbian economy: president*. [online]. 1.15.2023 [cit. 2023-09-01]. Dostupné na internete: <<https://english.news.cn/20230115/0a96536e70d6401780b3985fd9e692/c.html>>
- [142] ZENGLIN, Max – SEBASTIAN, Gregor. 2022. Chinese foreign direct investment in Europe: the downward trend continues. In: *Industrial Analytics Platform*. [online]. december 2022 [cit. 2023-27-03]. Dostupné na internete: <<https://iap.unido.org/articles/chinese-foreign-direct-investment-europe-downward-trend-continues>>
- [143] ZOLTAI, , Alexandra. 2021. Port of Piraeus: A Belt and Road Success Story?. In: *Eurasia Center*. [online]. 22.11.2021 [cit. 2023-09-01]. Dostupné na internete: <<https://eurasiacenter.hu/2021/11/22/port-of-piraeus-a-belt-and-road-success-story/>>

Odborné články a publikácie

- [1] BAARK, Erik. 2019. European Perspectives on the Chinese Belt and Road Initiative. In: *China: An International Journal*. [online]. 4.vydanie. 4.11.2019. [cit. 2022-13-12]. Dostupné na internete: <https://www.researchgate.net/publication/351358935_European_Perspectives_on_the_Chinese_Belt_and_Road_Initiative> 21s.
- [2] BENNER, Thorsten. a kol. 2018. *Authoritarian Advance: Responding to China's Growing Political Influence in Europe*. [online] Global Policy Institute, február 2018. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <https://www.merics.org/sites/default/files/2020-04/GPPi_MERICS_Authoritarian_Advance_2018_1.pdf> 51s.
- [3] CORRE, Phillipe. 2018. China's Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies. [online]. Washington D.C. Carnegie Endowment for International Peace, október, 2018. [cit. 2023-19-01]. Dostupné na internete: <https://carnegieendowment.org/files/WP_LeCorre_China_formatted_FINAL_WEB.PDF> 45s.
- [4] COX, Michael. a kol. 2018. *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia*. [online]. Kuala Lumpur. Southeast Asia Research, október 2018. [cit. 2023-11-02]. Dostupné na internete: <<https://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf>> 45s.
- [5] DADUSH, Uri – DOMÍNGUEZ-JIMÉNEZ, Marta – GAO, Tianlang. 2019. THE STATE OF CHINA-EUROPEAN UNION ECONOMIC RELATIONS. In: *Bruegel*. [online] 9. vydanie. 20.11.2019 [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep28517.pdf>> 26s.
- [6] EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV. 2020. *Reakcia EÚ na štátom riadenú investičnú stratégiu Číny*. [online]. 2020 [cit. 2023-14-02]. Dostupné na internete: <https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RW20_03/RW_EU_response_to_China_SK.pdf> 78s.
- [7] GRIEGER, Gisela. 2016. One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative. In: *European Parliamentary Research Service*. [online]. júl 2016 [cit. 2022-14-12]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI\(2016\)586608_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI(2016)586608_EN.pdf)> 12s.
- [8] GRIEGER, Gisela. 2018. China, the 16+1 format and the EU. In: *European Parliamentary Research Service*. [online]. september 2018 [cit. 2022-16-12]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI\(2018\)625173_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI(2018)625173_EN.pdf)> 8s.
- [9] GRIEGER, Gisela. 2020. EU-China relations. Taking Stock after the 2020 EU-China Summit. In: *European Parliamentary Research Service*. [online]. jún 2020 [cit. 2021-18-12]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/651987/EPRS_BRI\(2020\)651987_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/651987/EPRS_BRI(2020)651987_EN.pdf)> 12s.

- [10] GRIEGER, Gisela. 2021. Towards a joint Western alternative to the Belt and Road Initiative?. In: *European Parliamentary Research Service*. [online]. december, 2021 [cit. 2023-22-03]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698824/EPRS_BRI\(2021\)698824_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/698824/EPRS_BRI(2021)698824_EN.pdf)> 12s.
- [11] CHOROŚ-MROZOWSKA, Dominika. 2022. The Impact of COVID–19 on EU-China Trade Flows. In: *Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe*. [online]. 4.11.2022 [cit. 2023-25-02]. Dostupné na internete: <<https://czasopisma.uni.lodz.pl/CER/article/view/15756/15255>> s.161-179
- [12] JITARU, Loredana. [s.a.]. *EU-China Trade Partnership: Strategic Importance of Central and Eastern European Members*. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://stec.univ-ovidius.ro/html/anale/ENG/2016/2016-II-full/s1/8.pdf>> 5s.
- [13] LILYANOVA, Velina. 2016. The Western Balkans' Berlin process: A new impulse for regional cooperation. In: *European Parliamentary Research Service*. [online]. 4.7.2016 [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586602/EPRS_BRI\(2016\)586602_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586602/EPRS_BRI(2016)586602_EN.pdf)> 10s.
- [14] MALISZEWSKA, Maryla – Mensbrugge, Dominique. 2019. The Belt and Road Initiative : Economic, Poverty, and Environmental Impacts. In: *World Bank Group*. [online]. Washington. World Bank Group, apríl 2019. [cit. 2023-26-03]. Dostupné na internete: <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31543/WPS8814.pdf?sequence=6&isAllowed=y>> 67s.
- [15] PERMANENT COURT OF ARBITRATION: 2016. *THE SOUTH CHINA SEA ARBITRATION.(THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES V. THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA)*. [online]. 12.6.2016 [cit. 2023-03-02]. Dostupné na internete: <<https://pcacases.com/web/sendAttach/1801>> 11s.
- [16] PINXTEREN, Garrie. 2017. China's Belt & Road Initiative: nice for China, not for Europe. In: *Clingendael*. [online]. júl 2017. [cit. 2023-10-01]. Dostupné na internete: <https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-07/Opinie_One_Belt_China_GvP_CAF.pdf> 3s.
- [17] PUTTEN, Frans-Paul. 2014. Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands. In: *Clingendael*. [online]. február 2013 [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf>> 33s.
- [18] RENCZ, Flora. 2019. THE BRI IN EUROPE AND THE BUDAPEST-BELGRADE RAILWAY LINK. In: *European Institute for Asian Studies*. [online]. okóber 2019. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <<https://www.eias.org/wp-content/uploads/2019/07/EIAS-Briefing-Paper-The-BRI-in-Europe-and-the-Budapest-Belgrade-Railway-Link-Final.pdf>> 11s.

- [19] SEN, Gong – LEACH, Melissa – GU, Jing. 2019. THE BELT AND ROAD INITIATIVE AND THE SDGs: TOWARDS EQUITABLE, SUSTAINABLE DEVELOPMENT. In: *IDS Bulletin: Transforming Development Knowledge*. [online] 4. vydanie. December 2019. [cit. 2023-11-01]. Dostupné na internete: <https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/20.500.12413/14891/IDSB50.4_10.190881968-2019.141.pdf?sequence=1&isAllowed=y> s.109-124
- [20] SOYALTIN-COLELLA, Digidem. 2022. The EU Accession Process, Chinese Finance and Rising Corruption in Western Balkan Stabilitocracies: Serbia and Montenegro. In: *Europe-Asia Studies*. [online]. 21.9.2022 [cit. 2023-20-01]. Dostupné na: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09668136.2022.2115013>>
- [21] STANICEK, Branislav – TARPOVA, Simona. 2022. China's strategic interests in the Western Balkans. In: *European Parliamentary Research Service*. [online]. jún 2022 [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI\(2022\)733558_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733558/EPRS_BRI(2022)733558_EN.pdf)> 10s.
- [22] TIMETRIC. 2018. *MoI/MoTMT - Belgrade to Bar Motorway - Serbia - Project Profile*. [online]. 30.4.2018. [cit. 2023-20-01]. Dostupné na internete: <<https://www.proquest.com/central/docview/2036755909/8E8156803E904366PQ/14?accountid=59680>> 11s.
- [23] TONCHEV, Plamen. 2018. Along the road. Sri Lanka's tale of two ports. In: *European Union Institute for Security Studies*. [online]. apríl, 2018. [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief%204%20Sri%20Lanka_0.pdf> 4s.
- [24] Wignaraja, G. a kol. 2020. Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka. In: *Chatham House*. [online]. marec, 2020 [cit. 2023-12-02]. Dostupné na internete: <<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHHJ8010-Sri-Lanka-RP-WEB-200324.pdf>> 35s.
- [25] ZUOKUI, Liu. 2018. Europe's Protectionist Position on the Belt and Road Initiative and Its Influence. In: *China Academic Journal Electronic Publishing House*. [online]. september/október 2018. [cit. 2022-13-12]. Dostupné na internete: <<https://sha.static.vipsite.cn/media/thinktank/attachments/9d00b0b62794c3c8621e4116d35d12b3.pdf>> s.145-165