

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

Obchodná fakulta

Evidenčné číslo: 102003/I/2019/36086129770317828

**ÚLOHA TRANZITNÝCH KRAJÍN V PROJEKTE
NOVEJ HODVÁBNEJ CESTY**

Diplomová práca

2019

Bc. Barbora Družbacká

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
Obchodná fakulta

ÚLOHA TRANZITNÝCH KRAJÍN V PROJEKTE
NOVEJ HODVÁBNEJ CESTY

Diplomová práca

Študijný program: Manažment medzinárodného obchodu

Študijný odbor: Medzinárodné podnikanie

Školiace pracovisko: Katedra medzinárodného obchodu

Vedúci záverečnej práce: Ing. Kristína Drieniková, PhD.

Bratislava 2019

Bc. Barbora Družbacká

Čestné vyhlásenie

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

Dátum: 16.4.2019

.....

podpis

Pod'akovanie

Touto cestou by som sa chcela poďakovať vedúcej mojej diplomovej práce Ing. Kristíne Drienikovej, PhD. za to, že mi vždy ochotne pomohla, poradila a venovala množstvo času konzultáciám, ktoré viedli k skvalitneniu tejto práce. Takisto by som jej rada poďakovala za možnosť spracovávať moju „srdcovú záležitosť“ pod jej odborným vedením. Veľká vďaka taktiež patrí mojej rodine, ktorá ma vždy podporovala a vytvárala mi skvelé študijné podmienky posledných päť rokov.

Abstrakt

DRUŽBACKÁ, Barbora: *Úloha tranzitných krajín v projekte Novej hodvábanej cesty* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra medzinárodného obchodu. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Kristína Drieniková, PhD. – Bratislava, OF EU, 2019. 84 s.

Cieľom záverečnej práce je poukázať na úlohu tranzitných krajín v projekte Novej hodvábanej cesty na základe analýzy implementovaných projektov vo vybraných krajinách. Práca je rozdelená do štyroch kapitol. Obsahuje 5 grafov, 2 tabuľky a 9 obrázkov. Prvá kapitola je rozdelená do piatich podkapitol a venuje sa charakteristike pôvodnej Hodvábanej cesty v nadväznosti na snahu Číny o jej obnovenie v podobe iniciatívy Pás a cesta. V rámci tejto iniciatívy ďalej skúmame teoretické východiská týkajúce sa cieľov a motívov jej spustenia ako aj implantačných výziev, ktorým Čína čelí. V ďalšej časti je stanovený hlavný cieľ a päť parciálnych cieľov tejto práce spolu s metodikou a metódami skúmania využívanými pri vypracovaní záverečnej práce. Záverečná kapitola sa zaoberá definovaním tranzitných krajín a podrobnej analýze vybraných krajín participujúcich na iniciatíve Pás a cesta. Výsledkom riešenia danej problematiky je definovanie úlohy Kazachstanu a Turecka v projekte Novej hodvábanej cesty.

Kľúčové slová: Nová hodvábná cesta, Iniciatíva Pás a cesta, Čína, tranzit, infraštruktúrne projekty, Kazachstan, Turecko

Abstract

DRUŽBACKÁ, Barбора: *The role of transit countries in New Silk Road project* – University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce; Department of International Trade. – Thesis Supervisor: Ing. Kristína Drieniková, PhD. – Bratislava, OF EU, 2019. 84 p.

The aim of the final thesis is to point out the role of transit countries in the New Silk Road project based on the analysis of implemented projects in selected countries. The thesis is divided into four chapters. It contains 5 graphs, 2 tables and 9 pictures. The first chapter is divided into five subchapters and deals with the characteristics of the original Silk Road following the effort of China to revive it in the form of the Belt and Road initiative. In this initiative, we are further exploring the theoretical background regarding the objectives and motives for its launch, as well as the implantation challenges that China faces. In the next part of the thesis, the main objective and the five partial objectives of this work are determined together with the methodology and methods of investigation used in the preparation of the final thesis. The final chapter deals with the definition of transit countries and the detailed analysis of selected countries participating in the Belt and Road initiative. The results of the thesis are to define the role of Kazakhstan and Turkey in the New Silk Road project.

Keywords: New Silk Road, Belt and Road Initiative, China, transit, infrastructure projects, Kazakhstan, Turkey

OBSAH

Zoznam skratiek	9
Úvod	10
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma i v zahraničí	11
1.1 Pôvodná Hodvábna cesta	12
1.2 Projekt Novej hodvábnej cesty	16
1.2.1 Hospodársky pás Hodvábnej cesty	21
1.2.2 Námorná hodvábna cesta 21. storočia	24
1.3 Motívy a ciele spustenia BRI.....	26
1.4 Implementačné výzvy iniciatívy Pás a cesta.....	28
1.5 Financovanie projektov v rámci Novej hodvábnej cesty	30
2 Cieľ práce, metodika práce a metódy skúmania.....	35
3 Výsledky práce	38
3.1 Kazachstan	43
3.1.1 História Sino-kazašských vzťahov	47
3.1.2 Úloha Kazachstanu v projekte Novej hodvábnej cesty	48
3.2 Turecko	55
3.2.1 História Sino-tureckých vzťahov	60
3.2.2 Úloha Turecka v projekte Novej hodvábnej cesty	62
4 Diskusia.....	67
Záver	73
Zoznam použitej literatúry	75

Zoznam skratiek

AIIB	Ázijská banka pre investície do infraštruktúry
AKP	Strana spravodlivosti a rozvoja, politická strana v Turecku
ASEAN	Združenie národov juhovýchodnej Ázie
BTk	Železničná trať Baku – Tbilisi – Kars
BRI	Iniciatíva Pás a cesta
BRICS	Označenie spoločného hospodárskeho zoskupenia krajín Brazília, Rusko, India, Čína a Južná Afrika.
CEE	Krajiny strednej a východnej Európy
CPEC	Čínsko-pakistanský ekonomický koridor
ČLR	Čínska ľudová republika
EÚ	Európska únia
G-20	Skupina najväčších ekonomík sveta (19 štátov + EÚ)
ICBC	Čínska priemyselná a obchodná banka
HDP	Hrubý domáci produkt
KZT	Kazašský tenge
MMF	Medzinárodný menový fond
NATO	Organizácia Severoatlantickej zmluvy
NSR	Nová hodvábna cesta
OBOR	Jeden pás, jedna cesta
RMB	Renminbi, Čínsky jüan
SCO	Šanghajska organizácia spolupráce
SFR	Fond Hodvábnej cesty
SREB	Hospodársky pás Hodvábnej cesty
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TEU	Ekvivalent dvadsaťstopového kontajnera
TITR	Transkaspická medzinárodná dopravná trasa
TRY	Turecká líra
WB	Svetová Banka
WCO	Svetová colná organizácia
WTO	Svetová obchodná organizácia
ZSSR	Zväz sovietskych socialistických republík

Úvod

V posledných desaťročiach sa Čína stala hlavným aktérom medzinárodného obchodu. Využívanie príležitosti rýchleho rozvoja spôsobeného reformou hospodárskeho režimu a využitím procesu globalizácie prinieslo Číne od roku 2009 pozíciu najväčšieho exportéra tovarov. Pre najväčšieho svetového exportéra sú prepravné cesty nesmierne dôležité, práve preto je pochopiteľné prečo je v čínskom záujme, čo najefektívnejšie využívať logistické prepojenia. Snahou o zefektívnenie logistických prepojení je vízia obnovenia Hodvábnej v podobe iniciatívy Pás a cesta, vďaka ktorej sa má zrýchliť a uľahčiť preprava tovarov naprieč euroázijským kontinentom. Samotná iniciatíva je však oveľa zložitejší proces, ktorý má zabezpečiť „win-win“ spoluprácu s desiatkami krajín, pričom niekoľko z nich predstavuje významný tranzitný medzník v zlepšení konektivity medzi Áziou a Európou.

Cieľom diplomovej práce je poukázať na úlohu tranzitných krajín v projekte Novej hodvábnej cesty na základe analýzy implementovaných projektov vo vybraných krajinách. Práca je rozdelená do štyroch kapitol. V prvej kapitole sa venujeme histórii pôvodnej Hodvábnej cesty a jej významu v medzinárodnom obchode, projektu Novej hodvábnej cesty a v rámci čínskej iniciatívy Pás a cesta s poukázaním na ciele a motívy, kvôli ktorým Čína túto iniciatívu spustila ako aj na implementačné výzvy, ktorým musí čeliť. V poslednej časti prvej kapitoly prezentujeme finančné inštitúcie, ktoré sa podieľajú na financovaní projektov v rámci tejto iniciatívy. V druhej kapitole je stanovený hlavný cieľ a parciálne ciele práce ako aj metodika a metódy skúmania. Najvýznamnejšiu časť tvorí tretia kapitola, v ktorej sa venujeme tranzitným krajinám v projekte Novej hodvábnej cesty. Konkrétne tu rozoberáme úlohu Kazachstanu a Turecka na základe hospodárskeho vývoja, vzťahov s Čínskou ľudovou republikou a sústreďujeme sa na najdôležitejšie projekty Novej hodvábnej cesty, na ktoré poukazujeme na základe podrobného prieskumu, ktorý je založený na podrobnom skúmaní štúdií, analýz, článkov a vládnych vyhláseniach. V štvrtej kapitole uvádzame diskusiu. Práca prináša nový pohľad na reálne fungovanie Novej hodvábnej cesty v Turecku a Kazachstanu.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma i v zahraničí

Už v dávnej minulosti bol obchod medzi krajinami veľmi dôležitý pre rozvoj spoločenstiev. Tento proces sa začal od vzniku prvých miest a komunít, a stal sa základom pre uspokojenie potrieb obyvateľstva, a nielen to, obchod tiež pomáhal ľuďom aby sa mohli spoznávať, a tak sa deliť o všetky kultúrne prvky. Od začiatku obchodu medzi komunitami, či mestami v rámci ríši a cisárstiev obchodovali obyvatelia s určitým tovarom a prostredníctvom výmeny získavali prístup k tovarom, ktoré nemali k dispozícii na mieste, kde žili a taktiež aby získavali bohatstvo. Medzinárodná výmena tovarov a služieb je jedným z najvýznamnejších prvkov rozvoja svetového hospodárstva aj za posledné desaťročia. V súčasnej dobe sú krajiny závislé od medzinárodného obchodu na rovnakom princípe ako keď sa začalo vymieňanie v rámci komunít na plnenie rôznych potrieb, tento obchod sa dnes týka dovozu a vývozu, investícií, medzinárodných financií, či marketingu, na ktorom sa dnes podieľajú všetky krajiny.

Kľúčovou úlohou v toku medzinárodných tovarov a služieb má infraštruktúra a služby s ňou súvisiace. Práve preto je rovnako dôležitá aj pre rozvoj ekonomík. Už pred mnohými stáročiami boli obchodné cesty chránené a spravované mocnosťami. V 20. storočí, v rámci Marshallovho plánu bola veľká časť investícií vložená do obnovy infraštruktúry, čo pomohlo naštartovať hospodársky rast a zahraničný obchod v niekoľkých európskych krajinách, z ktorých sú dnes európske veľmoci. V krajinách, ktoré sú v rôznych štádiách hospodárskeho rozvoja často nie je dostatočná úroveň infraštruktúry. Požadovaný charakter a intenzita zapojenia štátu do budovania infraštruktúry sa môže líšiť medzi krajinami rôznych veľkostí a tradícií a v rôznych kútoch sveta. Vzťah medzi vládnym poskytovaním verejných stavieb - teda aj infraštruktúry a rozvojom zachytil aj jeden z najvýznamnejších ekonómov Adam Smith: *„Tretia a posledná povinnosť panovníka alebo štátu je povinnosť vybudovať a udržiavať také verejné inštitúcie a také verejné stavby, ktoré sú síce spoločnosti ako celku nanajvýš prospešné, ale sú takej povahy, že úžitok z nich by jednotlivci alebo malej skupinke ľudí nikdy nemohol nahradiť výdavky na ne vynaložené, a preto sa ani nedá očakávať, že by ich vybudoval a udržiaval niektorý jednotlivec alebo skupina jednotlivcov.“*¹

¹ SMITH, Adam. *Pojednání o podstatě a původu bohatství národů*. Přeložil Vladimír IRGL. Praha: Liberální institut, 2016, 641 s. ISBN 978-80-86389-60-8.

Preto aj dnes mnohé krajiny a ich vlády po celkom svete spúšťajú stratégie na budovanie a modernizáciu infraštruktúry. Ako príklad môžeme uviesť kazašský Nurly Žol², Trumpov infraštruktúrny plán za miliardy dolárov, Tunel Eurázia a ďalšie veľké turecké projekty, Paneurópske koridory a sieť TEN-T v Európe, a projekt Novej hodvábnej cesty iniciovaný Čínskou vládou, ktorým sa Peking snaží zlepšiť vzájomné vzťahy, obchod a zvýšiť objem investícií s väčšinou krajín Ázie a ďalších kontinentov. Inšpiráciou projektu je staroveká a stredoveká trasa, ktorá viedla z východnej Ázie cez Strednú Áziu do Stredomoria.

1.1 Pôvodná Hodvábna cesta

Výmenu tovarov z geograficky vzdialených regiónov dnes zabezpečujú rôzni moderní, expresní dopravcovia. Enormné množstvo tovarov, ktoré prúdi medzi Európskou úniou a Čínou predstavuje hodnotu vzájomného obchodu v priemere viac ako 1 miliardu EUR denne.³ Kedysi toto množstvo bolo len veľmi obmedzené na niekoľko obchodníkov – karaván, ktorí sa snažili vymieňať svoje tovary naprieč vzdialenými oblastami. Tieto karavány denne prechádzali len pár kilometrov po nespevnených cestách, ktorých sieť tvorila „Hodvábnu cestu“. Pôvodná Hodvábna cesta teda neoznačuje jednu presne vymedzenú cestu, ale niekoľko spájajúcich sa ciest, obchodných miest, oáz a trhovísk.

Podľa profesora archeológie M. Frachettiho z Washingtonskej univerzity v St. Louis je zavádzajúce myslieť si, že Hodvábna cesta bola v určitom okamihu „spustená“ mocnosťami. V skutočnosti ide o dynamický a flexibilný proces, ktorý sa objavil v priebehu času. A aj keď existuje mnoho vedcov a historikov, ktorí sa zaoberajú touto tematikou, je málo známe, ako presne vznikla a aké faktory ovplyvnili jej trajektóriu, a to najmä vo vysokých nadmorských výškach v horských oblastiach, ktoré sieť dosiahla.⁴ Práve preto nie je možné presne určiť, kedy cesta vznikla. Napriek tomu môžeme konštatovať, že Hodvábna cesta formálne otvorila obchod medzi Ďalekým východom a Európou počas vlády dynastie Han, ktorá vládla Číne od roku 206

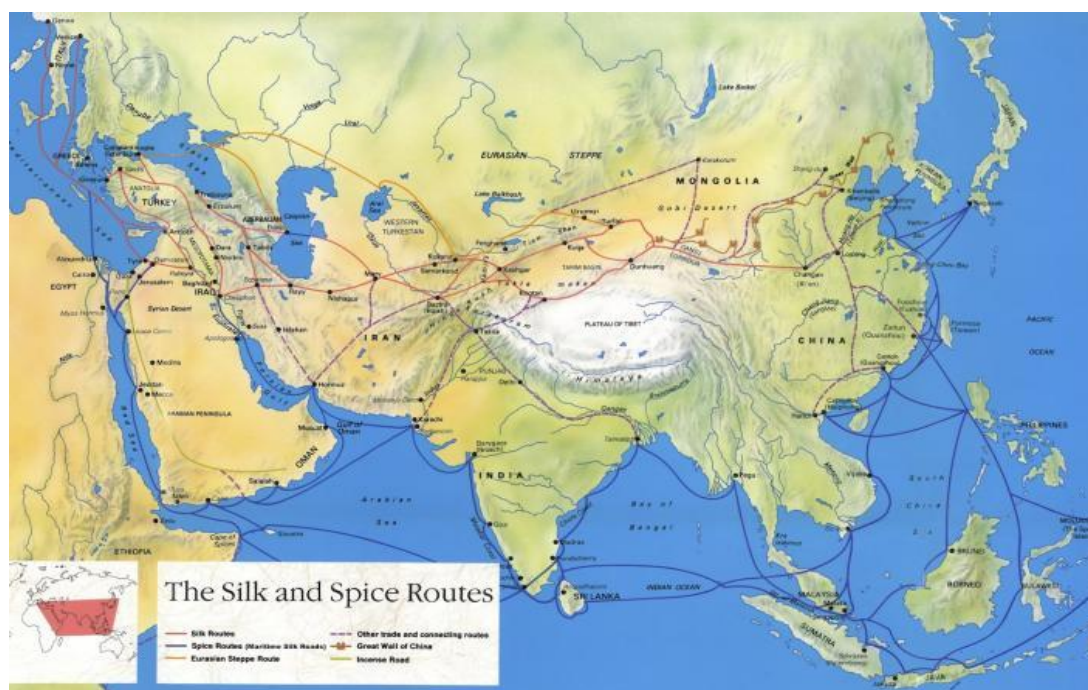
² Nurly Žol v preklade „Svetlá cesta“ je vládny program rozvoja infraštruktúry. Vymedzuje strategické úlohy a smerovanie krajiny na obdobie do roku 2019. Na jeho naplnenie sú určené predovšetkým zdroje z Národného fondu Kazachstanu, ktorý sústreďuje príjmy z predaja nerastných surovín.

³ EUROPEAN COMMISSION. Countries and Regions: China. [online]. 16.4.2018. [cit. 28.12.2018] Dostupné na: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/>

⁴ MEZA, Daniel. La Ruta de la Seda sería miles de años más antigua de lo que creías. [online]. 13.3.2017. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <https://nmas1.org/news/2017/03/13/ruta-seda>

pred n. l. až do roku 220 n. l., a pohyb tovarov a služieb pozdĺž týchto trás pokračoval ešte niekoľko storočí. V tomto období bol totiž cisársky splnomocnenec Zhang Qian vyslaný niekoľkokrát do Strednej Ázie. Podľa slov čínskeho prezidenta Xi Jinpinga bol vysielaný, aby otváral dvere priateľským kontaktom medzi Čínou a stredoázijskými krajinami, ako aj transkontinentálnej Hodvábnej ceste, ktorá spájala Východ a Západ, Áziu a Európu.⁵ Výpravy a kontakty s inými kultúrami môžeme označiť za jedno z najdôležitejších posolstiev Hodvábnej cesty, ktorá nepochybne poukazovala na základy medzinárodného obchodu, ktoré poznáme aj dnes. Pokiaľ chcel byť obchodník úspešný, nestačilo len, aby prekonal náročnú a nebezpečnú cestu, ale postupne sa musel naučiť jazyk, kultúrne zvyky, či preferencie v danom regióne, aby tak v priamom kontakte s druhým obchodníkom uľahčil proces výmeny. Nálezy totiž ukázali, že cesty neboli využívané len na export čínskeho hodvábu ale aj na import rôznych tovarov pochádzajúcich z Ríma, Byzantskej ríše, Arabskej ríše, Indie, Iránu a neskôr Ruska do Číny.

Obrázok 1: Mapa pôvodnej Hodvábnej cesty



Prameň: UNESCO. About the Silk Road. [online]. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>

⁵ MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. [online]. 7.9.2013. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml

Ako je možné vidieť na *Obrázku 1* sieť predstavovala spleť rôznych ciest presahujúcich dĺžku 12 000 kilometrov, ku ktorým neskôr pribudlo aj niekoľko námorných. Cesty mali niekoľko vetiev a tiahli sa na východe z Číny do Kórey a Japonska, ďalšia spájala Čínu so Strednou Áziou a Indiou na juhu, s Tureckom a dnešným Talianskom na západe. Stredná Ázia, podobne ako dnes, tvorila významnú tranzitnú oblasť, nielen že predstavovala „bránu do Európy“, no nachádzali sa tu aj bohaté osady a mestá ako Merv, hlavné oázové mesto Strednej Ázie, ktorého pozostatky ležia v Turkménsku, Bukhara, Samarkand, Urgench a Khiva v Uzbekistane, Otrar, Taraz a Šymkent v Kazachstane a Dgul, Suyab, Novokent, Balasagun, Borskon, Tash-Rabat, Osh a Uzgen nachádzajúce sa na území Kirgizska.

Široká bola aj škála tovarov, s ktorými sa obchodovalo. Cenný hodváb síce môže byť považovaný za akýsi katalyzátor v rámci týchto ciest, vo veľkom sa však obchodovalo aj s korením, bavlnou a vlnou, čajmi, soľou, ovocím a zeleninou, obilninami, sklom, papierom, liečivami, zvieratami, či drahými kameňmi ako lapis lazuli a nefrit. Aj vďaka týmto tovarom, sa prenášali rôzne náboženské, kultúrne, architektonické aspekty cez rôzne územia a začali sa presúvať aj technológie ako napríklad zavlažovacie systémy, či proces výroby papiera, ktorý bol veľmi dôležitý najmä pre Európu. Dovtedy sa v Európe miesto papiera využívali pergameny vyrobené zo zvieracej kože. Bolo to však drahé, keďže na jednu Bibliu boli potrebné kože z 250 oviec. V dobe, keď ľudia nevedeli čítať a písať, na tom nezáležalo. S rozvojom obchodu, ktorý si vyžadoval existenciu zmlúv a účtov sa lacnejšie materiály stávali atraktívnejšie.⁶ Presuny technológií taktiež zintenzívnili potrebu miestnych obyvateľov, aby zamestnávali kvalifikovaných remeselníkov zo iných miest. Na podobnosť s dnešným fungovaním svetovej ekonomiky poukázal aj R. Kurin, kultúrny antropológ z Smithsonovho Inštitútu vo Washingtone, ktorý napísal: „*Hodvábna cesta, ktorá prechádzala ázijským kontinentom predstavovala formu globálnej ekonomiky, keď bol svet menší, ale ťažšie prekonateľný než v súčasnosti.*“⁷ Tým poukazoval aj na to, že minulosti by ťažko jedna osoba prekonala dlhú cestu z Východu na Západ alebo Západu na Východ. Namiesto toho sa stretávali študenti, obchodníci, diplomati, vojaci, náboženský predstavitelia na veľkej križovatke ciest, aby si mohli

⁶ BBC. How the invention of paper changed the world. [online]. 13.3.2017. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <http://www.bbc.com/news/the-reporters-38892687>

⁷ KURIN, Richard. The Silk Road: Connecting People and Cultures. [online]. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <http://festival.si.edu/2002/the-silk-road/the-silk-road-connecting-peoples-and-cultures/smithsonian>

vymieňať informácie, obchodovať s tovarom, rokovať a podávať správy o svojich cestách. To v dnešnej dobe môže pripomínať rôzne spoločnosti, ktoré expandujú na zahraničné trhy.

Faktory, ktoré z pôvodnej Hodvábnej cesty urobili úspešnú obchodnú trasu, zahŕňajú nasledovné:⁸

- rozsiahle a bohaté trhy s tovarom na Východe a na Západe,
- silné, dobre organizované cisárstva,
- politická a hospodárska stabilita krajín pozdĺž cesty, ktorá zabezpečila bezpečnosť obchodníkov a bezpečnosť karaván.

Aj keď už Marco Polo⁹ popisoval cesty z týchto trás, treba pripomenúť, že pomenovanie Hodvábna cesta nie je tak staré ako trasy samotné. Prvýkrát ho v roku 1877 použil nemecký cestovateľ a geograf barón Ferdinand von Richthofen, ktorý trasy označil ako „*Seidenstraße*“ teda Hodvábna cesta.

Niekoľko historických udalostí prispelo k tomu, že Hodvábna cesta sa stávala menej populárnou a zanikala. V roku 1453 turecká armáda dobila Konštantínopol a Byzantská ríša zanikla, čo znamenalo, že Európania už nemohli voľne cestovať po južnej vetve Hodvábnej cesty. Obchod naďalej udržiavali moslimskí obchodníci, ale objem tovaru sa zmenšoval. Medzitým sa dostávalo do popredia námorníctvo. Portugalskí prieskumníci Bartolomeu Dias a Vasco de Gama uskutočnili plavbu okolo Afriky po Indickom oceáne do Indie. Európania tak konečne našli spôsob obchodovania priamo s Čínou a juhovýchodnou Áziou, ktorým sa vyhýbali plateniu poplatkov sprostredkovateľom, ktorí riadili karavány pozdĺž Hodvábnej cesty.¹⁰ Tieto skutočnosti predznamenal rastúcu pozíciu Európy v rámci medzinárodného a svetového obchodovania. Európske krajiny sa stali aktívnymi dobyvateľmi mimoeurópskych

⁸ SILNIN, Yakov a kol. 2017. China's economic interests in the "One Belt, One Road" initiative. [online]. In: *SHS Web of Conferences* vol. 39(Supplement 2017). s. 3. [cit. 29.12.2018]. Dostupné na: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2017/07/shsconf_ies2017_01025.pdf

⁹ **Marco Polo** (15.10.1254 - 8.1.1324) bol jedným z najznámejších cestovateľov, ktorý cestoval po trasách Hodvábnej ceste. Ako mladý obchodník začal svoju cestu do Číny v roku 1271 a jeho cesty trvali 24 rokov.

¹⁰ UNESCO. The End of the Silk Route. [online]. [cit. 29.12.2018]. Dostupné na: <http://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/knowledge-bank-article/the%20end%20of%20the%20silk%20route.pdf>

území a tvorcami rozsiahlych koloniálnych ríš hlavne na ázijskom, africkom i americkom kontinente.¹¹

Európska dominancia pokračovala približne do polovice 20. storočia. Rozpad koloniálneho systému, koniec imperiálneho ovládania a nakoniec 2. svetová vojna spôsobili značný hospodársky úpadok v Európe. V tomto období tak začali najviac ekonomicky prosperovať Spojené štáty americké, ktoré neboli priamo zasiahnuté vojnou a stali sa poprednou svetovou priemyselnou veľmocou vďaka prudkému rozvoju podnikania. Pozíciu ekonomickej veľmoci si USA udržuje aj v 21. storočí. Avšak, koniec 20. storočia a začiatok 21. storočia je obdobím meniacej sa pozície ázijských krajín vo svetovom hospodárstve, pričom z týchto krajín je najvýraznejším hráčom nepochybne Čína, ktorá je v súčasnosti na ceste stať sa najsilnejšou ekonomikou na svete. Rozmach Číny prináša so sebou rýchly presun globálnej mocenskej rovnováhy opäť na východ. Predovšetkým vďaka realizovaným reformám z obdobia po roku 1978, ústupu ideologických dogiem a otváraniu sa mnohým zložkám medzinárodného podnikania sa Čína stala od roku 2007, pokiaľ ide o objem vytvoreného HDP, treťou najväčšou ekonomikou sveta a od roku 2010, keď predbehla Japonsko, druhou.¹² Projekt obnovenia Hodvábnej cesty, ktorý je považovaný za najväčší a najrozsiahlejší projekt v histórii môže byť kľúčový pri čínskej ceste na najvyššiu pozíciu svetových ekonomík.

1.2 Projekt Novej hodvábnej cesty

Idea obnovenia Hodvábnej cesty v 21. storočí sa objavila v roku 2011 a pochádzala od Hillary Clintonovej, ktorá počas prvého obdobia prezidenta Baraka Obamu v úrade zastávala post ministerky zahraničných vecí Spojených štátov amerických. Jej zámerom bolo, aby turkménske plynovody pomohli uspokojiť rastúce energetické potreby Pakistanu a Indie, a poskytnúť významné tranzitné príjmy pre Afganistan a Pakistan. Tadžická bavlna by sa mohla premeniť na indickú bielizeň. Nábytok a ovocie z Afganistanu by mohli nájsť cestu na trhy

¹¹ DRIENIKOVÁ, Kristína – ZUBAĽOVÁ, Ľubica. *Zahraničnoobchodná politika EÚ v meniacich sa podmienkach globálneho hospodárskeho prostredia*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2013, s. 18. [16,30 AH]. ISBN 978-80-225-3622-6.

¹² BALÁŽ, Peter – SZŐKEOVÁ, Silvia – ZÁBOJNÍK, Stanislav. *Čínska ekonomika: nová dimenzia globalizácie svetového hospodárstva: (bude XXI. storočie storočím Číny?)*. Bratislava: Sprint 2, 2012. s. 78 [18,26 AH]. Economics. ISBN 978-80-89393-89-3.

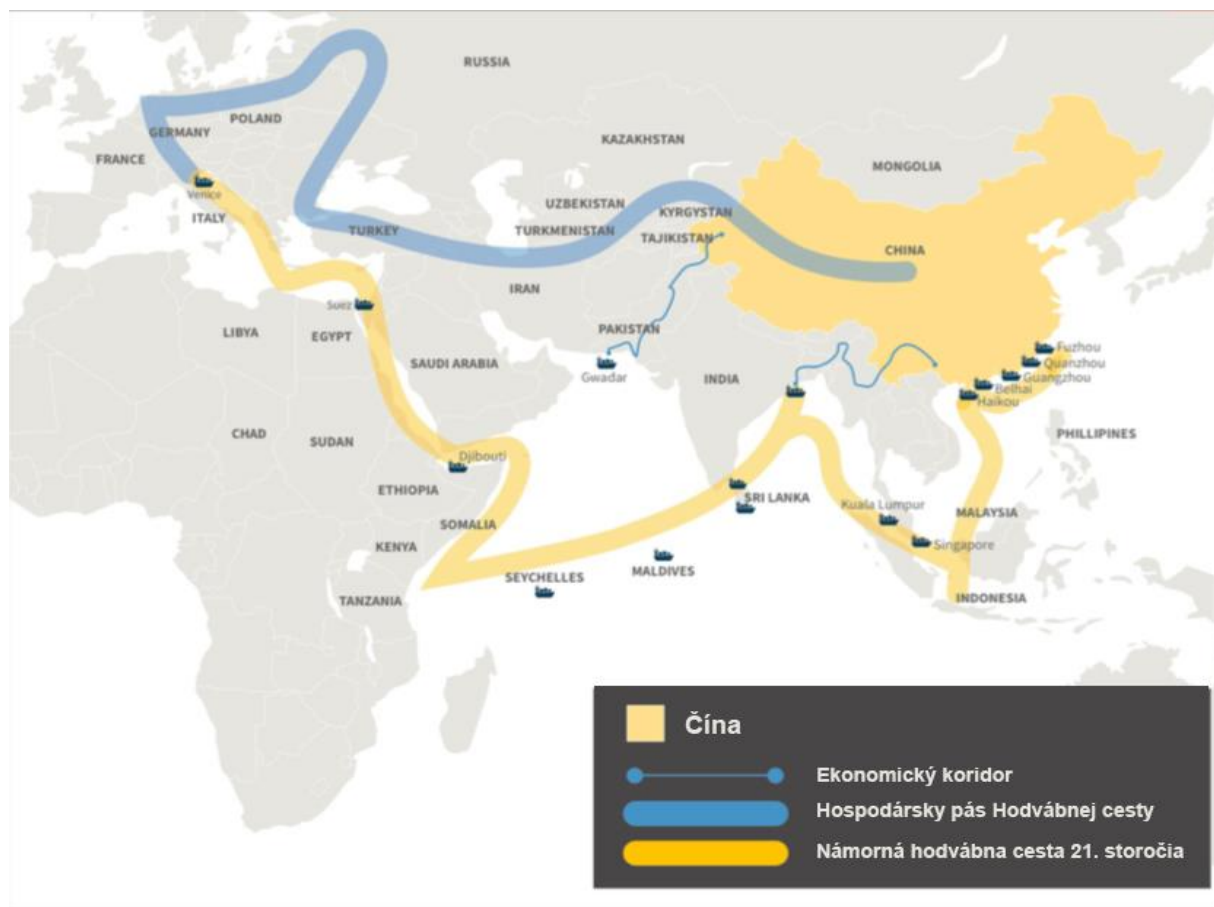
Astany alebo Bombaja.¹³ Stratégia mala spočívať v premene Afganistanu z krajiny plnej konfliktov na obchodné centrum zabezpečiť jej hospodársky rast. Odvážna „*The New Silk Road*“ stratégia však krátko po jej oznámení stroskotala najmä kvôli nízkej podpore a chýbajúcim financiám.

V roku 2013 predstavila vlastnú víziu obnovenia Hodvábnej cesty aj Čína. Krátko po septembrovom summite G20 v Petrohrade, čínsky prezident Xi Jinping začal svoje turné v Strednej Ázii. Prvú návštevu absolvoval v Astane a s vtedajším kazašským prezidentom Nursultanom Nazarbajevom diskutoval o prehĺbovaní strategického partnerstva medzi Čínou a Kazachstanom. Následne vystúpil na Nazarbajevovej univerzite s prejavom „*Promote People-to-People Friendship and Create a Better Future*“, kde vyzdvihoval tradičné, blízke a priateľské vzťahy medzi Kazachstanom a Čínou, ktoré začali už pred viac ako 2000 rokmi. Tento prejav sa považuje za jedno z prvých predstavení čínskej iniciatívy obnovenia Hodvábnej cesty. Krajiny Strednej Ázie mali v rámci týchto obchodných trás dôležitú úlohu, najmä kvôli geografickej polohe, už pred stáročiami, preto je pochopiteľné prečo Xi Jinping začal s predstavovaním projektu práve v takzvanej „bráne do Európy“. V októbri toho istého roku navštívil čínsky prezident Indonéziu, kde predstavil iniciatívu spoločne vybudovať Námornú hodvábnu cestu 21. storočia s krajinami združenia ASEAN¹⁴. Táto iniciatíva bola predstavená najmä ako dlhodobá vízia rozvoja infraštruktúry a hospodárskej integrácie primárne, ale nie výlučne, zameraná na euroázijskú pevninu. Čínska Nová hodvábna cesta má teda dve hlavné zložky: pozemný Hospodársky pás Hodvábnej cesty („*Belt*“), ktorý bol neskôr rozšírený na šesť koridorov. Tie majú za úlohu spojiť Čínu s nielen s Európou ale aj inými časťami Ázie a Námornú hodvábnu cestu z 21. storočia („*Road*“), ktorá má spojiť najväčšie čínske prístavy s juhovýchodnou Áziou, Afrikou a Európou.

¹³ THE DIPLOMAT. The New Silk Road? [online]. 11.11.2011 [cit. 17.12.2018]. Dostupné na: <http://thediplomat.com/2011/11/the-new-silk-road/>

¹⁴ ASEAN je združenie národov juhovýchodnej Ázie je regionálne zoskupenie, ktoré podporuje hospodársku, politickú a bezpečnostnú spoluprácu medzi svojimi desiatimi členmi: Brunejom, Kambodžou, Indonéziou, Laosom, Malajziou, Mjanmarskom, Filipínami, Singapurom, Thajskom a Vietnamom.

Obrázok 2: Základná vízia projektu Novej hodvábnej cesty

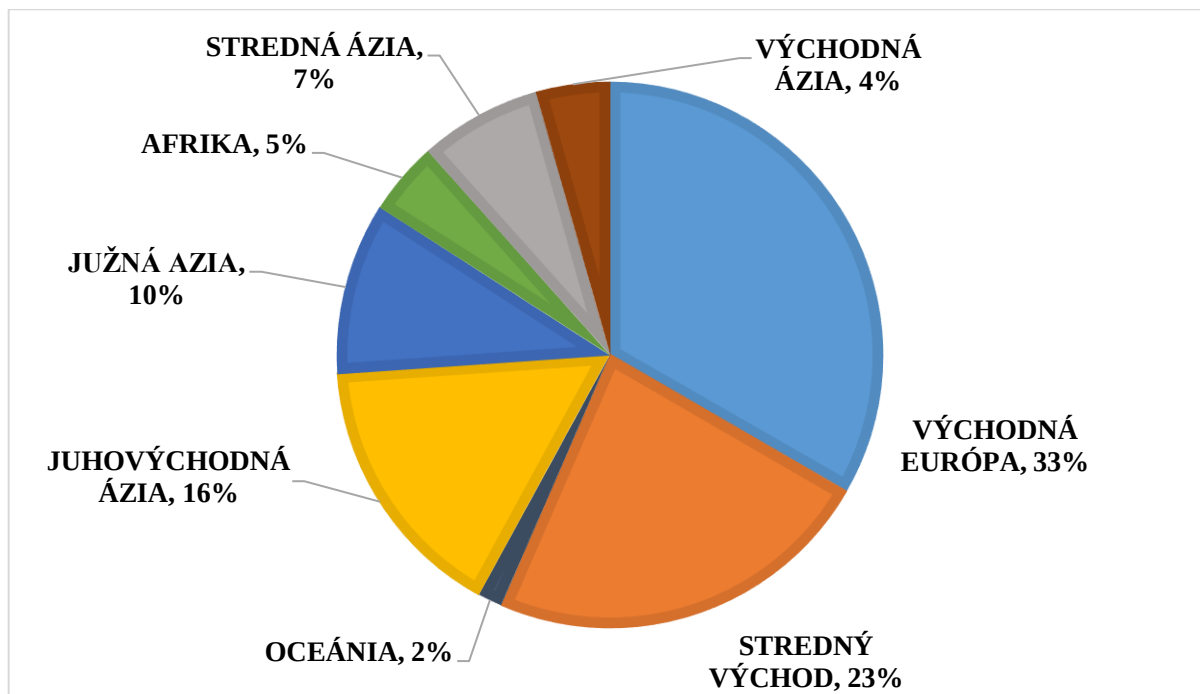


Prameň: CAI, Peter. Understanding China's Belt and Road Initiative. The Lowy Institute for International Policy. [online]. Lowy Institute for International Policy, 2017. [cit. 19.12.2018]. Dostupné na: https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence=1

Čínska vláda iniciatívu označila ako tretiu etapu otvárania čínskej ekonomiky po vytvorení špeciálnych ekonomických zón v roku 1980 a vstupu krajiny do Svetovej obchodnej organizácie v roku 2001. Jednoducho by sme tento projekt mohli popísať ako sieť železníc, ciest, plynovodov, ropovodov, prístavov, terminálov, či prekladísk, ktoré by mali spájať Čínu s Európou tak, ako už pred vyše tisíc rokmi, ale s využitím najmodernejších technologických poznatkov zahŕňajúc približne 65 krajín a 60 % svetovej populácie. Avšak Európsky inštitút pre ázijské štúdie (EIAS) pokladá túto iniciatívu za oveľa zložitejší proces. Vzhľadom na celosvetovú pozornosť, ktorú dostala iniciatíva **Belt and Road Initiative (BRI)** a jej vplyv na medzinárodné záležitosti, je pozoruhodná jej nejednoznačnosť. Čo nie je prekvapujúce, keďže čínska zahraničná politika má tendenciu strategicky sa sústreďovať na všeobecné trajektórie

ponechať si väčšiu elasticitu v porovnaní so západnými krajinami, ktorých politiky často obsahujú plány s jasne definovanými cieľmi.¹⁵

Graf 1: Geografické rozloženie krajín participujúcich na iniciatíve Belt and Road



Prameň: vlastné spracovanie podľa: COPPEL, Kevin – LIU, Alan. NEW FRONTIERS: Prospects For Real Estate Along The Belt And Road Initiative. [online]. Knight Frank Research, 2018. s. 13 [cit. 17.12.2018]. Dostupné na: <http://kfcontent.blob.core.windows.net/research/1438/documents/en/new-frontiers-the-2018-report-2018-5216.pdf>

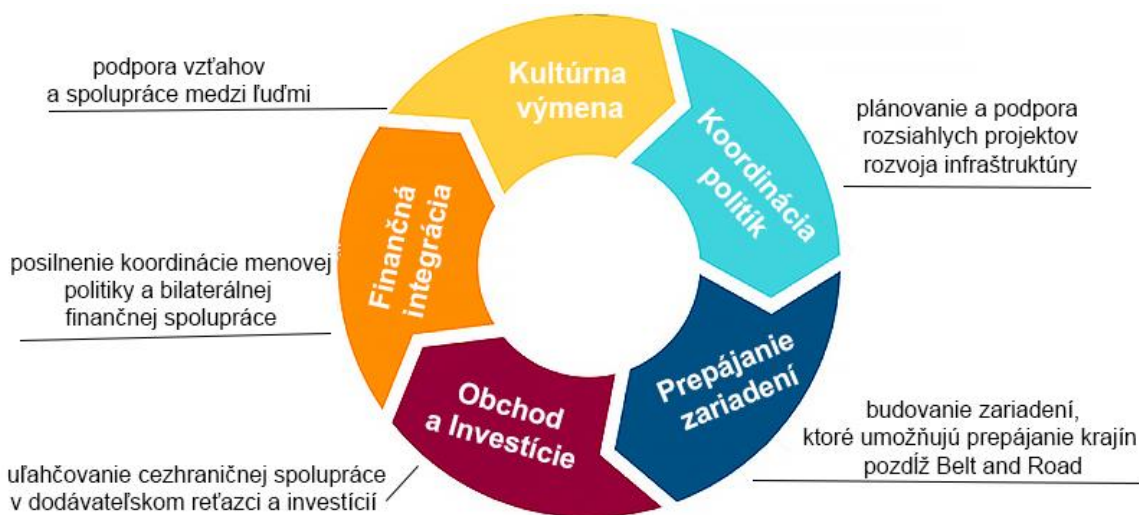
Graf 1 zobrazuje geografické rozloženie krajín, ktoré sú zapojené do iniciatívy. Vychádza z počtu 67 krajín zapojených do iniciatívy v roku 2018. V jej začiatkoch sa hovorilo o približne 60 krajinách, ale vzhľadom na to, že iniciatíva nelimituje, ani oficiálne nevymedzuje zoznam participujúcich krajín, ich počet sa každým rokom mení. Pod iniciatívu v roku 2018 patrilo najviac krajín z východnej Európy – 23, Stredného východu – 16 a juhovýchodnej Ázie – 11.

Čínska vláda vydala prvý najobsiahlejší oficiálny dokument obsahujúci všeobecné integračné ciele iniciatívy BRI v marci 2015. V rámci tohto dokumentu definujú BRI nasledovne: „*Iniciatíva "Belt and Road" je spôsob, ako získať spoluprácu výhodnú pre obe*

¹⁵ STEC, Grzegorz. China's Belt and Road Initiative is Neither a Strategy, Nor a Vision. It is a Process. [online]. European Institute for Asian Studies, 2018. s. 2 [cit. 17.12.2018]. Dostupné na: http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/03/EU_Asia_at_a_Glance_Stec_BRI_2018-1.pdf

strany, ktorá podporuje spoločný rozvoj, prosperitu a cestu k mieru a priateľstvu posilnením vzájomného porozumenia, a dôvery posilňovaním všestranných výmen. Čínska vláda podporuje mier a spoluprácu, otvorenosť a inkluzívnosť, vzájomné učenie a vzájomný prospech. Podporuje praktickú spoluprácu vo všetkých oblastiach a pracuje na budovaní spoločenských záujmov, osudu a zodpovednosti zahrňajúcich vzájomnú politickú dôveru, hospodársku integráciu a kultúrnu inkluzívnosť.¹⁶ V rámci tohto dokumentu Čína vytýčila päť kľúčových oblastí, kde podľa nej existuje veľký potenciál a priestor pre spoluprácu. Obrázok 3 ilustruje príležitosti v piatich sférach v rámci spolupráce medzi krajinami pozdĺž BRI, medzi ktoré patrí: prehlbovanie sociálnych a kultúrnych výmen, finančná spolupráca, posilňovanie obchodných a investičných vzťahov, prepájanie zariadení v rámci infraštruktúry a koordinácia politík rozvoja jednotlivých krajín.

Obrázok 3: Päť kľúčových oblastí v rámci iniciatívy Pás a Cesta



Prameň: vlastné spracovanie podľa HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL. The Belt and Road Initiative - A road map to The future. [online]. Dostupné na: <https://beltandroad.hktdc.com/en/belt-and-road-basics>

Aj vzhľadom uvedenú veľmi všeobecnú definíciu publikovanú priamo čínskou vládou môžeme konštatovať, že BRI je veľmi dynamický proces. Už počas svojej krátkej existencie

¹⁶ NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. [online]. 2015. [cit. 18.12.2018]. Dostupné na: http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669392.html

táto iniciatíva prešla premenou z výlučne infraštruktúrne zameranej a dnes zahŕňa aj priemyselné, technické, kultúrne a environmentálne komponenty. Zároveň BRI zvyšuje svoj geografický záber presunom svojho zamerania z historického regiónu pôvodnej Hodvábnej cesty na skoro celý svet.

Nielen samotný rozsah tohto projektu tisícročia je premenlivý, ale aj jeho názov. Potom, čo čínsky prezident X. Jinping v Aстане predstavil „*Silk Road Economic Belt*” - Hospodársky pás Hodvábnej cesty a v Jakarte „*21st Century Maritime Silk Road*” - Námorná hodvábna cesta 21. storočia, spoločne dostali meno „**One Belt, One Road**” (一带一路 [yi dai yi lu]) v slovenčine Jeden pás, jedna cesta. Iniciatíva bola vo svete známa hlavne pod známou skratkou „OBOR”. Ako vysvetľuje čínska strana, prvý anglický preklad, teda "Jeden pás, jedna cesta", priniesol množstvo nesprávnych interpretácií, pretože partneri majú tendenciu sa príliš sústrediť na slovo "jeden", čím predpokladajú, že bude len jedna námorná trasa a jeden pozemný pás, zatiaľ čo v skutočnosti sa iniciatíva Belt and Road snaží spojiť Áziu, Európu a Afriku cez niekoľko trás.¹⁷ V septembri 2015 čínska vláda zmenila oficiálny anglický názov iniciatívy z One Belt, One Road (OBOR) na „The Belt and Road Initiative” (BRI).¹⁸ Čína tak musela obetovať zaužívanú všeobecne známu, ale hlavne chytľavú skratku OBOR.

1.2.1 Hospodársky pás Hodvábnej cesty

Iniciatíva BRI je zložená z dvoch častí. Prvá, zameraná na prepájanie svetadielov po súši je Hospodársky pás Hodvábnej cesty („*Belt*”). Podobne ako pri jeho starovekej predchodkyni, nejedná sa len o jednu cestu. Zámerom je vytvoriť šesť vetiev – koridorov, ktoré budú Čínu prepájať so zvyškom Eurázie:

1. Nový eurázijský pozemný most

Tento koridor je zameraný na prepojenie Číny s Európou cez Strednú Áziu a Rusko prostredníctvom železničných tratí. Cieľom tohto koridoru je zvýšiť frekvenciu

¹⁷ BĚRZIŇA-ČERENKOVA, Una. BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project. [online]. Latvian Institute of International Affairs, 2016. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <https://web.archive.org/web/20170206061842/http://liia.lv/en/analysis/bri-instead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-international-project-532>

¹⁸ AMIGHINI, Alessia. *China's Belt and Road: A Game Changer?* 1. vyd. Miláno : Edizioni Epoké - ISPI, 2017 s. 12. ISBN 978-88-99647-61-2.

železničnej dopravy medzi Čínou a Európou, pričom takáto cesta trvá približne dva týždne. Nákladné vlaky spájajú čínsky Chongqing s nemeckým Duisburgom, Chengdu s poľským Lodžom, Wuhan s ďalším nemeckým Hamburgom, Wuhan s francúzskym Lyonom a Yiwu s Madridom. Dňa 18. novembra 2014 smeroval prvý vlak s 82 kontajnermi z Čínskeho Yiwu do španielskeho Madridu, pričom cesta trvala 21 dní. Vzdialenosť, ktorú vlak musel prekonať predstavuje asi 12 000 kilometrov.¹⁹ Táto trať sa tak stala najdlhšou traťou nákladných vlakov pričom prekonala legendárnu Transsibírsku magistrálu, ktorá má dĺžku 9 300 km.

2. Koridor Čína - Mongolsko – Rusko

Tento koridor je sústredený na prepojenie Číny s Ruskom cez spoločnú susednú krajinu Mongolsko, ktoré má možnosť využiť svoju strategickú pozíciu medzi týmito veľmocami. Dôležitá je najmä modernizácia dopravných, telekomunikačných a energetických sietí. Mongolsko si na pozadí iniciatívy rozvíja vlastnú stratégiu - "stepná cesta", ktorá zahŕňa vybudovanie cestných spojení medzi dvoma susedmi a rozvoj elektrickej siete, ktorá je v Mongolsku slabo rozvinutá.

3. Koridor Čína - Stredná Ázia - západná Ázia

Prepojenia v tomto koridore kopírujú niektoré pôvodné vetvy pôvodnej Hodvábnej cesty a mal by sa stať bránou pre ropu a zemný plyn z Arabského polostrova, Turecka a Iránu. Zahŕňa taktiež päť krajín Strednej Ázie - Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Uzbekistan a Turkménsko.

4. Koridor Čína – Indočínsky polostrov

Koridor sa z Číny rozvetvuje do subregiónu Veľký Mekong. Má za cieľ spojiť osem veľkých miest - Singapur, Kuala Lumpur, Bangkok, Phnom Penh, Ho Či Minovo mesto, Vientian, Hanoj a čínske mesto Nanning a ďalej sa napájať na Guangzhou a Hong Kong. Čína tak vybuduje prepojenia vysokorýchlostnými železnicami a diaľnicami so susediacimi štátmi združenia ASEAN, ktoré má jednu z najviac poprepájaných dopravných sietí medzi rozvojovými regiónmi.

¹⁹ THE WASHINGTON POST. Map: The world's longest train journey now begins in China. [online]. 21.11.2014 [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/11/21/map-the-worlds-longest-train-journey-now-begins-in-china/?noredirect=on&utm_term=.caad3ee9b690

5. Koridor Čína – Pakistan

Koridor Čína – Pakistan (CPEC), koridor medzi Čínou a Pakistanom je označovaný za najrozvinutejší. Výskumný pracovník Andrew Small z Marshallovho fondu uviedol: *„Hospodársky koridor medzi Čínou a Pakistanom je vlajkovou loďou pre iniciatívu čínskeho BRI, ktorá je v podstate jedinou plne rozvinutou časťou celej schémy a preto je dôležitým testom ambiciózných plánov Xi Jinpinga.“*²⁰ Umožňuje prepravu ropy z Blízkeho východu (cez Perzský záliv a Arabské more) do prístavu Gwadar v Pakistane, ktorý ma Čína prenajatý do roku 2059, a následnú prepravu do Číny.

6. Koridor Bangladéš - Čína - India – Mjanmarsko

Táto trasa má spojiť Čínu s južnou Áziou, ktorá vedie z Kunmingu, Mandalay (Mjanmarsko), Dháka (Bangladéš) do Kalkaty. Cieľom je lepšie prepojiť Čínu s rôznymi hospodárskymi centrami Bengálskeho zálivu a zvýšiť intraregionálny obchod a znížiť netarifné bariéry. Okrem pozemného „pásu“ sa tieto štyri krajiny tiež dohodli na budovaní leteckých a námorných trás ako aj prepravných potrubí.

Pás môžeme teda chápať ako vzájomné prepojenie krajín a ekonomík euroázijského kontinentu prostredníctvom celého radu projektov zameraných v prvom rade miesto na podporu rozvoja infraštruktúry, a koordinácie národných i regionálnych plánov rozvoja. V podstate Pásom Čína zamýšľa:²¹

- rozšíriť a prepojiť dopravné siete a trhy,
- rozptýliť a zlepšiť výrobnú kapacitu Eurázie, a
- uľahčiť tranzit tovaru, kapitálu, energií, surovín a do určitej miery aj informácií, ľudí a kultúry. Vďaka významným investíciám do cestnej, železničnej, námornej a leteckej infraštruktúry spolu s pomocnými zariadeniami, ako sú energetické siete, energetické potrubia a vysokorýchlostné káble z optických vlákien.

²⁰ BLOOMBERG. China's New Silk Road Hinges on a Small Pakistan Port. Bloomberg. [online]. 30.10.2016. [cit. 21.1.2018]. Dostupné na: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-29/china-s-new-silk-road-hinges-on-a-small-pakistan-port>

²¹ GHYSAI, Richard. – ZHOU, Jiayi. THE SILK ROAD ECONOMIC BELT - Considering security implications and EU–China cooperation prospects. [online]. STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE, 2017. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://library.fes.de/pdf-files/iez/13188-20170223.pdf>

Všetky projekty v rámci spomínaných cieľov sa realizujú prostredníctvom prevažne bilaterálnych, ale aj multilaterálnych kooperácií, a to aj v spolupráci s inými už existujúcimi regionálnymi iniciatívami ako napríklad s kazašským Nurly Žol alebo tureckým Stredným koridorom.²²

1.2.2 Námorná hodvábna cesta 21. storočia

Druhou časťou tohto ambiciózneho Jinpingovho plánu je Námorná hodvábna cesta 21. storočia („*Road*“), ktorú predstavil na svojej návšteve v Indonézii. Často býva označovaná ako „rozšírenie pôvodnej Hodvábnej cesty po mori“, čo však nie je úplne pravda. Už v minulosti India poznali takzvané námorné hodvábne cesty, ktoré boli skôr známejšie ako „*Spice Routes*“, keďže obchodníci sa od západného pobrežia Japonska, cez ostrovy Indonézie, po pobrežiach Indie až po krajiny Stredného východu až po Európu vydávali na cesty hlavne za exotickým korením.

Čínsky premiér Li Keqiang na summite Čína – ASEAN v októbri 2013 vyzval krajiny združenia ASEAN aby začali podnikáť aktívne kroky na podporu námorného partnerstva a spoločne vybudovali Námornú hodvábnu cestu 21. storočia. V rámci tohto fragmentu by tak mal byť hlavný dôraz kladený na silnejšiu hospodársku spoluprácu, posilnenie bezpečnostnej spolupráce v oblasti námorníctva. Čína sa v priebehu posledných rokov stala námornou veľmocou - či už z pohľadu námornej obrany, ale aj prístavov, ktoré ročne prekladajú niekoľko miliónov kontajnerov s tovarom. Toto je neporovnateľné s 90. rokmi 20. storočia, takže námorná spolupráca musí byť zaradená do agendy čínskej zahraničnej politiky. Napríklad cez najväčší prístav Šanghaj bolo v roku prepravených 1,53 milióna TEU²³ a v roku 2017 sa tento objem zvýšil až na 40,23 milión TEU.²⁴

Po druhé, táto iniciatíva je založená predovšetkým na jedinečnej námornej geografickej polohe juhovýchodnej Ázie, a preto sa zameriava najmä na krajiny združenia ASEAN.

²² **Stredný koridor** rozoberáme podrobnejšie v podkapitole 4.2.

²³ HARLAFTIS, Gelina – TENOLD, Stig – VALDALISO, Jesús. *The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping*. Palgrave Macmillan UK, a division of Macmillan Publishers Limited. s. 45. ISBN: 978-02-3036-914-6

²⁴ NIGHTINGALE, Linton. One Hundred Ports 2018. [online]. Maritime intelligence, 2018. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: http://transportationstore.informa.com/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2018/09/LL-Top-Ports-sampler.pdf

Problémom však môžu byť vzťahy medzi Čínou a krajinami ASEAN-u v rámci sporných súostroví a ich okolitými vodami v Juhočínskom mori, ktoré naznačujú, že vodná cesta je skôr úskalím než základným kameňom pri uľahčovaní námornej dopravy medzi Čínou a krajinami ASEAN-u.²⁵ V súčasnosti sú však podľa R. Ghiasyho, F. Su a L. Saalmanovej sú tieto vzťahy stabilizované a prispelo k tomu niekoľko faktorov:²⁶

- zvolenie Rodriga Duterteho za prezidenta Filipín a posun v angažovanosti Filipín v Číne,
- regionálna ambivalentnosť voči angažovanosti amerického prezidenta Donalda J. Trumpa v rámci Juhočínskeho mora,
- rastúci ekonomický vplyv a vojenská vybavenosť Číny.

Aj v rámci námornej dopravy ide o proces, ktorý neustále rozširuje svoj geografický rozsah na nové vody. Čína sa sústreďí na rozvoj intermodálnej dopravy a námorných prístavov, ktoré si budú vyžadovať rozvoj a modernizáciu. V počiatočnom štádiu sa hovorilo o prepájaní východnej Ázie, juhovýchodnej Ázie, Európy a Afriky. Nemožno však opomenúť zmeny, ktoré nastali vo svetovom hospodárstve a politike, ktoré vyústili do zmien v rámci zahraničných politík jednotlivých štátov, pričom sa opäť ukázalo, že iniciatíva BRI nadobúda úplne iné rozmery ako čínska vláda predstavila v jej začiatkoch. V roku 2018 argentínsky prezident Mauricio Macri vyhlásil, že: „*Latinská Amerika je prirodzeným rozšírením Námornej hodvábnej cesty 21. storočia*“, pričom potvrdil podporu a účasť Argentíny na iniciatíve BRI.²⁷ Čína tak rýchlo rozšírila svoje aktivity aj na juhoamerický kontinent.

²⁵ MENG, Lai Yew. "Sea of Cooperation" or "Sea of Conflict"?: The South China Sea in the Context of China-ASEAN Maritime Cooperation. [online]. International Journal of China Studies, 2017. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=eoh&AN=EP130367483&site=ehost-live&scope=site>

²⁶ GHYSAI, Richard – SU, Fei – SAALMAN, Lora. THE 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD: Security implications and ways forward for the European Union. [online]. STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE, 2018. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf>

²⁷ THE DIPLOMAT. As America Withdraws From Latin America, China Steps. [online]. 4.1.2018. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://thediplomat.com/2018/01/as-america-withdraws-from-latin-america-china-steps-in>

1.3 Motívy a ciele spustenia BRI

Čínska vláda sa často opiera o slovné spojenie - vzájomne prospešná spolupráca, označovaná anglicky ako „win-win“. Na konferencii s názvom „*Peripheral Diplomacy Work Conference*“ v roku 2013 Xi Jinping uviedol, že susedia Číny majú "mimoriadne významnú strategickú hodnotu". Povedal tiež, že chce zlepšiť vzťahy medzi Čínou a jej susedmi, posilniť hospodárske väzby a prehĺbiť bezpečnostnú spoluprácu.²⁸ Aj vďaka tomu je iniciatíva vnímaná ako geostrategická. P. Cai z austrálskeho Lowy inštitútu pre medzinárodnú politiku vníma však BRI aj ako geoekonomickú, pretože vidí význam v tom, že BRI Číne pomôže vyriešiť niektoré z najnaliehavejších hospodárskych problémov. Medzi najdôležitejšie radí regionálny rozvoj, teda znižovanie rozdielov medzi jednotlivými čínskymi regiónmi, zvyšovanie exportu produktov s vyššou pridanou hodnotou a stratu klasického statusu „svetovej továrne“ na lacné výrobky a taktiež vysporiadanie sa s nadbytočnou produkciou, ktorá vznikla vďaka stimulom počas globálnej krízy najmä čo sa týka ocele a skla.²⁹

Ekonóm Simeon Djankov pokladá za hlavný záujem Číny **zvýšiť rýchlosť prepravy a zároveň znížiť náklady**. Okrem znižovania nákladov existujú podľa S. Djankova ďalšie štyri ciele. Po prvé, Čína sa pokúša znížiť závislosť ekonomiky od domácich investícií do infraštruktúry. Znamená to, že čínske stavebné firmy, výrobcovia a ďalšie podniky, musia hľadať iné možnosti ako domáci trh. Kľúčovou motiváciou pre iniciatívu Belt and Road je nájsť odbytká pre tieto spoločnosti v zahraničí. Čína očakáva, že jej vlastné spoločnosti budú plánovať, stavať a dodávať projekty, ktoré financuje, a toto očakávanie sa potvrdilo v analýze existujúcich projektov. Po druhé, zameranie na infraštruktúru pomáha Číne pri hľadaní významnejšieho medzinárodného postavenia pre jüan, aby dosiahla status globálnej rezervnej meny. V tomto úsilí má Čína podporu Ruska a ďalších rozvíjajúcich sa trhov, pretože volatilita ich mien často znepokojuje politikov. S cieľom financovania projektov, v ktorých sa čínska mena používa na pôžičky, sa Čína v roku 2015 pripojila k Európskej banke pre obnovu a rozvoj (EBRD) a založila Ázijskú banku pre investície do infraštruktúry. Tieto kroky priniesli úspech

²⁸ THE CHINA COUNCIL FOR INTERNATIONAL COOPERATION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (CCICED). Important Speech of Xi Jinping at Peripheral Diplomacy Work Conference. [online]. 30.10.2013. [cit. 13.1.2018]. Dostupné na: http://www.cciced.net/cciceden/NEWSCENTER/LatestEnvironmentalandDevelopmentNews/201310/t20131030_82626.html/

²⁹ CAI, Peter. Understanding China's Belt and Road Initiative. The Lowy Institute for International Policy. [online]. Lowy Institute for International Policy, 2017. [cit. 19.12.2018]. Dostupné na: http://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence1

a Medzinárodný menový fond pridal jüan do koša globálnych mien. Tretím motívom iniciatívy Belt and Road je zabezpečiť dodávky energie do Číny prostredníctvom nových potrubí v Strednej Ázii, Rusku a v juhovýchodnej Ázii.³⁰ Čína totiž už roky čelí takzvanej „*Malacca Dilema*“. Tento pojem od roku 2003 zaviedol vtedajší prezident Hu Jintao a poukazuje na závislosť Číny od Melackej úžiny, kadiaľ prúdi do Číny asi 80 % ropy a ktokoľvek by sa tejto úžiny zmocnil, dokázal by Číne spôsobiť obrovské problémy. Práve preto môže byť Čína veľmi zraniteľná v rámci energetickej bezpečnosti a diverzifikácia dovozu týchto zdrojov určite patrí medzi silné motivácie v rámci BRI. Po štvrté, rozvoj infraštruktúry v krajinách zapojených v BRI a môže zvýšiť hospodársky rast ich ekonomík, a tým prispieť k rastúcemu dopytu po tovaroch a službách z Číny.³¹ S. Baristiz a A. Randzynerová poukazujú aj na ekologický cieľ. A to zníženie závislosti Číny od uhlia, znečisťujúceho životné prostredie. Využívanie uhlia v Číne predstavuje približne 40% na vykurovanie a výrobu elektriny, čo podstatne prispelo k znečisteniu v mestách. Vláda stanovila ambiciózne ciele riešenia problému znečistenia vrátane prechodu z uhlia na čistejšie - ale doteraz väčšinou dovezené - zdroje energie, napr. zemného plynu zo Strednej Ázie a Ruska.³²

Ďalšia výhoda, ktorú by Čína vďaka BRI mohla získať, sa prejavila už počas jej spustenia – zabezpečenie v prípade možnej obchodnej vojny. Zmeny vo svetovom hospodárstve zapríčinené v mnohých prípadoch politikou amerického prezidenta D. Trumpa priniesli odstúpenie USA z Transpacifického partnerstva (TPP)³³ a takisto sa nepredpokladá ani uzavretie Transatlantického obchodného a investičného partnerstva (TTIP)³⁴. Naopak, s týmto krajinami nadväzuje spolupráce Čína v rámci BRI, čo by v prípade obchodnej vojny znamenalo

³⁰ DJANKOV, Simeon - MINER, Sean. CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE MOTIVES, SCOPE, AND CHALLENGES. [online]. In: *PIIE Briefing 16-2*. Peterson Institute for International Economics, Marec 2016. s. 7 [cit. 16.1.2018]. Dostupné na: http://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf

³¹ Tamtiež.

³² BARISITZ, Stephan – RADZYNER, Alice. The New Silk Road, part I: a stocktaking and economic assessment. [online]. Focus on European Economic Integration, Oesterreichische Nationalbank (Austrian Central Bank), č. Q3/17, s. 10 [cit. 16.1.2018]. Dostupné na: <https://ideas.repec.org/a/onb/oenbfi/y2017iq3-17b1.html>

³³ **Transpacifické partnerstvo** alebo TTP bola multilaterálna dohoda o voľnom obchode a spolupráci Japonsko, Brunej, Malajzia, Vietnam, Singapur, Austrália, Nový Zéland, Kanada, Mexiko, Čile, Peru a Peru a USA, ktoré v roku 2017 od tejto dohody odstúpilo. Bola nahradená Komplexnou a progresívnou dohodou (CPTPP) o Transpacifickom partnerstve bez účasti USA, ktorá bola podpísaná v marci 2018.

³⁴ **Transatlantické obchodné a investičné partnerstvo** skrátené TTIP je navrhovaná zmluva o voľnom obchode medzi Európskou úniou a Spojenými štátmi americkými. V roku 2017, krátko po zvolení D. Trumpa za prezidenta USA, boli rokovania pozastavené.

lepšiu spoluprácu s krajinami v rámci Novej hodvábnej cesty („New Silk Road“ - NSR), najmä s európskymi partnermi, s cieľom mierne zmierniť jej dosah.

Môžeme teda konštatovať, že pre Čínu existuje aj strategická hnacia sila na implementáciu a rozširovanie tejto iniciatívy, ale tiež je motivovaná naliehavými domácimi hospodárskymi výzvami, ktorým krajina čelí.

1.4 Implementačné výzvy iniciatívy Pás a cesta

Realizácia najväčšieho projektu v moderných dejinách ľudstva naráža na niekoľko problematických prvkov – oblastí, ktoré môžu ovplyvniť celý výsledok implementácie projektov v rámci iniciatívy. Partnerské krajiny v rámci projektu Novej hodvábnej cesty nie sú len v jej historickom regióne, ale takmer po celkom svete, čo znamená, že jednotlivé krajiny sa v mnohom líšia. Tieto krajiny predstavujú rozmanité ekonomické, politické, či kultúrne prostredia, z čoho vyplývajú riziká týkajúce sa právnych problémov, byrokracie, finančných problémov až po politickú a ekonomickú nestabilitu, či terorizmus. Príkladom môže byť Pakistan, jedna z kľúčových krajín, ktorá predstavuje rôzne riziká, no najmä bezpečnostné, čo môže odrádzať čínske spoločnosti. V tomto susedstve má Čína problém nielen s Talibanom³⁵, ale aj Ujgurskými bojovníkmi a turkménskymi povstalcami. V tomto prípade pakistanská armáda napríklad sľúbila, že vytvorí špeciálnu vojenskú jednotku s 12 000 vojakmi na ochranu projektov hospodárskeho koridoru medzi Čínou a Pakistanom.³⁶ Realizácia veľkých infraštruktúrnych projektov v prípade neexistencie dobre fungujúcich systémov môže prispieť taktiež k problémom, akým je napríklad korupcia.

Ďalšou výzvou sú nepochybne integračné zoskupenia a regionálne zoskupenia, kde sú problematické rozdielne normy, predpisy a smernice, ktoré sú odlišné od čínskych. Ako príklad môžeme uviesť spoluprácu Číny s regiónom strednej a východnej Európy známu ako 16 + 1, ktorá je taktiež kľúčový pre túto iniciatívu. Z pomedzi šestnástich európskych krajín v rámci tejto spolupráce je jedenásť členom Európskej únie, kde môže Čína investovať, len ak

³⁵ **Taliban** je radikálne islamské fundamentalistické hnutie pôsobiace v Afganistane a v pohraničných oblastiach susedného Pakistanu.

³⁶ CAI, Peter. Understanding China's Belt and Road Initiative. The Lowy Institute for International Policy. [online]. Lowy Institute for International Policy, 2017. [cit. 19.12.2018]. Dostupné na: http://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence1

spĺňa európske kritériá. Čína, Srbsko a Maďarsko podpísali v decembri 2014 memorandum o porozumení na rekonštrukciu 370 kilometrovej železničnej trate Belehrad – Budapešť, ktorá patrí k jedným z výraznejších projektov iniciatívy BRI v tomto regióne. Železnicu malo rekonštruovať konzorcium čínskej a maďarskej korporácie a mala byť dokončená do konca roka 2017. Problém bol v tom, že konzorcium bolo založené na medzivládnej dohode, nie prostredníctvom verejnej súťaže a Európska komisia začala konanie proti Maďarsku o porušení európskych predpisov.

Podľa S. Djankova je dôležitou výzvou aj financovanie projektov. S menšími skúsenosťami s preverovaním projektov môžu čínske štátne banky čeliť väčšiemu riziku investovania do nerealizovateľných podnikov. Napríklad priemyselní analytici varujú, že železničné a cestné projekty cez Strednú Áziu nemusia prinášať očakávané výnosy, ak počet cestujúcich a objem nákladu bude výrazne pod prijateľnými úrovňami.³⁷

Často vytýkaným je aj čínske dominantné postavenie v projektoch, prípadne nedostatočné zohľadňovanie miestnych podmienok, čo spôsobuje obavy v partnerských krajinách. Aj keď krajiny vítajú v projektoch BRI čínsku iniciatívu, pokiaľ ide o financie, riadenie a nasadenie čínskych firiem alebo technológií, čo môže pomôcť urýchľovať projekt, v niektorých prípadoch môže existovať riziko, že necitlivé správanie investorov (napr. pokiaľ ide o pracovné, zdravotné a bezpečnostné normy, kvalitu použitých vstupov, rešpektovanie miestnych komunít a životné prostredie) spôsobuje negatívne odozvy a dokonca protesty zo strany miestneho obyvateľstva. Napríklad v Thajsku bola práca na vysokorýchlostnej železnici vo výške 15 mld. USD prerušená v roku 2016 po sťažnostiach, že thajské spoločnosti sa príliš málo podieľajú na projekte. Po niekoľkých rokovaníach o nákladoch, zdieľaní technológií a vlastníctve pôdy predstavili thajskí lídri nový plán s tým, že zmluvy o výstavbe sa týkali thajských spoločností, zatiaľ čo Čína bude dodávať technológiu.³⁸ Čína by tak mala viac skrývať veľké výhody, ktoré môže získať a mala by sa starať o záujmy iných krajín pozdĺž BRI. Je pochopiteľné, že tieto v mnohých prípadoch rozvíjajúce sa krajiny majú silný záujem na

³⁷ DJANKOV, Simeon - MINER, Sean. CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE MOTIVES, SCOPE, AND CHALLENGES. [online]. In: *PIIE Briefing 16-2*. Peterson Institute for International Economics, Marec 2016. s. 7 [cit. 16.1.2018]. Dostupné na: http://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf

³⁸ THE JAPAN TIMES. China's modern Silk Road hits political and financial hurdles. [online]. 11.1.2018. [cit. 17.1.2018]. Dostupné na: <http://www.japantimes.co.jp/news/2018/01/11/business/chinas-modern-silk-road-hits-political-financial-hurdles/#.XGKjAy03ZQK>

participácii s vidinou prekonania nedostatočnej infraštruktúry a posilnenia ich hospodárstiev. Aj to sú dôvody, prečo sa také množstvo krajín rozhodlo zapojiť do BRI. Čína by mala venovať pozornosť nielen záujmom vlád, ale aj záujmom ich spoločností a obyvateľov, aby získali ich podporu a účasť na budovaní Novej hodvábnej cesty.

1.5 Financovanie projektov v rámci Novej hodvábnej cesty

Čína je najväčší svetový exportér a má veľké množstvo investičných prostriedkov, ktoré sa práve prostredníctvom tohto projektu snaží efektívne aktivizovať. Vďaka objemu týchto prostriedkov Čína môže transformovať ekonomické prostredie, v ktorom sa nachádza niekoľko desiatok krajín. Aj po piatich rokoch od spustenia existujú len odhady, akú hodnotu iniciatíva bude mať. Dnes je však pravdepodobné, že použité finančné prostriedky sa budú rátať v biliónoch, čím niekoľkonásobne prekročia Marshallov plán, ktorý by v roku 2018 predstavoval takmer 100 miliárd USD. Výskumný inštitút financií, ktorý je súčasťou Centra pre výskum a vývoj Čínskej štátnej rady, odhaduje, že potreby financovania infraštruktúry krajín na pozdĺž BRI (s výnimkou Číny) sa budú do roku 2020 pohybovať okolo 1,4 bilióna dolárov.³⁹

Nová hodvábna cesta je financovaná prostredníctvom niekoľkých inštitúcií, väčšinou čínskymi, ale aj nadnárodnými, ktoré sa podobne ako samotná iniciatíva vyvíjajú, pridávajú a rozrastajú.

Jedna z dôležitých udalostí, ktorá sa spája s BRI je založenie **Ázijskej banky pre investície do infraštruktúry (AIIB)**. V októbri 2014, 21 ázijských krajín podpísalo v Pekingu memorandum o porozumení ako zakladajúci členovia AIIB.⁴⁰ Prakticky funguje od roku 2016 so sídlom v Pekingu a základné imanie AIIB je 100 miliárd USD. Jedná sa o globálnu finančnú inštitúcia, ktorá má byť akýmsi konkurentom Svetovej Banke, pretože práve tá je podľa Číny príliš „zviazaná“ USA a Japonskom. V súčasnosti má 70 členov a 23 pozorovateľov. Začiatkom roka 2016 boli prvé projekty iniciované a prijaté úvery (hoci v partnerstve s inými inštitúciami

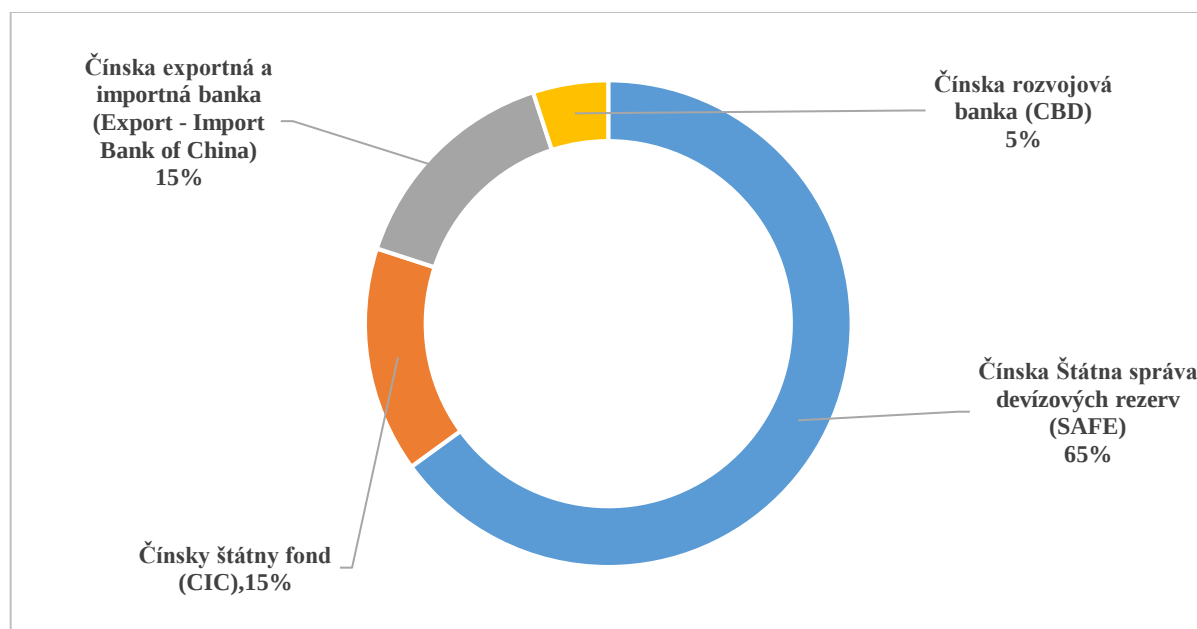
³⁹ DEVONSHIRE – ELLIS, Chris. Who is Financing the New Economic Silk Road? [online]. In: *Silk Road Briefing*, 21.9.2018. [cit. 17.1.2018]. Dostupné na: <http://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/21/financing-new-economic-silk-road/>

⁴⁰ AIIB. The Memorandum of Understanding on Establishing the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) was signed in Beijing. [online]. 8.4.2015. [cit. 17.1.2018]. Dostupné na: http://www.aiib.org/en/news-events/news/2015/20150408_004.html

vrátane Svetovej banky). Do januára 2019 finančnú podporu dostalo od AIIB už 35 projektov v celkovej výške 7,5 miliardy USD.

V rovnakom roku ako AIIB bol založený aj **Fond Hodvábnej cesty (SRF)**. Čína vložila kapitál vo výške 40 miliárd USD, ktorý poskytli čínska Štátna správa devízových rezerv (SAFE), Čínska exportná a importná banka, Čínsky štátny fond (CIC) a Čínska rozvojová banka (CBD), v podieloch zobrazených v *Grafe 2*. Svoje fungovanie začal v roku 2015. Do marca 2017 investoval do 15 projektov viac ako 6 miliárd USD. Projekty sa týkajú oblastí ako infraštruktúra, energetika, priemyselná a finančná spolupráca v mnohých krajinách ako Rusko, Mongolsko, či Kazachstan.

Graf 2: Štruktúra akcionárov Fondu Hodvábnej cesty



Prameň: vlastné spracovanie podľa SILK ROAD FUND. [online]. Dostupné na: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>

Treťou zaujímavou finančnou inštitúciou je **Nová rozvojová banka krajín BRICS**. Idea o jej založení pochádza zo summitu v Naí Dillí v roku 2012, kde krajiny BRICS zhodnotili možnosť zoskupenia zdrojov na infraštruktúru a projekty udržateľného rozvoja. Banka bola založená v roku 2014, kedy krajiny BRICS (Brazília, Rusko, India, Čína a Južná Afrika) predstavovali asi 3 miliardy obyvateľov a viac ako 25 % svetového HDP. Banka má sídlo

v Šanghaji. Veľká časť financovania bola zameraná na investície do ekologickej energie. Na projekty v rámci Novej hodvábanej cesty by malo byť vyčlenených približne 10 miliárd USD.

Pokiaľ ide o smerovanie investícií, SFR, NDB a AIIB viac ako 85 % podporovaných projektov tvorili infraštruktúrne projekty. V rámci podpísaného memoranda o porozumení zostanú tieto tri inštitúcie v budúcnosti zamerané na obnoviteľné zdroje energie, cestnú dopravu a ďalšie infraštruktúrne oblasti. V *Tabuľke 1* uvádzame prehľad ďalších vybraných finančných inštitúcií, okrem ktorých na iniciatíve participuje ešte niekoľko desiatok rôznych bánk, čínskych finančných inštitúcií, regionálnych fondov, bilaterálnych fondov a podobne.

Tabuľka 1: Prehľad ostatných vybraných finančných inštitúcií podieľajúcich sa na BRI

Typ finančnej inštitúcie	Názov inštitúcie
Multilaterálne finančné inštitúcie	Svetová banka (WB)
	Ázijská rozvojová banka
Čínske inštitúcie	Čínska rozvojová banka (CDB)
	Čínska exportná a importná banka
	Čínsky štátny fond (CIC)
Bilaterálne fondy	Fond pre spoluprácu medzi Čínou a Ruskom (10 miliárd USD)
	Rozvojový fond Ruska a Číny (6 miliárd USD)
	Čínsko-indický rozvojový fond (5 miliárd USD)
	Rozvojový fond Číny a Afriky (2 miliardy USD)
	Fond Čína – SAE (10 miliárd USD)
	Rozvojový fond Čína - portugalsky hovoriace krajiny
	Rozvojový fond Čína – Afriky (10 miliárd USD)
	Fond pre spoluprácu medzi Čínou a Latinskou Amerikou (10 miliárd USD)
	Fond pre investičnú spoluprácu Čína - ASEAN (10 miliárd USD)

Prameň: vlastné spracovanie podľa Silk Road Briefing. Dostupné na: <http://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/21/financing-new-economic-silk-road/> a Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative. Dostupné na: <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf/>

Rastúci počet bilaterálnych investičných fondov vzniká z iniciatívy Číny sústredujúc sa najmä na krajiny, ktoré sa považujú za strategicky dôležité pre ČĽR. Od spustenia iniciatívy pribúda každý rok niekoľko podobných fondov. Na konci roka 2016 Čína zriadila Fond pre investičnú spoluprácu medzi Čínou, strednou a východnou Európou, ktorý investoval viac ako 50 miliárd USD do infraštruktúrnych projektov a do výrobného sektora v strednej a východnej Európe. V roku 2017 počas Fóra Pásu a cesty v Pekingu prezident Xi Jinping oznámil, že Čína do programu OBOR pripočíta 780 miliárd RMB (približne 110 miliárd USD):⁴¹

- ďalších 100 miliárd RMB (približne 14,5 miliárd USD) do Fondu Silk Road,
- na účelové pôžičky na podporu výstavby infraštruktúry, kapacity a finančnej spolupráce (380 miliárd RMB), ktorú poskytli dve štátom vlastnené čínske banky,
- 300 miliárd RMB zo zámorského RMB fondu zriadeného finančnými inštitúciami.

Medzi ďalšie multilaterálne inštitúcie, ktoré sa podieľajú na financovaní projektov patrí Svetová banka a Ázijská rozvojová banka. Svetová banka ako medzinárodná finančná inštitúcia poskytuje pôžičky krajinám na financovanie projektov. Zatiaľ čo veľká časť pôžičiek sa podieľa na znižovaní chudoby, niektoré z jej projektov sa nachádzajú v geografickej oblasti iniciatívy. Svetová banka sa pripojila k AIIB a NDB BRICS na spolufinancovanie projektov v krajinách pozdĺž Pásu a cesty. Ázijská rozvojová banka, tak ako naznačuje samotný názov, sa zameriava na investície v rámci rozvíjajúcej Ázie a následne sa zapája aj do projektov, ktoré teraz spadajú pod BRI. Úzko spolupracuje s AIIB aj Svetovou bankou, kde spoločne dokážu financovať väčšie infraštruktúrne projekty. Podobne aj mnoho ďalších inštitúcií materskej krajiny projektu sa podieľa na financovaní. Čínska rozvojová banka podporuje najmä čínske spoločnosti pri zapájaní do medzinárodného obchodu. Zameriava sa na poskytovanie komplexných finančných služieb vrátane poradenstva v oblasti strategického plánovania, plánovania projektov a spolupráce Číny s krajinami v iniciatíve BRI. Do roku 2018 CDB napríklad investovala do mnohých infraštruktúrnych projektov, ako je vysokorýchlostná železničná stanica Jakarta - Bandung, 300 000-tonového projektu taviarne feroniklu v Indonézskom priemyselnom parku

⁴¹ THE CORNER. Even Though Big Numbers, Funds For The One Belt, One Road Initiative Means 1% Of China's GDP. [online]. 20.10.2018. [cit. 18.1.2018]. Dostupné na: <http://thecorner.eu/world-economy/china-the-one-belt-one-road-initiative/76201/>

Morowali, či projektu Astana Light Rail v Kazachstane.⁴² V tejto súvislosti CBD založila aj niekoľko fondov pre spoluprácu so Spojenými arabskými emirátmi, Francúzskom a portugalsky hovoriacimi krajinami. V roku 2019 šéf CDB Zheng Zhijie uviedol, že banka poskytla v rámci BRI od roku 2013, viac než 190 miliárd USD a túto sumu investovala do približne 600 infraštruktúrnych projektov.⁴³

Čínska exportná a importná banka je zameraná na implementáciu čínskej štátnej politiky v priemysle, zahraničnom obchode, diplomacii, hospodárstve a poskytuje finančnú pomoc, na podporu exportu čínskych výrobkov a služieb. Je podriadená štátnej rade. Vzhľadom na svoju úlohu je významným hráčom financovania BRI. Do konca roka 2016 podpísala čínska exportná a importná banka s krajinami pozdĺž pásma Belt and Road viac ako 1 100 projektov. Tieto projekty sú rozmiestnené v približne päťdesiatich krajinách. Viac ako 70 % týchto projektov patrilo dopravnému sektoru, vrátane diaľnic, železníc, letísk a vodnej dopravy. Medzi hlavné investičné projekty Čínskej exportnej a importnej banky v oblasti infraštruktúry patrí regulačná nádrž v Djiploho v Rovníkovej Guinei, železnica Mombasa - Nairobi v Keni, železnica Addis Abeba- elektráreň v Garisse.⁴⁴ Medzi najvýznamnejšie fondy založené za účasti patria Fond pre spoluprácu medzi Čínou a Latinskou Amerikou, či Fond pre investičnú spoluprácu Čína-ASEAN.

⁴² CHINA ECONOMIC INFORMATION SERVICE. Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative. [online]. [cit. 17.2.2018]. Dostupné na: <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf/>

⁴³ XINHUA. China policy bank provides financing worth \$190 billion for B&R projects. [online]. In: *Global Times*, 27.3.2019. [cit. 1.4.2019.]. Dostupné na: <http://www.globaltimes.cn/content/1143669.shtml>

⁴⁴ THE CORNER. Even Though Big Numbers, Funds For The One Belt, One Road Initiative Means 1% Of China's GDP. [online]. 20.10.2018. [cit. 18.1.2018]. Dostupné na: <http://thecorner.eu/world-economy/china-the-one-belt-one-road-initiative/76201/>

2 Cieľ práce, metodika práce a metódy skúmania

Hlavným cieľom diplomovej práce je poukázať na úlohu tranzitných krajín v projekte Novej hodvábnej cesty na základe analýzy implementovaných projektov vo vybraných krajinách.

Na dosiahnutie vytýčeného hlavného cieľa sme si stanovili parciálne ciele:

- vysvetliť výzvam pôvodnej Hodvábnej cesty,
- komplexne charakterizovať čínsku iniciatívu Pás a cesta vrátane Hospodárskeho pásu Hodvábnej cesty a Námornej hodvábnej cesty 21. storočia,
- vytýčiť hlavné motívy a ciele, ktoré Čínu viedli k spusteniu iniciatívy a zároveň poukázať na implementačné výzvy, ktorým Čína musí čeliť, aby naplnila očakávania od iniciatívy,
- definovať tranzitné krajiny v rámci BRI,
- analyzovať úlohu vybraných krajín, konkrétne Kazachstanu a Turecka v projekte Novej hodvábnej cesty.

Pri písaní diplomovej práce sme vzhľadom na aktuálnosť a dynamickosť tejto témy využívali štúdie vypracované odborníkmi, napríklad Simeonom Djankovom, ktorý je okrem iného autorom Doing Business indexu, Petrom Caiom alebo Stephanom Barisitzom, ekonómom z Oesterreichische Nationalbank. Ďalej sme sa opierali o aktuálne informácie, vyhlásenia, správy a články z relevantných zdrojov, medzinárodných organizácií a vlád jednotlivých krajín. Využívali sme slovenské aj zahraničné sekundárne informácie, pričom prevažovali najmä zahraničné, ktoré poskytujú aktuálne dianie.

Prvá kapitola sa zaoberá históriou, geopolitickým a ekonomickým pozadím projektu Novej hodvábnej cesty, a je rozdelená do piatich podkapitol. V prvej podkapitole sme sa venovali pôvodnej Hodvábnej ceste, aká bola známa už pred viac 2000 rokmi s poukazaním na pôvodný tranzit tovarov po území Ázie až do Európy a taktiež jej význam pre rozvoj medzinárodného obchodu. V druhej časti predstavujeme čínsky projekt Novej hodvábnej cesty v podobe BRI vrátane Hospodárskeho pásu Hodvábnej cesty („*Belt*“) a Námornej hodvábnej cesty 21. storočia („*Road*“), dvoch hlavných zložiek tejto iniciatívy, ktoré definujú trajektórie

smerovania hlavný trás. Hospodársky pás Hodvábnej cesty predstavuje sieť železníc, ciest, ropovodov, terminálov, a iných infraštruktúrnych projektov, ktoré by mali spájať Čínu so Strednou Áziou a Európou. Námorná hodvábna cesta 21. storočia predstavuje rozšírenie Hodvábnej cesty po mori. Hlavný dôraz je kladený na silnejšiu hospodársku spoluprácu, posilnenie bezpečnostnej spolupráce a posilnenie námorného hospodárstva. V nasledujúcej podkapitole uvádzame ciele a motívy, prečo sa Čína do takéhoto projektu púšťa v nadväznosti na implementačné výzvy, ktoré musí prekonať na to, aby bola iniciatíva úspešná. Posledná časť sa týka inštitúcií, ktoré podporujú iniciatívu BRI, pretože financovanie je jednou z hlavných hybných síl celého projektu.

V praktickej časti sme sa zamerali na zadefinovanie tranzitných krajín a vymedzenie tranzitných krajín, ktoré v súčasnom stave iniciatívy môžeme považovať za dôležité. Ťažisko praktickej časti sme venovali podrobnej analýze dvoch vybraných krajín – Kazachstanu a Turecka. Tieto krajiny sú vzhľadom na svoju geografickú polohu nenahraditeľnou súčasťou obnovenia pôvodnej Hodvábnej cesty. Kazachstan považujeme v tejto práci za „tradičného“ partnera BRI, keďže od jej úplného začiatku aktívne vystupuje ako participujúca krajina. Zamerali sme sa na komplexnú charakteristiku Kazachstanu vrátane jeho ekonomického vývoja od vyhlásenia nezávislosti v roku 1991 spolu s rozvojovými stratégiami, ktoré súvisia s BRI. Ďalej kladieme dôraz na vymedzenie sino–kazašských vzťahov, ktoré významne ovplyvňujú záujem krajiny spolupracovať na iniciatíve. Následne analyzujeme úlohu krajiny v projekte Novej hodvábnej cesty na základe vybraných implementovaných projektov, ktoré považujeme za dôležitú súčasť BRI. V prípade Kazachstanu je to suchý prístav Khorgos, prístav na pobreží Kaspického mora Kuryk a vybrané novovybudované železničné trate, ktoré ponúkajú nové, efektívnejšie možnosti v preprave tovarov medzi euroázijským kontinentom.

Naopak Turecko považujeme za pomerne „nového“ hráča v rámci iniciatívy, ktorý svojou geografickou polohou otvára možnosti prepravy tovarov do juhovýchodnej časti Európy a politickým smerovaním sa začína orientovať na východných partnerov. Štruktúru analýzy sme využili rovnakú ako pri Kazachstane, teda uvádzame charakteristiku krajiny s ekonomickým vývojom od 90.-tých rokov 20. storočia až po rok 2017 spolu s predstavením iniciatívy Stredného koridoru. Ďalej popisujeme turecko – čínske vzťahy a úlohu Turecka v BRI v súvislosti s projektom železničnej trate Baku – Tbilisi – Kars a terminálu Kumport.

Na naplnenie stanoveného hlavného cieľa a parciálnych cieľov sme počas písania záverečnej práce využili niekoľko metód, hlavne teoretických. Prierezom celou prácou sme využívali metódu analýzy, vzhľadom na aktuálnosť témy a široký rozsah iniciatívy sme tak mohli vytýčiť najpodstatnejšie oblasti, ktorým sa venujeme v práci a oddeliť ich od zložitého celku. V praktickej časti využívame metódu syntézy, pri spájaní mnohých informácií z jednotlivých zdrojov do celku, čo nám umožňuje poznať detailnú úlohu krajín v iniciatíve a prostredníctvom dedukcie vyvodzujeme závery. V diskusii využívame metódu komparácie na poukázanie niektorých rozdielov medzi Tureckom a Kazachstanom v BRI.

Hlavným problémom pri spracovávaní praktickej časti bola nedostupnosť, transparentnosť a nejednoznačnosť niektorých údajov. Čína pre túto iniciatívu nemá presne vymedzený zoznam krajín ani geografickú pôsobnosť, rovnako ani zoznam projektov, ktoré patria pod iniciatívu a len pomaly odhaľujú smerovanie jednotlivých častí projektu a niektoré investície. BRI pokladáme za dlhodobý proces, ktorý je stále v rannom štádiu realizácie, preto sme si vypracovali vlastnú rešerš dostupných informácií, ktoré pokladáme za relevantné, aby sme dokázali posúdiť úlohu tranzitných krajín v projekte Novej hodvábnej cesty.

3 Výsledky práce

Pojmom **tranzitná krajina** v rámci medzinárodného obchodu môžeme označiť krajinu, cez ktorú sa tovar prepravuje z krajiny pôvodu do konečného miesta určenia v tretej krajine. V minulosti, počas fungovania pôvodnej Hodvábnej cesty boli takéto prepravné služby často zaťažované poplatkami, ktoré vyberali tranzitné krajiny ako spôsob kontroly obchodných ciest. Za poplatok povoľovali obchodníkom prechod cez ich územie a mnohé dohliadali aj bezpečnosť. Napríklad turkické národy⁴⁵ v Strednej Ázii požadovali vysoké poplatky za prechod cez ich územie.⁴⁶ Avšak v 13. storočí mongolskí cháni v snahe podporiť obchod, kupcov a cestovateľov na tomto území poskytovali voľný tranzit obchodníkom so zaručeným bezpečím počas cesty. Dokazuje to list z roku 1270 pre princa Jaroslava, v ktorom mongolský chán Zlatej hordy zaručil voľný priechod pre obchodníkov.⁴⁷

Ako z uvedeného vyplýva, už v minulosti tovar, ako aj dopravný prostriedok a prevádzkovateľ podliehali zákonom a predpisom, ktoré boli špecifické pre dané územie. S rozvojom medzinárodného obchodu, technológií a rozmanitosťou prepravovaného tovaru pribudli ďalšie regulácie tranzitu ako administratívne požiadavky a technické normy. S rastúcim objemom zahraničného obchodu tak rástla dôležitosť tranzitných krajín ako aj potreba uľahčovania tranzitu. Princíp uľahčovania tranzitu bol ukotvený aj v rámci jednej z prvých multilaterálnych dohôd - **Všeobecnej dohody o clách a obchode** (GATT) z roku 1947, kde článok V ods. 2 hovorí: *„Zaisťuje sa sloboda tranzitu pre tranzitnú dopravu⁴⁸ na územie inej zmluvnej strany alebo z neho do územia každej zmluvnej strany po cestách najvhodnejších pre medzinárodný tranzit. Nebude sa robiť rozdiel podľa vlajky plavidiel, miesta pôvodu, odoslania,*

⁴⁵ **Turkické národy** predstavujú jednu z najväčších ázijských jazykových a etnických skupín, rozšírenú od juhovýchodnej Európy až po severovýchodné oblasti Sibíri. Jazykovo patria do skupiny altajských jazykov, ktoré fyzicky predstavujú väčšinou zmiešané typy europoidných a mongoloidných rás. Termín Turcic predstavuje širokú etnicko-jazykovú skupinu ľudí vrátane existujúcich národov ako sú Turci, Uzbeki, Azerbajdžanci, Kazachovia, Kirgizi.

⁴⁶ HAKSÖZ, Çağrı – SESHADRI, Sridhar – IYER, Ananth. Managing Supply Chains on the Silk Road: Strategy, Performance, and Risk. 1. vyd. Boca Raton, FL: CRC Press, 2012. s. 22. ISBN 978-11-38374-54-6.

⁴⁷ DI COSMO, Nicola. Mongols and merchants on the black sea frontier in the thirteenth and fourteenth centuries: convergences and conflicts. [online]. 21.6.2014. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: http://www.academia.edu/5129441/MONGOLS_AND_MERCHANTS_ON_THE_BLACK_SEA_FRONTIER

⁴⁸ **Tranzitná doprava** podľa čl. V ods. 1 GATT: Tovar (vrátane batožiny) ako aj plavidlá a iné dopravné prostriedky sa považujú za tranzit územím zmluvnej strany, keď ich preprava týmto územím, s prekladaním alebo bez neho, či už s uskladnením alebo bez neho, s vyložením a znovu naložením či bez nich, alebo bol zmenený spôsob dopravy, či len úsekom celej cesty, začína a končí mimo hraníc zmluvnej strany, ktorej územím je táto doprava uskutočňovaná.

vstupu, výstupu alebo určenia tovaru ani podľa vlastníctva tovaru, plavidiel alebo iných dopravných prostriedkov.“⁴⁹ Problematika uľahčovania tranzitu je zahrnutá aj napríklad v Revidovanom Kjótskom dohovore WCO alebo Colnom dohovore o medzinárodnej preprave tovaru na podklade karnetov TIR, ktoré riešia zjednodušovanie prechodu cez jednotlivé územia.

Mnoho krajín nemá prístup k moru a potrebuje sa dostať k prístavom, iným chýbajú kľúčové energetické suroviny a rovnako aj v záujme exportujúcej krajiny je, aby sa tovar dostal čo najefektívnejšie k importérovi. Aj toto sú dôvody prečo tranzitné krajiny môžu profitovať zo svojej strategickej polohy. Ako príklad môžeme uviesť Irán. Iránska Organizácia na podporu obchodu uviedla, že príjmy z tranzitu v priebehu jedenástich mesiacov od 20. marca 2017 do 20. februára 2018 dosiahli 2,817 miliardy USD.⁵⁰ Pre Irán najväčším zdrojom týchto príjmov bol tranzit ropy a preprava tovaru najmä pozemnou dopravou.

Tranzitné krajiny majú svoje opodstatnenie aj v projekte Novej hodvábnej cesty, keďže v konečnom dôsledku **by mala iniciatíva zlepšiť logistiku a efektívnosť prepravy komodít z Číny smerom do Európy a iných častí Ázie** a naopak. Iniciatíva „*Belt and Road*“ vychádza z vytvorenia dvoch koridorov: pozemný koridor „*Belt*“ - cez krajiny Strednej Ázie a Blízkeho východu s cieľom získať prístup do východnej a západnej Európy a námorná hodvábna cesta „*Road*“ – prechádzajúca cez Tichý oceán, Indický oceán a Stredozemné more. Z uvedeného geografického rozsahu je zrejmé že niekoľko krajín vďaka svojej geostrategickej polohe má ťažko zastupiteľnú tranzitnú úlohu v čínskej iniciatíve. *Obrázok 4* dokumentuje podrobné prepojenia krajín zahrňujúc železničné trate, diaľnice, rýchlostné cesty, plynovody, ropovody a morské cesty, ktoré figurujú ako súčasť BRI do roku 2018.

⁴⁹ 59/1948 Zb. Vládní vyhláška ze dne 8. dubna 1948, kterou se uvádí v prozatímní platnost Všeobecná dohoda o clech a obchodu ze dne 30. října 1947. [online]. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1948/59/>

⁵⁰ IRAN DAILY. Iran's transit revenues up by 20%. 2018. [online]. 10.4.2018. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://www.iran-daily.com/News/213028.html>

Obrázok 4: Mapa infraštruktúrnych prepojení v rámci BRI



Prameň: vlastné spracovanie podľa EURASIAN STUDIES. The Chinese Belt and Road Initiative (BRI). [online]. 15.7.2018. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://greater-europe.org/archives/5596>

Pre BRI neexistuje pevný časový harmonogram. Existujú projekty, ktoré začali už pred rokom 2013 a boli presunuté pod hlavičku tejto iniciatívy, ale taktiež sa budujú úplne nové. Očakávalo sa, že BRI bude zrušená, keď X. Jinping opustí úrad v roku 2022. Ústredný výbor Komunistickej strany Číny na začiatku roka 2018 zrušil obmedzenie mandátov, a preto sa predpokladá, že X. Jinping ostane na čele jedenej z najväčších ekonomík dlhšie.⁵¹ Rovnako by tak mohla pokračovať aj jeho vízia zahraničnej politiky a teoreticky existuje predpoklad, že by BRI by bola ukončená v 2049, kedy Čína osláví 100. výročie založenia Čínskej ľudovej republiky a X. Jinping dosiahne svoj cieľ vytvoriť Čínu ako „plne rozvinutú, bohatú a mocnú“.⁵² V takom prípade ostáva Číne ešte tridsať rokov na to, aby zrealizovala navrhované trajektórie Novej hodvábnej cesty, ktoré existujú len na teoretickom základe. Napriek tomu, za šesť rokov od spustenia BRI dokážeme zadefinovať niektoré dôležité tranzitné krajiny.

Rusko je najväčšia krajina na svete, ktorá sa rozkladá na severe Ázie a značnej časti východnej Európy. Podľa slov ruského prezidenta V. Putina je Rusko stálym podporovateľom BRI. Podľa neho sú vyhliadky na spoluprácu obrovské a sľubné. Budú tiež dobrým základom pre posilnenie budúcej spolupráce.⁵³ Krajiny majú založený investičný fond s cieľom podporovať a riadiť finančné a priemyselné projekty v oboch krajinách. Rusko hrá dôležitú úlohu pri preprave tovarov z Číny do Európy po tzv. „severnej vetve“, keďže je súčasťou koridoru známeho ako Nový eurázijský pozemný most, ktorý spája niekoľko čínskych miest s mestami v Európe vrátane trate Yiwu – Londýn, ktorá bola spustená v roku 2017. Tranzit do londýnskeho Barkingu absolvuje vlak z Yiwu za 18 dní. Preprava vagónov, ktoré sú plné oblečenia, tašiek a úžitkového tovaru pre domácnosti, je lacnejšia ako letecký export a rýchlejšia ako lodná alternatíva.⁵⁴ Tieto prepojenia zvýšili objem tranzitu tovarov cez Rusko, čo potvrdil aj predseda predstavenstva ruských železníc O. Belozyorov, ktorý povedal: „Pred niekoľkými rokmi sme mohli len uvažovať nad tým, že cez Rusko prejde okolo 600 000 kontajnerov. Už sme to však dosiahli. V porovnaní s predchádzajúcim rokom sme zaznamenali nárast o ďalších

⁵¹ BLOOMERG. China Scraps Presidential Term Limits, Clearing Way for Xi's Indefinite Rule. [online]. 11.3.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-03-11/china-ties-future-to-xi-as-congress-scraps-president-term-limits>

⁵² CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES. How Big Is China's Belt and Road? [online]. 3.4.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <http://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>

⁵³ CGTN. Putin: Russia is a firm supporter of China's Belt and Road Initiative. [online]. 6.6.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: https://news.cgtn.com/news/3d3d414e3149544f77457a6333566d54/share_p.html

⁵⁴ TREND. Z Číny do Londýna: 4 exotické vlakové projekty, ktoré pútajú pozornosť. [online]. 6.6.4.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <http://www.etrend.sk/ekonomika/z-ciny-do-londyna-4-exoticke-vlakove-projekty-ktore-putaju-pozornost.html>

30 %, pričom by sme mohli dosiahnuť 2 milióny TEU ročne alebo aj viac.⁵⁵ Okrem toho, cez Rusko prechádza časť diaľnice Ázia – Európa, ktorá umožňuje nákladným vozidlám prejsť z mesta Lianyungang do Petrohradu za 10 dní, v porovnaní s lodnou dopravou, ktorá trvá asi 45 dní. Ďalším posilnením významu Ruska by malo byť vytvorenie „Polárnej hodvábnej cesty“ v Arktíde, ktorá má posilniť lodnú dopravu cez sever ázijského kontinentu. Rozpustenie ľadu v Arktíde uvoľnilo cestu cez severné Rusko do Číny a Kórey, čo je možné využiť na vývoz ruského skvapatneného zemného plynu z prístavov ako je Murmansk.⁵⁶

Pakistan má osobité postavenie v rámci tranzitných krajín, pretože tvorí samostatný koridor CPEC. Investície do tohto koridoru sa odhadujú na 60 až 68 mld. USD. Dôraz je kladený na prepojenie Číny s pakistanským prístavom Gwadar prostredníctvom diaľničnej, železničnej a potrubnej infraštruktúry. Gwadar si v roku 2013 prenajala Čína na 40 rokov prostredníctvom štátnej spoločnosti China Overseas Port Holding Company.⁵⁷ Čínou rekonštruovaný prístav, ktorý sa nachádza v špeciálnej ekonomickej zóne v pakistanskom rovnomennom meste - Gwadar ponúka Číne rýchlejší spôsob, ako dostať tovar aj energetické suroviny do a z Arabského mora. Podľa New York Times taktiež dáva Číne strategickú výhodu proti Indii a Spojeným štátom, ak sa napätie medzi krajinami zhorší až na úroveň námorných blokád, keďže obe mocnosti sa čoraz viac stretávajú na mori.⁵⁸ Takéto blokády by mohli ohroziť energetickú bezpečnosť Číny a Pakistan by sa tak mal stať významnou tranzitnou krajinou aj v oblasti prepravy ropy a zemného plynu. Potvrdzuje to aj podpísanie dvoch Memoránd o porozumení (MOU) medzi Čínou a Pakistanom v apríli 2018. Memorandá sa týkajú výstavby plynovodu Sever – Juh, ktorý by mal slúžiť na bezpečné a nepretržité zásobovanie plynu, a výstavby rafinérie a vybudovania ropovodu. Tento projekt by mal prispieť k zníženiu nákladov na ropné

⁵⁵ BELT& ROAD NEWS. Russian Railways: “Containers by Rail from China to Europe may exceed 2 Million TEU/Year”. [online]. 20.3. 2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <https://www.beltandroad.news/2019/03/20/russian-railways-containers-by-rail-from-china-to-europe-may-exceed-2-million-teu-year/>

⁵⁶ FINANCIAL TIMES. Bridge-building a pillar of Sino-Russian detente. [online]. 20.3. 2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.ft.com/content/949d3f30-806c-11e8-af48-190d103e32a4>

⁵⁷ COPHC. About Us. [online]. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.ft.com/content/949d3f30-806c-11e8-af48-190d103e32a4http://cophcgwadar.com/about.aspx>

⁵⁸ NEW YORK TIMES. China’s ‘Belt and Road’ Plan in Pakistan Takes a Military Turn. [online]. 18.12.2018. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <https://www.nytimes.com/2018/12/19/world/asia/pakistan-china-belt-road-military.html>

produkty, ktoré sa bez existencie ropovodu prepravujú z rafinérií v južných častiach Pakistanu cestnou prepravou.⁵⁹

Pokiaľ sa však jedná o tranzit tovaru smerom k najväčšiemu čínskemu obchodnému partnerovi - EÚ, významnú úlohou zohráva **Kazachstan** a najnovšie aj **Turecko**, ktoré poskytuje možnosť prepravy aj po „južnej časti“ Hodvábnej cesty.

3.1 Kazachstan

Kazachstan s rozlohou 2 724 900 km² je najväčšou krajinou v Strednej Ázii a deviatou najväčšou krajinou na svete. Kazachovia alebo Kazaši sú turkický národ, ktorý obýval tento región od 16. storočia. V 18. storočí bola oblasť dobytá Ruskom a v roku 1936 sa Kazachstan sa stal zväzovou republikou Sovietskeho zväzu (ZSSR). Po rozpade ZSSR v roku 1991 sa krajina stala nezávislou. S ďalšími jedenástimi krajinami vytvorili voľný zväzok známy ako Spoločenstvo nezávislých štátov. Od vyhlásenia nezávislosti v roku 1991 je Kazachstan prezidentskou republikou, na ktorého čele stál skoro tridsať rokov **Nursultan Abiševič Nazarbajev**, ktorý sa stal prvým prezidentom krajiny po jej osamostatnení a prezidentský post obhájil naposledy v roku 2015. Tento post mal zastávať až do roku 2020, avšak dňa 19. marca 2019 nečakane oznámil svoju rezignáciu. Svoju politickú kariéru neukončil úplne, pričom povedal: *"Vlastnú budúcnosť vidím v podpore nástupu novej generácie lídrov, ktorá bude pokračovať v transformácii krajiny."*⁶⁰ Kým N. Nazarbajev ostáva v Kazachstane ako „vodca národa“, na prezidentskom poste ho vystriedal **Kassym - Jomart Tokayev**, ktorý bude dočasným prezidentom do volieb v roku 2020.

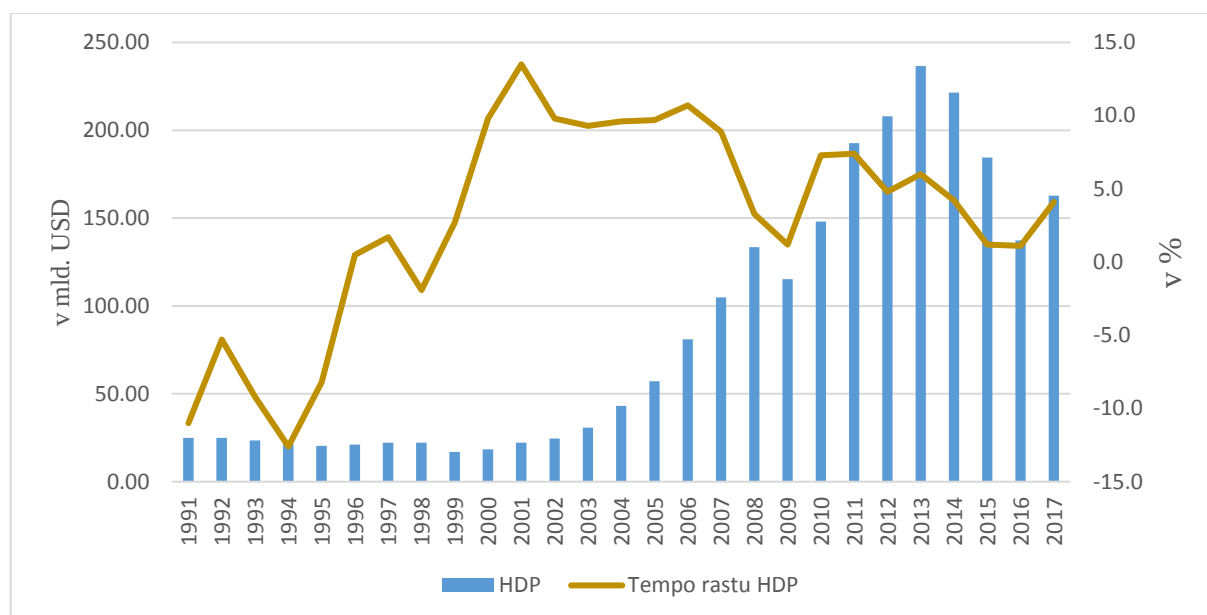
Ako možno vidieť na *Grafe 3*, v rokoch 2000 až 2007 sa kazašské hospodárstvo tešilo obdobiu rýchleho rastu HDP, ktorý predstavoval v priemere okolo 10 % ročne. Dobrý výkon ekonomiky bol podporovaný rozvojom ropného sektora, dobre nastavenou makroekonomickou

⁵⁹ PAKISTAN TODAY. Pakistan signs two MoUs with China for gas pipeline, oil refinery. . [online]. 8.4.2018. [cit. 27.3.2019]. Dostupné na: <https://www.nytimes.com/2018/12/19/world/asia/pakistan-china-belt-road-military.html>

⁶⁰ BLOOMBERG. Kazakh Leader Nazarbayev Quits Presidency, Retains Key Posts. [online]. 19.3.2019. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2019-03-19/kazakh-president-nazarbayev-resigns-after-nearly-30-years>

politikou, štrukturálnymi reformami a zvýšeným prístupom na globálne finančné trhy.⁶¹ Ekonomický rast sa však v rokoch 2008 a 2009 prudko spomalil, čo súviselo najmä s rýchlo klesajúcimi cenami ropy a sprísňovaním podmienok likvidity pre banky v dôsledku globálnej finančnej krízy a následnej celosvetovej recesie. Štátna podpora a väčšia aktivita v ťažobnom a výrobnom sektore prispeli k rastu v roku 2009 a hospodárske oživenie prišlo v roku 2010 vďaka rastúcim cenám komodít.

Graf 3: Vývoj HDP Kazachstanu v rokoch 1991 – 2017 (v mld. USD)



Prameň: vlastné spracovanie na základe údajov zo Svetovej banky, 2019

V roku 2010 vstúpil Kazachstan do colnej únie Bielorusko – Kazachstan - Rusko v snahe podporiť zahraničné investície a zlepšiť obchodné vzťahy medzi tromi krajinami. Aplikovaním colnej únie do praxe sa hneď v prvom roku zvýšil export z Kazachstanu do Ruska o 38 % a export do Bieloruska sa viac ako zdvojnásobil.⁶² A v roku 2011 Kazachstan zaznamenal rast o 7,4 %. Pomerne zdravé tempo rastu si krajina udržiavala do roku 2013. V roku 2015 a 2016 sa ekonomický rast pohyboval okolo 1 %, čo bolo dôsledkom nízkych cien ropy v tomto období. Nepriaznivý bol aj vývoj miery inflácie, ktorá v roku 2015 dosiahla takmer dvojnásobok

⁶¹ KAZAKHSTAN: 2018 COUNTRY REVIEW. In: *Kazakhstan Country Review* [online]. 2018, s. 101. [cit. 24.2.2019]. ISSN: 15202062. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&an=129291727 &scope=site>

⁶² DRIENIKOVÁ, Kristína – ZUBAĽOVÁ. Ľubica. *Zahraničnoobchodná politika EÚ v meniacich sa podmienkach globálneho hospodárskeho prostredia*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2013, s. 83. [16,30 AH]. ISBN 978-80-225-3622-6.

hodnoty (13,6 %) oproti predchádzajúcemu roku. Výkyv bol spôsobený oslabením národnej meny - tenge, čo bolo dôsledkom prechodu z pevného menového kurzu na plávajúci. Národná banka čerpala príliš veľa vlastných devízových rezerv na ochranu svojej menovej sadzby.⁶³ V roku 2017 došlo k zrýchleniu hospodárskeho rastu na 4,1 % (53 bil. KZT, 162,9 mld. USD). Medziročná miera inflácie koncom decembra 2017 bola na úrovni 7,4 % a udržala sa v rozmedzí 6-8 % stanovenom centrálnom bankou.⁶⁴

Kazachstan disponuje veľkými zásobami ropy, zemného plynu, uhlia, uránu a inými nerastnými surovinami. Ťažobný priemysel môžeme označiť za akýsi hnací motor hospodárskeho rastu krajiny, avšak volatilita cien komodít v priebehu rokov spôsobila už niekoľko ekonomických problémov. Práve preto vláda začala podnikať potrebné opatrenia v podobe niekoľkých projektov a stratégií. V roku 2010 spustil prezident N. Nazarbajev **Strategický plán rozvoja Kazašskej republiky do roku 2020**, ktorý bol zameraný na realizáciu opatrení zameraných na zvýšenie stability národného hospodárstva vo vzťahu k negatívnym dôsledkom svetových alebo regionálnych kríz. Medzi priority patrilo zabezpečenie trvalého rastu hospodárstva prostredníctvom diverzifikácie štruktúry hospodárstva a rozvoja infraštruktúry, zvýšenie konkurencieschopnosti ľudského kapitálu a zabezpečenie blahobytu kazašských obyvateľov. V decembri 2012 kazašský prezident predstavil novú **Stratégiu 2050**, podľa ktorej sa má Kazachstan do roku 2050 dostať medzi 30 najvyspelejších krajín sveta. Cieľom prijatej stratégie je vytvorenie ekonomicky rozvinutej, zdravej, bezpečnej a vzdelanej krajiny. Zameriava sa na sedem hlavných dlhodobých priorít, ktoré smerujú k vytvoreniu spoločnosti založenej na silnom štáte rozvinutom hospodárstve s rozšírenými pracovnými možnosťami.⁶⁵

- oblasť hospodárskej politiky zameraná na ziskovosť, návratnosť investícií a konkurencieschopnosť;
- komplexná podpora podnikania;

⁶³ TENGRI NEWS. Inflation in Kazakhstan makes 13.6% in 2015. [online]. 5.1.2016. [cit. 24.2.2019]. Dostupné na: <http://en.tengrinews.kz/finance/Inflation-in-Kazakhstan-makes-136-in-2015-263127/>

⁶⁴ MZVaEZ. Kazašská republika: EKONOMICKÁ INFORMÁCIA O TERITÓRIU. 2018. [online]. 18.3.2018 [cit. 24.2.2019]. Dostupné na: <http://www.mzv.sk/documents/10182/620840/Kazachstan+ekonomické+informácie+o+teritóriu+2018>

⁶⁵ DRIENIKOVÁ, Kristína. Príležitosti pre prehĺbenie a rozvoj spolupráce medzi EÚ a Kazachstanom: Opportunities to Deepen and Further Development of the Kazakhstan-EU Cooperation. *Aktuálne otázky vplyvu súčasných geopolitických zmien na zahraničnoobchodné vzťahy EÚ (so zameraním na slovenskú ekonomiku): zborník vedeckých statí*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2018, s. 34. ISBN 978-80-225-4561-7.

- nové princípy v oblasti sociálnej politiky – sociálne istoty a osobná zodpovednosť;
- moderný vzdelávací systém – zameraný na vedomosti a profesijné zručnosti;
- ustálená a predvídateľná zahraničná politika – zameraná na podporu národných záujmov, posilnenie regionálnej a globálnej bezpečnosti;
- ďalšie posilňovanie štátnej suverenity, rozvoj demokracie;
- nový patriotizmus ako základ pre multietnickú a mnohonáboženskú spoločnosť.

Nová stratégia nadväzuje na Stratégiu 2030, prijatú a implementovanú od roku 1997.

O tri roky neskôr bol v Kazachstane spustený ďalší vládny program. **Nurly Žol**, v preklade „Svetlá cesta“ je zameraný primárne na rozvoj infraštruktúry. Vymedzuje strategické úlohy a smerovanie krajiny na obdobie do roku 2019. Na jeho naplnenie sú určené predovšetkým zdroje z Národného fondu Kazachstanu, ktorý sústreďuje príjmy z predaja nerastných surovín (spolu 2 355,9 mld. KZT na celé programové obdobie). V rámci uvedeného programu bolo zo štátneho rozpočtu na rok 2016 určených 151,3 mld. KZT na rozvoj infraštruktúry. V roku 2017 to bolo 143,5 mld. KZT. Pri realizácii uvedeného programu bolo v roku 2016 vytvorených 105 tisíc nových pracovných miest (200 tis. za obdobie 2014-16).⁶⁶ Medzi priority tohto programu patrí rozvoj dopravno-logistickej siete v rámci formovania makroregiónov, ktoré majú byť spojené s hlavným mestom cestnou, železničnou a leteckou dopravou, rozvoj energetickej infraštruktúry, modernizácia komunálnej infraštruktúry, podpora malého a stredného podnikania, skvalitnenie bytového fondu formou výstavby nájomných bytov pre nízkoprijemové skupiny obyvateľstva. Práve Nurly Žol má mnoho podobností s čínskou stratégiou BRI. Potvrdil to aj kazašský veľvyslanec v Číne Shakhmat Nuryshev, ktorý uviedol, že pokiaľ Kazachstan bude spolupracovať s Čínou na základe podobných rozvojových stratégií, krajiny môžu dosiahnuť spoločné ciele a vybudovať dokonalú infraštruktúru.⁶⁷ Projekt Nurly Žol a Nová hodvábna cesta tak môžu krajiny smerovať k prehĺbeniu vzájomných vzťahov medzi týmito susedskými krajinami.

⁶⁶ MZVaEZ. Kazašská republika: EKONOMICKÁ INFORMÁCIA O TERITÓRIU. 2018. [online]. 18.3.2018 [cit. 24.2.2019]. Dostupné na: <http://www.mzv.sk/documents/10182/620840/Kazachstan+ekonomické+informácie+o+teritóriu+2018>

⁶⁷ JIANXI, L. Kazakh plan ties in with 'One Belt, One Road' policy. [online]. 17.4.2015 [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://www.globaltimes.cn/content/917297.shtml>

3.1.1 História Sino-kazašských vzťahov

Vzťahy medzi Čínou a Kazachstanom sa začali formovať už pred viac ako 2100 rokmi, kedy čínsky vyslanec Zhang Qian, počas vlády dynastie Han cestoval po území Strednej Ázie a zbieral dôležité informácie, ktoré Číne pomohli rozšíriť zahraničné aktivity v tomto regióne a umožnil tak fungovanie starovekej Hodvábnej cesty.

Moderná história vzťahov týchto dvoch susedných krajín, ktoré majú viac ako 1 500 kilometrov dlhú spoločnú hranicu, začala po rozpade Sovietskeho zväzu. V deväťdesiatych rokoch nastali veľké geopolitické zmeny na euroázijskom kontinente a Kazachstan vyhlásil svoju nezávislosť. Čína oficiálne uznala Kazachstan v decembri 1991 a nadviazala diplomatické vzťahy v januári 1992, čím otvorila novú kapitolu v čínsko-kazašských vzťahoch.⁶⁸ Ešte počas fungovania ZSSR boli vzťahy s Čínou naštartené hlavne kvôli sporným hraniciam a pohraničným konfliktom. Čína a Sovietsky zväz nedokázali vyriešiť hraničné problémy počas existencie Sovietskeho zväzu. Obe strany mali voči sebe nedôveru, čo sa prejavovalo koncentrovaním vojenských síl v pohraničnej oblasti. Po tom, ako krajiny Strednej Ázie vyhlásili nezávislosť, snažili sa vyriešiť otázku hraníc a posilniť vzájomnú dôveru v pohraničnej oblasti. Napokon, Čína úspešne vyriešila otázku hraníc so svojimi štyrmi susednými krajinami a podpísala príslušné dohody. Čína a Kazachstan podpísali v apríli 1994 *Dohodu o hraniciach medzi Čínskou ľudovou republikou a Kazašskou republikou* a *Dodatkovú dohodu o hraniciach medzi Čínskou ľudovou republikou a Kazašskou republikou* v roku 1997.⁶⁹ Ďalším významným krokom v rámci spolupráce bolo sformovanie takzvanej „Šanghajskej päťky“ v rokoch 1996 a 1997, ktorá vyplynula zo série rokovaní o vymedzení a demilitarizácii hraníc, ktoré štyri bývalé sovietske republiky viedli s Čínou. V roku 2001 sa zo „Šanghajskej päťky“ sformovala **Šanghajska organizácia spolupráce (SCO)** a šiestym členským štátom sa stal Uzbekistan. Hlavné ciele v rámci SCO sú zamerané najmä na posilňovanie vzájomnej dôvery a dobrého susedstva medzi členskými štátmi, podporu účinnej spolupráce oblasti politiky, obchodu, hospodárstva, výskumu, technológií a kultúry, ako aj vo vzdelávaní, energetike, doprave, cestovnom ruchu, ochrane životného prostredia a iných oblastiach, spolupráca v rámci

⁶⁸ CHINA INTERNET INFORMATION CENTER. Past, Present and Future of Sino-Kazakhstan Relations. [online]. 2.6.2003. [cit. 26.2.2019]. Dostupné na: <http://china.org.cn/english/2003/Jun/65983.htm>

⁶⁹ ENYUAN, Wu. *CHINA – RUSSIA, CENTRAL ASIA AND EAST EUROPE: Review and Analysis*. Volume 1. China: Paths International Ltd, UK and by Social Sciences Academic Press. 2012. s. 53-54. ISBN: 978-18-446-4111-6.

udržania a zabezpečenia mieru, bezpečnosti a stability v regióne.⁷⁰ Kazašské ministerstvo zahraničných vecí označuje spoluprácu medzi Kazachstanom a Čínou za dynamickú. O čom svedčí aj fakt, že právny základ bilaterálnych vzťahov medzi týmito krajinami pozostáva 230 zmlúv a dohôd v rôznych oblastiach.⁷¹ Medzi najvýznamnejšie patrí *Dohoda o dobrom susedstve a priateľskej spolupráci*, z decembra 2002, ktorú doplnilo v roku 2015 *Spoločné vyhlásenie o novej etape komplexného strategického partnerstva medzi Čínskou ľudovou republikou a Kazašskou republikou*, ktorého súčasťou je aj vyhlásenie týkajúce sa prehĺbovania spolupráce v rámci BRI a kazašského Nurly Žol.

3.1.2 Úloha Kazachstanu v projekte Novej hodvábnej cesty

Pravdepodobne nebude náhoda, že čínsky prezident X. Jinping predstavil v roku 2013 víziu obnovenia Hodvábnej cesty práve v kazašskej Aстане. V prípade pôvodnej Hodvábnej cesty bolo územie celej Strednej Ázie mimoriadne dôležité na prepojenie Číny s Európou. V rámci BRI však existuje niekoľko dôvodov, prečo Čína môže považovať Kazachstan za kľúčovú krajinu z regiónu Strednej Ázie. V prvom rade je to poloha, ktorú môžeme označiť ako „vstupnú bránu na Západ“ z pohľadu Číny, keďže sa nachádza doslova medzi Európou a Áziou, ale slúži aj ako most spájajúci Čínu s Kaukazom a Západnou Áziou po súši ale aj po Kaspickom mori. Po druhé je táto strategická poloha je posilnená aj terénom krajiny, ktorý je prevažnej miere rovinný v kombinácii s relatívne dobre vyvinutou dopravnou infraštruktúrou, v čom má Kazachstan veľkú výhodu pred ostatnými západnými susedmi Číny. Po tretie Kazachstan má druhé najväčšie zásoby ropy medzi bývalými sovietskymi republikami, pričom v roku 2017 boli overené zásoby asi 30 mld. barelov⁷², čo pri súčasnej rastúcej závislosti od dovozu ropy predstavuje pre Čínu dôležitého partnera v rámci energetickej bezpečnosti. A aj vďaka synergii programu Nurly Žol s čínskym BRI krajiny posunuli vzájomnú ekonomickú spoluprácu na novú úroveň a podpísali investičné dohody vo výške 54 miliárd USD. Kazachstan

⁷⁰ THE SHANGHAI COOPERATION ORGANISATION. 2017. [online]. 9.1.2017 [cit. 7.3.2019]. Dostupné na: http://eng.sectso.org/about_sco/

⁷¹ MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN. Kazakhstan – China. [online]. 12.02.2019. [cit. 7.3.2019]. Dostupné na: <http://mfa.gov.kz/en/content-view/sotrudnichestvo-respubliki-kazakhstan-s-kitajskoj-narodnoj-respublikoj>

⁷² FITCHGROUP COMPANY. Kazakhstan Oil & Gas Report. [online]. 2018, (3), s. 16 [cit. 17.3.2019]. ISSN: 17484073. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&an=130188723&scope=sit>

je považovaný za jediný štát v regióne, ktorý má s Čínou „všestranné strategické partnerstvo“.⁷³ To znamená, že nie je len neoceniteľným dodávateľom kľúčových zdrojov nerastných surovín, ale aj dôležitým tranzitným koridorom spájajúcim Čínu s Európou.

Kľúčovú úlohu pri implementácii BRI v Kazachstane zohráva železničná spoločnosť **Kazachstan Temir Zholy (KTZ)** v 100 %-nom vlastníctve Fondu národného blahobytu Samruk Kazyna. Práve tieto spoločnosti monitorujú a implementujú projekty, ktoré spadajú pod Nurly Žol a rovnako aj pod BRI. Ako sa často stáva pri projektoch súvisiacich s BRI, mnohé z týchto projektov boli spustené Kazachstane ešte pred jej oznámením, ale keďže sa iniciatíva stále vyvíja, dostali sa po hlavičku BRI. Nie je to však bezdôvodné, keďže implementácia alebo ďalší rozvoj týchto projektov má zásadný význam pre dočasný rámec prepojenia Nurly Žol a SREB. Mnohé z projektov stále prebiehajú. V *Tabuľke 2* zobrazujeme zoznam infraštruktúrnych projektov, ktoré sú podľa spoločnosti KTZ zaradené do projektu Novej hodvábnej cesty.

Tabuľka 2: Najdôležitejšie infraštruktúrne projekty ako súčasť BRI v Kazachstane

Projekt		Náklady (mil. USD)	Realizácia
1	Terminál Khorgos	222	2014-2020
2	Prístav Kuryk	261	2015-2018
3	Železničná trať Zhezkazgan-Beineu	1131	2012-2017
4	Železničná trať Arkalyk-Shubarkol	242	2012-2017
5	Železničná trať Almaty1-Shu	102	2015-2017
6	Nový železničný uzol v Astane, vrátane vlakovej stanice	561	2013-2017
7	Logistický terminál Shymkent	43	2014-2017
8	Logistický terminál v Astane	82	2014-2016
9	Modernizácia prístavu Aktau	112	2014-2017

Prameň: vlastné spracovanie podľa SAMRUK –KAZYNA: Belt & Road Updates 2018 “Expansion continues”. [online]. Január, 2018 [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: https://www.sk.kz/upload/iblock/898/8982ade4e10_75b33189e5044b01ff98e.pdf

⁷³ LARUELLE, Marlene. *CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE AND ITS IMPACT IN CENTRAL ASIA*. Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018. s. 97. ISBN 978-0-9996214-0-0.

Khorgos

Jeden z najznámejších projektov v rámci BRI je Khorgos. Ako zobrazuje *Obrázok 5* Khorgos je oblasť na východe Kazachstanu na hranici s čínskym autonómnym regiónom Xinjiang⁷⁴.

Na začiatku druhého tisícročia v tejto oblasti boli len polia, piesočné duny. Dňa 24. marca 2004 predstavitelia Číny a Kazachstanu podpísali „*Rámcovú dohodu o vytvorení Medzinárodného centra hraničnej spolupráce Khorgos*“.⁷⁵ Náklady na výstavbu samotného terminálu „Khorgos Gateway“ presahovali 220 miliónov USD. Podľa magazínu Forbes táto oblasť nie je ďalším novým prekladiskom, high-tech zónou či duty free lokalitou, ale kompletnou bi-národnou aglomeráciou rozvoja.⁷⁶ V roku 2010 podpísali Kazachstan a Čína dohodu o založení Špeciálnej ekonomickej zóny Khorgos (SEZ). Khorgos SEZ zahŕňa **suchý prístav, priemyselnú zónu a logistické centrum**. V súlade s dekrétom prezidenta Kazašskej republiky č. 187 zo dňa 29. novembra 2011 bola zriadená špeciálna ekonomická zóna „Khorgos - Východná brána“ s celkovou rozlohou 129,8 ha, ktorá sa nachádza v okrese Panfilov v regióne Almaty na hraniciach s Čínou. Khorgos je označovaný ako najväčší suchý prístav na svete a je jeden najvzdialenejších bodov od akéhokoľvek oceánu.⁷⁷

Khorgos je označovaný ako najväčší logistický a dopravný uzol na Novej hodvábnej ceste, keďže je v srdci rozvíjajúcej sa siete železničných tratí, ktoré priamo spájajú 27 miest v Číne s jedenástimi mestami v Európe. Hlavným cieľom suchého prístavu „*Khorgos Gateway*“ je zvýšiť exportný a tranzitný potenciál Kazachstanu v euroázijskom regióne, rozvoj kompetencií v oblasti globálnej logistiky, príťažlivosť zahraničných investícií.⁷⁸

⁷⁴ **Xinjiang** alebo Ujgurská autonómna oblasť Čínskej ľudovej republiky leží v severozápadnej Číne, v centre euroázijského kontinentu, a s rozlohou asi 1 660 000 km². Hraničí s ôsmimi krajinami vrátane bývalých sovietskych stredoázijských republík, Mongolska, Afganistanu, Pakistanu a Indie.

⁷⁵ PARKHOMCHIK, Lidiya. - SIMSEK, Hayal - BAIZAKOVA Z. THE KHORGOS FREE ECONOMIC ZONE AND ITS ECONOMIC POTENTIAL [online]. In: *Euroasian Research institute weekly e-bulletin*. 02.01.2017-09.01.2017 No: 97. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_en_97.pdf

⁷⁶ FORBES. 5 New Silk Road Projects That Will Alter Your View Of How The World Works. [online]. 13.3.2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2018/03/13/5-new-silk-road-projects-that-will-alter-your-view-of-how-the-world-works/#1537a1fd1dea>

⁷⁷ SOUTH CHINA MORNING POST. Khorgos: the biggest dry port in the world - A visual explainer. [online]. [cit. 17.3.2019] Dostupné na: <http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>

⁷⁸ ISLAMJANOVA, Aigul. The Impact of Silk Road Economic Belt on Economic Development of the Republic of Kazakhstan: The Case of Khorgos City. [online]. In: *Journal of Social Science Studies*. Macrothink Institute, vol. 2, no. 2. s. 178. ISSN: 2329-915 [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://doi.org/10.5296/jsss.v4i2.11014>

Obrázok 5: Strategická poloha Khorgosu



Prameň: SOUTH CHINA MORNING POST. Khorgos: the biggest dry port in the world - A visual explainer. [online]. [cit. 17.3.2019] Dostupné na: <http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>

V roku 2017 bola v Pekingu oficiálne podpísaná dohoda o prevode akcií na suchom prístave v meste Khorgos – Východná brána SEZ v Číne, medzi Čínou COSCO SHIPPING CORPORATION LIMITED⁷⁹ (COSCO SHIPPING), Lianyungang Port Holdings Group Co., Ltd. a Kazachstan Temir Zholy. Podľa dohody COSCO SHIPPING a LPH spoločne nadobudli 49% podiel v tomto suchom prístave, ktorý pôvodne vlastnil KTZ.⁸⁰ Cieľom v oblasti tranzitu je dosiahnuť prekladanie pol milióna TEU ročne.

V záujme kazašskej vlády je, aby bola zabezpečená plná funkčnosť všetkých atribútov, ktoré tvoria Khorgos. Za týmto účelom je vo výstavbe mesto Nurkent, ktoré spája rôzne

⁷⁹ **COSCO** - China Ocean Shipping (Group) Company známa ako COSCO je čínska štátna spoločnosť pôsobiaca v oblasti logistiky. Skupina vlastní viac ako 340 moderných kontajnerových plavidiel a prevádzkuje viac ako 340 vnútroštátnych a medzinárodných liniek. Okrem Khorgosu táto spoločnosť kúpila napríklad aj prevzala 51-% podiel v najväčšom gréckom prístave Pireus.

⁸⁰ SDI LOGISTICS. Heads of state of China and Kazakhstan opened model for cross-border traffic Between China And Kazakhstan. [online]. 1.8.2017. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://sdi-logistics-shipping.de/info/heads-of-state-of-china-and-kazakhstan-opened-25954124.html>

dopravné a priemyselné projekty v oblasti Khorgos. Nurkent bol postavený od nuly - s bytovými domami, školou, materskou školou a obchodmi, ktoré slúžia železničným pracovníkom, prevádzkovateľom žeriavov, colným úradníkom a ostatným zamestnancom, ktorí udržiavajú chod suchého prístavu. Kazachstan ponúka k dispozícii bezplatné bývanie. Mesto malo na začiatku roku 2018 približne 1 200 obyvateľov.⁸¹ Podľa Amandyka Batalova, akima⁸² regiónu Almaty, toto mesto do roku 2030 dosiahne 100 000 obyvateľov. Podľa jeho slov v Khorgose sa plánuje vytvoriť 10 000 pracovných miest. Taktiež povedal, že v Khorgos SEZ vznikajú nové priemyselné odvetvia a miestne úrady na území Kazachstanu poučujú záujemcov o prácu o možnostiach, ktoré sa poskytujú v Khorgose.⁸³

Kuryk

Významným prístavom je aj Kuryk, ktorý sa nachádza na východnom pobreží Kaspického mora v zátok Aktau, ktorá poskytuje priaznivé poveternostné podmienky pre nakladanie a vykladanie, a to najmä v prípade, že sa jedná o železničné vozne. Kuryk sa zameriava na prepravu obilia, ropných produktov, hnojív, chemikálií a ďalšieho nákladu.⁸⁴ Časť prístavu bola spustená do prevádzky v roku 2017. Podľa ekonomického monitora ministerstva zahraničných vecí SR z marca 2018, počas 12 mesiacov od spustenia do prevádzky bolo prepravených 1,5 mil. ton nákladov, čo o 50 % prevýšilo pôvodný plán. Okrem toho bol v decembri 2017 spustený v testovacom režime trajekťový terminál pre nákladné vozidlá.⁸⁵ Prepravná kapacita prístavu Kuryk by mala dosiahnuť 10 miliónov ton ročne do roku 2030. Prístav Kuryk má niekoľko častí:

- **komplex pre trajekty**, ktorý umožňuje prekládku nákladu z vlakov a nákladných áut na trajekty, ktoré pokračujú po Kaspickom mori,

⁸¹ THE NEW YORK TIMES. China's Ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan. [online]. 1.1.2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html>

⁸² **Akim** je predseda samosprávy v Kazachstane a Kirgizsku. Názov je odvodený z arabského slova "hakim", čo znamená "vládca" alebo "riaditeľ".

⁸³ KAZAKH TELEGRAPH AGENCY. Population of Nurkent town at Khorgos SEZ to reach 100 000 people by 2030. [online]. 8.10.2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://kaztag.kz/en/news/population-of-nurkent-town-at-khorgos-sez-to-reach-100-000-people-by-2030>

⁸⁴ ASTANA TIMES. Kuryk seaport to boost shipment capacity. [online]. 6.2.2019 [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://astanatimes.com/2019/02/kuryk-seaport-to-boost-shipment-capacity/>

⁸⁵ MZVaEZ. Kazachstan – monitor ekonomického vývoja. [online]. Marec 2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/documents/736307/3009779/03+Kazachstan+-+ekonomick%C3%BD+monitor+marec+2018>

- **terminál tekutých tovarov**, ktorý zabezpečuje prekládku ropy a skvapalneného zemného plynu,
- **univerzálny prekládkový terminál**, ktorý bude určený na prekládku hromadného a kontajnerového nákladu,
- **dopravné a logistické centrum**, zamerané na servis v rámci nákladných tokov v prístave a poskytovanie logistických služieb pre užívateľov prístavu,
- **výrobný komplex**, ktorý bude zameraný na servis lodí, výrobu oceľových konštrukcií a kesónov.⁸⁶

Komplex pre trajekty, terminál tekutých tovar a dopravno-logistické centrum sú už v prevádzke, pričom ostatné časti by mali byť plne funkčné do roku 2022.

Cesta cez Kazachstan je najefektívnejšia z hľadiska úspory času a nákladov medzi multimodálnymi prepravnými trasami spájajúcimi východnú Áziu s Európou, Iránom a Tureckom. Kuryk má podporiť obchod medzi Kazachstanom s kaspickými krajinami a zvýšiť tranzitný potenciál Kaspického mora. Rozvoj prístavu dal silný impulz pre tranzitný a dopravný potenciál spolupráce medzi Kazašskou republikou a krajinami kaspického regiónu, čím prispel k realizácii projektu v rámci BRI.⁸⁷ Práve preto je Kuryk považovaný za jeden z kľúčových zariadení v systéme dopravného a logistického komplexu Novej hodvábnej cesty.

Železničné trate

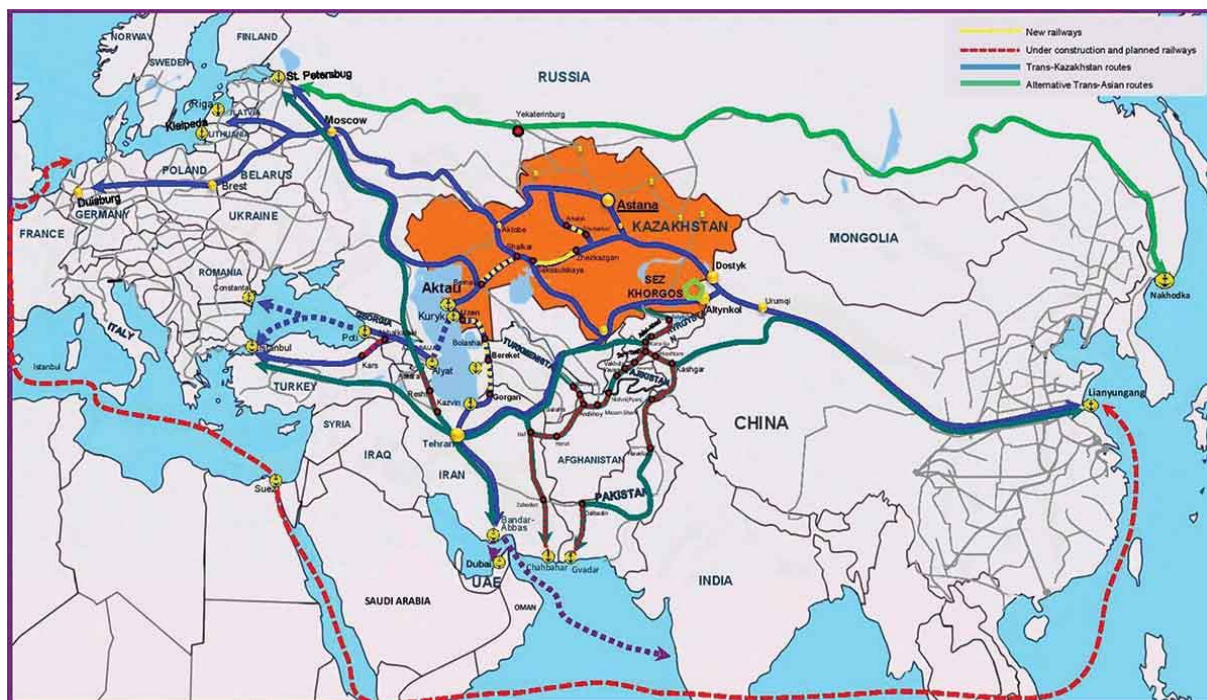
Pokiaľ ide o medzinárodné dopravné koridory presahujúce Kazachstan a Čínu, železničný systém zohráva ústrednú úlohu pri spájaní rôznych častí euroázijského kontinentu, ako ilustruje *Obrázok 6*. Mimoriadne dôležité sú v tomto ohľade novovybudované železnice priamo v Kazachstane, ako napríklad medzi Altynkolom a Almaty cez Khorgos. Altynkol je tranzitná stanica na trase medzi poľským mestom Lodž a čínskym Chengdu. V apríli 2018 prešiel touto stanicou prvý vlak prevážajúci 41 kontajnerov a bol spracovaný v prístave Khorgos - Východná brána. Význam tohto dopravného uzla spočíva najmä v tom, že dokáže presmerovať

⁸⁶ **Kesón** je dutý kváder bez dna, ktorý sa používa v stavebníctve na vykonávanie prác pod vodou. Vďaka tomu, že tlak vzduchu v kesóne je rovnaký ako tlak okolitej vody, voda do kesónu nevstupuje a dá sa v ňom pobývať a pracovať bez potápačského výstroja.

⁸⁷ KURYK PORT DEVELOPMENT. Kuryk Project. [online]. [cit. 19.3.2019]. Dostupné na: <http://kuryk.kz/en/kuryk-project/project-description.html>

toky nákladu z križovatky Dostyk – Alashankou, čím sa zvyšuje rýchlosť spracovania vlakov prichádzajúcich, pretože sa nemusí uskutočňovať preklad zo železničnej trate s úzkym rozchodom (1435 mm) na široký rozchod (1520 mm).⁸⁸

Obrázok 6: Eurázijské železnice prechádzajúce cez Kazachstan



Prameň: BITABAROVA, Assel. Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan. [online]. [cit. cit. 17.3.2019] Dostupné na: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/24761028.2018.1553226>

Ďalším projektom bola železnica Zhezqazganom – Beineu, ktorej výstavba prebiehala v rokoch 2012-2017, v hodnote 1,2 mld. USD, čím sa stala najdrahším spomedzi projektov infraštruktúry súvisiacich s Nurly Žol a BRI. Táto vyše 1000 km železnica otvorila novú možnosť prepravy tovarov medzi Európou a Áziou. Väčšina vlakov, ktorá smeruje z Ázie prechádza cez Kazachstan smerom do Ruska. Beineu sa však nachádza na juhozápade, odkiaľ tovary môžu pokračovať ďalej do prístavov na pobreží Kaspického mora, prostredníctvom trajektov prepravené do Baku, hlavného mesta Azerbajdžanu, ktoré je napojené na železničnú trať Baku–Tbilisi–Kars. Po tejto trati sa tovary dostanú až do Turecka odkiaľ môžu smerovať

⁸⁸ UIC. Kazakhstan: First container train operates between Altyntkol station on the route between Lodz and Chengdu. [online]. 10.4.2018. [cit. 19.3.2019]. Dostupné na: http://uic.org/com/uic-e-news/593/article/kazakhstan-first-container-train-operates-between-altynkol-station-on-the-route?page=iframe_ews

do juhovýchodnej Európy. Týmto spôsobom je možné vytvoriť premostenie z tradičnej Transsibírskej magistrály cez južnú vetvu Novej hodvábnej cesty.

Podľa správy Samruk Kazyna v priebehu roka 2017 dosiahol celkový obrat nákladu v Kazachstane 208,8 mld. tkm⁸⁹, čo predstavuje medziročný nárast o 10 %. Tranzitná nákladná kontajnerová doprava na trase Čína – EÚ – Čína sa zvýšila takmer dvakrát, čo predstavuje 201 000 TEU, v porovnaní s 105 000 TEU v roku 2016.⁹⁰ V roku 2018 bolo medzi Kazachstanom a Čínou prepravených po železnici 13,979 mil. ton nákladu, čo v porovnaní s predchádzajúcim rokom predstavuje nárast o 38 %. Vo vzájomnej preprave pritom Kazachstan neťahá za kratší koniec; smerom do Číny exportoval v roku 2018 spolu 8,5 mil. ton nákladu (+54 % oproti r. 2017). Plán nákladnej dopravy medzi Kazachstanom a Čínou na rok 2019 predstavuje 15,7 mil. ton tovaru.⁹¹ Tieto údaje poukazujú na rastúci význam Kazachstanu v oblasti tranzitu a skutočné fungovanie projektov v rámci iniciatívy BRI.

3.2 Turecko

Turecká republika leží medzi Európou a Stredným východom⁹². História moderného Turecka sa píše od roku 1923, kedy po rozpade Osmanskej ríše založil Mustafa Kemal Atatürk Tureckú republiku. Pod jeho vedením prijala krajina radikálne sociálne, právne a politické reformy. Až do roku 1950 bola v Turecku vládla jednej strany - Republikánskej ľudovej strany (tur. *Cumhuriyet Halk Partisi* - CHP). V roku 1950 prevzala vládu Demokratická strana. Odvtedy vzniklo niekoľko politických strán avšak demokracia bola niekoľkokrát narušená vojenskými prevratmi v rokoch 1960, 1971, 1980. Posledný pokus o vojenský prevrat bol zahájený 15. júla 2016, ktorý skončil porážkou pučistov. Ako jeden z dôvodov, prečo bol puč organizovaný bol nesúhlas s upevňovaním moci prezidenta **Recepa Tayyipa Erdoğana**, tomu

⁸⁹ **Tonokilometer** skrátené tkm, je mernou jednotkou nákladnej dopravy, ktorá predstavuje prepravu jednej tony tovaru (vrátane balenia a hmotnosti taríf intermodálnych prepravných jednotiek) daným druhom dopravy (cestná, železničná, letecká, námorná vnútrozemských vodných cestách, potrubíach atď.) na vzdialenosť jedného kilometra.

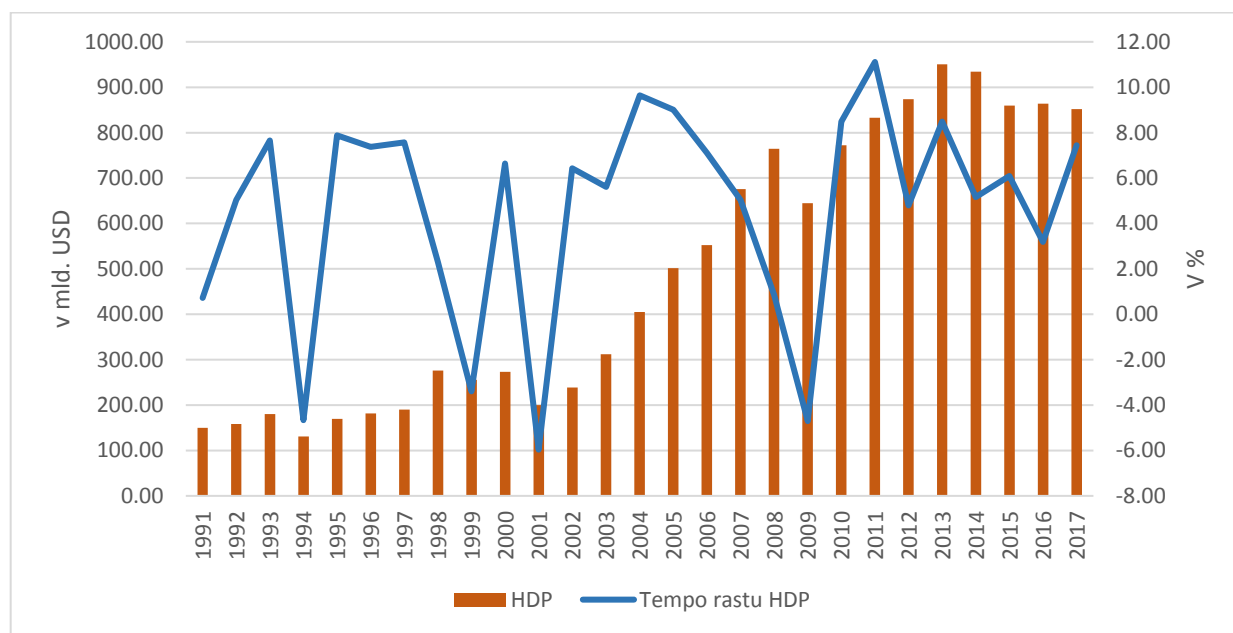
⁹⁰ SAMRUK KAZYNA. Belt & Road Updates 2018 “Expansion continues”. [online]. Január, 2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.sk.kz/upload/iblock/898/8982ade4e1075b33189e5044b01ff98e.pdf>

⁹¹ MZVaEZ. Kazachstan – monitor ekonomického vývoja. [online]. Január, 2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/documents/10182/3550114/01+Kazachstan+-+ekonomický+monitor+február+2019>

⁹² **Stredný východ** označuje nie úplne jednoznačne vymedzené územie v Ázii. Najčastejšie sa objavuje ako doslovný preklad anglického výrazu Middle East, ktorý označuje štáty západnej Ázie, Turecka a Egypta, voľne sa v slovenčine prekladá aj ako Blízky východ.

sa aj napriek tomu podarilo v roku 2017 zorganizovať referendum, v ktorom obyvatelia Turecka s tesným rozdielom (51,37 % hlasovalo za „ÁNO“) rozhodli, že z Turecka sa stala prezidentská republika .

Graf 4: Vývoj HDP Turecka v rokoch 1991 – 2017 (v mld. USD)



Prameň: vlastné spracovanie na základe údajov zo Svetovej banky, 2019

Turecko je krajina, ktorá radí **na sedemnáste miesto** najväčších ekonomík na svete a taktiež bolo medzi najrýchlejšie rastúcimi ekonomikami v roku 2017. To bolo do značnej miery spôsobené nárastom vládnych stimulov po pokuse o prevrat v roku 2016. Turecko môžeme považovať za veľmi rýchlo rozvíjajúcu sa krajinu, keďže na začiatku 21. storočia hodnota hrubého domáceho produktu dosahovala 200 mld. USD a v roku 2017 až 851 mld. USD.

Ako naznačuje *Graf 4* deväťdesiate roky predstavovali desaťročie zlého hospodárenia Turecka, ktoré malo za následok rastúcu infláciu a vysoké fiškálne deficity. Do konca roka 2000 narastajúci deficit bežného účtu, slabý bankový systém a rastúce znepokojenie nad nedostatočnou implementáciou potrebných štrukturálnych reforiem viedli k finančnej kríze. Turecká ekonomika sa pomerne rýchlo zotavovala z krízy v roku 2001 v dôsledku jasného strednodobého plánu, silných vonkajších stimulov vo forme programov Medzinárodného menového fondu (MMF) a domácich reforiem. Makroekonomická stabilita sa dosiahla

predovšetkým prostredníctvom prísnej fiškálnej a menovej politiky. Boli tvorené cez štrukturálne reformy v oblasti reštrukturalizácie a privatizácie podnikov, podnikateľského prostredia, liberalizácie obchodu, trhu práce a najmä dôkladnou reformou bankového sektora.⁹³ V nasledujúcich rokoch viedla táto hospodárska politika, politická stabilita a priaznivé vonkajšie podmienky k silnému rastu HDP, poklesu inflácie a poklesu vládneho dlhu. V roku 2004 Turecko zaznamenalo medziročný nárast HDP až o 9,6 %. Hospodárska a finančná kríza sa síce prejavila na tempe rastu, ktoré v roku 2008 kleslo na 0,8 % a v roku 2009 až na – 4,7 %, no napriek tomu sa Turecko z krízy zotavilo rýchlo a HDP opäť rástlo. V polovici júla 2016 Turecko prekonalo neúspešný pokus o prevrat a krajina naďalej čelila masívnemu politickému otrasu. Príjmy z cestovného ruchu a cestovného ruchu okamžite poklesli v dôsledku nepokojov v krajine. Agentúra Standard & Poor's zmenila výhľad krajiny na negatívny výsledok v dôsledku prevratu a turecká líra prepadla na rekordné minimum.⁹⁴ Napriek tomu stabilný rast krajina dosahovala až do roku 2018, kedy bola postihnutá ďalšou krízou. Hlavným problémom bola zvyšujúca inflácia, ktorej miera v septembri 2018 dosiahla 24,52 %. Významným faktorom ovplyvňujúcim infláciu boli vládne stimuly vo forme dočasných daňových prázdnin a výnimiek a najmä štátne záruky na úvery. Turecká vláda prostredníctvom Úverového garančného fondu naliala do ekonomiky 200 mld. TRY (42 mld. EUR), čím zvýšila rast HDP o 2 %.⁹⁵ Rovnako problematický bol aj vývoj menového kurzu, keďže líra sa prepadla od januára 2018 o vyše 34 % voči doláru. Terčom kritiky sa stala nezávislosť centrálnej banky. Turecký prezident R.T. Erdogan je zástancom islamskej ideológie, z čoho vyplýva, že je odporcom vysokých úrokových sadzieb, avšak práve ich zvýšenie bolo v danej situácii nevyhnutné. Dňa 13. septembra 2018 turecká centrálna banka zvýšila svoju kľúčovú úrokovú sadzbu na 24 %. Ignorovala tak požiadavky od tureckého prezidenta a zvýšila svoju hlavnú krátkodobú úrokovú sadzbu zo 17,5 % po týždňoch tlaku od medzinárodných investorov.⁹⁶

⁹³ MACOVEI, Mihal. Growth and economic crises in Turkey - European Commission. [online]. Brussel: European Commission Directorate-General for Economic and Financial Affairs Publications. 2009. s. 5. ISBN 978-92-79-13361-9. Dostupné na: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/pages/publication16004_en.pdf

⁹⁴ TURKEY. Turkey Country Review. [online]. 2018, 281 s. [cit. 27.3.2019]. ISSN: 15201511. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&an=129035471&scope=site>

⁹⁵ MZVaEZ. Turecká republika: Ekonomická informácia o teritóriu. [online]. 16.7.2019 [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.mzv.sk/documents/1110517/620840/Turecko+-+ekonomick%C3%A9+inform%C3%A1cie+o+terit%C3%B3riu+2018>

⁹⁶ THE GUARDIAN. Turkey raises interest rates to 24% in startling bid to curb inflation. 2018. [online]. 13.8.2018 [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.theguardian.com/business/2018/sep/13/turkey-raises-interest-rates-to-24-in-startling-bid-to-curb-inflation>

Financial Times uviedlo, že tieto udalosti donútili R. T. Erdogana prehodnocovať niektoré rozsiahle investičné projekty zamerané na infraštruktúru, aby tak obmedzil výdavky, za ktoré býva často kritizovaný.⁹⁷ Veľké projekty ako výstavba bytových komplexov, mostov, letísk, tunelov získali R.T. Erdoganovi veľkú popularitu u tureckých obyvateľov. Od roku 2002, kedy prvýkrát vyhrala voľby Erdoganova strana AKP, investovanie do dopravy výrazne zmenilo infraštruktúru Turecka. Napríklad v roku 2002 fungovalo len 6 101 km ciest rýchlostnej komunikácie, pričom v roku 2017 už existuje 25 709 km, v tom istom roku ešte neexistovala vysokorýchlostná železničná trať a v roku 2017 už je vybudovaných niečo cez 1 200 kilometrov. Za týchto pätnásť rokov sa zvýšil počet letísk z 26 na 55.⁹⁸

Najväčšou tureckou multilaterálnou dopravnou iniciatívou je tzv. **Transkaspický medzinárodný dopravný koridor** (z *angl. Trans-Caspian East-West-Middle Corridor Initiative*). Transkaspický medzinárodný dopravný koridor nazývaný „Stredný koridor“ začína v Turecku a prechádza cez kaukazský región v Gruzínsku, Azerbajdžan, Kaspické more, Strednú Áziu až do Číny, kam prechádza buď cestou Turkménsko-Uzbekistan-Kirgizsko alebo Kazachstan. Na tejto trase sú hlavnými bodmi multimodálnej dopravy na kaspickom tranzitnom koridore prístavy Baku a Alat v Azerbajdžane, Aktau a Kuryk v Kazachstane.⁹⁹ Turecko v tejto iniciatíve taktiež poukazuje na význam pôvodnej Hodvábnej cesty v tranzite tovarov a kladie dôraz na využívanie pozemnej, najmä železničnej dopravy na prepravu tovarov z Ázie do Európy. Podľa Ministerstva zahraničných vecí Tureckej republiky je využívanie tejto trasy efektívnejšie, keďže Stredný koridor je rýchlejší ako tzv. Severný koridor prechádzajúci cez Rusko, pretože je o 2000 km kratší.¹⁰⁰ Vo februári 2014 bol vytvorený koordinačný výbor pre rozvoj Transkaspickej medzinárodnej dopravnej trasy (TITR) s cieľom zvýšiť toky tovarov cez túto oblasť. Členmi tejto asociácie sú štátne dopravné spoločnosti Gruzínska, Azerbajdžanu, Turecka, Kazachstanu a Ukrajiny.

⁹⁷ FINANCIAL TIMES. Erdogan reconsiders mega-projects as economy stutters. [online]. 14.9.2018 [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.ft.com/content/4a565f14-b830-11e8-b3ef-799c8613f4a1>

⁹⁸ INVESTMENT AGENCY. Investing in infrastructure and public private partnership in Turkey. [online]. Apríl, 2018. [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.invest.gov.tr/en-US/Pages/DownloadPdf.aspx?ref=http://www.invest.gov.tr/en-US/infocenter/publications/Documents/INFRASTRUCTURE.INDUSTRY.pdf>

⁹⁹ REPUBLIC OF TURKEY - MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. Turkey's Multilateral Transportation Policy. [online]. [cit. 5.4.2018]. Dostupné na: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa

¹⁰⁰ Tamtiež.

Obrázok 7: Transkaspická medzinárodná dopravná trasa (TITR)



Prameň: TITR. Route. [online]. 18.10.2018. [cit. cit. 17.3.2019] Dostupné na: <http://titr.kz/en/route>

Kontajnerová preprava v smere Čína – Kaukaz –Turecko podľa výboru TITR objemovo v roku 2016 predstavovala len 100 TEU. Očakáva sa, že multimodálna TITR s dĺžkou 4 766 km bude mať ročnú kapacitu 27,5 milióna ton kontajnerového nákladu a do roku 2020 bude schopná prepraviť až 300 000 TEU.¹⁰¹ Vzhľadom na to, že TITR tiež predpokladá oživenie pôvodnej Hodvábnej cesty v regiónoch, kde fungovala aj pred stovkami rokov, vytvára prirodzenú synergiu s BRI. V rámci tejto spolupráce sa uskutočnila vo februári 2018 konferencia „Úloha Transkaspického obchodno-tranzitného koridoru pri realizácii iniciatívy Pás a cesta.“ Na tejto konferencii námestník ministra obchodu ČĽR W. Shouwen povedal, že uvíta návštevu železničných a logistických organizácií krajín v rámci TITR, ktoré spoločne budú budovať koridoru spadajúci aj do BRI.¹⁰² Spolupráca medzi týmito dvoma iniciatívami by mohla prinášať prehĺbenie vzťahov medzi Čínou a krajinami TITR vrátane Turecka.

¹⁰¹ EURASIAN BUSINESS BRIEFING. Trans Caspian transport consortium to operate TITR from China to Europe. [online]. 2.12.2015. [cit. 5.4.2018]. Dostupné na: <https://www.eurasianbusinessbriefing.com/trans-caspian-transport-consortium-established/>

¹⁰² BELT AND ROAD PORTAL. B&R countries convene on Trans-Caspian corridor construction. [online]. 8.2.2018. [cit. 5.4.2018]. Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/hyygd/47541.htm>

3.2.1 História Sino-tureckých vzťahov

Napriek tomu, že Čína aj Turecko majú dlhú a slávnu imperiálnu minulosť, vzdialenosť, ktorá ich oddeľuje, nedovolila osmanským a čínskym impériám nadväzovať kontakty. Avšak v období pred dvetisíc rokmi, skôr ako sa Turci presťahovali do Anatólie¹⁰³, Turci a Číňania boli susedmi na území samotnej Číny. Vtedy boli Turci nazývaní Turkiti alebo turecky Göktürk. Turecké korene z tohto obdobia zanechali príbuzných nielen v Číne, ale aj v jej okolí, konkrétne ďalšie turkické národy vrátane Ujgurov, žijúcich v oblasti Xinjiang. Prví príslušníci tureckého etnika sa na území dnešného Turecka začali usídľovať až po roku 1000. Územie Turecka zohrávalo dôležitú úlohu aj v rámci pôvodnej Hodvábnej cesty, keďže cez región Východnej Trácie (európska časť Turecka), ktorá slúžila ako prechodný most do Európy, putovali ázijskí obchodníci na západ. Tieto impéria sa nachádzali na opačných koncoch tejto starodávnej obchodnej cesty, a tak sa ich obchodné vzťahy sa rozvíjali len nepriamo. Až do úplného konca osmanskej éry obe impéria nemali priame vzťahy a vzájomne sa vysporiadávali prostredníctvom svojich veľvyslanectiev v Európe.¹⁰⁴ Aj keď sa vzťahy neprehlbovali ani po vzniku Tureckej republiky a Atatürk považoval za dôležité, aby sa história Turkov študovala aj z čínskych zdrojov, preto už v roku 1935 otvorili pracovisko Sinológie v Turecku.¹⁰⁵ Priamy vplyv na čínsko-turecké vzťahy mala komunistická revolúcia a založenie Čínskej ľudovej republiky v roku 1949. Potom, čo Čínska ľudová oslobodzovacia armáda prevzala kontrolu nad dnešným územím Xinjangu, vodcovia Východného Turkestanu,¹⁰⁶ menovite İsa Yusuf Alptekin a Mehmet Emin Buğra, museli utiecť do Turecka.¹⁰⁷ Následne sa tisíce Ujgurov sa v 50. a 60. rokoch minulého storočia presťahovali z Číny do Turecka. Tieto vzťahy sa naštrbili aj Kórejskou vojnou, ktorá začala v roku 1950, kde čínsky a tureckí vojaci bojovali na opačných stranách. ČLR vnímala Turecko negatívne, najmä preto, že od samotného vzniku Tureckej

¹⁰³ **Anatólia** alebo Malá Ázia je polostrov na hranici Európy a Ázie, na ktorom sa dnes nachádza ázijská časť Turecka.

¹⁰⁴ SÖYLEMEZ, Mehmet. Turkey and China: An Account of a Bilateral Relations Evolution. [online]. In: *Note d'actualité n°22/24 de l'Observatoire de la Chine, cycle*. Maison de la Recherche de l'Inalco 2 rue de Lille 75007 Paris – France 2017-2018, Décembre 2017. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: http://centreasia.hypotheses.org/files/2018/06/22-Soleymez-ChineTurquie_De%CC%81c2017.pdf

¹⁰⁵ SEZEN, Seriyé. China in Turkish Academic Literature. [online]. In: *Sociology of Islam*. 4, no. 1–2 (April 15, 2016): 129–148, [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://doi.org/10.1163/22131418-00402006>

¹⁰⁶ **Východný Turkestan** bol nezávislý štát turkického národa Ujgurov v rokoch 1944 až 1949 na dnešnom území autonómnej oblasti Xinjiang.

¹⁰⁷ SEZEN, Seriyé. China in Turkish Academic Literature. [online]. In: *Sociology of Islam*. 4, no. 1–2 (April 15, 2016): 129–148, [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://doi.org/10.1163/22131418-00402006>

republiky Atatürk smeroval krajinu k západnej kultúre, aj to bol dôvod prečo v roku 1953 pristúpili k NATO, čo ich opäť naklonilo viac ku „kapitalistickému západu“.

Diplomatické vzťahy medzi Tureckom a Čínskou ľudovou republikou vznikli v roku 1971, ale významnejšie prehĺbovanie vzťahov bolo zaznamenané až v roku 2010. Krajiny sa dohodli zlepšení svojich bilaterálnych väzieb na úroveň strategickej spolupráce počas návštevy vtedajšieho čínskeho premiéra Wena Jiabaa v Turecku.¹⁰⁸ Vďaka tejto spolupráci krajiny začali uzatvárať dohody o spoločných projektoch týkajúcich sa aj infraštruktúry, a začalo sa uvažovať o prepojení Istanbulu a Pekingu železničnou traťou. Existuje niekoľko dôvodov prečo trvalo takmer 40 rokov, aby vzájomné vzťahy dosiahli novú úroveň. Vo väčšine prípadov však spoločným menovateľom ostáva problematika Ujgurov žijúcich v oblasti Xinjiang, kde aj v novodobej histórii Turci vystupujú ako ochrancovia tejto menšiny na čínskom území. V priebehu rokov bolo niekoľko násilných incidentov medzi Ujgurmi a čínskou armádou, keďže tento národ sa nevzdáva tzv. „Turkického sna“ o nezávislosti. Okrem toho sa Ujguri, ktorí sú podobne ako Turci islamského vierovyznania, sťažujú na náboženský nátlak zo strany Číny alebo na prisťahovalcov - etnických Číňanov. Tieto problémy pretrvávajú aj v roku 2019, kedy vo februári Turecko vyzvalo Čínu, aby rešpektovala práva Ujgurov, uzavrela prevýchovné tábory, ktoré boli legalizované v roku 2018 ako strediská odborného vzdelávania, kam sú na politickú prevýchovu posielaní príslušníci tohto etnika.¹⁰⁹

Paradoxom je, že napriek tomu, že Čína je naďalej tureckou stranou verejne kritizovaná vo veci Ujgurskej problematiky, vzťahy medzi Čínou a Tureckom sa prehĺbujú. Väčšia spolupráca je ovplyvnená niekoľkými faktormi. Po prvé, od neúspešného pokusu o prevrat z 15. júla 2016 Turecko hľadalo nových partnerov na zníženie závislosti krajiny od tradičných západných spojencov, čo súvisí aj s Erdoganovov proislamskou ideológiou, ktorá sa orientuje skôr na východných partnerov. Po druhé, zvolenie D. Trumpa za prezidenta USA prispelo k ďalšiemu odcudzeniu Turecka s jeho tradičnými spojencami. Diplomatický spor s USA vyvrcholil taktiež auguste 2018, kedy americký prezident prostredníctvom sociálnej siete uverejnil svoje rozhodnutie o zdvojnásobení ciel na dovoz tureckého hliníka a ocele.

¹⁰⁸ THE STATE COUNCIL OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. [online]. 9.10.2010. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: http://www.gov.cn/english/2010-10/09/content_1718048.htm

¹⁰⁹ BLOOMBERG. Turkey Asks China to Close 'Concentration Camps' for Uighurs. [online]. 9.2.2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-02-09/turkey-asks-china-to-close-concentration-camps-for-uighurs>

Rozhodnutie plynulo najmä z naštrených vzťahov ohľadom politiky v Sýrii a taktiež, kvôli zadržiavaniu amerického pastora Andrewa Brunsona, ktorého Turecko obvinilo zo špionáže a terorizmu. Opatrenia amerického prezidenta ešte viac prehĺbili turecké ekonomické problémy, ktorým v auguste 2018 čelili. Čínske ministerstvo zahraničných vecí po týchto udalostiach, uviedlo, že zaznamenalo „nový smer“ tureckého hospodárstva a jeho zahraničných vzťahov. V rovnakom období podpísalo Turecko s Čínskou priemyselnou a obchodnou bankou (ICBC) dohodu o financovaní vo výške 3,8 mld. USD. Podrobnosti o tom, na čo majú byť tieto finančné prostriedky využité hovorca ICBC nekomentoval.¹¹⁰ Na druhej strane, protekcionistická politika D. Trumpa mala negatívny vplyv aj na čínsko-americké vzťahy, čo vyústilo do obchodnej vojny. Po tretie, participácia Turecka v čínskej iniciatíve BRI, ktorá rozširuje spoluprácu v mnohých oblastiach v rámci projektov budovania infraštruktúry a financovania, prehĺbuje dialógy v rámci spolupráce. V roku 2018 v Turecku vzrástol počet spoločností s čínskym kapitálom na 1000. Turecko Číne vychádza v ústrety aj v budovaní špeciálnych ekonomických zón a priemyselných zón, do ktorých investujú iba čínske spoločnosti.¹¹¹ Takáto spolupráca môže viesť k vytvoreniu komplexného strategického partnerstva, ktoré napriek dlhej histórii oboch krajín nebolo rozvinuté.

3.2.2 Úloha Turecka v projekte Novej hodvábnej cesty

Turecko je podobne ako Kazachstan považované za kľúčovú tranzitnú krajinu v rámci BRI, pretože Čína môže využívať strategickú polohu medzi Áziou a Európou. Turecko tak môže využiť svoju polohu, aby sa krajina stala centrom prepravy tovaru medzi Áziou a Európou z hľadiska obchodných ciest, dopravy a energických surovín, tak ako to Erdoganova vláda zamýšľala aj cez „Stredný Koridor“. Čína a Turecko v novembri 2015 počas summitu predstaviteľov G-20 v Antalyi podpísali *Memorandum o porozumení o zladení iniciatívy v Pás a cesta a iniciatívy Stredný koridor*.¹¹² R.T. Erdogan potvrdil participáciu Turecka na iniciatíve

¹¹⁰ HÜRRİYET DAILY NEWS. Turkey can overcome economic difficulties: China. [online]. 17.8.2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/turkey-can-overcome-economic-difficulties-china-135903>

¹¹¹ HÜRRİYET DAILY NEWS. Chinese companies in Turkey exceeds 1,000. [online]. 16.8.2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/chinese-companies-in-turkey-exceeds-1-000-135875>

¹¹² HAMILTON, Daniel - ÜNVER NOI, Aylin - ALTAY, Serdar. Turkey in the North Atlantic Marketplace. 1st. ed. Center for Transatlantic Relations SAIS, July 31, 2018. s. 98. ISBN: 978-194-7661-073

BRI aj na Fóre pre medzinárodnú spoluprácu Pása a cesty, ktoré sa konalo v Pekingu v marci 2017. Povedal, že iniciatíva čínskeho SREB sa spája s projektom tureckého projektu „Stredný koridor“, ktorého cieľom je prepojenie Európy so Strednou Áziou a potom s Čínou cez Anatóliu a v tomto rámci by Turecko chcelo spolupracovať spoločne s Čínou a ďalšími krajinami pozdĺž tejto trasy. Poznamenal tiež, že sa pokročí v realizácii rôznych projektov v Turecku a regiónie krajín zapojených v iniciatíve „Stredný koridor“, ktorého cieľom je byť jedným z hlavných a komplementárnych prvkov BRI. Svoj prejav ukončil tým, že Turecko je pripravené poskytnúť tejto spolupráci všetky druhy podpory.¹¹³ Prvým kľúčovým projektom bolo pre túto spoluprácu otvorenie železničnej trate Baku-Tbilisi-Kars. A podľa tureckého veľvyslanca v Číne E. Önera je Turecko pripravené spolupracovať s čínskymi firmami na vytvorení integrovanejšej Eurázie v rámci BRI.¹¹⁴

Železničná trať Baku - Tbilisi - Kars

Železnica Baku – Tbilisi – Kars (BTK) sa nazýva aj „Železná hodvábna cesta“.¹¹⁵ Železničná trať BTK je jednou z najdôležitejších súčastí, ktorá sa v projekte je zahrnutá aj pod iniciatívu BRI aj Stredný koridor. Železničná trať prechádza hlavným mestom Azerbajdžanu – Baku a mestami Tbilisi a Akhalkalaki v Gruzínsku až do mesta Kars v Turecku. Možno ju označiť ako tretiu etapu infraštruktúrneho prepojenia týchto krajín, keďže už existuje ropovod Baku - Tbilisi - Ceyhan a plynovod Baku - Tbilisi - Erzurum. Do prevádzky bola uvedená 30.októbra 2017, kedy sú slávnostne otvorili v Baku aj za účasti R.T. Erdogana.¹¹⁶

Ako dokumentuje *Obrázok 8* železničná trať má za cieľ prepojiť Azerbajdžan a Turecko. Celková dĺžka železničnej trate Baku - Tbilisi - Kars je 825 km. Z toho, 503 km sa nachádza na území Azerbajdžanu, 244,5 km v Gruzínsku a 77,5 km v Turecku.

¹¹³ voľne podľa PRESIDENCY OF REPUBLIC OF TURKEY: “A New Era will be Heralded in Our Region Based on Stability and Prosperity”. [online]. 14.5.2017. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <https://www.tccb.gov.tr/en/news/542/75199/a-new-era-will-be-heralded-in-our-region-based-on-stability-and-prosperity>

¹¹⁴ CHINADAILY. Turkish ambassador: BRI promotes China-Turkey cooperation. [online]. 23.1.2019. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/23/WS5c4816aaa3106c65c34e6165.html>

¹¹⁵ HÜRRİYET DAILY NEWS. The ‘Iron Silk Road’.[online]. 9.11.2017. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/opinion/mustafa-aydin/the-iron-silk-road-122150>

¹¹⁶ GEORGIA TODAY. Baku-Tbilisi-Kars Railway Officially Opens [online]. 31.10.2017. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <http://georgiatoday.ge/news/8026/Baku-Tbilisi-Kars-Railway-Officially-Opens->

Obrázok 8: Mapa železničnej trate Baku - Tbilisi - Kars



Prameň: CASPIAN POLICY CENTER. Baku-Tbilisi-Kars Is Among Train Lines That Could Transform How People Travel. [online]. 13.12.2018. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.caspianpolicy.org/baku-tbilisi-kars-is-among-train-lines-that-could-transform-how-people-travel/>

Otvorenie tejto železnice znamenalo, že sa zníži ruské monopolné postavenie pri pozemnej doprave medzi Čínou a Európou a otvorila sa tak „južná vetva“ Novej hodvábnej cesty, pretože tovar sa môže prepravovať z Číny do Kazachstanu a potom cez Kaspické more do Baku, odkiaľ bude prevezený do Turecka cez BTK a nakoniec do Európy, kde existujúce železničné trate dokážu tovar prepraviť až do Londýna. Podľa dostupných údajov objem nákladu prepravovaného na železničnej trati BTK za prvý rok jej fungovania v predstavoval 110 000 ton prepraveného prostredníctvom 116 vlakov.¹¹⁷

Ďalším krokom posilnenia tureckej pozície ako tranzitnej krajiny by mala byť výstavba 2000 km dlhej rýchlostnej železnice z Karsu do mesta Edrine, ktoré sa nachádza približne 7 km od gréckej a 20 km od hranice s Bulharskom a mala by nadväzovať na BTK. Turecko má tak možnosť prepojiť najvýchodnejšie a najzápadnejšie mestá. V tomto projekte sa taktiež hovorí

¹¹⁷ DAILY SABAH. Baku-Tbilisi-Kars Railway transported 110,000 tons of goods in first year. [online]. 30.10.2018. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <https://www.dailysabah.com/business/2018/10/31/baku-tbilisi-kars-railway-transported-110000-tons-of-goods-in-first-year>

o účasti Číny, čo potvrdil aj veľvyslanec E. Önena, ktorý v januári potvrdil, že rokovania o spoločnej by mali byť ukončené v nasledujúcich mesiacoch s pozitívnym výsledkom.¹¹⁸ Podľa informácií poskytnutých čínskymi orgánmi sa dĺžka prepravy tovaru z Číny do Turecka vďaka takejto železničnej sieti zníži na jeden deň. Okrem toho sa čínsky tovar prepraví do Európy do 18 dní.¹¹⁹

Kumport

Hoci brehy Turecka sú ohraničené Čiernym morom, Stredozemným morom a Egejským morom, turecké prístavy nefigurujú na pôvodnej mape Námornej hodvábnej cesta 21. storočia. V tejto oblasti sa stal kľúčovým grécky prístav Pireus, do ktorého Čína investovala od roku 2009 a najvýznamnejšie investície uskutočnila v roku 2016, kedy spoločnosť COSCO odkúpila najskôr 51%-ný a následne podiel 67 %-ný podiel za 368,5 mil. EUR.¹²⁰ Pireus sa stal tak jedným z najznámejších projektov v rámci BRI. Avšak, v roku 2015 joint venture zriadený čínskym konzorciom investorov kúpil 64,5% podiel v treťom najväčšom tureckom kontajnerovom termináli Kumport v Istanbulskom prístave Ambarli.¹²¹ Konzorcium tvorené spoločnosťou COSCO, China Merchants Holdings a Čínskym štátnym fondom kúpilo majoritný podiel za 950 mil. USD, čím Čína získala ďalší strategický prístav v blízkosti Európy. Počas prvého roka, kedy bol terminál riadený spoločnosťou COSCO, bolo podľa štatistík preložených 665 tis. TEU.¹²² Podľa údajov z roku 2018 sa počet prepravených kontajnerov zvyšuje, keďže v roku 2018 sa v terminály Kumport preložilo vo výške 1,258 milióna TEU, čo

¹¹⁸ CHINADAILY. Turkish ambassador: BRI promotes China-Turkey cooperation. [online]. 23.1.2019. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/23/WS5c4816aaa3106c65c34e6165.html>

¹¹⁹ DAILY SABAH. China calls for more cooperation with Turkey to boost 'Belt and Road' project. [online]. 3.10.2018. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <https://www.dailysabah.com/economy/2018/10/03/china-calls-for-more-cooperation-with-turkey-to-boost-belt-and-road-project>

¹²⁰ THE WALL STREET JOURNAL. Greece Signs Deal to Sell Stake in Port of Piraeus to China's Cosco. [online]. 8.4.2016. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <https://www.dailysabah.com/economy/2018/10/03/china-calls-for-more-cooperation-with-turkey-to-boost-belt-and-road-project>

¹²¹ HÜRRİYET DAILY NEWS. Chinese consortium acquires 65 pct stake in Turkish port terminal [online]. 17.9.2015. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/chinese-consortium-acquires-65-pct-stake-in-turkish-port-terminal-88636>

¹²² KUMPORT. Statistis. [online]. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <http://www.kumport.com.tr/en-US/statistics/627426>

predstavuje nárast o 18,3% oproti roku 2017 1,063 milióna,¹²³ čo opäť poukazuje na zvýšenie tranzitu tovarov v Turecku.

Okrem „klasických“ infraštruktúrnych projektov začalo Turecko s Čínou spolupracovať aj v digitálnom svete. Jeden z najväčších poskytovateľov telekomunikačných služieb v Turecku, Turkcell sa spojil s jedným z najväčších čínskych poskytovateľov informačných a komunikačných technológií Huawei, pričom Turkcell si kladie za cieľ využiť skúsenosti Huawei a čínskej vlády v oblasti vývoja softvéru a inovatívnych riešení. Podľa G. Sezgina, viceprezidenta Turkcell, bola podpísaná dohoda s čínskou vládou na spolupráci v oblasti vývoja 5G technológií, ktoré by podľa Sezgina mali transformovať mnoho priemyselných odvetví ako aj lodnú a pozemnú dopravu.¹²⁴ Túto spoluprácu spoločnosti označujú ako budovanie digitálnej Hodvábnej cesty a posúvajú úlohu Turecka v projekte Novej hodvábnej cesty na novú úroveň.

¹²³ PORTSEUROPE. COSCO's Kumport Liman reports 2018 container throughput up 18.3% , [online]. 30.1.2019. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <https://www.portseurope.com/coscoss-kumport-liman-reports-2018-container-throughput-up-18-3/>

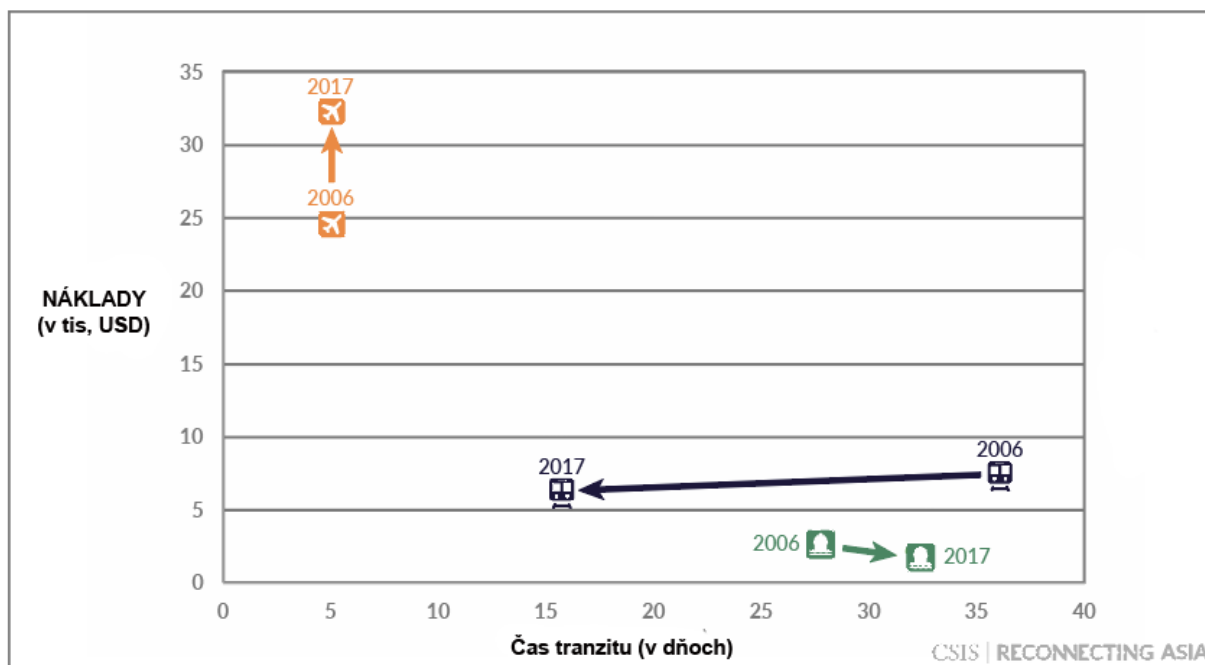
¹²⁴ voľne podľa CGNT. Fueling Connectivity: China and Turkey's cooperation on digital industry under BRI [online]. 10.9.2018. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: https://news.cgtn.com/news/794d6a4d77494464776c6d6_36a4e6e62684a4856/share_p.html

4 Diskusia

V septembri 2019 to bude šesť rokov odkedy, Čína spustila svoju víziu o obnovení Hodvábnej cesty, ku ktorej má historicky takmer vlastnícky pomer. Pred desiatkami storočí to bola práve Čína, ktorá predstavovala jedno z najmocnejších a najvýznamnejších impérií. Avšak s rozvojom európskeho námorníctva v 15. storočí pomaly strácala svoju pozíciu rovnako ako Hodvábna cesta, ktorá bola pre obchodníkov pomalá. V 21. storočí sme však svedkami toho, že Čína sa opäť dostala medzi najväčšie ekonomiky a okrem toho vďaka technologickým pokrokom, za ktoré vo veľkom zodpovedá, navracia význam starodávnym obchodným cestám po súši.

Podľa Eurostatu v roku 2018 bol import tovarov z Číny do Európskej únie v hodnote 395 mld. EUR čo predstavuje nárast o 20 mld. EUR oproti roku 2017.¹²⁵ Je teda pochopiteľné prečo sa Čína snaží zefektívniť tranzit smerom do EÚ, čo sa jej aj vďaka iniciatíve BRI darí.

Graf 5: Posun v nákladoch a čase prepravy medzi Európou a Čínou (v rokoch 2006 - 2017)



Prameň: CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES. The Rise of China-Europe Railways [online]. 6.3.2018. [cit. 7.4.2019]. Dostupné na: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>

¹²⁵ EUROSTAT. China-EU - international trade in goods statistics. [online]. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics

Ako ilustruje *Graf 5* význam železničnej dopravy v rámci prepravy čínskych tovarov do Európy zaznamenal výraznú zmenu hlavne v dĺžke tranzitu. Vlak z čínskeho Yiwu do Veľkej Británie dokáže prepraviť niekoľko desiatok kontajnerov plných tovaru za približne 18 dní, pričom loďou by takáto preprava trvala 2 až 3-krát dlhšie.

Avšak, aby takéto prepojenia mohli fungovať medzi partnermi, ktorí sú od seba vzdialení tisícky kilometrov, je potrebné, aby spolupracovali aj krajiny, ktoré nie sú cieľovou destináciou tovarov. V rámci čínskej iniciatívy Pás a cesta patria medzi najdôležitejšie tranzitné krajiny Kazachstan a Turecko, cez ktoré tovar už reálne putuje najmä z východu na západ. Práve s týmito krajinami Čína aktívne spolupracuje na infraštruktúrnych projektoch, ktoré sofistikovane dokázala prepojiť aj s inými, podobnými iniciatívami ako je kazašský Nurlý Žol alebo turecký Stredný koridor.

Kazachstan je najvyspelejšou krajinou spomedzi Strednej Ázie. Skoro tridsaťročná vláda N. Nazarbajeva zabezpečila Kazachstanu stabilný hospodársky rast, ktorý je podporovaný niekoľkými rozvojovými stratégiami. Od rozpadu ZSSR sa tak z Kazachstanu stáva nielen perspektívna krajina s dobrými vyhliadkami do budúcnosti, ale aj strategický partner Číny. Napätie z pohraničných konfliktov medzi týmito susednými krajinami sa pomerne rýchlo pretransformovalo do priateľských rozvíjajúcich sa vzťahov, čo určite prispelo k tomu, aby Kazachstan participoval na BRI od jej úplného začiatku. S poukázaním na pôvodnú Hodvábnu cestu môžeme konštatovať, že BRI ponúka Kazachstanu príležitosť znovu sa objaviť ako kľúčový región pre medzikontinentálny obchod. O tom svedčí aj počet implementovaných projektov, ktoré figurujú ako súčasť tejto iniciatívy. Prelomovým rokom bol pre Kazachstan rok 2017, kedy počet TEU prechádzajúcich na trase Čína – EÚ – Čína zaznamenal nárast z 105 tis. na 201 tis. Ako vyplýva z výsledkov práce, tento rast ovplyvnilo niekoľko skutočností, po prvé COSCO kúpilo 49%-ný podiel na termináli Khorgos, do prevádzky bol uvedený prístav Kuryk, ktorý zvýšil tranzitnú kapacitu Kazachstanu cez Kaspické more a spolu s dokončením niektorých železničných tratí dokázal stimulovať nákladnú prepravu do Európy a na Blízky východ cez Azerbajdžan. Kazachstan tak plní úlohu križovatky medzi Čínou a „severnou“ a „južnou“ vetvou Novej hodvábnej cesty. Implementované projekty posilnili kazašskú strategickú polohu natoľko, že od roku 2018 je schopný spájať tri dôležité prepravné koridory Čína - Kazachstan - Západná Ázia, Čína - Kazachstan - Rusko - Európa a Čína - Kazachstan -

južný Kaukaz – Turecko - Európa, vďaka čomu môžeme označiť túto krajinu za najdôležitejšiu tranzitnú krajinu v oblasti prepravy tovarov v čínskej iniciatíve.

Bývalý kazašský prezident N. Nazarbajev v roku 2018 uviedol, že príjmy z tranzitu Kazachstanu sa môžu zvýšiť do roku 2020 až na 5 mld. USD.¹²⁶ Po nečakanom odstúpení N. Nazarbajeva v marci 2019 sa však podľa Global Risk Insights sa naskytá otázka, či budúci prezident bude naďalej pokračovať v prehľbovaní spolupráce s čínskym „drakom“ alebo sa napríklad opäť navráti k tradičným vzťahom k ruskému „medveďovi“.¹²⁷ Kazachstan bol dlhé roky pod nadvládou Ruska. N. Nazarbajev od rozpadu ZSSR upevňoval kazašskú nezávislosť a národnú identitu aby Kazachstan nebol vnímaný ako časť ruského sveta. Avšak, rastúci vplyv Číny znepokojuje miestnych obyvateľov. V apríli 2016 sa v niekoľkých mestách uskutočnili protesty potom, čo vláda schválila pozemkové reformy, ktoré by umožnili cudzincom prenajať poľnohospodársku pôdu po dobu 25 rokov.¹²⁸ Kazachovia sa totiž obávali, že čínske firmy začnú pozemky skupovať a „už neodídu“. Vláda síce tieto reformy pod nátlakom zrušila, ale nedôvera voči Číne pravdepodobne v Kazachstane ešte ostane. Ujgurská otázka môže byť dôležitá aj pre Kazachov ako príbuzný turkický národ, a otváranie prevýchovných táborov v Xinjiangu, blízko spoločných hraníc len prispieva k tejto nedôvere.

Ostáva teda otázne, či s príchodom nového prezidenta na čelo najväčšej stredoázijskej krajiny bude Kazachstan naďalej rozvíjať svoje vzťahy s Čínou a vlastný tranzitný potenciál, 2 milióny TEU, ktorý stanovil fond Samruk Kazyna, čím výrazne ovplyvnia úspešnosť BRI.

Na rozdiel od Kazachstanu turecká ekonomika prechádza turbulentným obdobím. Menová kríza, výrazný pokles tempa rastu HDP, napäté vzťahy s USA, ale aj prehodnocovanie vzťahov zo strany EÚ, ktorá kritizuje autoritárske tendencie prezidenta R. T. Erdogana, spôsobuje, že vzťahy s klasickými západnými krajinami ochladli. Turecko sa začalo sústrediť najmä na partnerov v rámci kaspického regiónu, kde vidí potenciál v spolupráci v oblasti infraštruktúry, ale aj obchodu. Pri svojej reorientácii na východných partnerov Turecko nevynecháva ani Čínu. Vzťahy Číny a Turecka sú komplikované. Historický vývoj oboch krajín

¹²⁶ KAZINFORM. Kazakhstan may earn USD 5 bln. on through traffic. [online]. 6.6.2018. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: http://lenta.inform.kz/en/kazakhstan-may-earn-usd-5-bln-on-through-traffic_a3278468

¹²⁷ GLOBAL RISK INSIGHTS. Between a Bear and a Dragon: New challenges for Kazakhstan. [online]. 26.3.2018. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <http://globalriskinsights.com/2019/03/kazakhstan-china-russia-leader/>

¹²⁸ BBC. Kazakhstan's land reform protests explained. [online]. 28.4.2016. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <https://www.bbc.com/news/world-asia-36163103>

a ujgurská problematika stále zabraňujú vytvárať medzi krajinami komplexné a priateľské partnerstvo. A aj keď obe krajiny hovoria o vzájomne výhodnej spolupráci, nemožno vylúčiť prípadné zmeny názorov a prehodnotenia projektov. R. T. Erdogan je známy tým, že svoje názory dokáže rýchlo meniť, ako napríklad v prípade potenciálneho členstva v EÚ, kedy už niekoľkokrát prehodnotil svoj postoj voči prístupu k tejto integrácii. Ďalšie prípadne nepokoje v Xinjiangu by mohli rozhodnúť o tom, do akej miery bude Turecko participovať na BRI.

Vývoj vo svetovom hospodárstve ako aj v hospodárstve týchto krajín však vytvoril priestor pre vzájomne výhodnú spoluprácu, kde ekonomický výsledok je považovaný za dôležitejší ako napätie v iných oblastiach. To dáva možnosť krajinám spolupracovať na iniciatívach Stredný koridor a BRI. Čína tak získava príležitosť využívať strategickú polohu Turecka, a naopak, Turecko získava silného partnera na podporu projektov, ktoré potrebuje aktivizovať v rámci Stredného koridoru, aby naplno využilo vlastný tranzitný potenciál. Pokroky v tejto spolupráci ukázalo už otvorenie železničnej trate Baku – Tbilisi – Kars, ktorá z pohľadu Číny nadväzuje na prepravu cez Khorgos, nové železničné trate v Kazachstane smerom do prístavu Kuryk, kde potom tovar putuje cez Kaspické more do Baku a prostredníctvom tejto železnice sa dostáva až do tureckého mesta Kars, odkiaľ smeruje do Európy.

Ako ukázali výsledky práce, Čína zvyšuje aj objemy tovarov, ktoré prechádzajú cez turecký terminál Kumport v istanbulskej prístave, a sa tak môže stať ďalším významným uzlom na „južnej vetve“ Novej hodvábnej cesty.

Hlavnú úlohu Turecka teda môžeme vidieť v diverzifikácii prepravy medzi Čínou a Európou. Poskytuje nový spôsob prepravy medzi týmito svetadielmi, odľahčuje tradičnú ruskú Transsibírsku magistrálu, čím zároveň zvyšuje kapacitné možnosti. To predstavuje výhodu najmä pre Čínu, keďže vlaky opačným smerom chodia v podstate prázdne.

V budúcnosti so vznikajúcimi prepojeniami, realizáciou ďalších projektov a aktívnym zapájaním sa ďalších krajín môžeme predpokladať, že budú pribúdať ďalšie krajiny, ktoré budú v podobných úlohách ako Turecko a Kazachstan a budú dôležité pre tranzit tovaru. Vyhliadky stať sa tranzitnou krajinou v rámci BRI má aktuálne Grécko. Čínski a grécki minister zahraničných vecí v auguste 2018 podpísali Memorandum o porozumení o spolupráci v rámci

BRI.¹²⁹ Grécko tak posilňuje svoju pozíciu stredomorskej brány k novým „hodvábny“ cestám, ktoré vznikajú medzi Európou a Áziou.

Obrázok 9: Potencionálny nový tranzitný koridor Grécko – stredná Európa



Prameň: OBOREurope. Greece officially joins the BRI. [online]. 4.8.2018. [cit. 7.4.2019]. Dostupné na: <http://www.oboreurope.com/en/greece-bri/>

Ako dokumentuje *Obrázok 9*, existuje príležitosť na prepojenie Grécka cez krajiny strednej a východnej Európy, s ktorými Čína rozvíja bližšiu spoluprácu už od roku 2012. Čína od roku 2016 vlastní majoritný podiel v prístave Pireus a od roku 2017 sa podieľa na financovaní rekonštrukcie železnice Budapešť – Belehrad. Tieto dva projekty sú len časti oveľa väčšieho celku, ktorého výsledkom je plánovaná vysokorýchlostná železničná trať Budapešť – Belehrad – Skopje – Atény – Pireus. Realizáciou takéhoto projektu by sa Grécko mohlo pripojiť k Turecku a Kazachstanu, či Rusku medzi najdôležitejšie tranzitné krajiny.

Čínu čaká ešte dlhá cesta, pred tým ako bude môcť považovať BRI za úspešne ukončenú. Napriek tomu už dokáže využívať niektoré implementované projekty na jednu

¹²⁹ CHINADAILY. China, Greece ink MOU to promote Belt and Road Initiative. [online]. 28.8.2018. [cit. 8.4.2019]. Dostupné na: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201808/28/WS5b853bdba310add14f3883f1.html>

z najvýznamnejších úloh v rámci BRI a to efektívnejšie, rýchlejšie, vo väčšom objeme prepravovať tovary smerom do Európy. Čína dokazuje, že jednotlivé projekty dokáže premyslene integrovať do čoraz väčších celkov v spolupráci s mnohými regionálnymi iniciatívami a môžeme očakávať, že sa v 21. storočí staneme svedkami vzniku Novej hodvábnej cesty, ktorá bude mať oveľa hustejšiu, sofistikovanejšiu a integrovanejšiu sieť rôznych ciest ako má tá, ktorú poznáme z hodín dejepisu. Otázne ostáva, ako bude Európa, predovšetkým EÚ reagovať na objemy tovarov, ktoré prúdia z východu, a či dokáže využívať novovytvorené tranzitné koridory aj vo svoj prospech.

Záver

Už viac ako 2000 rokov sú obchodné vzťahy Číny s okolitým svetom symbolizované v podobe starovekej Hodvábnej cesty, ktorá začala ako sieť horských a púštnych chodníkov a neskôr sa vyvinula do námorných trás. Čínska vláda teraz oživuje koncept s nesmierne ambicióznym plánom na výstavbu a modernizáciu diaľnic, železníc, prístavov a iných infraštruktúr v Ázii a Európe, ktoré sú určené na zlepšenie ekonomík nielen Číny ale aj desiatok jej obchodných partnerov. Otázne však je, či to nie je len Čína, ktorá môže profitovať z tejto iniciatívy rýchlejšou prepravou na svojich tovarov na západné trhy, ktorou sa zároveň vyhýba tranzitu cez USA, dokáže si zabezpečiť nielen kľúčové energetické suroviny a mnohé ďalšie výhody, ktoré jej z iniciatívy plynú. Predtým ale musí čeliť mnohým implementačným výzvam, ktoré sa prevažne týkajú hlavne obáv partnerských krajín z čínskeho vplyvu.

Snaha o obnovenie Hodvábnej cesty prostredníctvom iniciatívy Pás a cesta je stále relatívne nová. Základy tejto iniciatívy - finančné inštitúcie, ako napríklad Ázijská banka pre investície do infraštruktúry a Fond Hodvábnej cesty, už fungujú. Roky 2017 a 2018 začali poukazovať aj na iné fungujúce projekty a objavujú sa aj prvé krajiny, ktoré majú možnosť byť v roli beneficentov z tejto iniciatívy.

Kazachstan, najvýraznejší reformátor v regióne Strednej Ázie, má výborne rozvinutú spoluprácu s Čínou na základe niekoľkoročných dobrých vzťahov. Dokázal implementovať a spustiť už niekoľko projektov, čo ho stavia do role dôležitej tranzitnej krajiny. Na pozadí čínskeho projektu si vyvinul vlastnú rozvojovú stratégiu Nurly Žol a synergiou týchto iniciatív môže rozvíjať vlastné hospodárstvo. Kazašské národné spoločnosti sú najväčšími zainteresovanými stranami a musia byť pripravené na zvyšovanie objemov tranzitu v nasledujúcich rokoch. Suchý prístav Khorgos, prístav na Kaspickom mori Kuryk, výstavba a rekonštrukcia železničných tratí sa zatiaľ pre Kazachstan sa zatiaľ javí ako správny krok k zvyšovaniu tranzitného potenciálu krajiny, ktoré neskôr môže priniesť ďalší hospodársky rozvoj, nakoľko ešte nie sú v úplnej prevádzke. Kazachstan je na ceste zaradiť sa medzi prvé krajiny, ktoré z čínskej iniciatívy budú ťažiť na podobnej báze ako samotný iniciátor, avšak bude dôležité, aký prístup zvolí nový prezident, ktorý bude volený v už roku 2020.

Napriek veľmi ústretovým vyhláseniam Turecka a Číny o spolupráci na Hodvábnej ceste je ťažké povedať, do akej miery bude spolupráca rozvinutá vzhľadom na napäté vzťahy, ktoré komplikujú spoluprácu medzi týmito dvomi veľkými ekonomikami už niekoľko desiatok rokov. V procese oživenia Hodvábnej cesty môžu Turecko a Čínska ľudová republika spolupracovať v oblastiach, ako sú doprava, energetika, obchod, ale aj cestovný ruch. Turecko má kľúčovú geostrategickú polohu medzi Áziou a Európou, preto už v základnej vízii projektu Turecko figurovalo ale dôležitá tranzitná krajina. Umožňuje totiž zvýšiť flexibilitu prepravy a v prípade potreby obísť Rusko južnou vetvou Hodvábnej cesty. Toto prepojenie umožnilo otvorenie železničnej trate Baku – Tbilisi – Kars. Trasa, ktorá prechádza cez východ-západ cez Kaspické more, pokračuje v hlavnom meste Azerbajdžanu - Baku, potom prechádza cez Kaukaz do hlavného mesta Gruzínska - Tbilisi a končí v tureckom meste Kars. Odtiaľ tovar môže smerovať do všetkých kútov Európy. Realizácia ďalších plánovaných projektov môže formovať ďalšiu spoluprácu medzi Čínou a Tureckom a taktiež ešte viac zatriktívniť prepravu cez turecké územie. Politika R.T. Erdogana je však nevyspytateľná, čo môže značne skomplikovať využívanie južnej vetvy Novej Hodvábnej cesty.

Úspech čínskej iniciatívy teda zďaleka nezáleží iba na Číne samotnej, s postupným implementovaním ďalších projektov budú dôležité tranzitné krajiny len pribúdať a formovanie Novej hodvábnej cesty bude závisieť od toho, čo Čína ponúkne partnerským krajinám.

Zoznam použitej literatúry

Knižné zdroje

- [1] AMIGHINI, Alessia. *China's Belt and Road: A Game Changer?* 1. vyd. Miláno: Edizioni Epoké - ISPI, 2017. 151 s. ISBN 978-88-99647-61-2.
- [2] BALÁŽ, Peter – SZÖKEOVÁ, Silvia – ZÁBOJNÍK, Stanislav. *Čínska ekonomika: nová dimenzia globalizácie svetového hospodárstva: (bude XXI. storočie storočím Číny?)*. Bratislava: Sprint 2, 2012. 279 s. [18,26 AH]. Economics. ISBN 978-80-89393-89-3.
- [3] DRIENIKOVÁ, Kristína – ZUBALOVÁ, Ľubica. *Zahraničnoobchodná politika EÚ v meniacich sa podmienkach globálneho hospodárskeho prostredia*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2013, 263 s.[16,30 AH]. ISBN 978-80-225-3622-6.
- [4] ENYUAN, Wu. *CHINA – RUSSIA, CENTRAL ASIA AND EAST EUROPE: Review and Analysis*. Volume 1. China: Paths International Ltd, UK and by Social Sciences Academic Press. 2012. 221 s. ISBN: 978-18-446-4111-6.
- [5] HAMILTON, Daniel - ÜNVER NOI, Aylin - ALTAY, Serdar. *Turkey in the North Atlantic Marketplace*. 1st. ed. Center for Transatlantic Relations SAIS, July 31, 2018. 318 s. ISBN: 978-194-7661-07-3
- [6] HAKSÖZ, Çağrı – SESHADRI, Sridhar – IYER, Ananth. *Managing Supply Chains on the Silk Road: Strategy, Performance, and Risk*. 1. vyd. Boca Raton, FL: CRC Press, 2012. 323 s. ISBN 978-11-38374-54-6.
- [7] HARLAFTIS, Gelina – TENOLD, Stig – VALDALISO, Jesús. *The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping*. Palgrave Macmillan UK, a division of Macmillan Publishers Limited. 320. ISBN: 978-02-3036-914-6
- [8] LARUELLE, Marlene. *CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE AND ITS IMPACT IN CENTRAL ASIA*. Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018. 184 s. ISBN 978-0-9996214-0-0.
- [9] SMITH, Adam. *Pojednání o podstatě a původu bohatství národů*. Přeložil Vladimír IRGL. Praha: Liberální institut, 2016, 872 s. ISBN 978-80-86389-60-8.

Internetová stránky a iné elektronické zdroje

- [1] 59/1948 Zb. Vládní vyhláška ze dne 8. dubna 1948, kterou se uvádí v prozatímní platnost Všeobecná dohoda o clech a obchodu ze dne 30. října 1947. [online]. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1948/59/>
- [2] AIIB. The Memorandum of Understanding on Establishing the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) was signed in Beijing. [online]. 8.4.2015. [cit. 17.1.2018]. Dostupné na: http://www.aiib.org/en/news-events/news/2015/20150408_004.html
- [3] ASTANA TIMES. Kuryk seaport to boost shipment capacity. [online]. 6.2.2019 [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://astanatimes.com/2019/02/kuryk-seaport-to-boost-shipment-capacity/>

- [4] BBC. How the invention of paper changed the world. [online]. 13.3.2017. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <http://www.bbc.com/news/the-reporters-38892687>
- [5] BBC. Kazakhstan's land reform protests explained. [online]. 28.4.2016. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <https://www.bbc.com/news/world-asia-36163103>
- [6] BARISITZ, Stephan – RADZYNER, Alice. The New Silk Road, part I: a stocktaking and economic assessment. [online]. Focus on European Economic Integration, Oesterreichische Nationalbank (Austrian Central Bank), č. Q3/17, 27 s. [cit. 16.1.2018]. Dostupné na: <https://ideas.repec.org/a/onb/oenbfi/y2017iq3-17b1.html>
- [7] BELT& ROAD NEWS. Russian Railways: “Containers by Rail from China to Europe may exceed 2 Million TEU/Year”. [online]. 20.3. 2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <https://www.beltandroad.news/2019/03/20/russian-railways-containers-by-rail-from-china-to-europe-may-exceed-2-million-teu-year/>
- [8] BELT AND ROAD PORTAL. B&R countries convene on Trans-Caspian corridor construction [online]. 8.2.2018. [cit. 5.4.2018]. Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/hyygd/47541.htm>
- [9] BĒRZIŅA-ČERENKOVA, Una. BRI Instead of OBOR – China Edits the English Name of its Most Ambitious International Project. [online]. Latvian Institute of International Affairs, 2016. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <https://web.archive.org/web/20170206061842/http://liia.lv/en/analysis/bri-instead-of-obor-china-edits-the-english-name-of-its-most-ambitious-international-project-532>
- [10] BITABAROVA, Assel. Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan. [online]. 13.1.2019. [cit. cit. 17.3.2019] Dostupné na: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/24761028.2018.1553226>
- [11] BLOOMBERG. China's New Silk Road Hinges on a Small Pakistan Port. Bloomberg. [online]. 30.10.2016. [cit. 21.1.2018]. Dostupné na: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-29/china-s-new-silk-road-hinges-on-a-small-pakistan-port>
- [12] BLOOMBERG. China Scraps Presidential Term Limits, Clearing Way for Xi's Indefinite Rule. [online]. 11.3.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-03-11/china-ties-future-to-xi-as-congress-scraps-president-term-limits>
- [13] BLOOMBERG. Kazakh Leader Nazarbayev Quits Presidency, Retains Key Posts. [online]. 19.3.2019. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2019-03-19/kazakh-president-nazarbayev-resigns-after-nearly-30-years>
- [14] BLOOMBERG. Turkey Asks China to Close ‘Concentration Camps’ for Uighurs. [online]. 9.2.2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-02-09/turkey-asks-china-to-close-concentration-camps-for-uighurs>

- [15] CAI, Peter. Understanding China's Belt and Road Initiative. The Lowy Institute for International Policy. [online]. Lowy Institute for International Policy, 2017. [cit. 19.12.2018]. Dostupné na: https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence=1
- [16] CASPIAN POLICY CENTER. Baku-Tbilisi-Kars Is Among Train Lines That Could Transform How People Travel. [online]. 13.12.2018. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.caspianpolicy.org/baku-tbilisi-kars-is-among-train-lines-that-could-transform-how-people-travel/>
- [17] CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES. How Big Is China's Belt and Road? [online]. 3.4.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <http://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>
- [18] CENTER FOR STRATEGIC AND INTERNATIONAL STUDIES. The Rise of China-Europe Railways [online]. 6.3.2018. [cit. 7.4.2019]. Dostupné na: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>
- [19] CGTN. Fueling Connectivity: China and Turkey's cooperation on digital industry under BRI [online]. 10.9.2018. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: https://news.cgtn.com/news/794d6a4d77494464776c6d636a4e6e62684a4856/share_p.html
- [20] CGTN. Putin: Russia is a firm supporter of China's Belt and Road Initiative. [online]. 6.6.4.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: https://news.cgtn.com/news/3d3d414e3149544f77457a6333566d54/share_p.html
- [21] CHINADAILY. Turkish ambassador: BRI promotes China-Turkey cooperation. [online]. 23.1.2019. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/23/WS5c4816aaa3106c65c34e6165.html>
- [22] CHINADAILY. China, Greece ink MOU to promote Belt and Road Initiative. [online]. 28.8.2018. [cit. 8.4.2019]. Dostupné na: <http://global.chinadaily.com.cn/a/201808/28/WS5b853bdba310add14f3883f1.html>
- [23] CHINA ECONOMIC INFORMATION SERVICE. Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative. [online]. [cit. 17.2.2018]. Dostupné na: <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf/>
- [24] COPHC. About Us. [online]. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.ft.com/content/949d3f30-806c-11e8-af48-190d103e32a4http://cophcgwadar.com/about.aspx>
- [25] COPPEL, Kevin – LIU, Alan. NEW FRONTIERS: Prospects For Real Estate Along The Belt And Road Initiative. [online]. Knight Frank Research, 2018. s. 13 [cit. 17.12.2018]. Dostupné na: <http://kfcontent.blob.core.windows.net/research/1438/documents/en/new-frontiers-the-2018-report-2018-5216.pdf>
- [26] DAILY SABAH. Baku-Tbilisi-Kars Railway transported 110,000 tons of goods in first year. [online]. 30.10.2018. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <https://www.dailysabah.com/business/2018/10/31/baku-tbilisi-kars-railway-transported-110000-tons-of-goods-in-first-year>

- [27] DAILY SABAH. China calls for more cooperation with Turkey to boost 'Belt and Road' project ,[online]. 3.10.2018. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <https://www.dailysabah.com/economy/2018/10/03/china-calls-for-more-cooperation-with-turkey-to-boost-belt-and-road-project>
- [28] DEVONSHIRE – ELLIS, Chris. Who is Financing the New Economic Silk Road? [online]. In: *Silk Road Briefing*, 21.9.2018. [cit. 17.1.2018]. Dostupné na: <http://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/21/financing-new-economic-silk-road/>
- [29] DI COSMO, Nicola. Mongols and merchants on the black sea frontier in the thirteenth and fourteenth centuries:convergences and conflicts. [online]. 21.6.2014. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: http://www.academia.edu/5129441/MONGOLS_AND_MERCHANTS_ON_THE_BLACK_SEA_FRONTIER
- [30] DJANKOV, Simeon - MINER, Sean. CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE MOTIVES, SCOPE, AND CHALLENGES. [online]. In: *PIIE Briefing 16-2*. Peterson Institute for International Economics, Marec 2016. 35 s. [cit. 16.1.2018]. Dostupné na: http://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf
- [31] DRIENIKOVÁ, Kristína. Príležitosti pre prehĺbenie a rozvoj spolupráce medzi EÚ a Kazachstanom: Opportunities to Deepen and Further Development of the Kazakhstan-EU Cooperation. *Aktuálne otázky vplyvu súčasných geopolitických zmien na zahraničnoobchodné vzťahy EÚ (so zameraním na slovenskú ekonomiku): zborník vedeckých statí*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2018, s. 33-43. ISBN 978-80-225-4561-7.
- [32] EURASIAN BUSINESS BRIEFING. Trans Caspian transport consortium to operate TITR from China to Europe. [online]. 2.12.2015. [cit. 5.4.2018]. Dostupné na: <https://www.eurasianbusinessbriefing.com/trans-caspian-transport-consortium-established/>
- [33] EURASIAN STUDIES. The Chinese Belt and Road Initiative (BRI). [online]. 15.7.2018. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://greater-europe.org/archives/5596>
- [34] EUROPEAN COMMISSION. Countries and Regions: China. [online]. 16.4.2018. [cit. 28.12.2018] Dostupné na: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-andregions/countries/ china/>
- [35] EUROSTAT. China-EU - international trade in goods statistics [online]. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics
- [36] FINANCIAL TIMES. Bridge-building a pillar of Sino-Russian detente. [online]. 20.3.2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.ft.com/content/949d3f30-806c-11e8-af48-190d103e32a4>
- [37] FINANCIAL TIMES. Erdogan reconsiders mega-projects as economy stutters. [online]. 14.9.2018 [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.ft.com/content/4a565f14-b830-11e8-b3ef-799c8613f4a1>

- [38] FITCHGROUP COMPANY. Kazakhstan Oil & Gas Report. [online]. 2018, (3), 68 s. [cit. 17.3.2019]. ISSN: 17484073. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&an=130188723&scope=sit>
- [39] FORBES. 5 New Silk Road Projects That Will Alter Your View Of How The World Works. [online]. 13.3.2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2018/03/13/5-new-silk-road-projects-that-will-alter-your-view-of-how-the-world-works/#1537a1fd1dea>
- [40] GEORGIATODAY. Baku-Tbilisi-Kars Railway Officially Opens [online]. 31.10.2017. [cit. 4.4.2019]. Dostupné na: <http://georgiatoday.ge/news/8026/Baku-Tbilisi-Kars-Railway-Officially-Opens->
- [41] GHYSAI, Richard – SU, Fei – SAALMAN, Lora. THE 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD: Security implications and ways forward for the European Union. [online]. STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE, 2018. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf>
- [42] GHYSAI, Richard. – ZHOU, Jiayi. THE SILK ROAD ECONOMIC BELT - Considering security implications and EU–China cooperation prospects. [online]. STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE, 2017. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://library.fes.de/pdf-files/iez/13188-20170223.pdf>
- [43] GLOBAL RISK INSIGHTS. B Between a Bear and a Dragon: New challenges for Kazakhstan. [online]. 26.3.2018. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <http://globalriskinsights.com/2019/03/kazakhstan-china-russia-leader/>
- [44] HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL. The Belt and Road Initiative - A road map to The future. [online]. Dostupné na: <https://beltandroad.hktdc.com/en/belt-and-road-basics>
- [45] HÜRRIYET DAILY NEWS. Turkey can overcome economic difficulties: China. [online]. 17.8.2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/turkey-can-overcome-economic-difficulties-china-135903>
- [46] HÜRRIYET DAILY NEWS. Chinese companies in Turkey exceeds 1,000. [online]. 16.8.2019. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/chinese-companies-in-turkey-exceeds-1-000-135875>
- [47] HÜRRIYET DAILY NEWS. The ‘Iron Silk Road’.[online]. 9.11.2017. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/opinion/mustafa-aydin/the-iron-silk-road-122150>
- [48] HÜRRIYET DAILY NEWS. Chinese consortium acquires 65 pct stake in Turkish port terminal [online]. 17.9.2015. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <http://www.hurriyetdailynews.com/chinese-consortium-acquires-65-pct-stake-in-turkish-port-terminal-88636>
- [49] CHINA INTERNET INFORMATION CENTER. Past, Present and Future of Sino-Kazakhstan Relations. [online]. 2.6.2003. [cit. 26.2.2019]. Dostupné na: <http://china.org.cn/english/2003/Jun/65983.htm>

- [50] INVESTMENT AGENCY. Investing in infrastructure and public private partnership in Turkey. [online]. April, 2018. [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.invest.gov.tr/en-US/Pages/DownloadPdf.aspx?ref=http://www.invest.gov.tr/en-US/infocenter/publications/Documents/INFRASTRUCTURE.INDUSTRY.pdf>
- [51] IRAN DAILY. Iran's transit revenues up by 20%. 2018. [online]. 10.4.2018. [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://www.iran-daily.com/News/213028.html>
- [52] ISLAMJANOVA, Aigul. The Impact of Silk Road Economic Belt on Economic Development of the Republic of Kazakhstan: The Case of Khorgos City. [online]. In: *Journal of Social Science Studies*. Macrothink Institute, vol. 2, no. s. 178 - 192 ISSN: 2329-915 [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://doi.org/10.5296/jsss.v4i2.11014>
- [53] JIANXI, L. Kazakh plan ties in with 'One Belt, One Road' policy. [online]. 17.4.2015 [cit. 14.3.2019]. Dostupné na: <http://www.globaltimes.cn/content/917297.shtml>
- [54] KAZAKH TELEGRAPH AGENCY. Population of Nurkent town at Khorgos SEZ to reach 100 000 people by 2030. [online]. 8.10.2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://kaztag.kz/en/news/population-of-nurkent-town-at-khorgos-sez-to-reach-100-000-people-by-2030>
- [55] KAZAKHSTAN: 2018 Country Review. In: *Kazakhstan Country Review* [online]. 2018, 344 s. [cit. 24.2.2019]. ISSN: 15202062. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&an=129291727&scope=site>
- [56] KUMPORT. Statistis. [online]. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <http://www.kumport.com.tr/en-US/statistics/627426>
- [57] KURIN, Richard. The Silk Road: Connecting People and Cultures. [online]. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <http://festival.si.edu/2002/the-silk-road/the-silk-road-connecting-peoples-and-cultures/smithsonian>
- [58] KURYK PORT DEVELOPMENT. Kuryk Project. [online]. [cit. 19.3.2019]. Dostupné na: <http://kuryk.kz/en/kuryk-project/project-description.html>
- [59] MACOVEI, Mihal. *Growth and economic crises in Turkey - European Commission*. [online]. Brussel: European Commission Directorate-General for Economic and Financial Affairs Publications. 2009. s. 5. ISBN 978-92-79-13361-9. Dostupné na: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/pages/publication16004_en.pdf
- [60] MENG, Lai Yew. "Sea of Cooperation" or "Sea of Conflict"? The South China Sea in the Context of China-ASEAN Maritime Cooperation. [online]. *International Journal of China Studies*, 2017. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=eoh&AN=EP130367483&site=ehost-live&scope=site>
- [61] MEZA, Daniel. La Ruta de la Seda sería miles de años más antigua de lo que creías. [online]. 13.3.2017. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <https://nmas1.org/news/2017/03/13/ruta-seda>

- [62] MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. [online]. 7.9.2013. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml
- [63] MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN. Kazakhstan – China. [online]. 12.02.2019. [cit. 7.3.2019]. Dostupné na: <http://mfa.gov.kz/en/content-view/sotrudnichestvo-respubliki-kazakhstan-s-kitajskoj-narodnoj-respublikoj>
- [64] MZVaEZ. Kazašská republika: EKONOMICKÁ INFORMÁCIA O TERITÓRIU. 2018. [online]. 18.3.2018. [cit. 24.2.2019]. Dostupné na: <http://www.mzv.sk/documents/10182/620840/Kazachstan+-+ekonomické+informácie+o+teritóriu+2018>
- [65] MZVaEZ. Kazachstan – monitor ekonomického vývoja. [online]. Marec 2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/documents/736307/3009779/03+Kazachstan+-+ekonomick%C3%BD+monitor+marec+2018>
- [66] MZVaEZ. Kazachstan – monitor ekonomického vývoja. [online]. Január, 2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/documents/10182/3550114/01+Kazachstan+-+ekonomický+monitor+február+2019>
- [67] MZVaEZ. Turecká republika: Ekonomická informácia o teritóriu. [online]. 16.7.2019 [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.mzv.sk/documents/1110517/620840/Turecko+-+ekonomick%C3%A9+inform%C3%A1cie+o+terit%C3%B3riu+2018>
- [68] NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. [online]. 2015. [cit. 18.12.2018]. Dostupné na: http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669392.html
- [69] NEW YORK TIMES. China's 'Belt and Road' Plan in Pakistan Takes a Military Turn. [online]. 18.12.2018. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <https://www.nytimes.com/2018/12/19/world/asia/pakistan-china-belt-road-military.html>
- [70] NIGHTINGALE, Linton. One Hundred Ports 2018. [online]. Maritime intelligence, 2018. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: http://transportationstore.informa.com/wp-content/uploads/woocommerce_uploads/2018/09/LL-Top-Ports-sampler.pdf
- [71] PARKHOMCHIK, Lidiya. - SIMSEK, Hayal - BAIZAKOVA Z. THE KHORGOS FREE OBOREurpe. Greece officially joins the BRI. [online]. 4.8.2018. [cit. 7.4.2019]. Dostupné na: <http://www.oboreurope.com/en/greece-bri/>
- [72] ECONOMIC ZONE AND ITS ECONOMIC POTENTIAL [online]. In: *Euroasian Research institute weekly e-bulletin*. 02.01.2017-09.01.2017 No: 97. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: http://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_en_97.pdf

- [73] PORTSEUROPE. COSCO's Kumport Liman reports 2018 container throughput up 18.3% , [online]. 30.1.2019. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <http://www.kumport.com.tr/en-US/statistics/627426> <https://www.portseurope.com/coscokumport-liman-reports-2018-container-throughput-up-18-3/>
- [74] PRESIDENCY OF REPUBLIC OF TURKEY: "A New Era will be Heralded in Our Region Based on Stability and Prosperity". [online]. 14.5.2017. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <https://www.tccb.gov.tr/en/news/542/75199/a-new-era-will-be-heralded-in-our-region-based-on-stability-and-prosperity>
- [75] REPUBLIC OF TURKEY - MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS. Turkey's Multilateral Transportation Policy. [online]. [cit. 5.4.2018]. Dostupné na: http://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa
- [76] SAMRUK KAZYNA. Belt & road updates 2018 "expansion continues". [online]. Január, 2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.sk.kz/upload/iblock/898/8982ade4e1075b33189e5044b01ff98e.pdf>
- [77] SDI LOGISTICS. Heads of state of China and Kazakhstan opened model for cross-border traffic Between China And Kazakhstan. [online]. 1.8.2017. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <http://sdilogistics-shipping.de/info/heads-of-state-of-china-and-kazakhstan-opened-25954124.html>
- [78] SEZEN, Seriy. China in Turkish Academic Literature. [online]. In: *Sociology of Islam*. 4, no. 1–2 (April 15, 2016): 129–148, [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: <http://doi.org/10.1163/22131418-00402006>
- [79] SILNIN, Yakov a kol. 2017. China's economic interests in the "One Belt, One Road" initiative. [online]. In: SHS Web of Conferences vol. 39 (Supplement 2017). 10 s. [cit. 29.12.2018]. Dostupné na: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2017/07/shsconf_ies2017_01025.pdf
- [80] SOUTH CHINA MORNING POST. Khorgos: the biggest dry port in the world - A visual explainer. [online]. [cit. 17.3.2019] Dostupné na: <http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>
- [81] SÖYLEMEZ, Mehmet. Turkey and China: An Account of a Bilateral Relations Evolution. [online]. In: *Note d'actualité n°22/24 de l'Observatoire de la Chine, cycle*. Maison de la Recherche de l'Inalco 2 rue de Lille 75007 Paris - France 2017-2018, Décembre 2017. á s. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: https://centreasia.hypotheses.org/files/2018/06/22-Soleymez-ChineTurquie_De%CC%81c2017.pdf
- [82] STEC, Grzegorz. China's Belt and Road Initiative is Neither a Strategy, Nor a Vision. It is a Process. [online]. European Institute for Asian Studies, 2018. 7 s. [cit. 17.12.2018]. Dostupné na: http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/03/EU_Asia_at_a_Glance_Stec_BRI_2018-1.pdf
- [83] TENGRI NEWS. Inflation in Kazakhstan makes 13.6% in 2015. [online]. 5.1.2016. [cit. 24.2.2019]. Dostupné na: <http://en.tengrinews.kz/finance/Inflation-in-Kazakhstan-makes-136-in-2015-263127/>
- [84] TITR. Route. [online]. 18.10.2018. [cit. 17.3.2019] Dostupné na: <http://titr.kz/en/route>

- [85] THE CORNER. Even Though Big Numbers, Funds For The One Belt, One Road Initiative Means 1% Of China's GDP. [online]. 20.10.2018. [cit. 18.1.2018]. Dostupné na: <http://thecorner.eu/world-economy/china-the-one-belt-one-road-initiative/76201/>
- [86] THE CHINA COUNCIL FOR INTERNATIONAL COOPERATION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (CCICED). Important Speech of Xi Jinping at Peripheral Diplomacy Work Conference. [online]. 30.10.2013. [cit. 13.1.2018]. Dostupné na: http://www.cciced.net/cciceden/NEWSCENTER/LatestEnvironmentalandDevelopmentNews/201310/t20131030_82626.html/
- [87] THE DIPLOMAT. As America Withdraws From Latin America, China Steps. [online]. 4.1.2018. [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: <http://thediplomat.com/2018/01/as-america-withdraws-from-latin-america-china-steps-in>
- [88] THE DIPLOMAT. The New Silk Road? [online]. 11.11.2011 [cit. 17.12.2018]. Dostupné na: <http://thediplomat.com/2011/11/the-new-silk-road/>
- [89] THE GUARDIAN. Turkey raises interest rates to 24% in startling bid to curb inflation. 2018. [online]. 13.8.2018 [cit. 27.3.2018]. Dostupné na: <http://www.theguardian.com/business/2018/sep/13/turkey-raises-interest-rates-to-24-in-startling-bid-to-curb-inflation>
- [90] THE JAPAN TIMES. China's modern Silk Road hits political and financial hurdles. [online]. 11.1.2018. [cit. 17.1.2018]. Dostupné na: <http://www.japantimes.co.jp/news/2018/01/11/business/chinas-modern-silk-road-hits-political-financial-hurdles/#.XGKjAy03ZQK>
- [91] THE NEW YORK TIMES. China's Ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan. [online]. 1.1.2018. [cit. 17.3.2019]. Dostupné na: <https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html>
- [92] THE SHANGHAI COOPERATION ORGANISATION. 2017. [online]. 9.1.2017 [cit. 7.3.2019]. Dostupné na: http://eng.sectsco.org/about_sco/
- [93] THE STATE COUNCIL OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. [online]. 9.10.2010. [cit. 25.3.2019]. Dostupné na: http://www.gov.cn/english/2010-10/09/content_1718048.htm
- [94] THE WALL STREET JOURNAL. Greece Signs Deal to Sell Stake in Port of Piraeus to China's Cosco. [online]. 8.4.2016. [cit. 6.4.2019]. Dostupné na: <https://www.dailysabah.com/economy/2018/10/03/china-calls-for-more-cooperation-with-turkey-to-boost-belt-and-road-project>
- [95] THE WASHINGTON POST. Map: The world's longest train journey now begins in China. [online]. 21.11.2014 [cit. 12.1.2018]. Dostupné na: https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/11/21/map-the-worlds-longest-train-journey-now-begins-in-china/?noredirect=on&utm_term=.caad3ee9b690
- [96] TREND. Z Číny do Londýna: 4 exotické vlakové projekty, ktoré pútajú pozornosť. [online]. 6.6.4.2018. [cit. 20.3.2019]. Dostupné na: <http://www.etrend.sk/ekonomika/z-ciny-do-londyna-4-exoticke-vlakove-projekty-ktore-putaju-pozornost.html>

- [97] TURKEY. Turkey Country Review. [online]. 2018, 528 s. [cit. 27.3.2019]. ISSN: 15201511. Dostupné na: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&an=129035471&scope=site>
- [98] UIC. Kazakhstan: First container train operates between Altynkol station on the route between Lodz and Chengdu. [online]. 10.4.2018. [cit. 19.3.2019]. Dostupné na: http://uic.org/com/uic-e-news/593/article/kazakhstan-first-container-train-operates-between-altynkol-station-on-the-route?page=iframe_enews
- [99] UNESCO. About the Silk Road. [online]. [cit. 28.12.2018]. Dostupné na: <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>
- [100] UNESCO. The End of the Silk Route. [online]. [cit. 29.12.2018]. Dostupné na: <http://en.unesco.org/silkroad/sites/silkroad/files/knowledge-bank-article/the%20end%20of%20the%20silk%20route.pdf>
- [101] XINHUA. China policy bank provides financing worth \$190 billion for B&R projects. [online]. In: *Global Times*, 27.3.2019. [cit. 1.4.2019.]. Dostupné na: <http://www.globaltimes.cn/content/1143669.shtml>