

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE**  
**FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV**

Evidenčné číslo: 105002/B/2019/36122163609437956

**PROJEKT NOVEJ HODVÁBNEJ  
CESTY A JEJ VPLYV NA VÝVOJ  
MEDZINÁRODNÉHO OBCHODU**

**Bakalárska práca**

**2019**

**Nadežda Kuntová**

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE**  
**FAKULTA MEDZINÁRODNÝCH VZŤAHOV**

**PROJEKT NOVEJ HODVÁBNEJ  
CESTY A JEJ VPLYV NA VÝVOJ  
MEDZINÁRODNÉHO OBCHODU**

**Bakalárska práca**

<b>Študijný program:</b>	Medzinárodné ekonomické vzťahy
<b>Študijný odbor:</b>	Medzinárodné ekonomické vzťahy
<b>Školiace pracovisko:</b>	Katedra medzinárodných vzťahov a hospodárskej diplomacie
<b>Vedúci záverečnej práce:</b>	Ing. Adam Cibul'a

**Bratislava 2019**

**Nadežda Kuntová**

### Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že som bakalársku prácu vypracovala samostatne, na základe konzultácií a štúdia odbornej literatúry. Neporušila som autorský zákon a zoznam použitej literatúry som uviedla na príslušnom mieste.

**Dátum:** 29.04 2019

.....  
Nadežda Kuntová

## **Pod'akovanie**

Touto cestou by som rada vyjadrila pod'akovanie môjmu vedúcemu záverečnej práce Ing. Adamovi Cibul'ovi za odborné vedenie a konzultácie , cenné rady, pripomienky, usmernenia a ochotu pri spracovaní záverečnej práce.

## **ABSTRAKT**

KUNTOVÁ, Nadežda: *Projekt novej hodvábnej cesty a jej vplyv na vývoj medzinárodného obchodu*. - Ekonomická univerzita v Bratislave. Fakulta medzinárodných vzťahov, Katedra Medzinárodných vzťahov a hospodárskej diplomacie. Vedúci záverečnej práce: Ing. Adam Cibul'a. - Bratislava: FMV EU, 2019, 46 s.

Cieľom záverečnej práce je vysvetliť a poukázať na projekt Novej hodvábnej cesty, jej význam, ciele, projekty a financovanie. Práca je rozdelená do štyroch kapitol. Obsahuje 5 tabuliek a 6 obrázkov v texte. Prvá kapitola je venovaná pôvodnej historickej ceste, jej vzniku, charaktere, význame a obsahuje zoznam známych cestovateľov, ktorí prešli historickú hodvábnu cestu a napísali o nej cestopis. V ďalšej časti sa charakterizujú ekonomické koridory, podľa ktorých sú rozdelené projekty medzi štáty a regióny. Tretia kapitola sa zaoberá financovaním celého BRI projektu, vznikom samostatných inštitúcií, ktorých cieľom je financovať jednotlivé projekty a postavenie iných finančných inštitúcií, ktoré spolufinancujú projekty Novej hodvábnej cesty. Záverečná kapitola je venovaná opisu Marshallovmu plánu. Záver práce zahŕňa vplyv projektu na vývoj medzinárodného obchodu a porovnanie Marshallovho plánu a Novej hodvábnej cesty.

**Kľúčové slová:** Hodvábna cesta, BRI projekt, Belt-Road-Initiative, čínsky projekt, ekonomický koridor, AIIB, financovanie, bilaterálne zmluvy.

## **ABSTRACT**

KUNTOVÁ, Nadežda: *Project of the new Silk Road and it's influence on international comerce.* – Economics university in Bratislava. Faculty of International Relations, Department of International Economic Relations and Economic Diplomacy. Thesis supervisor: Ing. Adam Cibul'a. - Bratislava: FMV EU, 2019, 46 pp.

The aim of the bachelor thesis is to explain and point out the New Silk Road project, its significance, aims, projects and financing. The thesis is divided into three chapters. It contains 5 tables and 6 pictures in text. The first chapter is devoted to the historic silk road, its origin, character, meaning, and it's contains a list of well-known travelers who had traveled through a historical silk road and wrote a travel book about it. The next part describes the economic corridors according to which the projects are divided to between states and regions. The third chapter deals with the financing of the entire BRI project, the creation of independent finance institutions to fund individual projects and the status of other financial institutions co-financing the New Silk Road projects. The final chapter contains description of Marshall Plan. The conclusion of the work includes the impact of the project on the development of international trade and the comparism between Marshall Plan and New Silk Road

**Key words:** Silk road, BRI project, Belt-Road-Initiative, chinese project, economic corridor, AIIB, financing, bilateral agreement.

# Obsah

<b>Zoznam skratiek.....</b>	<b>8</b>
<b>Úvod .....</b>	<b>9</b>
<b>Cieľ práce, metodika práce a metóda skúmania .....</b>	<b>10</b>
<b>1. Historická hodvábna cesta.....</b>	<b>11</b>
1.1. Vznik hodvábnej cesty .....	11
1.2. Významní cestovatelia .....	13
1.3. Zánik Hodvábnej cesty .....	14
<b>2. Ekonomické koridory .....</b>	<b>16</b>
2.1. Okolnosti vzniku Novej Hodvábnej cesty .....	19
2.2. Ekonomický koridor Čína – Pakistan (CPEC) .....	19
2.3. Ekonomický koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko (BCIMEC) .....	21
2.4. Ekonomický koridor Čína – Stredná Ázia – Západná Ázia (CCWAEC) .....	23
2.5. Ekonomický koridor Čína – Indočína (CICPEC) .....	24
2.6. Ekonomický koridor Čína – Mongolsko – Rusko (CMREC) .....	25
2.7. Ekonomický koridor Nový pozemný most Eurázie (NELB) .....	25
<b>3. Financovanie projektu Novej Hodvábnej cesty .....</b>	<b>29</b>
3.1. Multilaterálne rozvojové finančné inštitúcie .....	29
3.2. Čínske štátne banky.....	31
3.3. Špeciálne investičné fondy .....	32
<b>4. Porovnanie Marshallovoho plánu z obdobia studenej vojny 1948 až 1952 a projektu Novej hodvábnej cesty 21. storočia.....</b>	<b>34</b>
4.1. Marshallov plán – dôvod vzniku, zapojené krajiny, schvaľovanie, účinky .....	34
4.1.1. <i>Dôvod vzniku</i> .....	34
4.1.2. <i>Členovia Marshallovoho plánu</i> .....	36
4.1.3. <i>Priebeh Marshallovoho plánu</i> .....	38

4.1.4. Účinky a zhrnutie Marshallovho plánu .....	40
4.2. Výsledok porovnania Marshallovho plánu a Novej Hodvábnej cesty .....	42
<b>Záver .....</b>	<b>44</b>
<b>Zoznam použitej literatúry .....</b>	<b>45</b>



## **Zoznam skratiek**

**ADB** - Ázijská Rozvojová Banka

**AIIB** - Ázijská Infraštruktúrna Investičná Banka

**BCIMEC** - Ekonomický koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko

**BRI** – Belt Road Initiative

**CCWAEC** - Ekonomický koridor Čína – Stredná Ázia – Západná Ázia

**CDB** – Čínska Rozvojová Banka

**CICPEC** - Ekonomický koridor Čína – Indočína

**CMREC** - Ekonomický koridor Čína – Mongolsko – Rusko

**CPEC** – Ekonomický koridor Čína – Pakistan

**EXIM Bank** – Čínska Export Import Banka

**MP** – Marshallov Plán

**NDB BRICS** – Nová Rozvojová Banka BRICS

**NELB** - Ekonomický koridor Nový pozemný most Eurázie

**OBOR** – One Belt One Road

**WB** - Svetová Banka

## Úvod

Ekonomika Čínskej ľudovej republiky zažíva od svojej revolúcie výrazný rast. Po stabilizácii domácej ekonomiky sa Čína dostala medzi najlepšie ekonomiky sveta, s množstvom kapitálu, ktoré môže investovať aj za svoje hranice. Jednou z foriem zahraničných investícií je aj projekt Novej hodvábnej cesty (BRI), ktorý patrí medzi najväčšiu a najambicióznejšiu ekonomickú iniciatívu od čias Marshallovho plánu z obdobia po 2.svetovej vojne. Jej cieľom je spojiť Áziu, Afriku a Európu pozemnou a námornou cestou za pomoci šiestich koridorov. Každý koridor spája 2 alebo viac štátov, ktoré sa tak zaviazali plniť projekty pod záštitou BRI.

Prvé oficiálne vyhlásenie Belt-Road Initiative (BRI) vydal Si Ťin-pching, prezident Čínskej ľudovej republiky, v roku 2013. Názov dostala podľa historickej hodvábnej ceste, ktorá vznikla ešte počas dynastie Han pred 2000 rokmi a predstavovala komplex ciest, cez ktoré prechádzali obchodníci z európskych ríš až do Ázie. Najvýznamnejším barterovým tovarom sa stala hodvábna látka, pretože farmári na území dnešnej Číny ako jediný dokázali spracovať hodváb, za čo na výmenu dostávali indickú bavlnu, rímske sklo alebo rôzne aromatické látky. V tej dobe sa do Číny aj pomocou hodvábnej cesty rozšírili náboženstvá z Indie, Arabského polostrova a z kresťanskej Európy.

Novodobý projekt hodvábnej cesty má za cieľ zvýšiť spoluprácu medzi štátmi, podporiť medzinárodný obchod, zmodernizovať infraštruktúru ázijských štátov, podporiť vývoj medzinárodného obchodu, uľahčiť presun tovarov, služieb a výrobných faktorov, zvýšiť svetový blahobyť a ekonomický rast, zníženie chudoby a nezamestnanosti, zlepšiť medzilidské vzťahy a pohraničné styky štátov. Je zameraný na výstavbu, modernizáciu a rekonštrukciu dopravnej infraštruktúry, telekomunikácie a výstavbe plynovodov a ropovodov. Neekonomické odvetvia priamo závisia od projektov v konkrétnom štáte. Vytvárajú sa tak vzdelanie, kultúra a medzilidské vzťahy.

Spolupráca medzi štátmi sa zabezpečuje bilaterálnymi alebo multilaterálnymi zmluvami, ktorými sú štáty signatárskymi stranami. Jednotlivé projekty sa financujú z jednotlivých štátnych rozpočtov alebo z pôžičiek od finančných inštitúcií, ktorú celú iniciatívu podporujú.

## **Cieľ práce, metodika práce a metóda skúmania**

Hlavným cieľom bakalárskej práce je charakterizovať projekt Novej hodvábnej cesty z hľadiska ekonomického rozvoja krajín zapojených do Belt Road Initiative a vplyvu projektu na vývoj medzinárodného obchodu. Na spracovanie hlavného cieľu sa použila analytická metóda. Analýzu sme využili pri jednotlivých ekonomických koridoroch, ich funkciu pri medzinárodnom obchode a zvyšovaní svetového obchodu. Informácie sú získané z elektronických ako aj knižných zdrojov ako sú zverejnené odborné články ekonómov, politológov a nadnárodných korporácií, vyjadrenia predstaviteľov zapojených štátov, výročné správy a správ z finančných inštitúcií.

Pre výskumnú časť sme si zvolili komparáciu Marshallovho plánu z obdobia po 2. svetovej vojne s projektom Novej hodvábnej cesty 21. storočia. V bakalárskej práci sme priblížili historické okolnosti a základy pre OBOR aj pre Marshallov plán oboch, zapájanie jednotlivých signatárskych krajín iniciatív, spôsob financovania pre oba projekty, proces schvaľovania, realizácia projektov v praxi, vplyv Marshallovho plánu ako antikomunistickej propagandy, podmienky prijatia financií pre niektoré štáty a výsledky plánu v európskych krajinách, ktoré Marshallov plán schválili.

V závere bakalárskej práce budú zhodnotené výsledky porovnávania Marshallovho plánu a projektu BRI, ich spoločné a odlišné črty a vlastnosti, určité výhody a nevýhody pre jednotlivé štáty, spoluprácu medzi krajinami, dopady na ekonomické a politické systémy, procesy a formy financovania amerického a čínskeho plánu na základe získaných informácií, ktoré sú všeobecne dostupné pre každého.

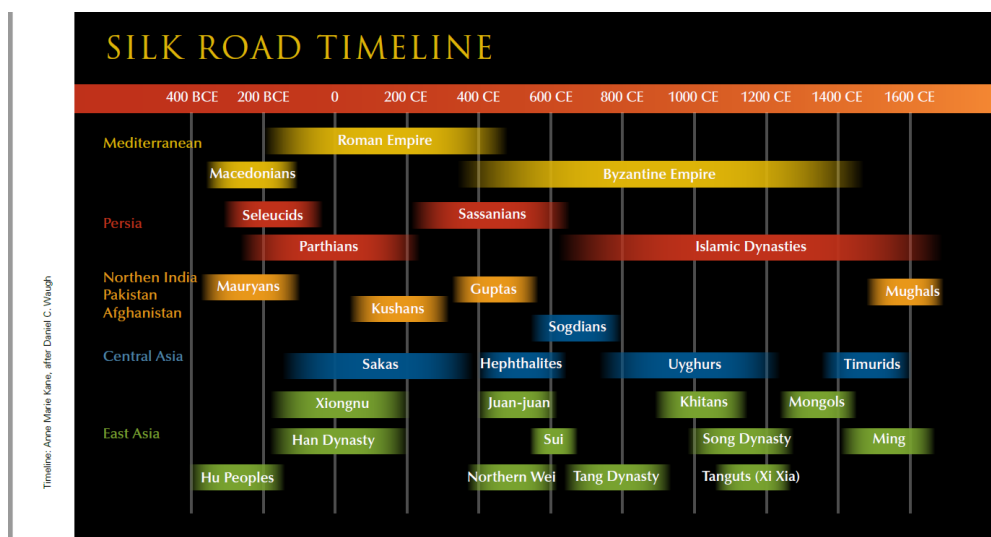
# 1. Historická hodvábna cesta

Podstata projektu Novej hodvábnej cesty je založená na základoch pôvodnej, historickej hodvábnej cesty, ktorá sa datuje až do obdobia pred našim letopočtom. Cieľom projektu je túto hodvábnu cestu nie len obnoviť, ale ju dokonca rozšíriť. Historická hodvábna cesta predstavovala obchodné spojenie krajín z troch kontinentov – Afrika, Ázia, Európa. Pojem Hodvábna cesta zaviedol nemecký barón Ferdinand von Richthofen, ktorý toto slovné spojenie použil vo svojom geografickom atlase ako komplexné pomenovanie úsekov, ktoré viedli z východu na západ.<sup>1</sup>

## 1.1. Vznik hodvábnej cesty

Pôvodná hodvábna cesta je úzko spojená s čínskymi dejinami z pred tisíc rokmi. História Číny sa datuje do obdobia, ktoré ešte dlho predchádzalo obdobiu vzniku hodvábnej cesty. Prvá známa dynastia, ktorá vládla územiu dnešnej Číny bola Dynastia Xia v období bronzovej éry 2070 p.n.l. až 1600 p.n.l., a preto patrí Čína medzi najstaršie civilizácie na svete. Na obrázku č.1 sú zobrazené všetky dynastie, ríše a kráľovstvá, ktoré boli súčasťou historickej hodvábnej cesty.

**Obrázok č. 1** Časová os vládnucich dynastií počas historickej hodvábnej cesty



Zdroj: Waugh, D. *The Silk Roads In History*.

<sup>1</sup> KUČÍREK, T. (2014). Hodvábna cesta. [online] BLÍZKY VÝCHOD. In: blizkyvychod.eu Dostupné na: <http://www.blizkyvychod.eu/hodvabna-cesta/> [cit. 16.01. 2019].

Od čias kolonizácie Alexandra Veľkého sa vytvorila ekonomická cesta, ktorú používali obchodníci na barterový obchod s východnými civilizáciami. V tom období na území dnešnej Číny vládla dynastia Hu. Po tejto dynastii nasledovalo obdobie dvoch kráľovstiev Xiongnu a Han. Konflikty medzi kráľovstvami viedlo až k výstavbe múru, ktorý neskôr slúžil ako základy pri budovaní Veľkého Čínskeho Múru. Aj napriek vojenskému stavu a vybudovaní obrannej stavby, sa obe strany snažili podporovať bezpečnosť prechodu obchodníkov, ktorí prichádzali zo západných regiónov a prechádzali cez vytvorené brány v obrannom múre. Jednou z takýchto brán bola tzv. Gate of Jade (dnešná čínska provincia Tun-Chuang).<sup>2</sup>

Najpoužívanejším prostriedkom v stredoveku boli karavany, ktoré boli ťahané koňmi alebo ťavami. Bol to najefektívnejší spôsob prepravy tovaru na dlhých trasách. Popri cestách sa nachádzali priestory, ktoré boli určené pre obchodníkov. V týchto priestoroch si mohli oddýchnuť aj obchodníci aj ich zvieratá. Rozvíjali sa tu lokálne obchody, ktoré využívali dostupnosť luxusného zahraničného tovaru. Tieto vtedajšie „hotely“ sa rozširovali spolu s rozširovaním Hodvábnej cesty a stali sa populárnymi.

Táto relatívne bezpečná cesta viedla k rozšíreniu obchodu, k dovozu exotického tovaru ako bolo rímske sklo, indický bavlnený textil, koreniny a aromatické látky, drahokamy a textil z vlny. Popri rozširujúcom obchode si čínski vodcovia začali uvedomovať hodnotu hodvábu a hodvábneho textilu, ktorý vedeli v tom čase spracovávať iba ich farmári. Textil z hodvábu bol tak rozšírený na čínskom území, že každá farma platila daň za hodváb. Obchodovanie s hodvábom sa rýchlo rozšírilo mimo územie dnešnej Číny, keďže ostatné národy vedeli vyrábať textil iba zo zvieracej kože či kožušiny alebo z rastlín.

---

<sup>2</sup> LIU, X. (2010). *The Silk Road in World History*. [online] GOOGLE BOOKS. Dostupné na: [https://books.google.sk/books?id=xXhhkvOULHsC&printsec=frontcover&hl=sk&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.sk/books?id=xXhhkvOULHsC&printsec=frontcover&hl=sk&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false) [cit. 16.01. 2019].

Práve táto cesta sa stala hlavným transportom pre výmenu tovaru a kultúrnych špecifikácií po celej Eurázii a dostala názov hodvábna cesta a to práve kvôli tomu, že hlavnou výmennou komoditou sa stal hodváb a hodvábny textil. Na obrázku č. 2 je znázornená Hodvábna cesta, ktorá sa skladala zo systému obchodných ciest, ktoré spájali východnú, juhovýchodnú a strednú Čínu s Indiou, juhozápadnou Áziou, Stredozemným morom a severnou Európou, či už pozemnými cestami alebo námornou cestou.

**Obrázok č. 2** Trasa historickej Hodvábnej cesty



Zdroj: TSOUNIS, C. *Viewpoint: The UN Silk Road Exhibition and the Byzantine-Roman Influence*

## 1.2. Významní cestovatelia

Vývoj hodvábnej cesty ovplyvňovalo aj náboženstvo. Počas 2. storočia n.l. sa budhizmus rozšíril do strednej Ázie a teda aj Číny, ktorý bol podporovaný miestnymi vládcami. Jeden z najvýznamnejších cestovateľov po hodvábnej ceste bol budhistický mních Xuanzang, ktorého cieľom bolo prejsť cestu do Indie, ktorá je rodiškom budhizmu. Do 8. storočia prenikli do strednej Ázie a Číny nové náboženstvá a to islam, ktorý prúdil z Arabského polostrova a kresťanstvo, ktoré prinášali obchodníci z európskeho kontinentu.<sup>3</sup>

Množstvo historických miest a ciest sa po čase stratili alebo úplne zanikli z klimatických dôvodov napr. vysušenie vôd alebo z politických dôvodov. Znovu objavenie hodvábnej cesty nie je postavené výlučne na archeologických vykopávkach, nájdených

<sup>3</sup> WAUGH, D. *The Silk Roads In History*. [online] PENN.MUSEUM. Dostupné na: <https://www.penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf> [cit.10.01. 2019].

predmetov v hrobkách a iných nájdených artefaktoch, ale aj na základe výpiskoch cestovateľov, ktorí prešli cez hodvábnu cestu a na základe legiend, ktoré sa rozprávali na území strednej Ázie.

V rokoch 629-645 n.l. prešiel budhistický mních Xuanzang z Číny do Indie, kde študoval budhizmus a po návrate do Číny bol jedným z prekladateľov budhistických textov.

V roku 1253 William z Rubreoku, františkánsky mních, cestoval do Mongolskej ríše, na žiadosť francúzskeho panovníka Ľudovíta IX a pápeža Inocenta IV., kde mal mongolského panovníka presvedčiť na kresťanskú vieru. Vrátil sa v roku 1255 a napísal dôkladný cestopis jeho výpravy. V jeho diele sa prvýkrát opísali krajiny ako Tibet, Kórea či Mandžusko.

O niekoľko rokov po výprave Williama z Rubreoku sa uskutočnila iná výprava do Ázie, ktorej sa zúčastnil benátsky cestovateľ Marco Polo. V rokoch 1271 až 1295 Marco Polo sprevádzal svojho otca a strýka pri ich druhej ceste do Číny pred chánom yuanskej ríše Kublajom. Niekoľko rokov všetci žili v ríši a slúžili chánovi. Marco Polo bol poverený správou miest a cestoval po celej ríši. V roku 1292 boli zo svojich služieb prepustení a bohato obdarení a po 3 rokoch cestovania sa vrátili do Benátok. Marco Polo bol o niekoľko rokov zadržaný a väznený v janovskej väznici kde nadiktoval svoje spomienky z ciest a vytvoril cestopis.

Marocký učenec, objaviteľ a cestovateľ Abu Abd Allah Muhammad Ibn Battuta, za 30 rokov precestoval moslimské, ale aj nemoslimské krajiny v Afrike, západnej, strednej Ázie a Číny. Po návrate domov napísal podrobný cestopis zo svojich ciest.

Jean Baptiste Chardin bol francúzsky výrobca šperkov, ktorý strávil množstvo času na Kaukaze, v Perzii a v Indii, a svoje zážitky opísal vo svojom cestopise Safijovská Perzia.

### **1.3. Zánik Hodvábnej cesty**

Hodvábna cesta priniesla rozkvet obchodu medzi krajinami, ktoré boli od seba vzdialené aj niekoľko tisíc kilometrov. Počas jej fungovania vznikli popri ceste nové mestá, ktoré boli obchodne významné a sebestačné. Hodvábna cesta bola jedna z najstabilnejších obchodných trás v tom čase. Postupný zánik začal na začiatku 10. storočia pri páde dynastie Tchang. Najdôležitejšie pri tejto obchodnej ceste bola podpora a ochrana vtedajších

panovníkov. Po páde dynastie, ktorá Hodvábnu cestu ochraňovala sa obchodníci museli vysporiadať s útokmi Mongolov, ktorí neskôr aj časť cesty ovládli.

V tej dobe už mal tovar z Ázie vysoký dopyt v Európe, a preto obchodníci hľadali iný spôsob prepravy tovaru z Ázie do Európy. V 15. storočí sa rozšírila popularita námornej prepravy. Nové geografické objavy, ktoré predstavovali nájdenie námornej cesty do Indie znamenali takmer úplný zánik Hodvábnej cesty. Námorná preprava znamenala skrátenie dĺžky trvania prepravy tovaru a zvýšilo sa množstvo tovaru, ktoré boli obchodníci schopní prepraviť. Námorná preprava avšak nezabezpečila bez rizikovosť prepravy. Cestu ohrozovalo zlé počasie a hrozba pirátstva, kedy sa tovar mohol poškodiť alebo odcudziť.

Úplný zánik Hodvábnej cesty nastal pri neskorších čínskych dynastiách. Dynastia Ming sa dokonca snažila úplne uzavrieť pred obchodovaním so západnými krajinami. Zánik hodvábnej cesty neznamenal úplný koniec obchodovaniu medzi západnými a východnými krajinami, iba pozastavila a spomalila aktívny obchod medzi nimi.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> WAUGH, D. *The Silk Roads In History*. [online] PENN.MUSEUM. Dostupné na: <https://www.penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf> [cit.10.01. 2019].



## 2. Ekonomické koridory

Projekt novej hodvábanej cesty, alebo v zahraničí viac známy aj ako projekt BRI (Belt Road Initiative), iniciovaný a podporovaný Čínskou ľudovou republikou, bol predstavený v roku 2013, prezidentom ČLR, Si Ťin-pchingom. BRI projekt je zameraný hlavne a prvorado na rozvoj infraštruktúry a podporu obchodovania v Ázii a prepojenie Ázie, Európy a Afriky, a ďalej na podporu voľného pohybu ekonomických faktorov a správne využívanie zdrojov. Pod Novú Hodvábnu cestu sa môže priradiť rôzne množstvo projektov od výstavby diaľnic a železníc, prístavov, ropovodov a plynovodov, kladenie podmorských optických káblov, vybudovanie nových elektrární až po podporu rozvoja cestovného ruchu alebo podporu vzdelania, ktoré sa začali budovať od roku 2013. Avšak môžu sa k nim priradiť aj projekty, ktoré mali začiatok aj v rokoch predchádzajúcim roku 2013.

O dôležitosti výstavbe infraštruktúry a jej rozvoji svedčí aj vyjadrenie prezidenta Si Ťin-pchinga na Fóre Novej Hodvábanej cesty, ktoré sa uskutočnilo v máji 2017, kde sa vyjadril nasledovne: „Spojenie pomocou infraštruktúry je základom pre rozvoj ďalšej spolupráce. Mali by sme podporiť prepojenie pozemného, námorného, vzdušného a kybernetického priestoru, sústrediť sa na kľúčové cesty, mestá a projekty, a prepojiť sieť diaľnic, železníc a námorných prístavov. Vybudovanie ekonomických koridorov je cieľ, ktorý by sme sa mali pokúsiť dotiahnuť do úspešného konca.“

Najväčšia pozornosť sa pri BRI venuje práve Ázii a hlavne juhovýchodnej a južnej Ázii, ktoré majú väčšie problémy s ekonomikou (s ekonomickým rastom a podielom na svetovom HDP), s infraštruktúrou (pri väčšine štátoch je infraštruktúra vybudovaná, ale zastaraná a je potrebná celková rekonštrukcia), a sú to hlavne štáty, ktoré sú hraničné štáty s Čínou alebo sú v jej tesnej blízkosti. Európske štáty majú stabilný ekonomický rast a vybudovanú kvalitnú infraštruktúru. Z toho dôvodu je plánovaných málo projektov v európskom regióne a investuje sa do európskych projektov menšia čiastka z celkového plánovaného rozpočtu BRI.

Hodvábnu cestu môžeme rozdeliť na dve hlavné časti a to na pozemskú Hodvábnu cestu, ktorá predstavuje slovo Road (cesta) a na Námornú Hodvábnu cestu 21. storočia, ktorá predstavuje tú časť Belt (pás). Pod pozemskú Hodvábnu cestu spadajú všetky projekty spojené s výstavbou diaľnic, rýchlostných ciest, železníc, elektrární, ropovodov a plynovodov a optických káblov, ktoré sa nachádzajú vo vnútrozemí štátov. A pod novú

Námornú Hodvábnu cestu patria projekty na výstavbu nových prístavov, ropovodov, plynovodov a optických káblov, ktoré sa stavajú pod morskou hladinou.

Jedným z hlavných cieľov BRI je teda prepojenie Afriky, Ázie a Európy a to vytvorením piatich úsekov (ciest alebo cestných úsekov), pričom sa spojí:

1. Čína a Európa cez strednú Áziu a Rusko,
2. Čína s Blízkym Východom cez strednú Áziu,
3. Čína, juhovýchodná Ázia a Indický oceán,
4. Čína a Európa cez Juhočínske more a Indický oceán,
5. Čína s južným Tichým oceánom a to cez Juhočínske more.

Na týchto piatich cestách sa vybuduje šesť ekonomických koridorov, ktoré by sa tak stali centrami ekonomického diania a hlavnými bodmi projektmi BRI. Koridory majú prepájať štáty, ktoré sa zapojili do projektu a podpísali s Čínou zmluvy o spolupráci. Práve tieto štáty majú potenciál profitovať najviac z projektu. Avšak aj štáty, ktoré nie sú priamo zapojené do projektu, môžu prosperovať z BRI. To závisí aj od určitých faktorov ako napríklad vzdialenosť od ekonomického koridoru, infraštruktúry, významnosti štátu ako dopravného uzlu alebo aj od zahraničnej politiky vedľajšieho štátu. Tieto koridory sú opísané v oficiálnych štátnych dokumentoch, vyobrazené na oficiálnych mapách a opísané v článkoch, ktoré publikovali čínske štátne médiá. Podľa toho vieme určiť, ktoré krajiny sa v ktorom koridore nachádzajú.

V tabuľke č. 1 sú štáty rozdelené do ekonomických koridorov nasledovne: 1. ekonomický koridor Čína – Pakistan (CPEC), 2. ekonomický koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko (BCIMEC), 3. ekonomický koridor Čína – Stredná Ázia – Západná Ázia (CCWAEAC) – Irán, Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Turecko, Turkmenistan, Uzbekistan, 4. ekonomický koridor Čína – Indočina (CICPEC) – Kambodža, Laos, Malajzia, Mjanmarsko, Thajsko, Vietnam, 5. ekonomický koridor Čína – Mongolsko – Rusko (CMREC), 6. ekonomický koridor Nový pozemný most Eurázie (NELB) – Bielorusko, Česká republika, Kazachstan, Poľsko, Rusko, Nemecko.

**Tabuľka č. 1** Zoznam krajín zapojených do BRI projektu podľa rozdelenia na ekonomické koridory

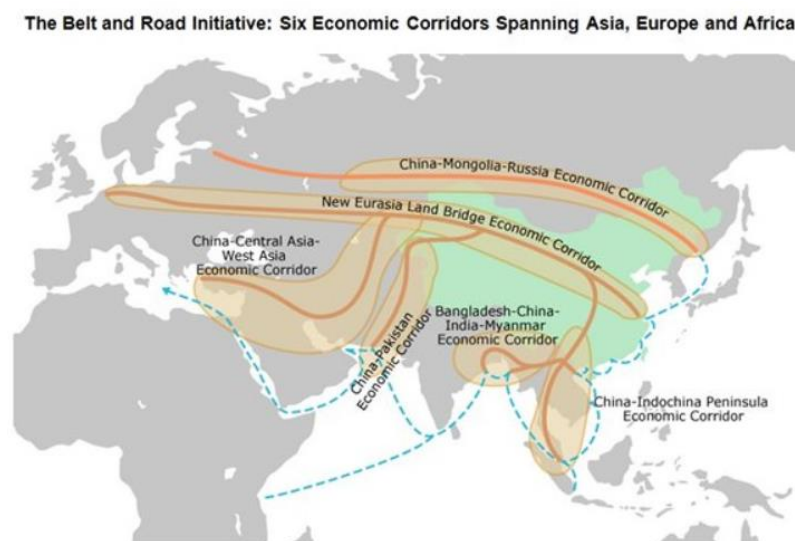
China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)	Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIMEC)	China-Central Asia-West Asia Economic Corridor (CCWAEAC)	China-Indochina Peninsula Economic Corridor (CICPEC)	China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC)	New Eurasia Land Bridge Economic Corridor (NELB)
Pakistan	Bangladesh	Iran	Cambodia	Mongolia	Belarus
	India	Kazakhstan	Laos	Russia	Czech Republic
	Myanmar	Kyrgyzstan	Malaysia		Kazakhstan
		Tajikistan	Myanmar		Poland
		Turkey	Thailand		Russia
		Turkmenistan	Vietnam		Germany*
		Uzbekistan			

\*Not included within the geographic scope of the analysis

Zdroj: HKTDC research

Zmienené ekonomické koridory sú aj názorne vyobrazené na mape na obrázku č. 3, kde je oranžovou farbou znázornených 6 koridorov a modrou prerušovanou čiarou je zobrazená námorná Hodvábna cesta 21. storočia, ktorá vedie predovšetkým cez Indický oceán do Afriky, Európy a k Indonézií. V tabuľke č. 2 sú spracované investície do prístavov, do ktorých Čína investovala v priebehu niekoľkých rokov.

**Obrázok č. 3** Vyobrazenie ekonomických koridorov BRI projektu



Zdroj: HKTDC Research

**Tabuľka č. 2** Čínske investície do prístavov na výstavbu Námornej Hodvábnej Cesty 21. storočia<sup>5</sup>

<b>Prístav</b>	<b>Výška investície</b>
Antwerp (Belgicko)	3.94 mil. USD
Pireas (Grécko)	624 mil. USD
Djibuti (Džibutsko)	185 mil. USD
Prístav Lamu (Keňa)	484 mil. USD
Mombasa (Keňa)	66.7 mil. USD
Gwadar (Pakistan)	198 mil. USD
Hambantota (Sri Lanka)	1.9 mld. USD
Prístav Colombo - mesto (Sri Lanka)	1.43 mld. USD
Prístav Colombo (Sri Lanka)	500 mil. USD
<b>Spolu</b>	<b>5,39 mld. USD</b>

*Zdroj: Vlastné spracovanie podľa FRIENDS OF THE EARTH U.S. (2016)*

## 2.1. Okolnosti vzniku Novej Hodvábnej cesty

V roku 2012 sa stal prezidentom ČĽR Si Ťin-pching, ktorý prezentoval svoju iniciatívu omladenia národa tzv. Čínsky sen. Cieľom tejto iniciatívy bolo obnoviť zahraničné myslenie o Číne ako o prosperujúcom štáte, ktorý je ekonomicky, technologicky, kultúrne vyspelý. Myšlienka BRI bola prvý krát verejne prezentovaná čínskym prezidentom Si Ťin-pchingom počas jeho zahraničnej, diplomatickej návštevy v Kazachstane a v Indonézii v septembri 2013. Jeho prejav dal podnet na vytvorenie Novej Hodvábnej cesty, ktorá sa mala tiahnuť od Číny do Európy cez štáty strednej Ázie, Iránu, Kaukazu, Turecka a balkánske štáty.

## 2.2. Ekonomický koridor Čína – Pakistan (CPEC)

Ekonomický koridor Čína-Pakistan môžeme považovať za jeden z najdôležitejších koridorov pre Čínu a pre projekt Novej hodvábnej cesty, čo môže usúdiť aj z toho, že to je jeden z koridorov, v ktorom je viditeľný pokrok od roku 2015, kedy čínsky prezident oficiálne

<sup>5</sup> FRIENDS OF THE EARTH U.S. (2016). *China's Belt and Road Initiative*. [online] Foe.org. Dostupné na: [http://foe.org/wp-content/uploads/2017/08/BRI\\_Intro.pdf](http://foe.org/wp-content/uploads/2017/08/BRI_Intro.pdf) [cit. 21.4. 2019].

vyhlásil spoluprácu medzi Čínou a Pakistanom alebo aj v tom že koridor CPEC je jediný koridor BRI, ktorý spája Čínu s iba jedným jediným štátom a to Pakistanom.

Spojenie Pakistanu a Číny má mať pozitívny vplyv aj na iné štáty ako sú zmluvné strany. Sú to hlavne susedné štáty a štáty v ich blízkosti ako sú Irán, Afganistan, India, ale aj pre blízky región. Koridor má za cieľ zlepšenie geografických väzieb s lepším systémom cestnej, železničnej a leteckej dopravy, zlepšenie porozumenia prostredníctvom vedeckých, kultúrnych a regionálnych poznatkov, vyrábať a presúvať energiu s cieľom dosiahnuť optimálnejšie podnikanie.

Vízia Pakistanu a Číny je vybudovať integrovanú dopravu a operačný systém (vrátane cestnej, železničnej, námornej, leteckej dopravy a komunikačných kanálov). Projekty v CPEC sa môžu deliť do 4 skupín a to na projekty zamerané na energiu, na infraštruktúru, projekty zamerané na mesto Gwadar a iné projekty.

Podľa oficiálnej stránky ekonomického koridoru [cpec.gov.pk](http://cpec.gov.pk) existuje a je zverejnených 21 projektov, zameraných na energiu, z čoho 15 projektov je v kategórii prioritných, 4 projekty sú aktívne propagované a 2 projekty sú iba potencionálne projekty pre zisk energie.

Medzi najväčšie projekty z oblasti energie môžeme zaradiť projekt výstavby 2x660MW tepelnej elektrárne v prístave Quasim Karachi a projekt Sahiwal 2x660MW tepelná elektráreň v oblasti Pandžáb. Obe elektrárne sú najväčšie aj vo výrobe elektrickej energie (1320 MW) a aj v plánovanom rozpočte, v ktorom sa zhodujú na čísle 1,9 mld. USD.

V oblasti infraštruktúry je plánovaných 8 projektov, z čoho je 5 projektov cestných a 3 projekty sú v sektore železníc. Za najväčší projekt z tejto oblasti môžeme považovať projekt na rozšírenie a rekonštrukciu už existujúcej železničnej trasy ML-1 z Karachi do mesta Pešawaru cez mestá Hyderabad, Nawabshah, Rohri, RahimyarKhan, Bahawalpur, Khanewal, Sahiwal, Lahore, Gujrawala a Rwalpindi. Dĺžka trate je 1872 km a plánovaný rozpočet pre tento projekt je 8,17 mld. USD. Prvá fáza z dvoch bola schválená v máji 2018, pričom predpokladaný koniec projektu je v roku 2022. Najväčší cestný projekt je výstavba diaľnice, ktorá má spojiť Pešawar – Karachi. Plánovaný úsek je 392 km dlhý a má rozpočet 2,889 mld. USD. Výstavba úseku začala v auguste 2016 a koniec je naplánovaný na august 2019.

Mesto Gwadar sa nachádza na juhu Pakistanu v blízkosti iránskych hraníc. Z dôvodu jeho lokality, ako prímorské mesto s priamym napojením na Arabské more, v blízkosti Ománskeho zálivu a s priamym prepojením na Indický oceán, sa mesto Gwadar a celá jeho oblasť stali dôležitým bodom BRI a záujmom Číny, ktorá tak dostala priamy prístup k Indickému oceánu. Celkový počet plánovaných projektov na mesto a oblasť Gwadar je momentálne na čísle 12 a pohybujú sa od infraštruktúry cez životné prostredie až ku vzdelaniu, ako sú napríklad projekt na výstavbu nového medzinárodného letiska v Gwadare alebo výstavba potrebných zariadení na tvorbu pitnej vody, zásobovania a distribúciu vody, alebo rozvoj Univerzity v Gwadare. Prístavom a letiskom sa mesto spojí s celým svetom, a preto sa práve v tomto meste financujú aj neekonomické projekty ako je rozvoj univerzity.

V kategórií ostatné projekty sa nachádzajú 3 projekty, ktoré nie sú zaradené v iných kategóriách. Patrí tam projekt cezhraničného optického kábla, pilotný projekt digitálneho terestriálneho multimediálneho vysielania a systém včasného varovania (EWS) meteorologického oddelenia Pakistanu. Všetky tieto projekty sú viac zamerané na zlepšenie kvality života miestnych obyvateľov, ako na zlepšenie ekonomiky a obchodovania.

### **2.3. Ekonomický koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko (BCIMEC)**

BCIMEC je plánovaný ekonomický koridor, ktorý má prepojiť štyri ázijské štáty. Tento región je domovom pre 40 % svetovej populácie a pokrýva 9 % celkového svetového priestoru.<sup>6</sup> Koridor vytvorí spojenie dvoch najväčších ekonomík v Ázii a to Čínu a ešte stále síce rozvíjajúcu Indiu, ale ekonomicky veľmi progresívnu a dva štáty, ktoré patria do najmenej rozvinutých krajín a medzi najchudobnejšie štáty sveta (LDC - least developed countries), Bangladéš a Mjanmarsko.

Ekonomický koridor BCIMEC bol prvotne plánovaný ako koridor iba medzi Čínou a Indiou a teda medzi nerozvinutými oblasťami juhozápadnej Číny a severovýchodným regiónom Indie. Takto naplánovaný koridor mal pomôcť zaostalejším regiónmi, pričom zlepšenie infraštruktúry malo prilákať investorov, ktorí by zvýšili regionálnu ekonomiku. Pôvodný plán koridoru BCIMEC bol, aby obnovil historickú hodvábnu cestu, ktorá bola

---

<sup>6</sup> BHATTACHARJEE, R. (2016). *Bangladesh, China, India and Myanmar-Economic Corridor: Ushering a New Era of Interconnectedness*. [online] INDIAN DEFENCE REVIEW. Dostupné na: <http://www.indiandefencereview.com/spotlights/bangladesh-china-india-and-myanmar-economic-corridor-ushering-a-new-era-of-interconnectedness/> [cit. 23.11. 2018].

považovaná za najkratšiu cestu medzi Čínou a Indiou pri výmene zlata a striebra v 12. storočí. Aktuálny plán sa od pôvodného líši iba tým, že nová hodvábna cesta má za cieľ spojiť indické mesto Kalkata s čínskym mestom Kchun-ming a to cez štáty Bangladéš a Mjanmarsko.

Prvé stretnutie vládnych zástupcov všetkých štyroch štátov, ktoré sú zapojené v projekte BCIMEC, sa udialo 18. - 19. decembra 2013, kde zástupcovia štátov schválili plán výstavby pozemnej cesty. Na zlepšenie regionálneho prepojenia sa národy dohodli vybudovať multitransportný model cesty, ktorý predstavuje vyše 2800 kilometrov. Multitransportný model cesty zahŕňa vybudovanie siet' diaľnic, železníc, vodných ciest, vzdušných ciest a všeobecnej infraštruktúry, ktoré majú spojiť indické mesto Kalkata s čínskym mestom Kunming cez bangladéšske hlavné mesto Dháka a mjanmarské mesto Mandalay. Taktiež zvýraznili potrebu spolupráce v oblasti energetiky a potrebu celkovo zlepšiť oblasť telekomunikačných sietí. Ďalej sa dohodli na spolupráci aj v neekonomických oblastiach ako sú vzdelanie, veda a technológia, kultúra, zdravotný systém, šport, ale aj rozvoj v ľudských zdrojoch. Vedľajším cieľom zlepšenia infraštruktúry by mal byť aj rozvoj turizmu v regióne.

Vízia 2021 pre Bangladéš, ktorú navrhla bangladéšska vláda, sa zameriava na vytvorenie hlavných priorít v súvislosti so susednými krajinami. V Bangladéši bude hlavnou oblasťou investícií energetika a elektrická energia, telekomunikácie a poľnohospodárstvo. Už prebiehajú rozsiahle projekty v oblasti dopravnej infraštruktúry, ako napríklad projekty čínskych spoločností, ktoré vybudovali železnicu z Dháka do Jessore. Energetická infraštruktúra sa zameriava na výstavbu uhoľných elektrární v južnej časti mesta Dháka. Ďalej AIIB schválila pôžičku vo výške 133 mil. GBP pre Bangladéš, aby rozšírila elektrickú energiu na vidiecke oblasti.

India a Čína podpísali v roku 2015 dohodu, ktorá sa zameriava hlavne na zdroje obnoviteľnej energie, výrobu ocele a cestnú infraštruktúru. Najväčšie projekty v Mjanmarsku boli výstavby dvoch plynovodov a ropovodov z prístavu Kyaukpyu do Guanxi a Yunnanu, pričom sa už obe používajú. Čína je hlboko zapojená do činností prístavu Kyaukpyu, kde vytvorila špeciálnu ekonomickú zónu.

Koridor BCIMEC na druhej strane má aj svoje riziká. Na jednej strane stojí Čína, Bangladéš a Mjanmarsko, ktoré plne súhlasia s projektom BCIMEC a podporujú ho, na strane druhej stojí India, ktorá má obavy z vojenského rozpínania Číny v južnej Ázii,

a obavy z toho, že Čína týmto koridorom dostane ďalší priamy kontakt s Indickým oceánom, čo by Čínu posilnilo nie len ekonomicky ale aj vojensky.

Ďalším rizikom je finančná nestabilita najmenej rozvinutých krajín, ktoré sú nútené zobrať si pôžičku na financovanie projektov BRI, čím sa štáty ešte viac zadlžia a je otázne, či budú schopné splácať svoje dlhy.

#### **2.4. Ekonomický koridor Čína – Stredná Ázia – Západná Ázia (CCWAEC)**

Koridor CCWAEC alebo teda koridor Čína – Stredná Ázia – Západná Ázia je považovaný za srdce Novej hodvábnjej cesty, kvôli svojmu historickému charakteru. Plán koridoru nasleduje historickú hodvábnju cestu od čínskej provincie Xinjiang až po Stredozemné more a to cez štáty ako Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Irán, Saudská Arábia a Turecko.

Čína sa chce cez bilaterálne zmluvy viac priblížiť k štátom strednej Ázie a k Arabskému polostrovu a k Turecku, ktoré ma najbližšie k európskym štátom. Koridor má zlepšiť, rozšíriť alebo vytvoriť regionálnu spoluprácu medzi štátmi strednej a západnej Ázie, ale aj vylepšiť spoluprácu Číny s európskymi štátmi, a to práve cez prístup k Stredozemnému moru, ktoré zabezpečuje ľahký prístup k niekoľkým európskym štátom ako je Grécko, Cyprus, Malta, Taliansko, ale aj prístup k africkým štátom ako je Tunisko, Líbya či Egypt.

Na treťom Fóre o spolupráci Čína – Stredná Ázia v Šan-tungu v júni 2015 vydala Čína a päť krajín strednej Ázie spoločnú deklaráciu o spolupráci. Ešte pred fórom Čína podpísala bilaterálne dohody s tromi signatárskymi štátmi deklarácie, s Tadžikistanom, Kazachstanom a s Kirgizskom. S Uzbekistanom podpísala dokument o spolupráci na výstavbe Hodvábnjej cesty. Všetky tieto zmluvy majú vznikli s cieľom prehĺbiť spoluprácu v oblastiach ako sú obchod, investície, financovanie, transport a komunikácia. Štáty si pri bilaterálnych zmluvách vytvorili národné stratégie, ktoré majú prezentovať to, ako sa ten konkrétny štát zapája do projektov. Podľa hlavného zamerania dostali aj názvy tieto národné stratégie. Kazachstan má „*Cestu k múdrosti*“, stratégia pre Tadžikistan dostala názov



„Energia, preprava a jedlo“ a pre Turkmenistan to je „Silná a šťastná éra“.<sup>7</sup> V roku 2016 AIIB schválila pôžičku vo výške 27,5 mil. USD pre celý koridor CCAWEC.

Na správne fungovanie koridoru CCAWEC je potrebná výstavba kvalitnej infraštruktúry pre dopravu a energiu. Väčšina projektov v tomto koridore pozostáva z výstavby plynovodov, ktoré spájajú Blízky východ, Turecko a Irán s čínskou provinciou Xinjiang a prechádzajú cez Uzbekistan, Kazachstan a Turkménsko. Tieto plynovody budú prepojené s plynovodom West-East v Číne, ktorý sa v súčasnosti buduje.<sup>8</sup> Okrem toho Čína podpísala niekoľko dohôd o spolupráci s Kazachstanom, Kirgizskom a Tadžikistanom na zlepšení obchodných podmienok a logistiky.

## **2.5. Ekonomický koridor Čína – Indočína (CICPEC)**

Indočína je názov pre polostrov južnej Ázii, na ktorom sa rozprestierajú štáty Mjanmarsko, Laos, Vietnam, Thajsko, Kambodža, Malajziu a Singapur. Čína a Indočínsky polostrov sú prepojené ako pozemskými hranicami, tak aj morskými. Sú blízko späté či už geograficky, kultúrne, ale aj medzil'udskými vzťahmi.

Indočína je dôležitým článkom Novej hodvábnej cesty. Pozemný most spája Čínu s Indočínskym polostrovom a prechádza cez štáty Vietnam, Laos, Kambodža, Thajsko, Mjanmarsko, Malajzia a Singapur. Ekonomický koridor Čína – Indočína sa tiahne od delty čínskej Perlovej rieky (Zhu Jiang) na západ popri diaľniciach Nanchong-Guang'an a Nanning-Guangzhou cez Nannig a Pingxiang až do mesta Hanoi a Singapur.

Koridor by mal ešte viac posilniť spoluprácu medzi Čínou a členskými štátmi medzinárodnej organizácie ASEANu. Cieľom projektu ekonomického koridoru CIPCEC je lepšie prepojenie miest v regióne a to za pomoci siet' diaľnic a železníc, ktoré majú zabezpečiť tok tovarov, kapitálu, informácií a pracovnej sily. Otvorí nové príležitosti pre strategickú spoluprácu a vytvorí regionálne hospodárstvo s cieľom zabezpečiť dobrý regionálny rozvoj. Vytvorením nových regionálnych hnacích síl pomôže dosiahnuť spoločnú prosperitu na polostrove a posilní spoločenstvo Číny a ASEANu.

---

<sup>7</sup> CHINA-TRADE-RESEARCH.HKTDC.COM. (2018). *The Belt and Road Initiative* / HKTDC. [online] Dostupne na: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> [cit. 5.11. 2018].

<sup>8</sup> DANIEL, O., RYAN, M. (2018). *The Belt and Road Initiatives: Opportunities and Challenges for EU and SMEs*. [online] CCILC.PT. Dostupné na: <http://ccilc.pt/wp-content/uploads/2017/07/EUSMEBeltandRoad.pdf> [cit. 24.11.2018].

## 2.6. Ekonomický koridor Čína – Mongolsko – Rusko (CMREC)

CMREC spája tri ázijské štáty Čínu, Mongolsko a Rusko. Koridor sa sústreďuje na dva hlavné cestné úseky. Prvá cesta spája Peking – Tiencin - Che-pej región – Hohnot – Mongolsko – Rusko a druhý úsek vedie cez Ta-lien – Šen-jang – Čchang-čchun – Charbin – Manzhouli až do ruského mesta Čita, čo predstavuje takmer 2400 km.

Pokiaľ ide o rozvoj tohto koridoru tak došlo k dvom hlavným prelomom. Po prvé, v septembri 2014 sa stretli hlavy troch zúčastnených štátov na summite v Dušanbe v Tadžikistane v rámci organizácie Šanghajskej spolupráce (SCO). Tu sa dohodli na tripartitnej spolupráci založenej na bilaterálnych zmluvách. Okrem toho sa dohodli na renovácii ruskej časti Eurázijského pozemného mosta a potenciálnom rozvoji Mongolskej cesty Steppe. Zámerom ich dohody bolo posilnenie prepojení železníc a diaľnic, predbežné colné konanie, zjednodušenie dopravy a podpora medzinárodnej spolupráce. Druhý prelom bol v júli 2015 na druhom summite, ktorý sa konal v ruskom meste Ufa, v ktorom bola formálne prijatá cestovná mapa pre rozvoj trojstrannej spolupráce medzi Čínou, Ruskom a Mongolskom. V júni 2016 tieto tri krajiny vytvorili plán rozvoja, ktorý budú nasledovať. Ďalšie dohody boli podpísané na fóre iniciatívy Belt and Road, ktoré sa konalo v máji 2017. V auguste 2016 bola vyslaná slávnostná delegácia nákladných vozidiel z troch krajín na testovanie navrhovaného koridoru.<sup>9</sup>

## 2.7. Ekonomický koridor Nový pozemný most Eurázie (NELB)

Ekonomický koridor NELB, taktiež nazývaný aj ako druhý pozemný most Eurázie, predstavuje projekt železničného spojenia Číny s Európou (s Veľkou Britániou, Beneluxom, Nemeckom a Španielskom). Ekonomická spolupráca Číny so štátmi západnej Európy sa považuje za základný prvok Belt-Road Initiative. Európa predstavuje dôležitého ekonomického partnera, dodávateľa technológií a investícií, ale zároveň je Európa aj silným politickým partnerom, keďže až dva európske štáty, Veľká Británia a Francúzsko, sú stálymi členmi Bezpečnostnej Rady OSN popri Čínskej ľudovej republike, Spojených Štátoch Amerických a Ruskej Federácií. ČLR spolupracuje aj so štátmi strednej (centrálnej) a východnej Európy, ktoré sú ekonomicky menej rozvinuté, sú to bývalé tranzitívne

---

<sup>9</sup> LEHMANBROWN.COM. (2017). *The Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf> [cit. 25.12.2018].

ekonomiky (prešli od centrálne riadenej ekonomiky k liberalizmu a demokracii) a zaošávajú za západnými krajinami na európskom kontinente.

Pod termínom Platforma 16+1 sa rozumie zoskupenie 11 štátov, ktoré sú členmi EÚ (Bulharsko, Česko, Chorvátsko, Estónsko, Maďarsko, Litva, Lotyšsko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko) a 5 štátov, ktoré sú kandidátom na vstup do EÚ (Albánsko, Bosna a Hercegovina, Macedónsko, Čierna Hora, Srbsko). Štáty, ktoré sú zapojené do Platformy 16+1 sa zaviazali, že budú dodržiavať myšlienku BRI podľa predlohy EÚ a Číny.

Spolupráca na projektoch vznikla na základe myšlienky rýchlejšieho a bezpečnejšieho presunu tovarov z Číny do Európy. Vizuálne zobrazenie a porovnanie dĺžky cesty námornou a železničnou prepravou z obrázku č.4. dokazuje, že železničná preprava z Číny do Európy je o 20 dní kratšia ako námorná preprava.

**Obrázok č. 4** Vizuálne porovnanie pozemnej a námornej dopravy tovaru do Európy



Zdroj: Ministry of Commerce, General Administration of Customs, YuXinOu Rail Logistic Company

Železnica tak má začať pri čínskom meste Lianyungang, ktoré sa nachádza pri Žltom mori, prechádzať cez východnú, strednú a západnú Čínu a ďalej cez štáty Kazachstan, Rusko, Bielorusko a Poľsko až po krajiny Beneluxu z kade sa rozdeľuje železnica na dve strany. Jedna strana pokračuje do Veľkej Británie a druhá strana ide cez Nemecko až do Španielska.

Eurázijská železnica má otvoriť Číne novú možnosť expanzie tovaru na európske trhy, okrem už existujúcej námornej a leteckej dopravy. Napriek tomu, že letecká doprava je najrýchlejším spôsobom prepravy, aj tak je viac využívaná námorná doprava, ktorá je lacnejšou možnosťou, avšak aj rizikovejšou a dlhšou variantov leteckej prepravy. Lacnejšou verziou leteckej dopravy a rýchlejšou a bezpečnejšou verziou námornej dopravy má byť práve železničná preprava tovaru.

Niektoré železnice boli vybudované už v 20. storočí, ale nepatrili medzi hlavné transportné uzly. TransSibírsku železnicu využívali najmä nemecké automobilové spoločnosti, ktoré túto železnicu, používajú ako spojenie s joint-venture firmami, ktoré im sprostredkujú súčiastky.<sup>10</sup> Prvá železnica, ktorá sa vybuďovala a považujeme tento projekt už za projekt BRI je výstavba železnice, navrhutej spoločnosťami Deutsche Bahn a China Railway Corporation, na trase Chongqing-Duisburg. Ďalšie výstavby železníc sú na tratiach Wuhan-Mělník (Česko), Suzhou-Varšava (Poľsko), Chengdu-Lodz (Poľsko), Zhengzhou-Hamburg (Nemecko), Yiwu-Madrid (Španielsko), Hefei-Kazachstan, Hefei-Hamburg (Nemecko), Changsha-Moscow-Tashkent-Duisburg a Harbin-Hamburg (Nemecko).<sup>11</sup> V tabuľke č. 2 železničných tratí sa nachádzajú údaje o začiatku prevádzky železnice, jej dĺžky a trvania príchodu do konečnej stanice. Najdlhšia trať z čínskeho mesta Yiwu do španielskej metropoly Madrid trvá približne 21 dní.

**Tabuľka č. 3** Železničné trate z Číny do Európy

<b>Route</b>	<b>Start</b>	<b>Length</b>	<b>Duration</b>
		km	Days
Chongqing - Duisburg (DE)	July 2011	11,179	16
Wuhan - Mělník (CZ)	October 2012	10,863	16
Suzhou - Warsaw (PL)	November 2012	11,200	18
Chengdu - Łódź (PL)	April 2013	9,826	10.5
Zhengzhou - Hamburg (DE)	July 2013	10,124	19-20
Yiwu - Madrid (ES)	November 2014	13,052	21
Hefei - Kazakhstan; Hefei - Hamburg (DE)	June 2014	c11,000	15
Changsha - Duisburg/Moscow/Tashkent	October 2014	11,808	18
Harbin - Hamburg (DE)	June 2015	9,820	15

*Zdroj Li et al. 2016*

<sup>10</sup> POMFRET, R. (2018). *The Eurasian Landbridge: Linking regional value chains* / VOX, CEPR Policy Portal. [online] VOXEU.ORG. Dostupné na: <https://voxeu.org/article/eurasian-landbridge-linking-regional-value-chains> [cit.19.02. 2019].

<sup>11</sup> POMFRET, R. (2018). *The Eurasian Landbridge: Linking regional value chains* / VOX, CEPR Policy Portal. [online] VOXEU.ORG. Dostupné na: <https://voxeu.org/article/eurasian-landbridge-linking-regional-value-chains> [cit.19.02. 2019].

Na prepojenie ekonomických koridorov, ktoré prechádzajú cez Európu, alebo nejako s Európou hraničia, slúži niekoľko projektov. Príkladom môže byť výstavba železnice, ktorá spája Budapešť (Maďarsko) s Belehradom (Srbsko) alebo výstavba gréckeho prístavu Piraeus. Tieto dve výstavby sú úzko prepojené. Grécko a Srbsko majú prepojenú infraštruktúru a novými výstavbami sa prepojilo Grécko so strednou Európou. Toto má byť hlavná cesta na prepravu čínskeho tovaru po Európe a do Európskej úнии.

### 3. Financovanie projektu Novej Hodvábnej cesty

Pri téme financovanie projektu BRI sa vyskytuje otázka, kto by mal jednotlivé projekty financovať alebo kto by mal menej vyspelým štátom či rozvojovým štátom pomôcť s financovaním jednotlivých projektov. Rozpočet BRI je plánovaný na 8 biliónov USD, ktoré sa majú použiť v oblasti dopravy, energie a telekomunikácii, pričom tieto oblasti majú spojiť Áziu, Európu a Afriku.<sup>12</sup> Keďže je to čínska iniciatíva, tak sa predpokladá, že zdrojom financovania bude práve ČĽR, a dá sa povedať, že to tak aj je. Väčšiu časť spomínaných inštitúcií tvoria práve čínske spoločnosti.

Za zdroj financovania sa považuje štát alebo inštitúcia, ktorá má oprávnenie poskytovať pôžičky spoločnostiam alebo iným štátom. Čínska ľudová republika pracuje s 3 možnosťami finančných inštitúcií pri zahraničnej spolupráci vo financovaní BRI a to sú<sup>13</sup>:

- multilaterálne rozvojové finančné inštitúcie (multilateral development financial institutions),
- čínske štátne banky (Chinese policy banks),
- špeciálne investičné fondy (special investment funds).

#### 3.1. Multilaterálne rozvojové finančné inštitúcie

Už z názvu multilaterálna inštitúcia vyplýva, že v takejto organizácii nie je členom len jedna alebo dve krajiny, ale viacero krajín. Takáto inštitúcia vznikla na základe dohody signatárskych krajín a podpísaním zmluvy týmito štátmi, ktoré sa svojim podpisom a následnou ratifikáciou zaviazali plniť povinnosti, ktoré sú uvedené v zmluve a využívať práva, ktoré im takáto zmluva poskytuje a umožňuje.

Medzi multilaterálne inštitúcie, ktoré financujú BRI patria Ázijská rozvojová banka (AIIB), Nová rozvojová banka BRICS (NDB BRICS), Svetová banka (World Bank - WB)

---

<sup>12</sup> HURLEY, J., MORRIS, S. a PORTELANCE, G. (2018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. [online] CGDEV.ORG. Dostupné na: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> [cit. 20.10. 2018].

<sup>13</sup> SILKROAD.NEWS.CN. (2018). *Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf105/1515132871228.pdf> [cit. 20.10. 2018].

a Ázijská Rozvojová Banka (Asian Development Bank - ADB).[<sup>14</sup> Všetky spomínané inštitúcie buď vznikli za účelom financovania BRI alebo už predtým existovali a spoločným rozhodnutím sa pripojili k inštitúciám, ktoré kvôli projektu novej hodvábnej cesty vznikli. Pripojené inštitúcie majú zvyčajne podpísané zmluvy o vzájomnej spolupráci a priateľstve, kde je jasne napísané, že finančná inštitúcia sa rozhodla pomáhať a spolufinancovať projekty, podľa vlastného zváženia.

Hlavnou inštitúciou, ktorá financuje BRI projekt, sa stala AIIB, ku ktorej sa finančné inštitúcie neskôr pripojili a to vo forme spolupráce a spolufinancovania jednotlivých projektov. Samotná organizácia AIIB vznikla až v roku 2016, čiže tri roky po oficiálnom zverejnení čínskej iniciatívy. Za vznikom stojí podpísanie zakladajúcej zmluvy regionálnymi štátmi, ktoré sa tak stali zakladajúcimi členmi AIIB. Pri podpise zmluvy zaplatili určitú finančnú čiastku, ktorá sa pripísala do základného imania. Základné imanie má hodnotu 1 miliardy USD. Signatármi tejto zmluvy nie sú výlučne len krajiny, ktoré sú priamo zapojené do projektov. Patria tam aj štáty, ktoré túto iniciatívu podporujú, pretože to vidia ako výhodu pre obchodovanie, prepravu tovaru alebo otvorenie nových trhov. Medzi takéto štáty patrí napríklad Austrália, ktorá vo veľkom obchoduje s Čínou a väčšinou len námornou prepravou. V súčasnosti má AIIB schválených vyše 30 projektov pre financovanie projektov v rôznych krajinách ako sú Tadžikistan, Turecko, Omán, Azerbajdžan, India, Pakistan, Gruzínsko, Filipíny, Egypt, Indonézia, a ďalších okolo 25 navrhnutých, ale ešte neschválených projektov.

Ďalšou multilaterálnou inštitúciou, ktorá je v pozadí Novej hodvábnej cesty je Svetová banka. WB vznikla už v roku 1944 a má momentálne 189 členských štátov (k roku 2018)<sup>15</sup>. Dňa 13. apríla 2016 podpísala zmluvu s AIIB o vzájomnej spolupráci a v roku 2017 podpísali memorandum o upevnení vzájomnej spolupráce. Od roku 2016, kedy sa podpísala zmluva o spolupráci, WB už spolufinancovalo s AIIB 5 projektov a to sú: výroba elektrickej

---

<sup>14</sup> SILKROAD.NEWS.CN. (2018). *Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf105/1515132871228.pdf> [cit. 21.10. 2018].

<sup>15</sup> WORLD BANK. *Who We Are*. [online] Dostupné na: <http://www.worldbank.org/en/who-we-are> [cit. 22.10. 2018].

energie v Pakistane, plynovod v Azerbajdžane, znižovanie chudoby, bezpečnosť priehrad a regionálna infraštruktúra v Indonézii.<sup>16</sup>

Nová rozvojová banka BRICS je organizácia, ktorej zakladateľskými štátmi sú Brazília, Rusko, India, Čína a Južná Afrika. Napriek tomu že, táto organizácia vznikla výlučne na podporu a rozvoj signatárskym štátom, je v zmluve o založení dodatok, ktorý hovorí, že NDB BRICS sa môže podieľať na spolufinancovaní projektov, v ktorých je minimálne jeden zakladajúci štát zúčastnený. A keďže v projekte BRI sú zapojené Rusko, India, Čína a Južná Afrika, tak môžeme považovať NDB BRICS ako zdroj financovania projektu.

Ázijská rozvojová banka je medzinárodná organizácia, ktorá bola založená s cieľom podporovať rozvoj a zveľaďovanie Ázie. Financuje projekty týkajúce sa predovšetkým oblasti infraštruktúry, telekomunikácií, prírodného prostredia a pohraničnej infraštruktúry. ADB taktiež podpísala zmluvu o spolupráci a memorandum o upevnení spolupráce s AIIB, keďže ciele ADB, AIIB a všeobecne BRI sa prevažne zhodujú.

### **3.2. Čínske štátne banky**

Čínske štátne banky sa taktiež považujú ako zdroj financovania projektu Novej Hodvábnej cesty. Čínske banky nemajú až taký medzinárodný význam a dosah ako multilaterálne finančné inštitúcie, ako je napríklad AIIB a nemôžeme ich označovať za multilaterálne organizácie, keďže nevznikli na základe zmluvy, ktorú podpísalo viacero štátov. Z toho dôvodu sa ani neočakáva, že budú poskytovať pôžičky iným štátom, ale môžu sa zapájať a financovať projekty vo forme zahraničných investícií. Okrem teda zahraničných investícií sa čínske štátne banky zapájajú tým spôsobom, že podporujú domácich podnikateľov, ktorí majú projekty aj za hranicami štátu a teda aj projekty, ktoré priamo súvisia s projektom BRI. Do zdroja financovanie BRI môžeme zaradiť nasledovné čínske štátne banky<sup>17</sup>:

- Čínska rozvojová banka (China Development Bank – CDB),

---

<sup>16</sup> WORLD BANK. (2019). *World Bank and AIIB Sign Cooperation Framework*. [online] Dostupné na: <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/04/23/world-bank-and-aiib-sign-cooperation-framework> [cit. 22.10. 2018].

<sup>17</sup> SILKROAD.NEWS.CN. (2018). *Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf105/1515132871228.pdf> [cit. 23.10. 2018].



- Čínska export-import banka (The Export-Import Bank of China – China Exim Bank).

Čínska rozvojová banka bola založená v roku 1994 pod priamym vedením štátnej rady. V percentuálnom podiele vlastníctva sa aj z toho dôvodu nachádzajú čínske vládne orgány ako je čínske ministerstvo financií, ktoré má podiel 36,54 %, Fond Národnej rady pre sociálnu bezpečnosť 1,59 %, ale aj národné spoločnosti Central Huijin Investment Ltd. 34,68 % a Buttonwood Investment Holding Co., Ltd. 27,19 %.<sup>18</sup> CDB realizuje čínske ekonomické diplomatické stratégie. Podporuje Čínske spoločnosti, aby rozšírili medzinárodný obchod. CDB má za cieľ poskytovať celkový finančný servis a to vrátane konzultácie strategických plánov, plánovanie projektov spolupráce Číny s krajinami hodvábnej cesty. Príkladom spolupráce CDB s krajinami BRI je aj podpísanie memoranda, v ktorej sa CDB zaväzuje požičať 10 miliárd RMB spoločnosti Standard Chartered PLC. Memorandum podpísal predseda CDB Hu Huaibang a CEO spoločnosti Standard Chartered PLC Bill Winters a to v Pekingu dňa 31. januára 2018 a to za prítomnosti premiérov Číny (Li Keqiang) a Veľkej Británie (Theresa May).

China Exim Bank je plne štátna banka pod vedením Štátnej rady, ale má status nezávislej legálnej entity. Zapojila sa do rôznych projektov BRI ako napríklad poskytnutím pôžičky Tadžikistanu na výstavbu dvoch elektrických vedení s dĺžkou 100 km od Dushanbe až po Obi Gam a na rozšírenie dvoch už existujúcich a fungujúcich elektrických vedení v Dushanbe<sup>19</sup>.

### 3.3. Špeciálne investičné fondy

Do financovania alebo spolufinancovania sa vedia nepriamo a jednorazovo zapojiť aj nezainteresované štáty, medzinárodné organizácie, nadnárodné spoločnosti alebo aj fyzické osoby. Z tohto dôvodu bola vytvorená organizácia Silk Road Fund, ktorá vznikla v roku 2014 z investícií od Štátnej správy devíz (65 %), Čínskej Investičnej spoločnosti (15 %), CDB (5 %) a Čínskej Export-Import Banky (15 %). Silk Road Fund spolupracuje s multilaterálnymi finančnými organizáciami ako je Svetová Banka, Európska Investičná

---

<sup>18</sup> CDB.COM.CN. (2019). *China Development Bank*. [online] Dostupné na: [http://www.cdb.com.cn/English/gykh\\_512/khjj/](http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/) [cit. 23.10.2018].

<sup>19</sup> ENGLISH.EXIMBANK.GOV.CN. (2019). *China Eximbank Signed Concessional Loan Agreement with the Ministry of Finance of Tajikistan - The Export-Import Bank of China*. [online] Dostupné na: <http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-NRD/index.aspx?nodeid=633&page=ContentPage&categoryid=0&contentid=30450> [cit. 23.10.2018]

Banka, Európska banka pre Rekonštrukciu a Rozvoj, Africká Rozvojová banka a Hong Kong Monetary Authority<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> SILKROADFUND.COM.CN. (2019). *Global Outreach*. [online] Dostupné na: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23780/index.html> [cit. 23.10.2018].

## **4. Porovnanie Marshallovho plánu z obdobia studenej vojny 1948 až 1952 a projektu Novej hodvábnej cesty 21. storočia.**

Nová hodvábna cesta sa často porovnáva a označuje za druhý Marshallov plán.

### **4.1. Marshallov plán – dôvod vzniku, zapojené krajiny, schvaľovanie, účinky**

Marshallov plán bol americký projekt na rekonštrukciu 16 európskych štátov po 2. svetovej vojne, ktorý sa uskutočnil od 1948 až do roku 1952 a ktorý predstavil generál George Marshall v 1947 roku. Plán bol prerokovaný na konferencii v Paríži, kde boli prizvané európske štáty, ktoré mali záujem zapojiť sa. Plán bol schválený americkým kongresom v marci 1948 a podpísaním dohody európskymi štátmi na konferencii v Paríži. Dôvodom vzniku MP bola predovšetkým pomoc európskym krajinám, ktoré sa po vojne nedokázali vymaniť chudoby, vysokej nezamestnanosti, inflácie, nedostatku potravín a hlavne depresie obyvateľov. Vedľajším dôvodom bola obava USA pred rozširovaním komunizmu a socializmu v Európe a hlavne v štátoch, ktoré boli geograficky významné (Turecko, Grécko). Rozpočet Marshallovho plánu sa vyčíslil na 13 miliónov USD, pričom najvyššia čiastka z rozpočtu pripadla na rekonštrukciu Spojeného Kráľovstva ako najvýznamnejšieho ekonomického a politického spojenca USA.<sup>21</sup>

#### **4.1.1. Dôvod vzniku**

2. svetová vojna sa pre európske štáty skončila dobytím Berlína sovietskymi vojskami a následnou bezpodmienečnou kapituláciou Nemecka 8.5.1945. Oficiálny koniec 2. svetovej vojny nastal pri bezpodmienečnej kapitulácii Japonského cisárstva 2.9.1945 po americkej ofenzíve a prvom úspešnom použití atómových zbraní vo vojenskom konflikte na mestá Hirošima a Nagasaki. V Európe sa po vojne porazené Nemecko podelilo medzi víťazné mocnosti, ktoré mali rozhodnúť o budúcom vývoji štátu. Nemecko sa tak rozdelilo na 4 okupačné zóny a hlavné mesto Berlín sa rovnakým spôsobom rozdelilo na 4 okupačné zóny – sovietska, americká, britská a francúzska.

Európska ekonomika utrpela veľký šok po 2. svetovej vojne. Počas vojny ekonomiky prosperujú, pretože sa vo veľkom množstve financuje zbrojársky priemysel. Po vojne

---

<sup>21</sup> HISTORY CHANNEL (2009). *Marshall Plan*. [online] Dostupné na: <https://www.history.com/topics/world-war-ii/marshall-plan-1> [cit. 18.02. 2019].

z európskych metropol zostali zbombardované trosky, z priemyselných budov a tovární boli zrúcaniny, orná pôda bola zamínovaná alebo inak zničená a výrazne klesol počet práceschopných obyvateľov. Obnovenie európskej ekonomiky nenastalo ani 2 roky od skončenia vojny, kedy v Nemecku vznikla hyperinflácia, v Taliansku a Grécku hladomor, Francúzsko stálo pred vnútropolitickým rozpadom a občianskou vojnou a vo väčšine krajín sa dostávali k moci komunistické politické strany. V Československu bola v parlamente dokonca väčšina komunistov. Tieto politické strany sľubovali vyriešenie krízy a stabilizáciu systému. Vplyv komunistov si uvedomovali aj najvyššie postavené politické osobnosti z demokratických štátov. 12. marca 1947 predniesol 33. prezident Spojených Štátov Amerických, Harry S. Truman, pred kongresom prejav, ktorý je známy aj ako Trumanova doktrína, kde vysvetľoval hrozby rozšírenia komunizmu v európskych štátoch. Truman využil situáciu, keď hrozilo, že Turecko a stredomorské štáty by padli komunizmu. Pred Sovietskym zväzom a jeho rozširovaním varoval aj Winston Churchill vo svojom prejave vo Filadelfii. V tomto prejave prvýkrát použil pojem železná opona a rozdelenie Európy na dva samostatné bloky. Po 2. svetovej vojne vznikol problém, že USA stratila najväčší odbytový trh pre svoj tovar. Nedostatok financií, hyperinflácia, nedostatok životných potrieb spôsobilo to, že európsky spotrebitelia prestali nakupovať americké výrobky.

USA po 2. svetovej vojne bola najsilnejšia ekonomika sveta a najsilnejší štát sveta. Ako víťazná strana a prakticky nezničená a nejakou neovplyvnená po 2. svetovej vojne sa Spojené Štáty stali svetovým lídrom. Jej najväčším konkurentom či už ekonomicky, technicky alebo vojensky bol Sovietsky zväz, ktorého lídrom bol v tom čase Jozef Stalin. Cieľom ZSSR bolo vytvorenie mocenského bloku, ktorý mal byť pod priamym vedením Moskvy, centralizovaná ekonomika plánovaná na niekoľko rokov, či už ročnice, päťročnice alebo desaťročnice. Týmto plánom a myšlienkou si komunistické politické strany získavali hlasy voličov a tak sa dostávali do národných parlamentov.

Počas schôdze ministrov víťazných mocností v Moskve sa diskutovalo o myšlienke rekonštrukcie Európy, predovšetkým Nemecka. Myšlienka rekonštrukcie sa rozchádzala pri pomoci práve porazeného Nemecka. Spojené Štáty navrhli plán na pomoc a úplnú rekonštrukciu Nemecka a nemeckej ekonomiky. Na druhej strane stálo ZSSR na čele so svojim vodcom Stalinom, ktorý zastával zase myšlienku, že Nemecko by mali udržať na kolenách, inak by mohlo v budúcnosti znova zaútočiť. Po ukončení tejto schôdze, sa generál George Marshall, rozhodol vytvoriť plán na záchranu Európy bez pomoci Sovietskeho

zväzu. Zadal projekt niekoľkým svojim asistentom, z ktorých si generál Marshall vybral najlepší.<sup>22</sup>

George Marshall prvýkrát predniesol náčrt plánu, 5. júna 1947, na americkej univerzite Harvard pri udalosti predávania cien bez prítomnosti kamier. Pred schválením v americkom kongrese predchádzala propaganda amerického prezidenta Harryho S. Trumana, ktorá bola zameraná na amerických občanov s cieľom im vysvetliť podstatu plánu a vážnosť situácie v Európe. V kongrese bol schválený 3. apríla 1948 s výškou rozpočtu 13.3 mld. USD.<sup>23</sup>

#### **4.1.2. Členovia Marshallovho plánu**

Marshallov plán bol dobrovoľný projekt, o ktorý mohol požiadať európsky štát. Výnimkou bolo Španielsko, ktoré bolo počas 2. svetovej vojny neutrálne alebo sympatizovalo so zoskupením os Berlín-Rím-Tokio, a ďalej malé štáty ako Andora, San Marino, Monako a Lichtenštajnsko. MP (Marshallov plán) bol otvorený na obe svetové strany. Na západ a západné európske krajiny ale aj na východ pre Sovietsky zväz, ktorý po 2. svetovej vojne taktiež potreboval peniaze na obnovu vojnu zničených polí. Na konferenciách v Paríži o MP, ktorá sa konala od 12. júla do 22. septembra 1947, boli prizvané európske štáty, ktoré boli zasiahnuté vojnou medzi ktoré patrilo aj prizvané ZSSR. Zástupcom Sovietskeho zväzu bol vtedajší minister zahraničných vecí Viačeslav Molotov. Počas konferencie Jozef Stalin stiahol sovietsku delegáciu z Paríža, pretože určité dokumenty boli pred Sovietskym zväzom utajované. Molotov so svojím tímom diplomatov opustili konferenciu zo slovami, že USA sa snaží rozdeliť Európu na dva bloky. Týmto aktom sa rozhodlo nie len pre Sovietsky zväz, ale aj pre jeho „satelitné“ štáty, že nebudú súčasťou Marshallovho plánu.

Európske štáty dostali návrh MP, ktorý sa na konferencii v Paríži ďalej prerokoval a kde si štáty mohli slobodne zvoliť, či chcú byť súčasťou tohto plánu. Zaujímavosťou Marshallovho plánu sa stala Československá republika a Poľsko. ČSR bola pred konferenciou v Paríži rozhodnutá zúčastniť sa Marshallovho plánu. V parlamente aj napriek

---

<sup>22</sup> TURNER, T. (1998). *Cold War - Marshall Plan [E3/24]*. [online] YOUTUBE. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=g0I6UVPkGWM> [cit. 21.02.2019].

<sup>23</sup> KALIJAVRI, T. (1947). *Introduction and chronology of the Marshall plan from June 5 to November 5, 1947*. [online] MARSHALLFOUNDATION.ORG. Dostupné na: [https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/Chronology\\_of\\_the\\_Marshall\\_Plan\\_June\\_5\\_1947\\_to\\_November\\_5\\_1947-1.pdf](https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/Chronology_of_the_Marshall_Plan_June_5_1947_to_November_5_1947-1.pdf) [cit. 01.04.2019].

tomu, že mala prevahu komunistická strana, vládlo presvedčenie, že by sa republika mala zúčastniť a zapojiť sa do plánu. 9. Júla 1947, niekoľko dní pred konferenciou, bol predseda vlády Klement Gottwald a minister zahraničných vecí Ján Masaryk odvolaný do Moskvy na stretnutie s Jozefom Stalinom. Na tomto stretnutí sa Stalin vyjadril, že pokiaľ ČSR prijme ponuku Marshallovho plánu, tak stratí podporu a politickú priazeň ZSSR. Pred návratom politických predstaviteľov ČSR do Prahy, Klement Gotwald predniesol prejav, kde prezentoval ZSSR ako ich spojenca a „priateľa“, ktorého priateľské vzťahy ČSR nestratí. O niekoľko mesiacov po odmietnutí Marshallovho plánu v parlamente nastal v republike politický prevrat, rezignácia vtedajšieho prezidenta Edvarda Beneša a nástup komunistickej strany k úplnej moci v štáte. Poľsko svoju účasť na konferencii v Paríži verejne potvrdilo rovnako ako ČSR. Pri príležitosti vymenovania amerického veľvyslanca v Poľsku dňa 9.7.1947, nový ambasádor Stanton Griffis pogrataloval poľskému prezidentovi k rozhodnutiu sa zúčastniť.

Neskôr toho istého dňa 16. septembra 1947 na konferencii v Paríži 16 európskych krajín schválilo plán záchrany povojnovej Európy a požadovali 20 mld. USD. Prezident Truman tento rozpočet znížil na sumu 17 mld. USD. USA poskytla pôžičku vo výške 13 miliónov USD, ktoré sa rozdelilo medzi signatárske štáty. Signatárskymi štátmi sa stali Rakúsko, Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Grécko, Island, Írsko, Taliansko, Luxembursko, Holandsko, Nórsko, Portugalsko, Švédsko, Švajčiarsko, Turecko a Spojené Kráľovstvo.

Všetky štáty, ktoré sa zapojili do Marshallovoho plánu sú vizuálne zobrazené na obrázku č. 5.

**Obrázok č. 5** Vizuálne zobrazenie signatárskych štátov Marshallovoho plánu v Európe



Zdroj: Trumanlibrary.org Background Essay: The Marshall Plan and the Cold War

V septembri toho istého roku Stalin pripravil vlastný plán na pomoc európskym štátom tzv. Kominforma a Rada vzájomnej hospodárskej pomoci (RVHP). Kominforma združovala komunistické strany štátov východného bloku. Toto združenie predstavovalo politický ideál a využívala sa ako nástroj ovplyvňovania vo východnom bloku. RVHP predstavovalo ekonomické zoskupenie komunistických štátov. RVHP zabezpečovalo vzájomnú pomoc členských štátov napríklad ZSSR poslalo obilie do ČSR po zlej žatve.

#### **4.1.3. Priebeh Marshallovoho plánu**

Po parížskej konferencii v roku 1948 sa naplno rozbehlo obnovovanie Európy. Pre každý štát bol priebeh rozdielny, čo záležalo aj na ich ekonomickom vývoji pred 2. svetovou vojnou. 20 % z MP rozpočtu boli pôžičky, 80 % predstavoval tovar. Prvé zásielky obsahovali jedlo a pesticídy. Ďalšie sa posielali poľnohospodárske stroje na zlepšenie úrody. Marshallov plán bol úspešný pre všetky strany. Spojeným štátom sa vrátil Marshallov plán dvojnásobne. Štáty mu splácali pôžičky, ale aj nakupovali americký tovar za požičané americké peniaze.

Grécko bolo po okupácií nemeckými nacistami a po dlhoročnej občianskej vojne v katastrofálnom stave. Na severe krajiny mali vojenské jednotky rozbehnutú akciu proti komunistom, ktorí sa snažili o politický prevrat v krajine. Do Grécka boli prizvaní odborníci, ktorí mali na starosti jednotlivé projekty po celom Grécku a vo všetkých ekonomických oblastiach. Američania nakrmili, ošatili a dali prácu obyvateľom Grécka. Poľnohospodári dostali amerických oslov, ktoré mali pomôcť pri práci na poli.<sup>24</sup>

Francúzsku dlho hrozilo, že sa Marshallovho plánu nebudú môcť zúčastniť, kvôli politickej nestabilite v krajine a hroziacej občianskej vojne. Francúzsky pracovníci išli do štrajku. Stabilita Francúzska prišla až s návratom generála Charlesa de Gaulla, ktorý vytvoril novú ústavu, kde mal prezident veľmi silné postavenie a tým vznikla nová štvrtá Francúzska republika. Francúzsko po stabilizácii krajiny dostalo z rozpočtu Marshallovho plánu okolo 2.7 milióna USD na rekonštrukciu krajiny.<sup>25</sup>

V Taliansku sa po 2. svetovej vojne hlasovalo o politickej budúcnosti krajiny. Či bude Taliansko republika alebo kráľovstvo, čo viedlo k politickej nestabilite. Taktiež v krajine existovala obrovská chudoba a hlad, čo obyvateľov viedlo k nespokojnosti a rozšíreniu popularity komunistov. Po prevrate v ČSR sa konali voľby aj v Taliansku, v ktorých komunisti jasne vyhrávali v preferenciách ľudu. Na tieto voľby sa v USA začala organizovať americká propaganda namierená proti komunizmu, ktorá mala presvedčiť amerických talianov, aby napísali domov do Talianska a varovali pred hrozbami komunizmu. Najväčšie percento imigrantov pochádzalo práve z Talianska. Po úspešných voľbách, ktoré vyhrali kresťanskí demokrati, ktorí získali väčšinu v parlamente, USA pustilo da Talianskej ekonomiky časť rozpočtu z MP. Väčšinu tvorili nové stroje z Pittsburgu, ktoré obnovili výrobu Fiatu, ktorý obnovil Taliansku ekonomiku.<sup>26</sup>

Do MP sa neskôr zapojila aj Juhoslávia, v ktorej aj bez zásahu ZSSR vládla komunistická strana, na ktorej čele stál Tito. Tito dlhodobo nemal rovnaký názor so ZSSR, čo viedlo až k vylúčeniu Juhoslávie z Kominformu. Po niekoľkých neúrodných žatvách sa Juhoslávia obrátila na USA. Týmto aktom sa Juhoslávia vyčlenila zo železnej opony, ale

---

<sup>24</sup> TURNER, T. (1998). *Cold War - Marshall Plan [E3/24]*. [online] YOUTUBE. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=g0I6UVPkGWM> [cit 21.02.2019].

<sup>25</sup> TURNER, T. (1998). *Cold War - Marshall Plan [E3/24]*. [online] YOUTUBE. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=g0I6UVPkGWM> [cit. 21.02.2019].

<sup>26</sup> TURNER, T. (1998). *Cold War - Marshall Plan [E3/24]*. [online] YOUTUBE. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=g0I6UVPkGWM> [cit. 21.02. 2019].

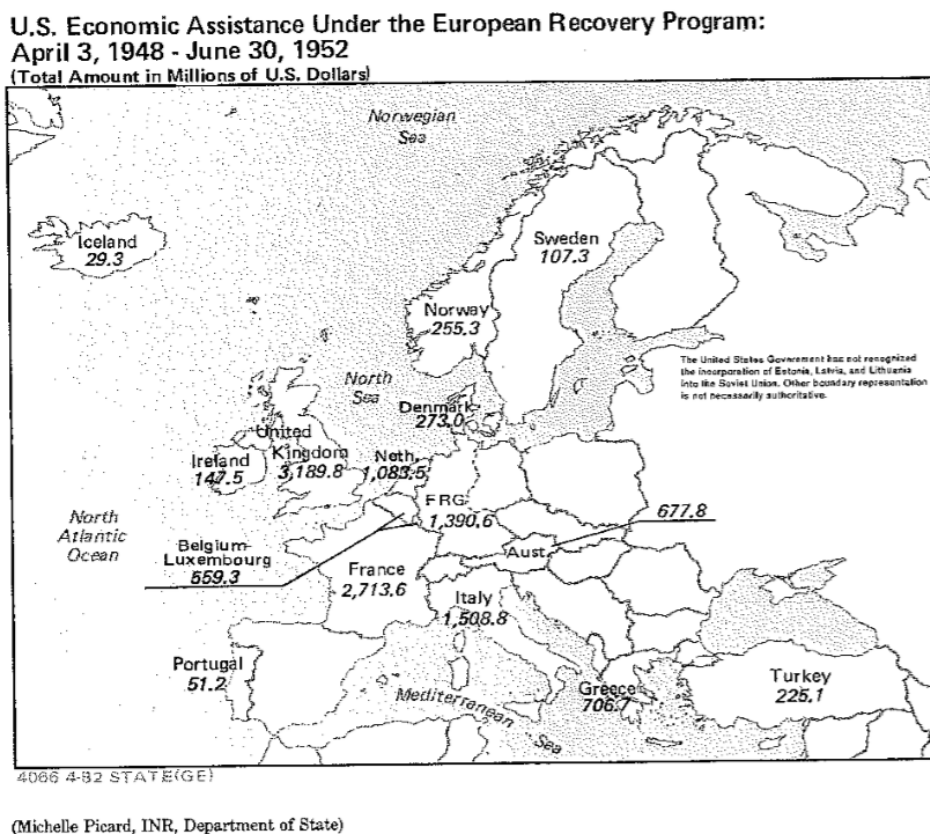


stále v nej vládla komunistická strana. USA vyčlenilo Juhoslávie 1,7 mil. USD na pomoc krajine.

#### 4.1.4. Účinky a zhrnutie Marshallovo plánu

Marshallov plán, mal zabezpečiť rekonštrukciu zničených európskych štátov po 2. svetovej vojne. Zahŕňal v sebe finančnú, materiálnu, potravinovú a humanitárnu pomoc štátom, ktoré podpísali dohodu so Spojenými štátmi. Celkový rozpočet vo výške 13,3 mld. USD zabezpečil hlavne obnovu infraštruktúry a rozvoj priemyslu v 16 európskych krajinách. Na obrázku č. 6 je znázornené prerozdelenie financií z rozpočtu MP medzi európske štáty. Z obrázku je zrejmé, že najvyššia dávka z Marshallovo plánu išla do Veľkej Británie (3 189,8 USD), druhý štát v poradí bolo Francúzsko (2 713,6 USD) na treťom mieste bolo Taliansko (1 508,8 USD) a až na štvrtom mieste v prerozdelení bolo porazené Nemecko (1 390,6 USD).

Obrázok č. 6 Prerozdelenie financií Marshallovo plánu počas rokov 1948-1952



Zdroj: PICARD, M. Department of State

Potravinová pomoc išla predovšetkým do krajín, ktoré zaznamenali neúrodné žatvy a neboli tak schopné vyprodukovať dostatok potravín pre vlastných obyvateľov. Po vojne sa potraviny rozdávali na základe lístkov. V niektorých krajinách alebo regiónoch to znamenalo jeden kus chleba a jedna miska polievky na človeka na celý deň. Poľnohospodári museli odvádzať časť svojej úrody do štátu, ktorý poľnohospodárske výrobky rozdeľoval medzi svojich občanov. Jedna z veľkého množstva propagánd amerického prezidenta Harry Trumana bola zameraná aj na potravinovú pomoc pre európske krajiny. Aby export potravín výraznejšie neovplyvnil obyvateľov Spojených Štátov, tak prezident vyzval občanov na utorky bez pečiva. Tým sa obmedzila spotreba pšenice, ktorú USA mohla následne poslať do Európy a výraznejšie neovplyvnila domácich spotrebiteľov.<sup>27</sup>

Ľudská pomoc ako súčasť Marshallovoho plánu spočívala v tom, že z európskych krajín boli vyslané tímy, ktoré sa mali zaučať v priemyselnej výrobe. Americkí podnikatelia vysvetľovali ich spôsob práce, motivácie a zaučali ich na svoje technológie. Niektoré podniky boli ochotné poskytnúť aj licencie na výrobu v Európe. Tímy boli prizvané do každej oblasti priemyselnej výroby, aby sa pokryla celá škála produkcie.<sup>28</sup>

MP sa považuje za jeden z najúspešnejších zrealizovaných projektov jedného štátu na výpomoc iným krajinám. Plán naštartoval ekonomiky krajín, ktoré sa postupne z málo rozvinutého priemyslu, nízkej zamestnanosti a nízkeho HDP/p.c. prepracovali na silné ekonomiky.

---

<sup>27</sup> SANFORD, W. (1982). *The Marshall Plan: Origins and Implementation*. [online] Marshallfoundation.org. Dostupné na: [https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/The\\_Marshall\\_Plan\\_Origins\\_and\\_Implementation\\_000.pdf](https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/The_Marshall_Plan_Origins_and_Implementation_000.pdf) [cit. 28.03. 2019].

<sup>28</sup> SANFORD, W. (1982). *The Marshall Plan: Origins and Implementation*. [online] Marshallfoundation.org. Dostupné na: [https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/The\\_Marshall\\_Plan\\_Origins\\_and\\_Implementation\\_000.pdf](https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/The_Marshall_Plan_Origins_and_Implementation_000.pdf) [cit. 28.03. 2019].

V tabuľke č. 3 je zaznamenaný postupný prechod ekonomík štátov zúčastnených sa MP, od 2. svetovej vojny cez obdobie krízy po vojne, zapojením sa do MP a výsledky jeho implementácie prostredníctvom hrubého národného produktu (HNP).

**Tabuľka č. 4** Porovnanie hrubého národného produktu krajín zapojených do Marshallovoho plánu z obdobia 2. svetovej vojny

**Per Capita GNP of Marshall Plan Countries  
(in 1981 dollars)<sup>25</sup>**

	1938	1947	1951	1981
Austria	\$2,004	\$1,213	\$2,473	\$8,692
Belgium	3,394	3,145	3,951	9,679
Denmark	4,028	4,016	4,602	10,802
France	2,953	2,682	3,628	10,597
Germany (F.R.G.)	2,184	1,847	3,507	11,022
Greece	1,178	731	954	4,108
Iceland	2,504	4,366	4,230	11,688
Ireland	1,879	1,876	2,144	4,733
Italy	2,078	1,540	1,955	6,112
Luxembourg	2,979	4,112	4,883	10,082
Netherlands	3,532	3,304	4,022	9,688
Norway	3,606	3,830	4,616	13,222
Portugal	498	485	634	2,310
Sweden	4,663	5,321	6,157	13,408
Turkey	499	450	578	1,191
United Kingdom	4,345	4,515	5,016	8,921
European Average	\$2,648	\$2,426	\$3,238	\$7,919
United States	\$4,226	\$6,332	\$7,240	\$12,727

*Zdroj: SANFORD, W. (1982). The Marshall Plan: Origins and Implementation*

#### 4.2. Výsledok porovnania Marshallovoho plánu a Novej Hodvábnej cesty

Z dostupných informácií o Marshallovom pláne, ktoré sú spracované v časti 4.1. Marshallov plán – dôvod vzniku, zapojené krajiny, schvaľovanie, účinky je možné vidieť osobitosti oboch projektov, ktoré sú v tabuľke č. 5 zhrnuté. V tabuľke je porovnanie obdobia, cieľov, iniciátorské krajiny, rozpočtov, zapojených štátov a novovzniknutých inštitúcií.

**Tabuľka č. 5** Základné porovnanie Marshallovo plánu a Novej Hodvábnej Cesty

	<b>Marshallov Plán</b>	<b>Nová Hodvábna cesta</b>
<b>Obdobie</b>	<b>1947-1952</b> (implementácia plánu je od roku 1948)	<b>2013-dnešný deň</b> (rok 2013 je oficiálny dátum, kedy čínsky prezident ohlásil Belt Road Initiative, avšak niektoré projekty považujeme za projekty BRI aj napriek tomu, že začiatok výstavby je pred rokom 2013)
<b>Hlavný cieľ</b>	<b>Rekonštrukcia povojnovej Európy</b>	<b>Uľahčenie presunu tovaru, kapitálu, pracovnej sily a služieb</b>
<b>Iniciátorská krajina</b>	<b>USA</b>	<b>ČĽR</b>
<b>Počet priamo zapojených štátov</b>	<b>16+1</b> (16 európskych štátov + USA ako iniciátor)	<b>22+1</b> (22 štátov zapojených do ekonomických koridor + ČĽR ako iniciátor)
<b>Počet celkovo (priamo aj nepriamo) zapojených štátov</b>	<b>16+1</b> (16 európskych štátov +USA ako iniciátor)	<b>65+1</b> (ČĽR a 65 iných štátov, ktoré sú poprepájané multilaterálnymi a bilaterálnymi zmluvami) <sup>29</sup>
<b>Rozpočet</b>	<b>13,3 mld USD</b>	<b>8 bil. USD</b>
<b>Počet novovzniknutých inštitúcií na riadenie a kontrolu správneho dodržovania projektov</b>	<b>1</b> (OEEC = USA založila organizáciu na kontrolu správneho vynakladania s financiami)	<b>X</b> (za jednotlivé projekty a dodržiavanie rozpočtu a časového harmonogramu sú povinné štáty, v ktorých sa projekty uskutočňujú)
<b>Počet novovzniknutých inštitúcií na financovanie jednotlivých projektov</b>	<b>X</b>	<b>2</b> (AIIB, Silk Road Fund)

Zdroj: vlastné spracovanie

<sup>29</sup> WORLD BANK. (2018). *Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> [cit. 21.4.2019].

## Záver

Belt Road Initiative je globálna projektová iniciatíva, ktorá má v prvom rade za cieľ liberalizáciu svetového obchodu. Čínska ľudová republika ako hlavný iniciátor Novej hodvábnej cesty verejne neprejavila nespokojnosť s inými politickými systémami štátov alebo neochotu spolupracovať s iným politickým systémom, verejne žiadny štát nediskriminuje v politickej alebo ekonomickej oblasti a spolupracuje so všetkými štátmi, ktoré majú záujem zúčastniť sa na projekte BRI. Nová Hodvábna cesta je návrh globálnej spolupráce v predovšetkým ekonomickej sfére, ale rozsah OBORu je oveľa rozmanitejší. K hlavným cieľom zaraďujeme uľahčenie presunu tovarov, služieb, kapitálu a pracovnej sily, podpora rozvoja medzinárodného obchodu za pomoci bilaterálnych a multilaterálnych zmlúv, zapájanie rozvojových krajín do medzinárodného obchodu, rozšírenie trhových možností, atď.. K vedľajším účinkom OBORu patrí aj vyzdvihnutie a propagácia svetovej kultúrnej rozmanitosti, podpora vzdelania, poukázanie na existujúce environmentálne problémy a postupné zlepšovanie životného prostredia, čoho príkladom je výstavba novej továrne na pitnú vodu v Pakistane, znižovanie chudoby. Nová hodvábna cesta predstavuje spoluprácu nie len v rámci ekonomických koridorov, ale aj kooperáciu so susednými štátmi, alebo štátmi, ktoré predstavujú významné dopravné uzly. V užšom zmysle do projektu BRI patrí 23 štátov, ktoré sú rozdelené v ekonomických koridoroch, ktoré sú opísané v časti Ekonomické koridory. V širšom zmysle zahrňame do BRI 66 štátov vrátane Číny, ktoré podporujú OBOR z dôvodu ich vlastnej prosperity.

Projekt BRI sa od začiatku porovnáva s americkým Marshallovým plánom. Všetky prirovnania s plánom po 2. svetovej vojne Čína rázne odmieta. Marshallov plán vznikol za účelom obnovy európskych krajín po 2. svetovej vojne a zastavenie šírenia komunizmu a rozpínania Sovietskeho zväzu. Ďalším dôvodom vzniku bola obnova strateného najväčšieho amerického odbytového trhu pre svoje výrobky. Určité podobnosti sa v projektoch nájdu ako je napríklad vybudovanie a rekonštrukcia štátnych infraštruktúr alebo rozšírenie odbytového trhu pre svoje výrobky, ale v hlavnom ciele sa odchyľujú. MP sa zamerlal výlučne na pomoc európskym štátom, na ich obnovu, podporu ekonomiky, stabilizáciu politických systémov, zníženie chudoby v regióne.

## Zoznam použitej literatúry

1. AIIB (2015). *Articles of Agreement*. [online] Aiib.org. Dostupné na: [https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/\\_download/articles-of-agreement/basic\\_document\\_english-bank\\_articles\\_of\\_agreement.pdf](https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf)
2. AIIB (2018). *Approved Projects Overview - AIIB*. [online] Dostupné na: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>
3. BHATTACHARJEE, R., (2016). *Bangladesh, China, India and Myanmar-Economic Corridor: Ushering a New Era of Interconnectedness*. [online] Indian Defence Review. Dostupné na: <http://www.indiandefencereview.com/spotlights/bangladesh-china-india-and-myanmar-economic-corridor-ushering-a-new-era-of-interconnectedness/> [cit. 23.11.2018].
4. BLACK, U. (2018). *Analysis: The Silk Road, Marshall Plan —and you*. [online] Post Falls Press. Dostupné na: [https://cdapress.com/local\\_news/20181002/analysis\\_the\\_silk\\_road\\_marshall\\_plan\\_and\\_you](https://cdapress.com/local_news/20181002/analysis_the_silk_road_marshall_plan_and_you) [cit. 17.03.2019].
5. CDB.COM.CN. (2018). *China Development Bank*. [online] Dostupné na: [http://www.cdb.com.cn/English/gykh\\_512/khjj/](http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/) [cit. 23.10.2018].
6. CHINA-TRADE-RESEARCH.HKTDC.COM., (2018). *The Belt and Road Initiative / HKTDC*. [online] Dostupné na: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> [cit. 05.11. 2018].
7. DANIEL, O., RYAN, M. (2018). *The Belt and Road Initiatives: Opportunities and Challenges for EU and SMEs*. [online] Ccilc.pt. Dostupné na: <http://ccilc.pt/wp-content/uploads/2017/07/EUSMEBeltandRoad.pdf> [cit. 24.11.2018].
8. DEVONSHIRE-ELLIS, C. (2018). *The US Addiction to the Marshall Plan, Using the US Dollar as a Weapon, and the Impact upon the Belt and Road and Globalization*. [online] Silk Road Briefing. Dostupné na: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/12/11/us-marshall-plan-us-dollar-weapon-impact-belt-road/> [cit. 28.03.2019].

9. EBRD.COM. *The EBRD and the Belt and Road Initiative (BRI)*. [online] Dostupné na: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/ebrd-and-bri.html> [cit. 20.09.2018].
10. ENG.YIDAIYILU.GOV.CN. (2015). *The Suzhou Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries-Belt and Road Portal*. [online] Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/1432.htm> [cit. 22.10.2018].
11. ENG.YIDAIYILU.GOV.CN. (2017). *Belt and Road Initiative to become 'a true world land bridge'-Belt and Road Portal*. [online] Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/wksl/13549.htm> [cit. 15.10.2018].
12. ENGLISH.EXIMBANK.GOV.CN. (2019). *China Eximbank Signed Concessional Loan Agreement with the Ministry of Finance of Tajikistan - The Export-Import Bank of China*. [online] Dostupné na: <http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-NRD/index.aspx?nodeid=633&page=ContentPage&categoryid=0&contentid=30450> [cit. 23.10.2018]
13. ENGLISH.GOV.CN. (2015). *Action plan on the Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm) [cit. 07.08.2018].
14. FRIENDS OF THE EARTH U.S. (2016). *China's Belt and Road Initiative*. [online] Foe.org. Dostupné na [http://foe.org/wp-content/uploads/2017/08/BRI\\_Intro.pdf](http://foe.org/wp-content/uploads/2017/08/BRI_Intro.pdf) [cit. 21.04.2019]
15. HEILMANN S., SCHMIDT D.H. *China's Foreign Political and Economic Relations*. Rowman & Littlefield. United Kingdom, 2014. **ISBN 978-1-4422-1302-9**
16. HISTORY. (2009). *Marshall Plan*. [online] Dostupné na: <https://www.history.com/topics/world-war-ii/marshall-plan-1> [cit. 18.02.2019].
17. HISTORY.STATE.GOV. *George Catlett Marshall - People - Department History - Office of the Historian*. [online] Dostupné na: <https://history.state.gov/departmenthistory/people/marshall-george-catlett/influence> [cit. 18.03.2019].
18. HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL: *THE BELT AND ROAD INITIATIVE* [online]. Dostupné na [www.hktdc.com/Research](http://www.hktdc.com/Research) [cit. 03.05.2018]

19. HUDEC, M. (2018). *CHINA'S EMERGENCE IN CENTRAL ASIA*. [online] Asian.sk. Dostupné na: [http://www.asian.sk/wp-content/uploads/2018/08/Chinas-Emergence-in-Central-Asia\\_fin.pdf](http://www.asian.sk/wp-content/uploads/2018/08/Chinas-Emergence-in-Central-Asia_fin.pdf) [cit. 04.03.2019].
20. HURLEY, J., Morris, S. a Portelance, G. 2018. *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. [online] Cgdev.org. Dostupné na: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> [cit. 20.10. 2018].
21. JING, L. (2016). *Full Text of Riga Declaration-Belt and Road Portal*. [online] Eng.yidaiyilu.gov.cn. Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/2331.htm> [cit. 19.12.2018].
22. JINGXI, M. (2018). *BRI no Marshall Plan or political strategy - Chinadaily.com.cn*. [online] Chinadaily.com.cn Dostupné na: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/25/WS5b80a6eea310add14f387b8d.html> [cit. 26.02.2019].
23. KALIJAVRI, T. (1947). *Introduction and chronology of the Marshall plan from June 5 to November 5, 1947*. [online] Marshallfoundation.org. Dostupné na: [https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/Chronology\\_of\\_the\\_Marshall\\_Plan\\_June\\_5\\_1947\\_to\\_November\\_5\\_1947-1.pdf](https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/Chronology_of_the_Marshall_Plan_June_5_1947_to_November_5_1947-1.pdf) [cit. 01.04.2019].
24. KUČÍREK, T. (2014). *Hodvábna cesta*. [online] BLÍZKY VÝCHOD. In: <http://www.blizkyvychod.eu> Dostupné na: <http://www.blizkyvychod.eu/hodvabna-cesta/> [cit. 16.01. 2019]. LEHMANBROWN.COM. (2017). *The Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf> [cit. 25.12.2018].
25. LIFANG, S. (2015). *Vision And Actions On Jointly Building Silk Road Economic Belt And 21st-Century Maritime Silk Road-Belt and Road Portal*. [online] Eng.yidaiyilu.gov.cn. Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm> [cit. 18.12.2018].
26. LIM, L. *China's Belt -and-Road Initiative: Future Bonanza or Nightmare?* Singapore: S.Rajaratnam School of International Relations (RSIS), 2018. RSIS comentary [online] Dostupné na <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2018/03/CO18058.pdf> [cit. 06.08.2018].



27. LIU, X., (2010). *The Silk Road in World History*. [online] Google Books. Dostupné na: [https://books.google.sk/books?id=xXhkvOULHsC&printsec=frontcover&hl=sk&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.sk/books?id=xXhkvOULHsC&printsec=frontcover&hl=sk&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false) [cit. 16.01.2019].
28. MARK, J. (2018). *Silk Road*. [online] Ancient History Encyclopedia. Dostupné na: [https://www.ancient.eu/Silk\\_Road/](https://www.ancient.eu/Silk_Road/) [cit. 26.03.2019].
29. MINISTRY OF EDUCATION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA: *Education Action Plan for the Belt and Road Initiative*. [online]. Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/30277.htm> [cit. 31.08.2018].
30. NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION, MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, AND MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, WITH STATE COUNCIL AUTHORIZATION: *VISION AND ACTIONS ON JOINTLY BUILDING SILK ROAD ECONOMIC BELT AND 21ST-CENTURY MARITIME SILK ROAD*. [online]. Dostupné na: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm> [cit. 31.08.2018].
31. PANG, I. (2018). *China's Belt and Road: Bigger than the Marshall Plan?*. [online] ING Think. Dostupné na: <https://think.ing.com/articles/china-belt-and-road-bigger-than-the-marshall-plan/> [cit. 04.03.2019].
32. PARENTI, F. (2018). *China's Belt and Road Initiative (BRI). Beijing's Alternative Idea of Globalization - Global Research*. [online] Global Research. Dostupné na: <https://www.globalresearch.ca/chinas-belt-and-road-initiative-bri-beijings-alternative-idea-of-globalization/5651679> [cit. 24.03.2019].
33. PEERY, B. (2018). *China Vs. U.S.*. [online] Google Books. Dostupné na: <https://books.google.sk/books?id=CWJuDwAAQBAJ&pg=PT406&lpg=PT406&dq=cicpec&source=bl&ots=fd73WN5RRo&sig=UMR7GTvyjo9wPcfg0OUkGGbnYM&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKEwjgrfzK3-zeAhWEsKQKHQ1NDB04ChDoATAAegQIAhAB#v=onepage&q&f=false> [cit. 18.02.2019].
34. POMFRET, R. 2018. *The Eurasian Landbridge: Linking regional value chains / VOX, CEPR Policy Portal*. [online] Voxeu.org. Dostupné na: <https://voxeu.org/article/eurasian-landbridge-linking-regional-value-chains> [cit. 19.02.2019].

35. SANFORD, W. (1982). *The Marshall Plan: Origins and Implementation*. [online] Marshallfoundation.org. Dostupné na: [https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/The\\_Marshall\\_Plan\\_Origins\\_and\\_Implementation\\_000.pdf](https://www.marshallfoundation.org/library/wp-content/uploads/sites/16/2014/05/The_Marshall_Plan_Origins_and_Implementation_000.pdf) [cit. 28.03.2019].
36. SILKROAD.NEWS.CN. 2018. *Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na: <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf> [cit. 20.10.2018].
37. THE STATE COUNCIL THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA: Asian Infrastructure Investment Bank. [online]. Dostupné na <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201711/201711150415020.pdf> [cit. 06.08.2018].
38. TURCSÁNYI, R. (2014). *Central and Eastern Europe's courtship with China: Trojan horse within the EU?*. [online] Asian.sk. Dostupné na: <http://www.asian.sk/wp-content/uploads/2014/08/china-cee.pdf> [cit. 04.03.2019].
39. TURCSÁNYI, R., ŠIMALČÍK, M. (2018). *V4 Relations with East Asia*. [online] Asian.sk. Dostupné na: [http://www.asian.sk/wp-content/uploads/2018/11/20181127\\_V4-Briefing-paper.pdf](http://www.asian.sk/wp-content/uploads/2018/11/20181127_V4-Briefing-paper.pdf) [cit. 04.03.2019].
40. TURNER, T. (1998). *Cold War - Marshall Plan [E3/24]*. [online] YouTube. Dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=g0I6UVPkGWM> [cit 21.02.2019].
41. UNCTAD: *Investment guide to the silk road 2014*. Geneve. UNITED NATIONS PUBLICATION, 2014. **UNCTAD/DIAE/2014/3**
42. WAUGH, D. *The Silk Roads In History*. [online] Penn.museum. Dostupné na: <https://www.penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf> [cit. 10.01.2019].
43. WILDE, R. (2019). *Rebuilding Western Europe After WWII*. [online] ThoughtCo. Dostupné na: <https://www.thoughtco.com/the-marshall-plan-1221199> [cit 30.03.2019].

44. WORLD BANK. (2018). *Belt and Road Initiative*. [online] Dostupné na <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> [cit. 21.04.2019].
45. WORLD BANK. (2017). *World Bank and AIIB Sign Cooperation Framework*. [online] Dostupné na: <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/04/23/world-bank-and-aiib-sign-cooperation-framework> [cit. 17.09.2018].
46. WORLD BANK. *Who We Are*. [online] Dostupné na: <http://www.worldbank.org/en/who-we-are> [cit. 22.10.2018].
47. YHOME, K., 2017. *The BCIM economic corridor: Prospects and challenges* / ORF. [online] ORF. Dostupné na: <https://www.orfonline.org/research/the-bcim-economic-corridor-prospects-and-challenges/> [cit. 23.11.2018].
48. ZHU, X. (2018). *China's Belt and Road Initiative: International Trade's Transportation Solution? - Chicago Policy Review*. [online] Chicago Policy Review. Dostupné na: <http://chicagopolicyreview.org/2018/12/04/chinas-belt-and-road-initiative-international-trades-transportation-solution/> [cit. 03.01.2019].