

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA PODNIKOVÉHO MANAŽMENTU**

104005/I/2019/36086129772473860

**PARTICIPÁCIA SLOVENSKÝCH PODNIKOV NA PROJEKTE
NOVEJ HODVÁBNEJ CESTY**

Diplomová práca

2019

Bc. Tamara Makóová

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
FAKULTA PODNIKOVÉHO MANAŽMENTU**

**PARTICIPÁCIA SLOVENSKÝCH PODNIKOV NA
PROJEKTE NOVEJ HODVÁBNEJ CESTY**

Diplomová práca

Študijný program: manažment výroby a logistika

Študijný odbor: ekonomika a manažment podniku

Školiace pracovisko: katedra manažmentu výroby a logistiky

Vedúci záverečnej práce: Ing. Martina Džubáková, PhD.

Bratislava 2019

Bc. Tamara Makóová

Pod'akovanie

V prvom rade by som sa chcela poďakovať vedúcej diplomovej práce, Ing. Martine Džubákovej, PhD. za jej odborné vedenie, cenné rady a pripomienky. Moja vďaka patrí aj Ing. Štefanovi Koránovi za poskytnuté informácie a odbornú pomoc.

ABSTRAKT

MAKÓOVÁ, Tamara: *Participácia slovenských podnikov na projekte „Novej hodvábanej cesty.“* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Fakulta podnikového manažmentu; katedra manažmentu výroby a logistiky. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Martina Džubáková, PhD. – Bratislava: FPM, 2019, 60 s.

Cieľom záverečnej práce je analýza možností zapojenia slovenských podnikov, alebo vybraného podniku do projektov novej spolupráce medzi Európou a Čínou pod spoločným názvom „Nová hodvábná cesta“. Práca je rozdelená do štyroch kapitol. Obsahuje 2 grafy a 5 tabuliek. Prvá kapitola je venovaná súčasnému stavu projektu. Obsahuje analýzu informácií zahraničnej a slovenskej literatúry o Novej hodvábanej ceste. V ďalšej časti sa charakterizujú hlavné a parciálne ciele diplomovej práce. Tretia kapitola sa venuje metodike práce a metódam skúmania, ktoré boli v záverečnej práci použité. Záverečná kapitola sa zaoberá výsledkami práce, diskusiou a výsledkami riešenia danej problematiky.

Kľúčové slová: Nová hodvábná cesta, Čína, iniciatíva, slovenský export, Metrans, Pás a cesta

ABSTRACT

MAKÓOVÁ, Tamara: *Slovak companies participation in „New Silk Road“ project.* – University of Economics in Bratislava. Faculty of business management; department of production management and logistics. – Supervisor: Ing. Martina Džubáková, PhD. – Bratislava: FPM, 2019, 60 p.

The aim of the final thesis is to analyse the possibilities of involving Slovak enterprises or selected companies in projects of new cooperation between Europe and China under the common title of the New Silk Road. The work is divided into 4 chapters. It contains 2 charts, 5 tables. The first chapter is devoted to the current situation of the project. It contains the analysis of foreign and also Slovak literature about the New Silk Road. The next part describes the main and partial objectives of the thesis. The third chapter is devoted to the methodology of the work and methods of investigation, which were used in this thesis. The final chapter deals with the results of the solution of the given issue and with the discussion.

Key words: New Silk Road, China, initiative, Slovak export, Metrans, Belt and Road

Obsah

Úvod	8
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí	9
1.1 História hodvábnej cesty	10
1.2 Čínska globalizácia	11
1.2.1 Jeden pás, Jedna cesta	12
1.2.2 Koridory iniciatívy	15
1.2.3 Postoj krajín k „obrovi“	18
1.3 Čína a Európska únia	20
1.3.1 Vplyv Novej hodvábnej cesty na Európsku úniu	22
1.3.2 Vplyv Číny na Slovensko	25
1.4 Slovensko ako súčasť Novej hodvábnej cesty	26
2 Cieľ práce	30
3 Metodika práce a metódy skúmania	31
3.1 Charakteristika objektu skúmania	31
3.2 Pracovné postupy	31
3.3 Spôsob získavania údajov a ich zdroje	32
3.4 Použité metódy vyhodnotenia a interpretácie výsledkov	32
4 Výsledky práce a diskusia	33
4.1 Nevyvážené tovarové toky	33
4.2 Zameranie sa na námornú hodvábnu cestu	37
4.2.1 O spoločnosti Metrans / Danubia/, a.s	38
4.2.2 Nižšie náklady alebo just – in – time	42
4.3 Rozdelenie Novej hodvábnej cesty	44
4.3.1 Širokorozchodná trať – Terminál Dobrá	45
4.4 Export luxusného tovaru	47
4.4.1 Čínska bryndza	50
4.4.2 Tovar nielen do Číny	51
4.5 Vývoj ekonomickej výkonnosti	52
Záver	55
Zoznam použitej literatúry	57

Úvod

Svetová globalizácia prináša stále užšiu spoluprácu krajín medzi sebou. Obchodovanie štátov naprieč svetom však nie je žiadna novinka ani výdobytok globalizácie v modernom slova zmysle. Feničania už pred 4 500 rokmi aktívne obchodovali napríklad s Egypťanmi vďaka hodvábnej cesty, ktorá hrala od druhého storočia pred Kristom až po 15. storočie dôležitú úlohu v ekonomikách Perzie, Indie alebo Číny.

Práve Čína sa vďaka globalizácie pretransformovala z najuzatvorenejšej na jednu z najotvorenejších ekonomík na svete. Táto premena sa odohrávala v období rapídnych globalizačných procesov, ktoré umožnili Číne ľahký prístup k západným technológiám a globálnemu obchodnému systému. Veľkosť jej ekonomiky sa za posledných tridsať rokov zvýšila takmer dvadsaťnásobne. Rýchly hospodársky vzostup počas posledných rokov jej zabezpečil popredné miesto medzi ekonomickými veľmocami. Na udržanie svojej pozície využije aj nový projekt Novej hodvábnej cesty, ktorý predstavil v roku 2013 čínsky prezident Xi Jinping počas svojej návštevy Kazachstanu a Indonézie, ako iniciatívu na posilnenie hospodárskej integrácie a koordinácie politík v širokom regióne Eurázie. Cieľom tohto ambiciózneho projektu je zlepšenie dopravnej infraštruktúry, zníženie obchodných prekážok, prehĺbenie finančnej spolupráce a podpora kultúrnej výmeny a politickej stability v regiónoch. Hlavnou oporou tejto iniciatívy je séria dopravných investičných projektov, ktoré sa navrhujú na jej dvoch pilieroch: Ekonomického pásu hodvábnej cesty a Námornej hodvábnej cesty 21. storočia.

Projekt v súčasnosti zahŕňa viac ako 70 krajín, ktoré tvoria polovicu svetovej populácie a štvrtinu celosvetového HDP. Iniciatíva má v pláne zahrnúť skoro všetky Európske štáty. O zapojenie sa do projektu Novej hodvábnej cesty má záujem aj Slovensko. V nasledujúcej diplomovej práci sa zameriame na možnosti participácie slovenských podnikov na tomto projekte. Charakterizujeme jej vplyv na Slovensko, ale aj Európsku Úniu. Definujeme aj okolnosti vzniku projektu, históriu, jej ciele a riziká. Na záver práce analyzujeme jej vplyv na ekonomickú výkonnosť vybranej spoločnosti.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

Kľúčovým medzníkom pre Slovenskú republiku je rok 1993. Rozpad Československa, a z toho vyplývajúca politická a ekonomická zvrchovanosť uľahčila harmonizáciu hospodárskej politiky krajiny s parametrami vnútorného ekonomického prostredia a zároveň umožnila re-orientáciu hospodárskej politiky tak, aby stimulovala integráciu slovenskej ekonomiky do medzinárodných hospodárskych vzťahov.¹ Slovensko ako samostatný štát prevzalo zákony a medzinárodné záväzky bývalej federácie. Zároveň po bývalej federácii prevzalo aj hlavnú líniu zahraničnej politiky – smerovanie k členstvu v NATO a Európskej únii.

Z medzinárodného hľadiska sa realizácia zahraničnej politiky prejavila uznaním zo strany medzinárodného spoločenstva a vstupom Slovenskej republiky do významných medzinárodných inštitúcií ako Organizácia pre bezpečnosť a spoluprácu v Európe (1.1.1993), Organizácia spojených národov (19.1.1993) a Rada Európy (30.6.1993). Členstvom v NATO (29.3.2004) a v Európskej únii (1.5.2004) vyslalo Slovensko jasný odkaz, že je bezpečným priestorom pre investície a podnikanie. Stalo sa lákadlom pre zahraničné firmy, ktoré prispievajú k jej hospodárskemu rastu a vytvárajú nové pracovné miesta. Podľa Viery Hajnovičovej, „masívny vstup silných zahraničných investorov do viacerých priemyselných odvetví (automobilový priemysel, elektrotechnický priemysel, hutnícky priemysel, služby) vytvoril predpoklady na rýchly rast exportnej výkonnosti ekonomiky, navyše umocnený priaznivou svetovou konjunktúrou. To Slovensku umožnilo nielen exportnú expanziu na trhu Európskej Únie, ale aj mimo nej.“²

Konkurenčnou výhodou krajiny je aj vstup do Schengenského priestoru (21.12.2007), prijatie eura (1.1.2009), ale v neposlednom rade aj jej poloha. Kvôli strategickej polohe si Slovensko zvolilo už mnoho medzinárodných firiem. Medzi najväčšie patrí americký U.S. Steel, nemecká automobilka Volkswagen, či kórejská KIA Motors. Práve výhodné stredoeurópske umiestenie zohráva dôležitú úlohu pre ázijských investorov. Slovenská republika je pre nich zaujímavejšia než Západ, pretože do dvoch dní môžu dosiahnuť takmer štvrt miliardy spotrebiteľov približne v desiatke krajín a zároveň pôsobiť

¹ Národná Banka Slovenska. *Výročná správa 1993* [elektronický zdroj]. Bratislava, 1993, 23 s. [cit. 2018-10-29]. Dostupné na:

https://www.nbs.sk/_img/Documents/_Publikacie/VyrocznaSprava/SVK1993/VS1993_kap05.pdf

² HAJNOVIČOVÁ, Viera. *Prognostické práce: Vývoj ekonomiky SR a štruktúrne zmeny po vstupe do Európskej únie* [elektronický zdroj] Bratislava, 2014, 335 s. [cit. 2018-10-29]. Dostupné na: http://www.prog.sav.sk/sites/default/files/2018-03/clanok3_Hajnovicova_PP4_2014.pdf

na rozličných trhoch.³ Napriek týmto výhodám je ale Slovenská republika považovaná za najmenej aktívnu spomedzi krajín V4, čo sa týka vzťahu k jednej z najsilnejších ázijských krajín - Číny. Táto pasivita by sa mala zmeniť spoluprácou na projekte Novej hodvábnej cesty.

1.1 História hodvábnej cesty

Hodvábna cesta bola starodávnou sieťou obchodných ciest, formálne založená počas dynastie Han v Číne, ktorá spájala regióny starovekého sveta medzi rokmi 130 p. n. l. – 1453 n. l. Vzhľadom na to, že hodvábna cesta nebola jediná cesta od východu k západu, historici čoraz viac uprednostňujú termín *hodvábne cesty*. Obe pojmy pre túto sieť ciest vytvoril nemecký geograf a cestovateľ Ferdinand von Richthofen v roku 1877, ktorý ich označil ako "Seidenstrasse" (hodvábnu cestu) alebo "Seidenstrassen" (hodvábne cesty). Richthofen definoval aj tovar, ktorý bol prepravovaný tam a späť na hodvábnej ceste.⁴ Zo západu smerom na východ obchodovali s exotickými a domácimi zvieratami (psy, kone, ťavy), sedlami a jazdeckými potrebami, kožušinami a kožami zvierat, ovocím, hroznom a viničom, medom, skleneným tovarom, vlnenými prikrývkami a kobercami, textíliami, zbraňami a brnením, a v neposlednom rade s otrokmi. Zo západu na východ to bol čínsky porcelán, drahokamy, bronzové a zlaté artefakty, slonová kosť, farbivá, hodváb, voňavky, lieky, pušný prach, papier, ryža a čaj.

Sieť sa pravidelne používala od roku 130 p. n. l., keď dynastia Han oficiálne otvorila obchod so Západom, až do roku 1453, kedy Osmanská ríša bojkotovala obchod so Západom a trasy uzavrela. V tom čase boli Európania už zvyknutí na tovar z východu a keď sa Hodvábna cesta zatvorila, obchodníci potrebovali nájsť nové obchodné cesty, ktoré by uspokojili dopyt po týchto tovaroch. Uzavretím cesty sa začala éra zámorských objavov, ktorú definovali európski prieskumníci mapujúci nové vodné cesty, ktoré by nahradili obchod na zemi. Hodvábna cesta - od jej otvorenia až po jej uzavretie - mala taký veľký vplyv na rozvoj svetovej civilizácie, že je ťažké predstaviť si moderný svet bez nej.

³ ŽUFFA, Radovan. *Áziu láka poloha Slovenska* [elektronický zdroj]. Bratislava, 2007, 1 s. [cit. 2018-11-03] Dostupné na: <https://dennik.hnonline.sk/podniky-a-trhy/224780-aziu-laka-poloha-slovenska>

⁴ MARK, Joshua J. *Silk Road* [elektronický zdroj]. New York, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-03]. Dostupné na: https://www.ancient.eu/Silk_Road/

Aj keď sa na sieti obchodovalo s veľkým množstvom tovaru, meno pochádza z popularity čínskeho hodvábu na západe, najmä v Ríme. Cesty hodvábu sa tiahli z Číny cez Indiu, Malú Áziu, až po Mezopotámiu, Egypt, africký kontinent, Grécko, Rím a Britániu. Severný mezopotámsky región (súčasný Irán) sa stal najbližším čínskym obchodným partnerom v rámci Partskej ríše a inicioval dôležité kultúrne výmeny.⁵ Papier, ktorý vynášli Číňania počas dynastie Han, a pušný prach, tiež čínsky vynález, mal oveľa väčší vplyv na kultúru ako hodváb. Aj bohaté korenie na východe prispeli viac než móda, ktorá vyrastala z odvetvia hodvábu. Napriek tomu, v dobe rímskeho cisára Augusta, bol obchod medzi Čínou a západom pevne stanovený a hodváb bol najvyhl'adávanejšou komoditou v Egypte, Grécku a Ríme.

Najväčšou hodnotou Hodvábnej cesty bola výmena kultúry. Umenie, náboženstvo, filozofia, technológia, jazyk, veda, architektúra a každý iný prvok civilizácie sa vymieňali pozdĺž týchto ciest prepravovanými tovarmi, s ktorými obchodníci obchodovali z jednej krajiny do druhej. Po tejto sieti putovali aj choroby, čo dokazuje šírenie moru v roku 542, o ktorom sa predpokladá, že sa dostal do Konštantínopolu cestou hodvábu a ktorý zničil byzantskú ríšu. Uzavretie Hodvábnej cesty prinútilo obchodníkov presunúť obchodovanie z pevniny na vodu, a tak iniciovalo vek objavovania, ktorý viedol k celosvetovej interakcii a začiatku globálnej komunity. Slúžilo k rozšíreniu ľudského chápania sveta, v ktorom žili. Jeho zatvorenie poháňalo Európanov po celom oceáne, aby preskúmali a nakoniec zvíťazili v takzvanom Novom svete, Amerike. Týmto spôsobom možno povedať, že Hodvábna cesta vytvorila základy pre rozvoj moderného sveta.

1.2 Čínska globalizácia

Čína je dnes všade. Označenie „Made in China“ je rovnako univerzálne ako peniaze. Čína ušije najviac odevu, vyrobí najviac topánok a zmontuje viac hračiek ako ktorákoľvek iná krajina. Súčasne sa šplhá aj po technologickom rebríčku. Stáva sa najväčším výrobcom spotrebnej elektroniky. Rýchly hospodársky vzostup Číny od jej veľkej transformácie v roku 1978 je jedným z najdramatickejších premien v dnešnom svete. Veľkosť čínskej ekonomiky sa za posledných 30 rokov zvýšila takmer dvadsaťnásobne. Reálne HDP narástlo ročne o

⁵ HISTORY.COM, Editors. *Silk Road* [elektronický zdroj], New York, 2017, 1.s. [cit. 2018-11-03]. Dostupné na: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road>

10%, čo znamená, že HDP sa zdvojnásobil každých 7 - 8 rokov.⁶ Stovky miliónov ľudí bolo pozdvihnutých z chudoby a v rôznych rozmeroch sa zlepšili aj životné podmienky. Zlepšenia sa dostavili rýchlejšie ako v Európe počas priemyselnej revolúcie alebo v Spojených štátoch po otvorení amerického západu v 19. storočí. Žiadnej krajine sa doteraz nepodarilo tak úspešne zdoлаť všetky stupne hospodárskeho vývoja naraz. Žiadna krajina nehrá vo svetovej ekonomike tak výrazne ako Čína. A žiadna krajina nemieša svetovú ekonomickú hierarchiu viac ako Čína.

Keby americké prezidentské voľby roku 2017 vyhrala Hillary Clintonová, integračné pohyby vo svetovej ekonomike a obchode by zrejme pokračovali viac-menej pod taktovkou Spojených štátov. Republikán Donald Trump však odstúpil od Dohody o transpacifickom partnerstve TPP, ktorá by zrušila clá pri priemyselných a poľnohospodárskych produktoch medzi členskými krajinami, a ktorá by upevňovala vzťahy signatárskych krajín a zároveň vyvažovala vo východnej Ázii úsilie Číny o rozširovanie vlastnej zóny vplyvu. Odmietnutím medzinárodných dohôd prenechala Amerika Číne akčný priestor, ktorý Peking bez zaváhania využil. Čínsky prezident Xi Jinping na Svetovom ekonomickom fóre v Davose vyhlásil, že „globalizácia môže pokračovať aj pod iným ako pod americkým vedením.“⁷ Apeloval na zvyšok sveta, aby nezanevrel na globalizáciu. Prezentoval sa ako štátnik, ktorý sa nebojí prevziať historickú úlohu nového kormidelníka ´novej éry´ globalizácie bez vojnových lodí, zbraní a mečov. Ťahúňom tohto plánu by mala byť iniciatíva One Belt, One Road – Jeden pás, Jedna cesta (OBOR).

1.2.1 Jeden pás, Jedna cesta

O iniciatíve s názvom Silk Road Economic Belt, teda Ekonomický pás Hodvábnej cesty, sa prvý krát zmienil čínsky prezident Xi Jinping počas prejavu na univerzite v Kazachstane v septembri 2013. O mesiac neskôr, počas prejavu v Indonézskej parlamente, predpovedal vytvorenie Námornej hodvábnej cesty 21. storočia, teda siete morských ciest cez Juhočínske more a Indický oceán.

Pôvodne Nová hodvábna cesta, neskôr projekt Jeden pás, Jedna cesta, oficiálne Iniciatíva Pás a Cesta. Podľa jedného pekingský multimiliardový projekt, podľa druhého čínsky Marshallov plán, štátom podporovaná kampaň za globálnu dominanciu, balík stimulov pre

⁶ HAMILTON, Daniel Sheldon. Europe 2020: Competitive or Complacent? 1. vyd. Baltimore : Center for Transatlantic Relations Johns Hopkins University, 2011. s. 209 ISBN 978-09-8413-416-8.

⁷ PRESSBURG, Adrian Peter. Globalizácia na čínsky spôsob. In: Trend : týždenník o ekonomike a podnikaní. Bratislava : News and Media Holding, 2017, roč. 27, č. 21, s. 42-45. ISSN 1335-0684.

spomalenú ekonomiku a masívna marketingová kampaň za niečo, čo sa už deje – čínske investície po celom svete.⁸

V priebehu piatich rokov, kedy čínsky prezident Xi Jinping oznámil svoj veľký plán na prepojenie Ázie, Afriky a Európy, sa táto iniciatíva premenila na široký pojem, ktorý popisuje takmer všetky aspekty čínskeho angažovania sa v zahraničí. Je rozdelená do dvoch častí. *Pás* - Ekonomický pás hodvábanej cesty – spájajúci Čínu s Centrálnou Áziou, Východnou až Západnou Európou; a *Cesta* – Námorná hodvábná cesta 21.storočia – spájajúca Čínu s Juhovýchodnou Áziou, Afrikou a Centrálnou Áziou. Od juhovýchodnej Ázie po západnú Európu a Afriku zahŕňa OBOR 71 krajín, ktoré tvoria polovicu svetovej populácie a štvrtinu celosvetového HDP.⁹ Čínske médiá zverejnili už niekoľko máp, ktoré by teoreticky mali predstavovať hodvábane cesty. Prakticky však neexistuje oficiálna mapa projektu. Podľa Toma Millera pomôžu čínske firmy postaviť nové cesty a železnice prepájajúce nové terminály a prístavy. Samozrejme, iba ak nájdú ochotných partnerov.¹⁰ Niektoré cesty, ako napríklad železnica z Číny do Európy, ktorá vedie cez Kazachstan a Rusko, už existujú. Iné sa zatiaľ len plánujú a možno sa ani nikdy nezrealizujú.

Iniciatíva OBOR je nositeľom proaktívnej zahraničnej politiky Číny. Svojou rozlohou od Juhočínskeho mora cez celú Eurázijskú pevninu, je pravdepodobne najambicióznejší plán rozvoja krajiny v histórii. Inšpirovaní starovekou hodvábnou cestou, plánujú vybudovať cesty, železnice a priemyselné koridory na najdivokejších terénoch na svete a spojiť ich s modernizovanými prístavmi v Ázii, Afrike, na Strednom východe a Európe. Peking hovorí, že iniciatíva odstráni investičné bariéry, vytvorí nové obchodné cesty, zvýši medzinárodnú logistiku a prehĺbi finančnú integráciu regiónu.¹¹

OBOR má niekoľko rozsiahlych cieľov:

- *Ochrana národnej bezpečnosti*

⁸ KUO, Lily – KOMMENDA, Niko. *The Guardian: What is China's Belt and Road Initiative* [elektronický zdroj], Londýn, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-07] Dostupné na: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>

⁹ KUO, Lily – KOMMENDA, Niko. *The Guardian: What is China's Belt and Road Initiative* [elektronický zdroj], Londýn, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-07] Dostupné na: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>

¹⁰ MILLER, Tom. *China's Asian Dream: Empire Building along the New silk Road*. 1. vyd. Londýn: Zed Books Ltd., 2017. s. 12. ISBN 978-17-8360-926-0 256

¹¹ MILLER, Tom. *China's Asian Dream: Empire Building along the New silk Road*. 1. vyd. Londýn: Zed Books Ltd., 2017. s. 14. ISBN 978-17-8360-926-0

Čína chce vytvoriť sieť hospodárskych prepojení, ktoré by upevnili jej vedúce postavenie na regionálnej úrovni. Chce rozvíjať aj svoj medzinárodný vplyv, pretože nie je súčasťou krajín G7, teda skupiny siedmich najvyspelejších krajín sveta.

- *Ekonomické ciele*

Čína chce nájsť nové trhy, posilniť obchod, a zvýšiť tým HDP, ktorého vývoj sa v posledných rokoch spomalil. Predstavitelia krajiny dúfajú, že štátni výrobcovia komodít a výrobcovia kapitálových tovarov nájdu lukratívny nový zdroj rastu. Projekt si vyžaduje miliardy ton ocele a cementu, stovky tisíc pracovníkov a desiatky nových priehrad, elektrární a elektrických sietí. OBOR by tiež pozastavil regionálne rozdiely v Číne. Východné a južné oblasti, ktoré zaostávajú z hľadiska rastu by boli lepšie prepojené so svetom.

- *Finančné ciele*

Vytvorenie nových obchodných ciest na pevnine a na mori, a lepšia prepojenosť by požadovala väčšiu finančnú spoluprácu a integráciu cezhraničných trhov. Posilnilo by sa používanie juanu medzi krajinami a taktiež jeho postavenie medzi dolárom a eurom.

Niet pochýb, že prezident Xi Jinping vidí iniciatívu OBOR ako praktický krok smerom k realizácii strategického cieľa oživenia národnosti „Čínsky sen“, ktorým by zabezpečil svoje vlastné politické dedičstvo. Na čelo strany sa dostal koncom roka 2012, odkedy sústredil vo svojich rukách toľko moci, ako žiadny iný čínsky vodca najmenej za posledných 25 rokov.¹² Prezidentom je od marca 2013. Jeho postavenie sa v roku 2018 ešte viac posilnilo, keď plenárne zasadnutie čínskeho parlamentu schválilo zmenu ústavy, z ktorej odstránilo klauzulu obmedzujúcu výkon funkcie prezidenta na desať rokov. Hlava štátu tak môže vládnuť neobmedzene.

Niektoré zdroje uvádzajú, že prezident rozdeľuje čínsky reformný proces na tri etapy, pričom každá trvá skoro tridsať rokov. V prvom období, počnúc založením Čínskej ľudovej republiky v roku 1949, Mao Ce-tung upevnil moc komunistckej strany a posilnil Čínu po rokoch zahraničného ponižovania. V druhej etape, od začiatku reforiem roku 1978, Deng Xiaoping nastavil Čínu tak, aby sa stala veľkou ekonomickou silou. V treťom období, ktoré

¹² ČTK. *Čínsky prezident sa priblížil k Maovi. Môže vládnuť neobmedzene* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-10]. Dostupné na: <https://www.etrend.sk/ekonomika/cinsky-prezident-sa-priblizil-k-maovi-moze-vladnut-neobmedzene.html>

sa začalo roku 2012 vymenovaním Xi Jinpinga za predsedu Komunistickej strany, by mala Čína obsadiť svoje právoplatné miesto a stať sa svetovou veľmocou.¹³

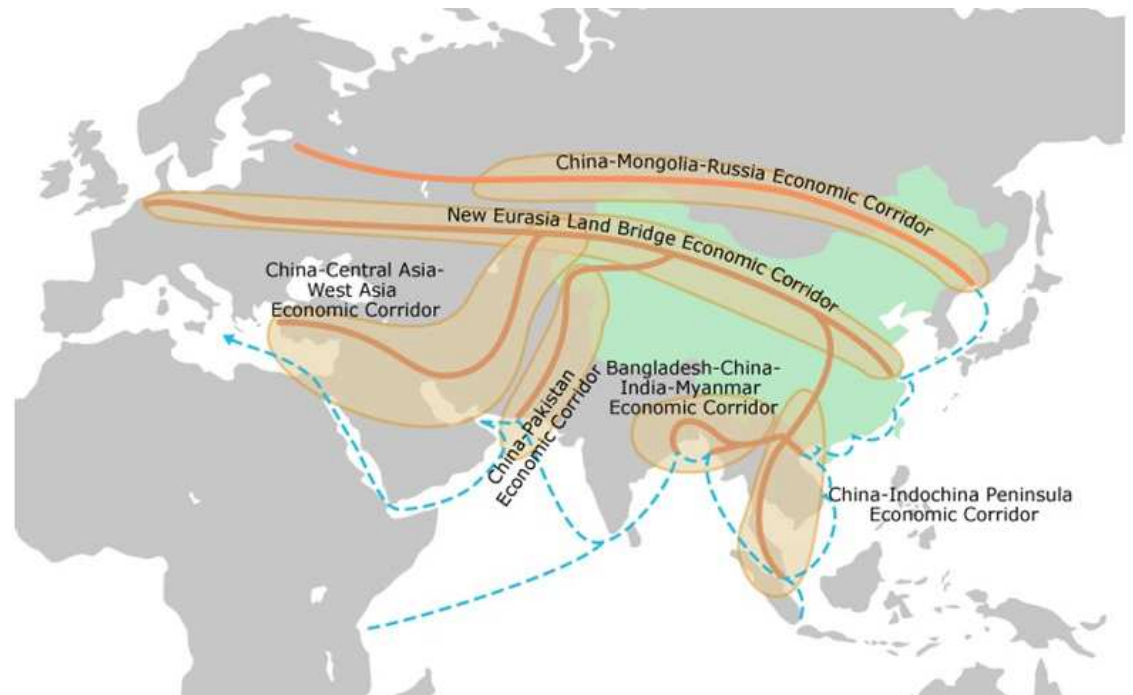
1.2.2 Koridory iniciatívy

Nástrojom Xi Jinpinga je iniciatíva Jeden pás, jedna cesta. Jej cieľom je prepojenie Ázie, Európy a Afriky pomocou niekoľkých trás. Ekonomický pás hodvábnej cesty sa zameriava na: prepojenie Číny a Európy cez centrálnu Áziu a Rusko; prepojenie Číny so Stredným východom cez centrálnu Áziu; prepojenie Číny s juhovýchodnou a južnou Áziou a Indickým oceánom. Námorná hodvábna cesta 21.storočia sa sústreďuje na využitie čínskych pobrežných prístavov na: spojenie Číny s Európou cez Juhočínske more a Indický oceán; a prepojenie Číny s južnou časťou Tichého oceánu.¹⁴

S dôrazom na týchto päť trás by sa mali využívať medzinárodné dopravné cesty, ako aj kľúčové mestá a prístavy na posilnenie spolupráce a budovanie šiestich koridorov medzinárodnej hospodárskej spolupráce. Týmito koridormi sú: Nový Eurázijský pozemný most (New Eurasia Land Bridge), ekonomický koridor Čína-Mongolsko-Rusko (China-Mongolia-Russia Economic Corridor), ekonomický koridor Čína – Stredná Ázia – Západná Ázia (China – Central Asia – West Asia Economic Corridor), ekonomický koridor Čína – Indočínsky polostrov (China – Indochina Peninsula Economic Corridor), ekonomický koridor Čína – Pakistan (China – Pakistan Economic Corridor), ekonomický koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko (Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor).

¹³ MILLER, Tom. *China's Asian Dream: Empire Building along the New silk Road*. 1. vyd. Londýn: Zed Books Ltd., 2017. s. 15. ISBN 978-17-8360-926-0

¹⁴ HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL, Research. *The Belt and Road Initiative* [elektronický zdroj], Hong Kong, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-10]. 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>



Obrázok 1 Koridory Novej hodvábnej cesty

Zdroj: china-trade-research.hktcd.com

Nový Eurázijský pozemný most

Nový Eurázijský pozemný most, tiež známy ako Druhý Eurázijský pozemný most, je medzinárodná železničná trať, ktorá začína v čínskej provincii Jiangsu v meste Lianyungang a končí v holandskom Rotterdame. Čínska časť trate pozostáva zo železníc Lanzhou-Lianyungang a Lanzhou-Xinjiang, ktoré prechádzajú cez východnú, strednú a západnú Čínu. Po opustení čínskeho územia prechádza Nový pozemný most cez Kazachstan, Rusko, Bielorusko a Poľsko, a dosahuje množstvo pobrežných prístavov v Európe. Využívajúc tento koridor otvorila Čína medzinárodnú železničnú dopravnú trasu, ktorá spája Chongqing s nemeckým Duisburgom; Wuhan a Mělník a Pardubice v Českej republike; Chengdu s poľským Lodžom ; Zhengzhou s Hamburgom v Nemecku; Yiwu a Madrid v Španielsku; a Wuhan s francúzskym Lyonom. Cieľom je zvýšiť frekvenciu železničnej prepravy medzi Čínou a Európou. Tento koridor predstavuje najambicióznejší projekt iniciatívy OBOR.¹⁵

¹⁵ OBOReuropa. *One Belt One Road Europe* [elektronický zdroj], Paris, 2019, 1.s. [cit. 2019-2-6]. Dostupné na: <https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/one-belt/>

Ekonomický koridor Čína-Mongolsko-Rusko

Čína, Mongolsko a Rusko dlhodobo nadväzujú rôzne hospodárske väzby a spoluprácu prostredníctvom cezhraničného obchodu a kooperácie. V septembri 2014, keď sa predstavitelia týchto troch štátov stretli prvý krát na summite v Dushanbe, dosiahli dohodu o vytvorení trojstrannej spolupráce na báze bilaterálnych väzieb medzi Čínou a Ruskom, Čínou a Mongolskom a Ruskom a Mongolskom. Na tomto stretnutí definovali zásady, smery a kľúčové oblasti spolupráce. Hlavy štátov sa tiež dohodli na prepojení budovania čínskeho Ekonomického pásu Novej hodvábnej cesty, obnovu ruského Eurázijského pozemného mosta a návrhu rozvoja mongolskej Stepnej cesty. Tento záväzok má posilniť prepojenie železníc, výstavbu diaľnic, uľahčí colné kontroly, zjednoduší dopravu a podporí medzirezortnú spoluprácu v doprave. Z Mongolska by sa mal stať moderný uzol medzi Čínou a Ruskom.

Ekonomický koridor Čína – Stredná Ázia – Západná Ázia

Ekonomický koridor Čína - Stredná Ázia - Západná Ázia tvorí hlavnú os Novej hodvábnej cesty. Začína v meste Xinjiang v Číne a vystupuje z krajiny cez Alashankou, aby sa pripojil k železničným sieťam Strednej a Západnej Ázie ešte predtým, ako dosiahne pobrežie Stredozemného mora a Arabský polostrov. Tento koridor zahŕňa predovšetkým päť krajín strednej Ázie (Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Uzbekistan a Turkménsko), ako aj Irán a Turecko v západnej Ázii. Medzi Čínou a stredoázijskými krajinami existujú bilaterálne dohody o spoločnom vybudovaní ekonomického pásu Novej hodvábnej cesty. Cieľom tohto koridoru je lepšie prepojiť všetky regionálne hospodárstva s Čínou, ale aj s Európou a ponúknuť tak novú medzikontinentálnu komunikačnú sieť, ktorá otvorí štáty strednej Ázie. To si vyžaduje vybudovanie mnohých dopravných a energetických infraštruktúr z Blízkeho východu do Číny.

Ekonomický koridor Čína – Indočínsky polostrov

V súčasnosti sa krajiny pozdĺž rieky Mekong angažujú v budovaní deviatich medzinárodných diaľnic, ktoré spájajú východ so západom a sever s juhom polostrova. Niektoré z týchto stavebných projektov sú už dokončené. Patrí medzi nich vybudovanie rýchlostnej komunikácie vedúcej k prístavu Dongxing na čínsko-vietnamskej hranici, otvorenie medzinárodnej železničnej trati, ktorá prechádza z Nanningu do Hanoja, a zároveň aj zavedenie leteckých trás do niekoľkých veľkých miest juhovýchodnej Ázie. Táto

iniciatíva podporí obchod medzi Čínou a členmi združenia ASEAN, ktoré sú už od roku 2010 viazané dohodou o voľnom obchode.

Ekonomický koridor Čína – Pakistan

Koncept hospodárskeho koridoru medzi Čínou a Pakistanom vznikol už v máji 2013 s cieľom prepojiť Kashgar, mesto v čínskej provincii Xinjiang na severe, s pakistanským prístavom Gwadar na juhu. V súčasnosti tieto dve vlády vymedzili dočasný dlhodobý plán na výstavbu diaľnic, železníc, ropovodov a plynovodov a sietí s optickými vláknami, ktoré sa tiahnu pozdĺž koridoru.

Ekonomický koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko

Ekonomický koridor Bangladéš – Čína – India – Mjanmarsko bol navrhnutý Čínou a Indiou v máji 2013. Spájal by Kunming s Kalkatou cez Mandalay a Dháku. Účelom tohto koridoru je lepšie prepojiť Čínu s rôznymi hospodárskymi centrami Bengálskeho zálivu a zvýšiť medziregionálny obchod znížením necolných prekážok. Zameriava sa tiež na posilnenie dopravnej infraštruktúry a znižovanie chudoby v tomto regióne.

1.2.3 Postoj krajín k „obrovi“

Keďže súčasťou iniciatívy sú obrovské množstvá finančných prostriedkov, riziká sa tiež nachádzajú na vysokých úrovniach. Hoci niektoré krajiny s projektom OBOR súhlasia, je otázne aký bude reálny výsledok.

Väčšina peňazí pre dlhé železnice, elektrárne, či masívne nákladné prístavy bude pochádzať od čínskych spoločností. Čínska rozvojová banka investuje 890 miliárd dolárov, Čínska banka AIIB 50 miliárd dolárov, Fond Hodvábnej cesty poskytne 40 miliárd dolárov a Nová rozvojová banka 10 miliárd dolárov.¹⁶ Niektoré projekty budú dotované, ale pri mnohých budú potrebné pôžičky, čo pre krajiny môže znamenať jednoznačné dôsledky. Expertka Erica Downs upozorňuje krajiny na to, aby sa projekt Jeden pás, Jedna cesta

¹⁶ STRNAD, Frantisek. *Velká čínska partie* [elektronický zdroj], Praha, 2016, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: https://ekonomika.idnes.cz/jeden-pas-a-jedna-cesta-one-belt-one-road-cinska-hedvabna-stezka-pbg-/eko-zahranicni.aspx?c=A161024_2281395_eko-zahranicni_rts

nezmenil na projekt Jeden pás, Jedna pasca. Rastú vraj obavy, že Čína požičiava práve tým krajinám, ktoré môžu mať nedostatok prostriedkov na splatenie dlhu.¹⁷

Zoberme si napríklad pakistanský prístav v meste Gwadar. Je financovaný vďaka pôžičkám od čínskych bánk v hodnote 16 miliárd dolárov. Cieľom je oživiť nefunkčnú ekonomiku Pakistanu vyriešením dvoch hlavných problémov krajiny: dopravy a energetiky. Podľa W. Sheparda z Forbes.com „bude vďaka pôžičke prístav v Gwadare prepojený so severným Pakistanom cestou, železnicou a potrubím. Tým sa vytvorí nový nervový systém, ktorý môže zabezpečiť ďalší rozvoj. Navyše sa tu vyvíjajú energetické projekty v hodnote 33 miliárd dolárov na boj proti výpadkom energie, ktoré krajinu stáli vraj až 2,5% HDP.“¹⁸ Problémom je ale 13% úrok. Ak Pakistan nezvládne splácať dlh, Čína si bude môcť nárokovať náhrady – od uhoľných baní až po ropné potrubia.

Ďalším príkladom je Srí Lanka, ktorá nezvládla splácať 8 miliardovú pôžičku na prístav Hambantota. Výmenou za zmazanie dlhu prevzala čínska štátna spoločnosť kontrolný podiel prístavu. Získala nájom na 99 rokov dopredu a strategické miesto uprostred dôležitých prepravných trás smerom do Afriky, Stredného Východu a Európy.

Aj keď je väčšina štátov ochotná podstúpiť určitú mieru rizika, existujú krajiny, ktoré sa snažia projekt bojkotovať. Jednou z nich je priamy konkurent Číny, India. Namietajú proti Čínsko-Pakistanskému Ekonomickému Koridoru, ktorý prechádza cez územie Kašmír. Táto oblasť už dlhé roky spôsobuje spory medzi Indiou, Pakistanom a Čínou. Koridor by podľa Indie porušoval jej suverenitu a územnú celistvosť. India sa tiež obáva, že megaprojekt nebude transparentný a výrazne obmedzí jej prirodzené postavenie v regióne.¹⁹ Proti iniciatíve namietajú aj USA. „V globalizovanom svete existuje veľa pásov a veľa ciest a žiaden národ by sa nemal dostať do pozície diktovať "jeden pás, jednu cestu,“ tvrdí Jim Mattis, minister obrany Spojených štátov.²⁰ Washington sa dokonca pokúsil odhovoriť krajiny od

¹⁷AGENCE, France-Press. *Nations Look For Gains In China's New Silk Road Into „Debt Trap“* [elektronický zdroj], Paríž, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://www.ndtv.com/world-news/nations-look-for-gains-in-chinas-new-silk-road-walk-into-debt-trap-1909944>

¹⁸ SHEPARD, Wade. *Viete, čo vlastne stojí na Hodvábnej ceste? Toto je jej 5 top projektov* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://www.forbes.sk/viete-co-vlastne-stoji-na-hodvabnej-cesto-toto-je-jej-5-top-projektov/#>

¹⁹ CHOUDHURY, Mridusmita. *What is One Belt, One Road in China?* [elektronický zdroj], Dillí, 2017, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China>

²⁰ CAMPBELL, Charlie. *Ports, Pipelines, and Geopolitics: China's New Silk Road Is a Challenge for Washington* [elektronický zdroj], Khorgos, 2017, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <http://time.com/4992103/china-silk-road-belt-xi-jinping-khorgos-kazakhstan-infrastructure/>

pripojenia sa k iniciatíve. Neúspešne. Dokonca sa zapojili aj spojenci Ameriky ako Austrália a Veľká Británia.

Napriek všetkým výhradám si Čína nebude môcť robiť s Novou Hodvábnu cestou, čo sa jej zachce. Už len z toho dôvodu, že tranzitné krajiny ako Rusko či Kazachstan predstavujú sebavedomé a silné ekonomiky. Projekt preto ráta so vznikom hospodársky silného koridoru pozdĺž celej novej trasy s tým, že pôvodne tranzitné krajiny sa samy stanú cieľmi pre obchod a projekt tak prispeje k ich ekonomickému rastu.

1.3 Čína a Európska únia

Rýchly hospodársky rast Číny má výrazný vplyv na globálnu ekonomiku. Žiadna iná krajina na svete neurobila viac za posledné štvrt'oročie, aby zmenila globálne obchodné toky, posunula priame zahraničné investície a prekonfigurovala svetový dopyt po komoditách. Ako však Čína globálnou ekonomikou ovplyvňuje Európsku Úniu?

Spolupráca medzi Čínou a Európskou Úniou pretrváva už od roku 1975. Vytvorenie komplexného Strategického partnerstva roku 2003 prehĺbilo a rozšírilo spoluprácu v mnohých oblastiach, vďaka ktorým sa stali tieto ekonomiky vzájomne závislými. Obidve strany prijali Strategickú agendu pre spoluprácu EU – China 2020.²¹

Kľúčové oblasti pre spoluprácu Európskej Únie a Číny sú:²²

- Vytvorenie rovnakých podmienok pre obchod a investície,
- Rovnaký prístup na trh,
- Podpora spoločných medzinárodných noriem,
- Koordinácia investícií do infraštruktúry a dopravných služieb

V mnohých prípadoch je vplyv Číny rozporuplný alebo kompenzačný. Napríklad jej kapacita vyrábať a exportovať obrovské objemy spotrebného tovaru pomohla znížiť relatívne náklady na tovary pre domácnosť a zabrzдила infláciu v európskych a ďalších vyspelých krajinách. Zároveň táto produkcia posunula ceny základných materiálov ako

²¹ PARLAMENT, Európsky. EU – China 2020 Strategic Agenda for Cooperation [elektronický zdroj], Brusel, 2017, 2.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://eas.europa.eu/sites/eas/files/20131123.pdf>

²² GLEAVE, Steer Davies a kol. Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport [elektronický zdroj], Brusel, 2018, 18.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

hliník, oceľ, meď, bauxit, železná ruda a ropa, ktoré sú rozhodujúcou surovinou pre čínsku industrializáciu. Zatiaľ čo lacný import z Číny je veľmi výhodný pre európskych spotrebiteľov, maloobchodníkov a výrobcov, nárast čínskeho dovozu je v niektorých európskych krajinách považovaný za dôvod zániku pracovných miest. Opätovné začlenenie Číny do globálnej ekonomiky výrazne rozšírilo celosvetovú pracovnú silu za posledné dve desaťročia, čím sa európskym firmám dostalo obrovské množstvo novej zručnej, ale aj nekvalifikovanej pracovnej sily.

Ekonomicky relevantné väzby EÚ s Čínou sú prevažne v obchode s tovarom, v ktorom má Európska Únia veľký a chronický deficit. Čína je oveľa menej dôležitým partnerom pre Európsku Úniu, pokiaľ ide o obchod so službami a priame zahraničné investície. Vzájomné investičné toky sú obmedzené investičnými tokmi Európskej Únie do Spojených štátov.

Najväčším dodávateľom Európskej Únie je Čína. Naopak, Čína je len šiestou najväčšou destináciou pre vývoz tovaru z EÚ, predstavuje menej ako 8% celkového vývozu európskeho tovaru. Aj keď je Čína jedným z najrýchlejšie sa rozvíjajúcich vývozných trhov pre európske tovary a služby, export je stále nízky – do roku 2014 sa exportovalo do Číny menej ako do Švajčiarska. Model rozvoja Číny bol úspešný pri vytváraní rastu, ale podľa Daniela S. Hamiltona čoskoro narazí na obmedzenia.²³ Čína sa príliš spolieha na investície a zahraničný obchod. Nastavenie hospodárstva na udržateľnejšiu cestu bude vyžadovať väčšiu domácu spotrebu. Aby sa tak stalo, potrebuje Čína dramaticky zvýšiť hodnotu svojej meny, ako aj zvýšiť mzdy, príjmy domácností. Náhly odklon od súčasného modelu však môže dostať exportérov a zamestnávateľov do bankrotu. Odborníci naznačujú, že Čína bude potrebovať 8-10 rokov na opätovné vyváženie svojej ekonomiky, a to aj v prípade, že sa rozhodne pustiť sa do tohto prechodu. Zostáva však otáznosť, či čínski vodcovia zvolia túto cestu. Je nepravdepodobné, že sa Čína stane hlavným globálnym spotrebiteľom cez noc. Je zrejmé, že nebude dovážať viac, kým neinvestuje do služieb a nezvýši spotrebu, a to aj odstránením deformácií, ktoré znižujú podiel pracovníkov na príjmoch a nepovzbudí domácnosti k úsporám.

²³ HAMILTON, Daniel Sheldon. Europe 2020: Competitive or Complacent? 1. vyd. Baltimore : Center for Transatlantic Relations Johns Hopkins University, 2011. s. 211 ISBN 978-09-8413-416-8.

1.3.1 Vplyv Novej hodvábanej cesty na Európsku úniu

Spolupráca Číny a Európskej Únie na projekte Novej hodvábanej cesty je predovšetkým prostredníctvom bilaterálnych diskusií s jednotlivými členskými štátmi EÚ a nie prostredníctvom inštitúcií Európskej Únie. Od roku 2014 podpísalo niekoľko členských krajín EÚ memorandum o porozumení s Čínou ohľadom iniciatívy. Okrem toho existuje aj špecifický rámec pre spoluprácu medzi Čínou a krajinami strednej a východnej Európy, tzv. Format 16+1, ktorý má slúžiť ako prostriedok na posilnenie rozvoja Novej hodvábanej cesty v týchto regiónoch Európy. Práve toto zoskupenie, ktorého súčasťou je 11 členských štátov EÚ, medzi inými aj Slovensko, znepokojuje bývalého nemeckého ministra zahraničných vecí Sigmaru Gabriela. Gabriel sa o Novej hodvábanej ceste vyjadruje ako o snahe Číny vytvoriť alternatívny svetový systém, ktorý by bol zosúladený s čínskymi záujmami. Poukazuje na iniciatívu Jeden pás, Jedna cesta ako na princíp „Jedna Čína“. Obviňuje tiež Čínu z nerešpektovania jednoty v rámci Európy a Európskej Únie, komentuje čínske pokusy zablokovať alebo potlačiť sériu vyhlásení EÚ kritizujúce Čínu za jej narušenie ľudských práv.²⁴

Celkové postoje predstaviteľov európskych štátov sú však komplexnejšie a pozitívnejšie. Európske vlády vo všeobecnosti vítajú príspevky Číny k infraštruktúre a rozvoju. Mnohí lídri z EÚ aj mimo nej dúfajú, že budú vidieť prosperujúce krajiny a trhy pozdĺž navrhnutých pásov a ciest. Podporujú úsilie Číny o posilnenie prepojenia a obchodu, ale väčšina stále žiada Čínu, aby objasnila svoje plány a ambície.

Podľa nórskeho experta z Nórskeho inštitútu medzinárodných vecí existuje domnienka, že Európa je rozdelená na východný a západný tábor, pokiaľ ide o otázky týkajúce sa Číny a iniciatívy Novej hodvábanej cesty. Ale toto rozdelenie vraj priveľmi zjednodušuje situáciu.²⁵ Mnohé západoeurópske krajiny patrili medzi prvé, ktoré sa pripojili k investičnej ázijskej banke, ktorá je kľúčovou inštitúciou projektu. Pravdou ale je, že najviac sa projekt snažia podporiť východné a niektoré južné krajiny Európy. Počet skutočných projektov týkajúcich sa hodvábanej cesty je relatívne stále nízky. Okrem balíka úverov na

²⁴ GASEMYR, Hans Jorgen – SVERDRUP-THYGESON, Bjomar. *China: New Silk Road stir mixed reactions in Europe* [elektronický zdroj], Oslo, 2018, 18.s. [cit. 2018-11-16]. Dostupné na: <https://www.nupi.no/en/News/China-New-Silk-Road-stir-mixed-reactions-in-Europe>

²⁵ GASEMYR, Hans Jorgen – SVERDRUP-THYGESON, Bjomar. *China: New Silk Road stir mixed reactions in Europe* [elektronický zdroj], Oslo, 2018, 18.s. [cit. 2018-11-16]. Dostupné na: <https://www.nupi.no/en/News/China-New-Silk-Road-stir-mixed-reactions-in-Europe>

infraštruktúru, ktoré poskytli čínske banky, existuje len malý počet priamych čínskych investícií na východoeurópskych trhoch.

Vzťahy medzi Európou a Čínou, ktoré mali dlhodobý hospodársky charakter, sa stávajú čoraz politickejšími. Hoci je iniciatíva v mnohých ohľadoch zatiaľ len abstraktnou víziou, podľa nórskeho experta je dôležité, aby sme vytvorili hodnotenia a politické úvahy o tom, čo je najlepší záujem pre Európu.²⁶ Pozrime sa napríklad na grécky prístav Pireus. Zadlžené Grécko potrebovalo zaplatiť Európskej centrálnej banke 254 miliárd dolárov a práve to ho dotlačilo k predaju svojho najväčšieho prístavu. V roku 2016 do tejto akcie vstúpila čínska prepravná spoločnosť Cosco, ktorá získala 51-percentný podiel za 316 miliónov dolárov. Ako o tom informuje Forbes.sk, po prvom úplnom roku čínskej prevádzky výnosy prístavu prudko vzrástli, a len obrat z kontajnerového terminálu stúpol o 53,1%.²⁷ Na Pireuse však nie je najdôležitejšie to, že je to len hlavná námorná brána Číny do Európy, ale predstavuje aj spojenie s ostatnými čínskymi prístavmi vo východnej Afrike, Blízkom východe, južnej a juhovýchodnej Ázii a v ďalších častiach Európy. Čínske vlastníctvo gréckeho prístavu je vyslovene strategická investícia do budúcnosti.

Čínske investície v Európe sa celkovo od začiatku roka 2000 výrazne zvýšili a vyvolali politické reakcie o neželanom čínskom vplyve. Dokonca Európska Únia roku 2017 navrhla vytvorenie mechanizmu na monitorovanie zahraničných investícií. Je to jasný dôkaz toho, že hoci Nová hodvábná cesta priniesla zatiaľ len málo hmatateľných výsledkov, mnohé európske krajiny začínajú brať Čínu vážnejšie. Napriek všetkým rastúcim obavám v Európe však experti odporúčajú, aby novú čínsku iniciatívu pochopili ako šancu na vytvorenie silného dvojitého motora svetového hospodárskeho rastu.²⁸ Podľa odborníkov by Európa mala zaujať k Novej hodvábnaj ceste jednotný postoj a využiť projekt na upevnenie stability v susedných regiónoch. Žiaľ, o jednotnej Európe momentálne nemôžeme hovoriť. Prevládajú obavy, že Číňanom sa podarí túto situáciu využiť vo svoj prospech. Niektoré krajiny totiž môžu dať prednosť krátkodobému profitu, napríklad prijímú finančné prostriedky na výstavbu železníc, čo môže znamenať aj začiatok konca kontroly nad

²⁶ GASEMYR, Hans Jorgen – SVERDRUP-THYGESON, Bjomar. *China: New Silk Road stir mixed reactions in Europe* [elektronický zdroj], Oslo, 2018, 18.s. [cit. 2018-11-16]. Dostupné na: <https://www.nupi.no/en/News/China-New-Silk-Road-stir-mixed-reactions-in-Europe>

²⁷ SHEPARD, Wade. *Viete, čo vlastne stojí na Hodvábnaj ceste? Toto je jej 5 top projektov* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://www.forbes.sk/viete-co-vlastne-stoji-na-hodvabnej-ceste-toto-je-jej-5-top-projektov/#>

²⁸ MARIANYI, Peter. *Po stopách hodvábu*. In: Zisk manažment. - Žilina : Poradca podnikateľa, 2017, roč. 9, č. 4, s. 57. ISSN 1339-2433

dôležitými dopravnými tepnami. Presne tak, ako sa to stalo s prístavmi v Grécku alebo Sri Lanke.

Jedným z najdôležitejších ambícií Novej hodvábnej cesty je túžba zosúladiť všetky doterajšie čínske obchodné iniciatívy s cieľom zefektívniť obchodnú politiku a zabrániť ostatným krajinám zvyšovať globálny vplyv. Projekt potvrdil zameranie Číny na prístup k surovinám a na export. Vzhľadom k nízkemu domácemu dopytu chce pokračovať v exporte pracovne náročných tovarov, ale chce tiež rozšíriť svoj podiel na trhu v rámci vysoko kvalitných výrobkov a rôznych služieb.²⁹ Čína chce investovať tak, aby mala väčší vplyv na medzinárodnom trhu. Podľa Jonathana Holslaga, profesora bruselskej univerzity, pripravuje Čína čínske alternatívy k dnešným nadnárodným spoločnostiam. Stanovuje podmienky obchodu a určuje normy v prospech svojich spoločností. Nezatvára dvere na medzinárodný trh, ale manipuluje s otvorenosťou. Podporuje voľný obchod, zatiaľ čo vnútroštátne spoločnosti naďalej využívajú obrovský objem úverov a rôzne formy podpory obchodu.³⁰ Chce dosiahnuť, aby boli partnerské štáty viac prepojené s čínskou ekonomikou, ako s konkurenčnými ekonomikami napríklad Spojených Štátov, Európskej Únie alebo Japonska.

Táto stratégia je obrovskou výzvou pre Európsku Úniu. Čínsky obchodný tlak prichádza v momente, keď hospodársky rast pozdĺž novej cesty hodvábnu stagnuje. Medzi rokmi 2008 a 2014 narástol import európskych tovarov a služieb z krajín pozdĺž Novej hodvábnej cesty ročne iba o 2%, v porovnaní s 19% nárastom medzi rokmi 2000 a 2008. Medzi rokmi 2008 a 2014 európsky export do krajín hodvábnej cesty klesol o 22 miliárd eur, kým čínsky export narástol o 222 miliárd eur. Straty Európy sú výrazné. Podiel na trhu klesol z 38% na 30%; podiel Číny, naopak, vzrástol z 9% na 16%. Najvýraznejší pokles európskeho podielu na trhu bol v oblasti tovarov špičkovej technológie, kde podiel klesol zo 62% na 30%, kým Čína si polepšila z 15% na 26%. Pokles zaznamenali skoro všetky hlavné členské štáty EÚ. V období od 2008 do 2014 poklesol export Francúzska, Nemecka a Talianska o 12%, 6% a 9%. Všetky tieto krajiny zaznamenali tiež pokles podielu na trhu.³¹

²⁹ HOLSLAG, Jonathan. How China's New Silk Road threatens european trade. In: The International Spectator – Roma, 2017, roč. 52, č. 1, str. 3 ISSN 03932729.2017

³⁰ HOLSLAG, Jonathan. How China's New Silk Road threatens european trade. In: The International Spectator – Roma, 2017, roč. 52, č. 1, str. 4 ISSN 03932729.2017

³¹ HOLSLAG, Jonathan. How China's New Silk Road threatens european trade. In: The International Spectator – Roma, 2017, roč. 52, č. 1, str.4 ISSN 03932729.2017

„Okrem obchodných strát, Nová hodvábná cesta podkopáva politický vplyv Európy,“ myslí si Volslag.³² Iniciatíva začína ohrozovať aj celistvosť Európskej Únie. Dvadsaťsedem z 28 národných veľvyslancov EÚ minulý mesiac podpísalo správu kritizujúcu rozsiahlu čínsku iniciatívu v prospech čínskych spoločností a čínskych záujmov, a podkopanie zásad voľného obchodu prostredníctvom nedostatočnej transparentnosti pri obstarávaní. OBOR je vraj v rozpore s programom Európskej Únie na liberalizáciu obchodu a tlačí na rovnováhu moci v prospech dotovaných čínskych spoločností.³³ Jediným členským štátom, ktorý správu nepodpísal bolo Maďarsko. Maďarská republika bola prvou európskou krajinou, ktorá roku 2015 podpísala iniciatívu Jeden pás, Jedna cesta, a dostala sa aj do rozporu s Európskou Úniou, kvôli jej plánom na budovanie železnice medzi Budapešťou a srbským Belehradom, financovanou Čínou.

1.3.2 Vplyv Číny na Slovensko

„Slovensko má záujem o komplexný rozvoj vzájomných vzťahov s Čínou, najmä v ekonomickej oblasti“, vyhlásil predseda vlády Slovenskej republiky, Peter Pellegrini.³⁴ Mnohé z vyhlásení slovenských predstaviteľov odrážajú myšlienky bývalého premiéra Roberta Fica. Ten počas svojej návštevy Číny v roku 2007 opísal krajinu ako nový zdroj investícií a potenciál pre slovenský export. Vtedy vyhlásil, že aktívna ekonomická diplomacia prinesie výsledky za niekoľko rokov. Sľúbené výsledky sa však zatiaľ nezrealizovali. Čínske investície na Slovensku sú minimálne a export v posledných rokoch stagnuje. Podľa odborníka Richarda Turcsányiho to neznamená, že niektoré hospodárske výmeny s touto ázijskou krajinou nie sú ziskové, alebo že v budúcnosti nebudú rásť, avšak myslieť si, že sa Čína stane kľúčovým ekonomickým činiteľom na Slovensku, je dnes tak isto naivné, ako to bolo pred desiatimi rokmi.³⁵

³² HOLSLAG, Jonathan. *How China's New Silk Road Threatens European Trade* [elektronický zdroj], Rím, 2017, 47.s. [cit. 2019-2-11]. Dostupné na: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03932729.2017.1261517>

³³ SWEET, Rod. *EU criticises China's "Silk Road", and proposes its own alternative* [elektronický zdroj], Londýn, 2018, 1.s. [cit. 2019-2-11]. Dostupné na: <http://www.globalconstructionreview.com/trends/eu-criticises-chinas-silk-road-and-proposes-its-ow/>

³⁴ TASR. *Slovensko ide rozvíjať vzťahy s Čínou. Môžeme byť dôležitým uzlom v preprave tovarov do Európy* [elektronický zdroj], Bratislava, 2017, 1.s. [cit. 2018-12-17]. Dostupné na: <https://finweb.hnonline.sk/zahranicna-ekonomika/1073231-slovensko-ide-rozvijat-vztahy-s-cinou-mozeme-byt-dolezitym-uzlom-v-preprave-tovarov-do-euro-py>

³⁵ TURCSÁNYI, Richard – ŠIMALČIK, Matej. *Slovak policy towards China is built on empty words* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2018-12-17]. Dostupné na: <https://www.thenewfederalist.eu/slovak-policy-towards-china-is-built-on-empty-words>

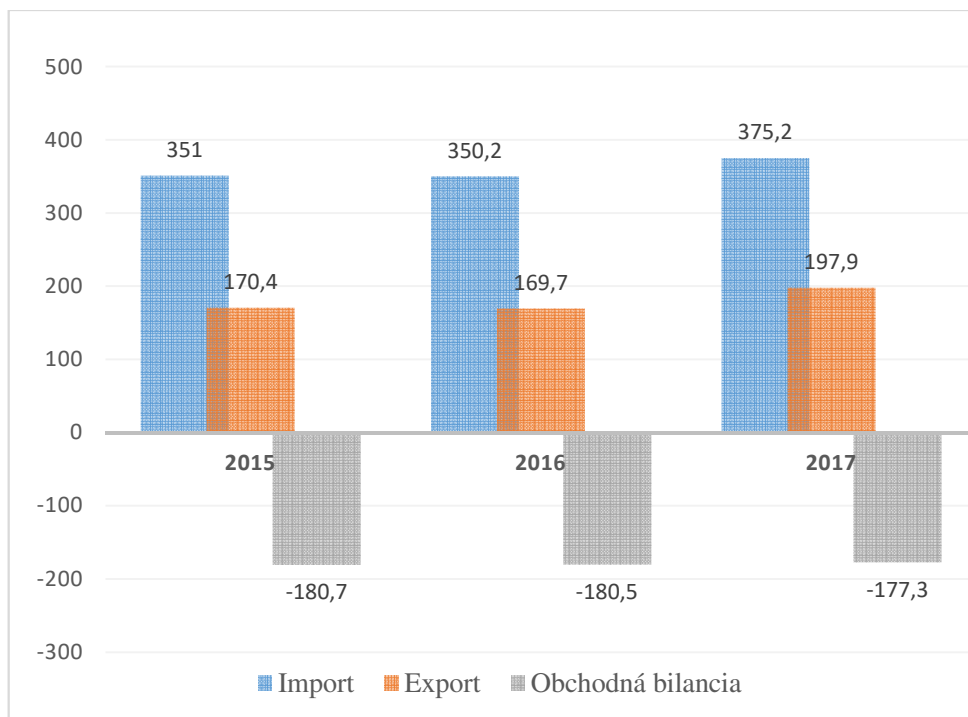
Krajiny strednej a východnej Európy sa domnievajú, že čínski investori sa prostredníctvom nich rozšíria do západnej Európy. Samých seba považujú za otvorenejšie zadné dvierka na bohatý európsky trh. Táto predstava je však mylná, keďže sa čínske spoločnosti nachádzajú na západnom trhu už roky. Stredná a východná Európa je pre čínskych investorov veľkou neznámou, pretože nevedia, čo očakávať od postkomunistických štátov, ktoré sú súčasťou EÚ a NATO, ale stále sa líšia v mnohých politických, hospodárskych a spoločenských aspektoch od ich západných partnerov. Zároveň mnohé krajiny strednej a východnej Európy naozaj neponúkajú veľa investičných príležitostí pre ázijskú veľmoc. Tá nehľadá miesta, kde by mohla založiť výrobnú, servisnú alebo výskumnú kapacitu, ale pokúša sa skôr získať prístup k špičkovým technológiám, značkám a projektom.

1.4 Slovensko ako súčasť Novej hodvábnej cesty

Nová hodvábna cesta siaha už aj na Slovensko. Zatiaľ iba skúšobne. Prvý vlak čínskeho mega-projektu dorazil do bratislavského prístavu 13. novembra 2017, sedemnást dní po tom, čo vyrazil z čínskeho mesta Dalian. Tovar, predovšetkým komponenty pre výrobcu elektroniky Samsung, odevy, obuv a hračky, putovali na Slovensko cez Rusko a Ukrajinu v 41 kontajneroch. Otázne ostáva, s akým tovarom by šiel vlak naspäť.

Dana Maeger, štátna tajomníčka ministerstva financií, poznamenala, že „vláda sa snaží o to, aby Slovensko bolo nie len vstupnou bránou do Európskej Únie, ale aby plne využilo potenciál spätnej prepravy, pretože Čína je hladná po tovaroch, ktoré sú vyrobené v Európskej Únii.“³⁶ Štatistiky však hovoria niečo iné. Kým hodnota importu čínskeho tovaru do EÚ v roku 2017 predstavovala 375,2 miliárd eur, export bol iba 197,9 miliárd eur.

³⁶ VRÁBEL, Erik. *Hodvábna cesta siaha už aj na Slovensko* [elektronický zdroj], Bratislava, 2017, 1.s. [cit. 2019-2-4]. Dostupné na: <https://finweb.hnonline.sk/ekonomika/1062241-hodvabna-cesta-siaha-uz-aj-na-slovensko>



Graf 1 Zahraničný obchod Európskej Únie a Číny (v miliardách €)

Zdroj: vlastné spracovanie na základe informácií z Eurostatu

Veľký rozdiel medzi dovozom a vývozom tovaru je aj na Slovensku. Z Číny importujeme ročne tovar v hodnote viac ako 5,3 miliárd eur, ale vyvážame iba v hodnote 1,2 miliárd eur. Preto sa objavuje otázka, čo by mohla naša krajina ponúknuť ázijskej veľmoci. V súčasnosti až 71% exportovaného tovaru tvoria autá a automobilové súčiastky, 18% strojárské výrobky a komponenty a zvyšných 10% odevy, obuv a chemikálie.³⁷ Ministerstvo zahraničných vecí SR radí podnikateľom, aby sa zamerali na export špeciálnych stavebných materiálov, technológií na ochranu životného prostredia alebo luxusný tovar ako destiláty, víno, krištál a šperky.³⁸ Boli by ale schopní vystaviť dostatok tovaru na naplnenie niekoľko stoviek vlakov ročne?

Cieľ Slovenska je jasný - stať sa dôležitou tranzitnou krajinou na Novej hodvábnej ceste. Presnejšie, chce získať podiel najmenej päťdesiat percent celkovej železničnej dopravy medzi Európou a Čínou. Podľa Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho

³⁷ SIMOES, Alexander. *The Observatory of economic complexity* [elektronický zdroj], 2019, 1.s. [cit. 2019-2-4]. Dostupné na: https://atlas.media.mit.edu/en/visualize/tree_map/hs92/import/chn/svk/show/2016/

³⁸ GENERALNY KONZULAT SR V SANHAJI. *Export do Číny* [elektronický zdroj], 2019, 1.s. [cit. 2019-2-5]. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/web/cgshanghai/aktivity-ekonomickej-diplomacie>

rozvoja Slovenskej republiky má železničná sieť dostatočnú nevyužitú kapacitu, ešte väčšiu rezervnú prekládku a dokáže spracovať približne 25 kompletných vlakov denne.

Slovensko je strategicky umiestnené medzi kontinentmi na euroázijskej železničnej sieti. Susediace s Poľskom na severe a Ukrajinou na východe priťahuje dopravu na viacerých trasách. Ale krajina má ďalšiu dôležitú výhodu; je to jedna z mála európskych krajín, kde sa stretávajú širokorozchodné trate (1 520 mm) a úzkorozchodné trate (1 435 mm). Využívajúc túto výhodu disponuje prekládkou na hranici s Ukrajinou a vytvára novú bránu pre európsku železničnú sieť. Terminál kontajnerovej dopravy Dobrá - DOBRÁ CTT - sa nachádza v blízkosti veľkého medzinárodného terminálu Čierna nad Tisou. Prevádzkuje dva portálové žeriavy na prekládku kontajnerov s dennou nosnosťou deviatich kompletných kontajnerových vlakov. Podľa vlády SR má v súčasnosti tento terminál deväťdesiat percent voľnej prekládkovej kapacity. S ročnou prekládkovou kapacitou pre 200 000 kontajnerov by sa terminál mohol stať hlavným logistickým centrom vo východnej Európe.³⁹

Zariadenie v Dobre nie je jediným terminálom, na ktorý vláda vsádza. Pripravuje sa na rozsiahlu modernizáciu zariadení v Košiciach, kde v súčasnosti končí široký rozchod. V nadväzujúcom uzle sa plánuje výstavba nového intermodálneho terminálu a globálneho logistického a priemyselného parku (GLIP), modernizácia železničnej trate medzi Maťovcami a Košicami, čím sa zabezpečí očakávaný nárast objemu dopravy. V pláne je aj rozšírenie širokorozchodnej trate z Košíc do Viedne, vybudovanie nových intermodálnych terminálov v Žiline a Leopoldove a trimodálneho terminálu v Bratislave. Podľa slov Martina Koubeka zo spoločnosti Metrans, sa Slovensko v každom zmysle pripravuje byť logistickým centrom na Novej hodvábnej ceste. Slovensko je súčasťou európskeho koridoru, na ktorý sa pripája cez terminály v Dobre, Košiciach, Žiline a Bratislave. S výstavbou linky medzi Belehradom a Budapešťou je prepojená s hlavnými jadranskými prístavmi a priamo nad ňou leží Poľsko, ktoré je európskou bránou pre eurázijskú dopravu. Preto má strategický význam vytvoriť trasu cez Ukrajinu. Tranzit tovarov na Slovensko cez Ukrajinu sa však ukázal ako náročný kvôli pretrvávajúcemu politickému napätiu medzi Ukrajinou a Ruskom. O niečo viac ako pred rokom nebolo možné prepravovať tovar cez Rusko, ak pochádzal z Ukrajiny. Vlak by musel najprv prejsť cez Bielorusko. Od júna 2017 je ale cesta cez Ukrajinu do Ruska možná. "Medzi Bieloruskom a Ukrajinou nie je žiadny rozdiel. Trasy prechádzajú cez

³⁹ VAN LEIJEN, Majorie. *Slovakia has plenty of space to become transit hub on New Silk Road* [elektronický zdroj], Viedeň, 2018, 1.s. [cit. 2018-12-25]. Dostupné na: <https://www.railfreight.com/specials/2018/12/04/slovakia-has-plenty-space-to-become-transit-hub-on-new-silk-road/>

Moskvu a juh. V prípade Ukrajiny vlaky prechádzajú cez západnú časť krajiny, ktorá nie je ovplyvnená geopolitickou situáciou a je tak bezpečná, "uviedol Koubek.⁴⁰

Z pohľadu Slovenska je Čína vnímaná predovšetkým ako alternatívny ekonomický partner. Napriek tomu naša krajina zaznamenáva deficit obchodnej bilancie s dovozom, ktorý je v súčasnosti viac ako štvornásobne vyšší ako vývoz do Číny. Iniciatíva Jeden pás, Jedna cesta prináša veľké možnosti v rozvoji spolupráce. Ostáva nám už len dúfať, že Slovenská republika nebude iba tranzitnou krajinou, cez ktorú budú prechádzať komodity iných štátov, ale bude aktívne prispievať tovarmi na export v rámci Novej hodvábnej cesty.

⁴⁰ VAN LEIJEN, Majorie. *Slovakia has plenty of space to become transit hub on New Silk Road* [elektronický zdroj], Viedeň, 2018, 1.s. [cit. 2018-12-25]. Dostupné na: <https://www.railfreight.com/specials/2018/12/04/slovakia-has-plenty-space-to-become-transit-hub-on-new-silk-road/>

2 Cieľ práce

Diplomová práca sa zaoberá aktuálnym stavom projektu Novej hodvábnej cesty s dôrazom na participáciu slovenských podnikov. Na základe teoretickej analýzy sa snažíme priblížiť súčasný stav iniciatívy. Jedným z hlavných zámerov prvej kapitoly, ktorá je teoretickým východiskom diplomovej práce, je opísať aktuálnu fázu projektu na Slovensku a v zahraničí.

Hlavným cieľom diplomovej práce je analýza možností zapojenia slovenských podnikov, alebo vybraného podniku do projektov novej spolupráce medzi Európou a Čínou pod spoločným názvom „Nová hodvábna cesta“ z pohľadu poskytovateľa, alebo objednávateľa prepravy v regióne. Prostredníctvom spoločnosti Metrans /Danubia/ a.s. zanalyzujeme možnosti zapojenia sa slovenských podnikov do projektu Novej hodvábnej cesty.

Cieľ diplomovej práce sme rozdelili na niekoľko čiastkových cieľov, ktorých splnením sa dosiahne hlavný cieľ práce:

- Analýza histórie hodvábnej cesty
- Formulovanie definície Novej hodvábnej cesty a jej koridorov
- Analýza vzťahov krajín Európskej Únie k iniciatíve
- Definovanie významu Novej hodvábnej cesty pre Slovensko
- Analýza možných príležitostí a rizík projektu pre slovenské podniky
- Analýza vplyvu Novej hodvábnej cesty na ekonomickú výkonnosť vybraného podniku

3 Metodika práce a metody skúmania

Kapitolu Metodika práce a metody skúmania sme rozdelili na štyri hlavné podkapitoly. V podkapitole charakteristika objektu skúmania popisujeme spoločnosť, vďaka ktorej sme analyzovali projekt Novej hodvábnej cesty. Ďalšia časť kapitoly je venovaná pracovným postupom, v rámci ktorej popisujeme postupnosť krokov smerujúcich k dosiahnutiu stanoveného cieľa. Tretia podkapitola je venovaná spôsobom získavania údajov a ich zdrojov, ktoré boli potrebné pre našu diplomovú prácu. Posledná podkapitola zahŕňa použité metódy vyhodnotenia a interpretáciu výsledkov.

3.1 Charakteristika objektu skúmania

V diplomovej práci sa zameriavame na spoločnosť Metrans /Danubia/ a.s., ktorá je poskytovateľom all-inclusive just-in-time intermodálnej železnično-cestnej prepravy, Prevádzkuje vlastné vlaky s námorným nákladom z a do Českej republiky, Slovenska, Maďarska a tiež do vnútrozemia Nemecka a Rakúska, ktoré sú spojené prostredníctvom železnice s hlavnými európskymi prístavmi vrátane Hamburgu, Bremerhavenu, Rotterdamu a Duisburgu, alebo hlavných južných železničných spojení do Koperu, Trieste, Rijeky .

Spoločnosť METRANS má vybudovanú vlastnú sieť vysoko sofistikovaných kontajnerových terminálov a moderných železničných záchytných terminálov v Čechách, Rakúsku a na Slovensku. U nás pôsobí od roku 1998. V súčasnosti prevádzkuje 3 terminály – v Dunajskej Strede, v Haniske pri Košiciach a v Dobre pri Čiernej nad Tisou.

3.2 Pracovné postupy

Pre vypracovanie diplomovej práce sme si v prvom rade zistili čo najviac dostupných informácií o danej problematike. Informácie sme zatriedžovali analýzou dostupnej domácej a zahraničnej literatúry. Získané vedomosti sme zhrnuli v kapitole s názvom Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí. Naším prvoradým zámerom bolo zadefinovať náš hlavný cieľ. Následne sme si hlavný cieľ rozdelili na niekoľko parciálnych cieľov, ktorých splnením sa dosiahne hlavný cieľ práce.

3.3 Spôsob získavania údajov a ich zdroje

Na analýzu Novej hodvábnej cesty v rámci diplomovej práce, sme použili primárne a sekundárne dáta. Vzhľadom na charakter témy sú primárne informácie z oficiálnych dokumentov prijatých vládou, štátnou správou alebo inými úradmi dotknutej krajiny. Medzi primárne dáta, ktoré sú verejnosti prístupné patria napríklad správy tlačových agentúr alebo oficiálne vyhlásenia jednotlivých ministerstiev. Keďže nie sú zverejnené oficiálne plány realizácie projektu ani štatistické údaje o obchodnej výmene v rámci ekonomických koridorov, tieto dáta sa v práci nevyskytujú.

V diplomovej práci pracujeme aj so sekundárnymi dátami, hlavne s dátami odbornej literatúry, novinových článkov. Zdrojmi týchto informácií sú hlavne tlačené a elektronické publikácie tuzemských a zahraničných odborníkov, tlačových agentúr a médií.

3.4 Použité metódy vyhodnotenia a interpretácie výsledkov

Pri písaní diplomovej práce sme použili niekoľko metód na vyhodnotenie a interpretáciu výsledkov. Ako prvé sme vykonali rešerš literatúry. Údaje na danú problematiku sme vyhľadávali v publikovanej zahraničnej a domácej literatúre. Ďalšou použitou metódou bola komparácia výsledkov zahraničného obchodu na základe dát a informácií Štatistického Úradu Slovenskej republiky a tiež štatistických úradov iných krajín. Následne sme analyzovali typy a trasy dopravy spoločnosti Metrans /Danubia/ a.s. Dopravu sme opísali aj z časového hľadiska. V diplomovej práci sme sa venovali analýze transportného reťazca hodvábnej cesty. Na dosiahnutie stanoveného cieľa sme analyzovali ekonomické ukazovatele spoločnosti Metrans /Danubia/ a.s., ktoré sme získali z údajov Registra účtovných závierok Ministerstva financií Slovenskej republiky. V poslednej časti kapitoly Výsledky práce a diskusia sme zanalyzovali možný dopad a vplyv Novej hodvábnej cesty na nami vybraný slovenský podnik. Na záver sme charakterizovali tržby a vývoj exportu zo Slovenska do Číny v dôležitých míľnikoch realizácie projektu.

4 Výsledky práce a diskusia

Čínsky prezident Xi Jinping sa o projekte Novej hodvábnej cesty zmienil prvý krát v roku 2013. Prvotným plánom obnovenia starej hodvábnej cesty bolo zvýšenie čínskeho ekonomického vplyvu v oblasti Strednej Ázie, no neskôr sa myšlienka rozšírila aj o Európu. V prípade obnovenia trasy sa predpokladalo zlepšenie obchodu medzi Európou a Áziou. V roku 2014 pretavila Čína svoju globalizačnú stratégiu aj do konkrétnej podoby – tzv. Platformy 16 + 1, ktorého súčasťou je aj Slovensko. Pre našu krajinu je však Nová hodvábna cesta zatiaľ veľmi trnistá a hrbolatá.

Slovensko sa dlhodobo snaží mať s Čínou dobré obchodné vzťahy. Obchodná výmena medzi východom a západom je veľmi dynamická, naberá na intenzite, dochádza k presunu dopravy z kontajnerovej lodnej na dopravu železničnú. „Hovoríme o veľkom projekte Hodvábnej cesty a tu by sme mali robiť všetko pre to, aby do toho Slovensko prispelo nielen administratívnymi úkonmi, ale aj fyzicky tým, že Hodvábna cesta bude prechádzať slovenským územím,“⁴¹ priblížil Peter Pellegrini, predseda vlády SR, podľa ktorého by z toho mohlo Slovensko profitovať napríklad vznikom logistických centier. Cesta cez naše územie ale zatiaľ nevedie. A je otázne, či sa táto situácia v blízkej budúcnosti zmení. Viedenský inštitút pre medzinárodné ekonomické porovnanie vypracoval štúdiu európskej Hodvábnej cesty, ktorej trasa dokonca obchádza Slovensko. Problémom sú nevyvážené tovarové toky, kvôli ktorým by bolo Slovensko v podstate len tranzitnou krajinou, a nie aktívnym prispievateľom projektu.

4.1 Nevyvážené tovarové toky

Silná priemyselná tradícia Slovenska, daňové stimuly, lacná a kvalifikovaná pracovná sila, rýchlo sa rozvíjajúca infraštruktúra posilnená prílevom fondov z Európskej Únie a nestabilný, ale reálny ekonomický rast robia krajinu preferovanou základňou pre obchod. Hospodársky rast Slovenska je od roku 2009 poháňaný exportom. Vysoký je aj podiel zahraničného obchodu na HDP, ktorý podľa Svetovej banky v roku 2016 dosiahol približne

⁴¹SME, Redakcia. *Pellegrini: Mali by sme sa snažiť, aby nova Hodvábna cesta išla aj cez Slovensko* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-1-15]. Dostupné na: <https://domov.sme.sk/c/20945031/pellegrini-mali-by-sme-sa-snazit-aby-nova-hodvabna-cesta-isla-aj-cez-slovensko.html>

184%, čím sa Slovensko stalo najotvorenejšou krajinou Európskej Únie. V prvých jedenástich mesiacoch roka 2017 dosiahol zahraničný obchod prebytok vo výške 3,2 miliárd eur, čo bolo o 516,4 miliónov eur menej ako prebytok dosiahnutý v rovnakom období roka 2016. Celková hodnota vývozu - na úrovni 69,3 miliárd eur - vzrástla o 7,2%. zatiaľ čo celkový dovoz vzrástol o 8,5%, teda o 66,097 miliárd eur.

Tabuľka 1 Vývoj zahraničného obchodu Slovenska

Ukazovatele	2013	2014	2015	2016	2017
Import tovarov (v mil. USD)	81,735	81,953	73,509	75,471	83,238
Export tovarov (v mil. USD)	85,750	86,460	75,584	77,634	84,578
Import služieb (v mil. USD)	8,586	8,948	7,933	7,950	8,705
Export služieb (v mil. USD)	9,143	9,062	8,031	8,323	9,667
Import tovarov a služieb (% z HDP)	89,6	88,4	91,4	91,1	92,9
Export tovarov a služieb (% z HDP)	93,8	91,9	93,0	94,6	96,3
Obchodná bilancia (v mil. USD)	3,837	3,703	1,174	1,827	1,695
Obchodná bilancia (zahrňujúca služby) (v mil. USD)	4,474	3,943	1,376	2,333	1,646

Zdroj: nordeatrade.com

Vývoz tovarov zo Slovenskej republiky dosiahol v roku 2018 hodnotu 79,898 miliárd eur, čo predstavuje zvýšenie o 6,9% oproti roku 2017. Dovoz vykázal hodnotu 77,446 miliárd eur a medziročne sa zvýšil o 8%. Podľa Štatistického úradu bolo saldo zahraničného obchodu vo výške 2,452 miliárd eur, ale každoročne sa znižuje.

Hlavnými dodávateľmi v krajine sú Nemecko, Česká republika, Čína, Južná Kórea a Rusko. Hlavnými zákazníkmi sú Nemecko, Česká republika, Poľsko, Rakúsko a Francúzsko. U najvýznamnejších obchodných partnerov sa dovoz a vývoz medziročne (2017/2018) zmenil nasledovne:

Tabuľka 2 Medziročný vývoj vývozu a dovozu tovarov

Krajina	vývoz	Krajina	dovoz
Nemecko	+ 0,7%	Nemecko	+4,8%
Česká republika	+ 3,9%	Česká republika	+2,5%
Poľsko	+ 7,1%	Poľsko	+6,0%
Francúzsko	+ 8,9%	Južná Kórea	+3,0%
Veľká Británia	+ 8,7%	Maďarsko	+8,8%
Taliansko	+ 32,8%	Rusko	+24,8%
Maďarsko	+ 14,4%	Francúzsko	+10,2%
Rakúsko	+ 12,3%	Taliansko	+5,2%
Rumunsko	+ 15,3%	Rakúsko	+3,0%
Rusko	+ 7,6%	Veľká Británia	+43,2%
Holandsko	-7,3%	Čína	-7,3%

Zdroj: Štatistický úrad SR

Najväčšie kladné saldo obchodnej bilancie v roku 2018 vykázalo Slovensko s Nemeckom = 4,023 miliárd eur. Naopak, najväčšie záporné saldo obchodnej bilancie v roku 2018 vykázalo Slovensko, paradoxne, s Čínou = 3,144 miliárd eur.

Donedávna bolo Slovensko stredoeurópskou krajinou s najmenším záujmom o Čínu. Do roku 2016 sme nemali v Pekingu ani veľvyslanca. Na summite v Pekingu roku 2017 s názvom Pás a cesta sme boli dokonca jedna z mála krajín, ktorej chýbalo vysoko-politické zastúpenie. Od roku 2017 však dochádza k zmenám. V súčasnosti sme jedinou krajinou

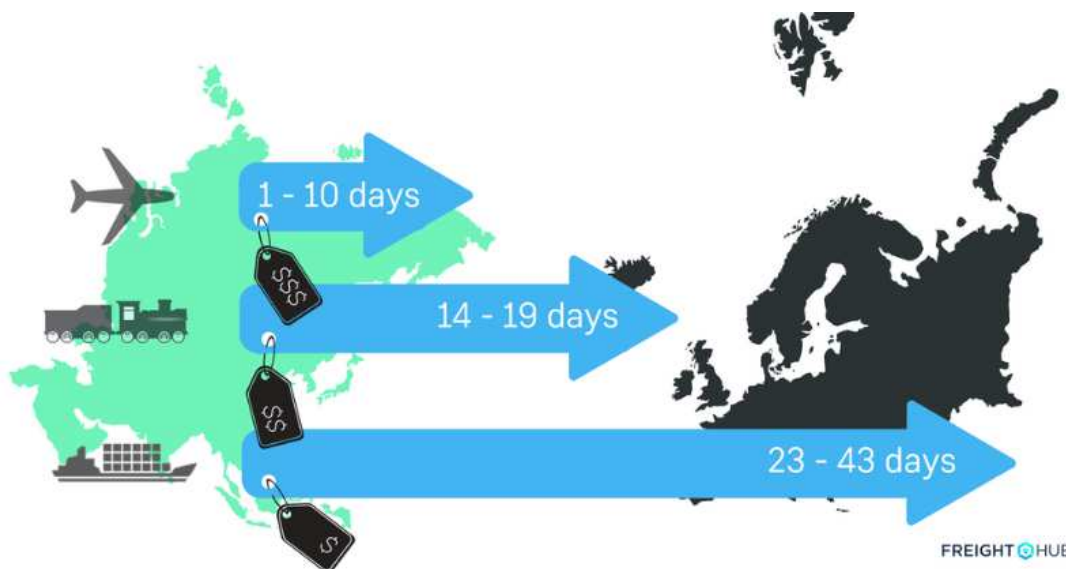
v regióne, ktorá má špecifickú *'čínsku stratégiu'*. Vláda krajiny schválila v apríli 2017 Stratégiu pre rozvoj hospodárskych vzťahov s Čínou 2017 – 2020. Dokument poukazuje na rôzne opatrenia s ekonomickým účelom vrátane zvýšenia počtu diplomatických pracovníkov v Číne, otvorenia tzv. slovenských domovov v rôznych častiach Číny s cieľom prilákať čínskych investorov, čerpania čínskych eurofondov alebo vybudovania infraštruktúry. Obsah dokumentov nie je revolučný, ale samotná skutočnosť, že sa krajina rozhodla schváliť takúto špecifickú stratégiu ju robí jedinečnou v regióne. Zatiaľ čo Poľsko, Maďarsko a Česká republika sú veľmi aktívne v rozvoji vzťahov s Čínou, nemajú porovnateľné strategické dokumenty. Poľsko založilo s Čínou v roku 2011 strategické partnerstvo a je považované za lídra krajín strednej a východnej Európy v rámci Platformy 16 + 1. Maďarsko je súčasne domovom najväčšieho množstva PZI, pričom náklonnosť ku ázijskej krajine sa začala už pred dvadsiatimi rokmi.

Na Slovensku od začiatku participácie na formáte 16+1, ktorý mal práve prispieť k vyrovnaní negatívnej obchodnej bilancie, dochádza, paradoxne, k poklesu exportu. Nevznikli zatiaľ žiadne významné obchody a pokiaľ ide o celkový objem priamych zahraničných investícií, sme na tom ďaleko horšie ako ostatné krajiny V4. Zmena mala nastať v apríli 2018, kedy mala čínska spoločnosť HeSteel Group, najväčší výrobca ocele na svete, prebrať jednu z najväčších spoločností na Slovensku, U.S.Steel v Košiciach. Očakávalo sa, že dohoda sa uskutoční po vypršaní zmluvy medzi slovenskou vládou a americkou firmou, kedy už môže svoje aktíva predávať bez hrozby finančného poplatku. Podľa médií mala akvizícia dosiahnuť sumu 1,4 miliárd eur. Okrem toho by továreň v nasledujúcich rokoch vyžadovala dodatočné kapitálové investície vo výške 1-2 miliónov dolárov. Ak by sa akvizícia uskutočnila, bola by to najväčšia čínska investícia v rámci všetkých krajín strednej a východnej Európy od akvizície spoločnosti BorsodChem v Maďarsku spoločnosťou Wunhua v roku 2011. Číňania však v poslednej chvíli odstúpili. Košickí oceliari teda ostávajú naďalej v rukách Američanov.

Druhé najväčšie mesto Slovenska ale očakáva ďalšie čínske investície. Košice majú zohrávať dôležitú úlohu na projekte hodvábanej cesty. Okrem nového intermodálneho terminálu, ktorý sa tu má postaviť, existujú aj plány na výstavbu nového inovačného a priemyselného parku. Tieto dopravné plány by pravdepodobne vyžadovali dodatočné vylepšenia, keby bola dopravná linka využívaná pri vyšších objemoch, ale inak je koridor pripravený na prevádzku.

4.2 Zameranie sa na námornú hodvábnu cestu

Roku 2017 sa uskutočnila prvá železničná preprava tovaru medzi čínskym Dalianom a Bratislavou. V júni až decembri toho roku bolo medzi Čínou a Európskou Úniou prepravených cez terminál kombinovanej dopravy Dobrá 26 ucelených vlakov. Okrem pilotnej súpravy do Bratislavy prešiel ďalší vlak do nemeckého Duisburgu a zvyšné do Budapešti. V opačnom smere do Číny boli prepravené iba dva ucelené vlaky, jeden z Duisburgu a druhý z Mělnika. Dôvodom nie je len nedostatočný dopyt a nízky export, ale hlavne náklady na prepravu tovaru. Podniky si môžu vybrať medzi viacerými spôsobmi prepravy tovaru. Najrýchlejšou, ale súčasne aj najdrahšou formou je letecká preprava. Využíva sa hlavne pri preprave tovarov s vysokou hodnotou, pretože dochádza k menšej manipulácii s nákladom, tým pádom aj pravdepodobnosť poškodenia, resp. odcudzenia je menšia. Naopak, najlacnejšou formou prepravy tovaru do Ázie je námorná. Práve to je jedným z dôvodov kvôli ktorej zatiaľ viazne železničné spojenie Ázie a Európy v rámci Novej hodvábnej cesty. Podniky si radšej zvolia pomalšiu námornú, ako drahšiu leteckú alebo železničnú prepravu.



Obrázok 2 Časové a finančné porovnanie typov preprav

Zdroj: freighthub.com

V súčasnosti sa často využíva aj multimodálna preprava. Je definovaná ako pohyb nákladu z miesta pôvodu na miesto určenia niekoľkými spôsobmi, kde každý z týchto

prepráv má iného dopravcu, ktorý je zodpovedný za tovar, avšak iba na základe jednej zmluvy alebo konosamentu. Jeden dopravca počas jednej cesty. Jednoducho povedané, multimodálna preprava používa rôzne druhy dopravy, ale s jedným prepravným nákladným listom.

Špeciálnym prípadom multimodálnej prepravy je intermodálna preprava. Intermodálna doprava je definovaná ako pohyb nákladu z miesta pôvodu na miesto určenia niekoľkými spôsobmi dopravy, pričom každý z týchto druhov dopravy má zodpovedného dopravcu, každý s vlastnou nezávislou zmluvou. Viacerí dopravcovia počas jednej cesty. S každou časťou zásielky manipuluje samostatný dopravca. Zasielateľ bude mať niekoľko zmlúv, jeden s každým dopravcom na manipuláciu s ich konkrétnou časťou zásielky. Naplánovanie najlepšej cesty však neznamená okamžite aj najnižšie náklady. Použitie kombinácie rôznych prepravných dopravcov je niekedy lepšie dosiahnuť najlepšie celkové prepravné náklady na pohyb tovaru od dverí k dverám. Vyžaduje si to však väčšiu koordináciu logistiky a praktické zapojenie. Použitie jediného dopravného nosiča na zabezpečenie pohybu tovaru od dverí k dverám môže dosiahnuť najlepšie smerovanie. Vyžaduje si to menej koordinácie logistiky a administratívy.⁴²

Kľúčovým hráčov v oblasti intermodálnej prepravy na Slovensku je spoločnosť Metrans /Danubia/ a.s.

4.2.1 *O spoločnosti Metrans / Danubia/, a.s*

Metrans /Danubia/, akciová spoločnosť (ďalej len Metrans) pôsobí na Slovensku už 21 rokov. Spoločnosť bola založená v roku 1998 ako slovenský kontajnerový servis, v Ružomberku. Od založenia je jediným akcionárom spoločnosť METRANS, a.s. Praha. V priebehu doby existencie sa sídlo premiestnilo do Dunajskej Stredy. Tam svoje pôsobenie začala na termináli o rozlohe 2 ha s jednou 250 m dlhou koľajou, pričom skladovacia kapacita terminálu bola 2 500 TEU. V roku 2007 bola dokončená I. a II. etapa výstavby úplne nového terminálu, ktorá pozostáva z administratívnej budovy o kapacite 60 zamestnancov a plochy o rozlohe 140 000 m². Kapacita plochy bola 5 800 TEU. V dôsledku enormného rastu prepravných jednotiek bola spoločnosť rozhodaná dokončiť III. a IV. etapu v čo najkratšom čase. V roku 2009 tak došlo k ukončeniu celkovej výstavby terminálu kombinovanej dopravy v Dunajskej Strede.

⁴² ANDREWS, Mac. *Intermodal vs. multimodal difference* [elektronický zdroj], Hamburg, 2018, 1.s. [cit. 2019-3-30]. Dostupné na: <https://www.macandrews.com/intermodal-vs-multimodal-difference/>

V súčasnosti má spoločnosť k dispozícii administratívnu budovu pre 350 zamestnancov a terminál o rozlohe 280 000 m², ktorého skladovacia kapacita je 25 000 TEU. Súčasťou terminálu je 9 železničných koľají v dĺžkach od 549 do 727 m. K manipulácii kontajnerov spoločnosť využíva 3 portálové žeriavy, 13 kusov manipulačných zariadení a 3 vysokozdvížne vozíky. Spoločnosť má v prevádzke aj terminál kombinovanej prepravy v Haniske pri Košiciach o rozlohe 59 795 m², ktorého skladovacia kapacita je 2 343 TEU. Súčasťou terminálu sú 2 železničné koľaje v dĺžkach 490 a 527 m. K manipulácii kontajnerov spoločnosť využíva 5 ks manipulačných zariadení a 3 vysokozdvížne vozíky.

Pod skupinu Metrans patria spoločnosti Metrans Adria d.o.o v Slovinsku, Metrans Danubia Kft., Metrans Konténer Kft. a UniverTrans Kft. v Maďarsku, Metrans d.o.o Rijeka v Chorvátsku. Vo všetkých pobočkách má Metrans /Danubia/, a.s. 100% podiel na základnom imaní.

Spoločnosť ponúka inovatívnu reakciu na potreby zákazníkov prostredníctvom kombinácie modernej technológie, osobnej pozornosti a efektívnosti. Vlastné kancelárie v prístavoch umožňujú zabezpečiť včas všetky potrebné formality a zaručiť bezpečnú, včasnú a nákladnú efektívnu dopravu. Ako spoločnosť zameraná na klientov udržuje proaktívnu komunikáciu so zákazníkmi a podporuje ich spätnú väzbu. Zameriava sa na služby s konzistentne vysokou výkonnosťou. Víziou Metransu je:⁴³

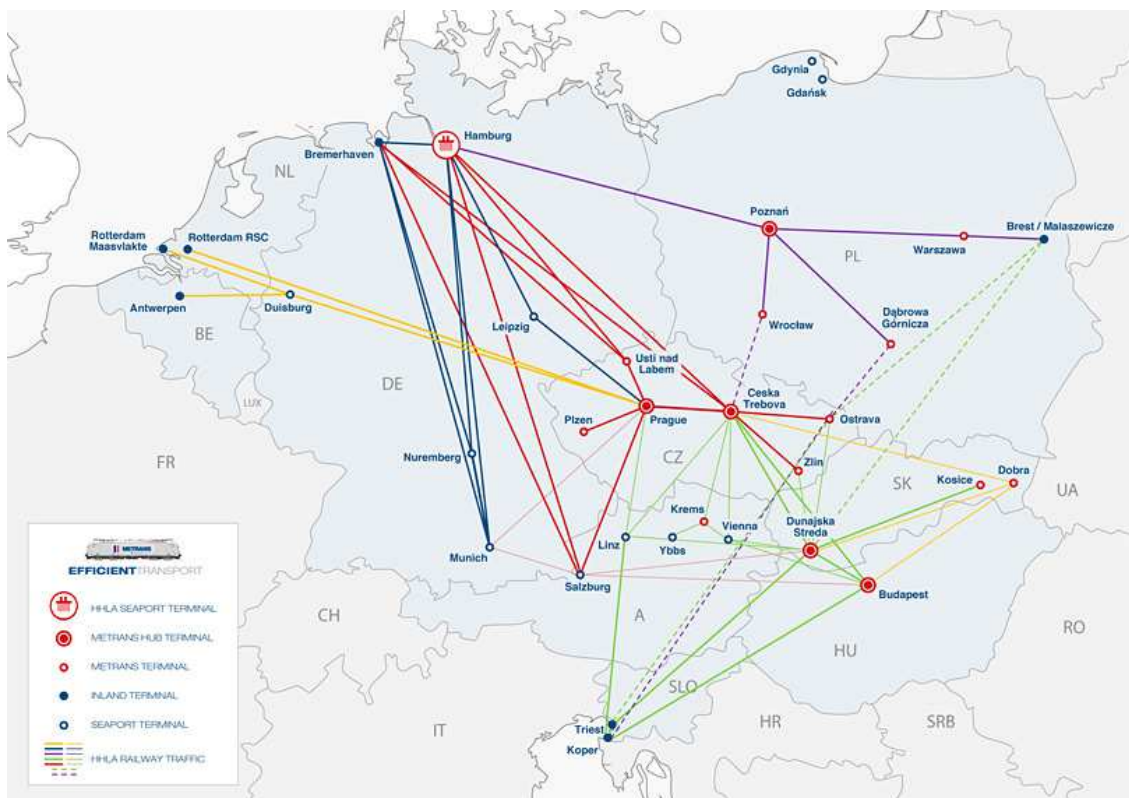
- byť jedným z popredných európskych poskytovateľov intermodálnych služieb uznaným priemyslom
- Získať dôveru a vzájomnú úctu s obchodnými partnermi
- Byť silnou a spoľahlivou súčasťou dodávateľského reťazca, ktorý ponúka all-in služby
- dosiahnutie najvyšších priemyselných štandardov a kapacitných výziev trvalým rozvojom a investíciami

All-inclusive služby predstavujú vlastné pobočky v prístavoch, vlastné terminály v prevádzke 24/7, moderné, sofistikované železničné uzly, vlastná flotila moderných lokomotív EVU pre Nemecko, Rakúsko, Česko, Slovensko, Maďarsko, vlastná trakcia na vybraných trasách, týždenne viac ako 300 pravidelných odchodov vlakov,

⁴³METRANS. *Our Vision* [elektronický zdroj], Praha, 2018, 1.s. [cit. 2019-4-3]. Dostupné na: <https://www.metrans.eu/>

špecializované vlaky spoločnosti na požiadanie, rýchly tranzitný čas, rýchle colné odbavenie, certifikát AEO, prepravy - dlhodobých subdodávateľov, EURO 5 alebo EEV, chladiarenské a nádržové kontajnery - certifikát SQAS, depot servis a M + R pre všetky typy kontajnerov, kvalita, neutralita, know-how, dobre vyškolený personál. Spoločnosť poskytuje flexibilitnú službu just in time, šetrnú k životnému prostrediu, sofistikované EDI - sledovanie, sledovanie a hlásenie 24/7, intermodálnu službu v rámci noriem ISO 9001: 2009.

Skupina Metrans je už niekoľko rokov jednou z popredných európskych spoločností v oblasti intermodálnej prepravy. Má vlastnú sieť moderných kontajnerových terminálov a jeho služby sú teraz k dispozícii pre rastúci počet zákazníkov v desiatich európskych krajinách. Jeho strategickým cieľom je organizovať globálnu kontajnerovú dopravu cez európske prístavy do krajín strednej a východnej Európy. Snaží sa dodávať zákazníkom len najvyššiu úroveň kvality služieb, flexibilné logistické riešenia a prispôsobivosť z hľadiska rýchlo sa meniacich objemov a požiadaviek. Všetci dodávatelia logistických služieb sú plne kontrolovaní a veľmi starostlivo obsluhovaní kvalifikovanými pracovníkmi od prístavu až po priestory príjemcu alebo naopak.



Obrázok 3 Terminály a trasy spoločnosti Metrans /Danubia/ a.s.

Zdroj: Metrans /Danubia/ a.s.

Pre spoločnosti, ktoré sa zaoberajú intermodálnou prepravou sú veľmi dôležité prístavy. Pre Metrans, ako taký, sú najvýznamnejšie prístavy v Hamburgu a Rotterdame. Pre vnútrozemské Slovensko je jedným z najdôležitejších a najbližších prístavov Koper. Slovinské mesto v severnej časti Jadranského mora spája vďaka svojej výnimočnej polohe strednú a východnú Európu so stredozemím. Prístav je intermodálnym strediskom, kde sa stretávajú rozličné dopravné a prekladacie systémy. Základné činnosti ako prekládka nákladu, skladovanie či rôzne doplnkové služby sú vykonávané v dvanástich špecializovaných termináloch. Všetky terminály sú priamo napojené na verejnú cestnú a železničnú sieť. Prístav Koper je dôležitý najmä pre krajiny strednej a východnej Európy. Prístav je napojený na transeurópsku dopravnú sieť (Stredomorský koridor a Balticko-jadranský koridor) a Paneurópske koridory (koridory V a X), pričom takmer dve tretiny nákladu prichádza a odchádza z prístavu po železnici.

Po Rakúsku a Maďarsku je Slovensko tretím najvýznamnejším obchodným partnerom tohto prístavu. 6 % nákladu (kontajnery, automobily, kovové výrobky, hliník), ktoré sa preloží v prístave, sa prepraví medzi prístavom a Slovenskou republikou. Z Dunajskej Stredy sem príde tovar po železnici 16-krát, naopak z Koperu do Dunajskej Stredy až 19-krát do týždňa.

From	To	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
METRANS Dunajská Streda	Koper	3x	2x	2x	1x	4x	1x	3x
METRANS Dunajská Streda	METRANS Ceska Trebova	3x	3x	3x	3x	3x	3x	3x
METRANS Dunajská Streda	METRANS Kosice	x	x	x	x	x		x
METRANS Dunajská Streda	METRANS Krems				x			
METRANS Dunajská Streda	Hamburg CTA terminal	x	x	x	x	x	x	
METRANS Dunajská Streda	Hamburg Eurokai terminal		x				x	x
METRANS Dunajská Streda	Hamburg Burchardkai terminal				x	x		
METRANS Dunajská Streda	Bremerhaven	x	x	x				x
Koper	METRANS Dunajská Streda	3x	3x	3x	2x	2x	4x	2x
METRANS Ceska Trebova	METRANS Dunajská Streda	3x	3x	3x	3x	3x	3x	3x
METRANS Kosice	METRANS Dunajská Streda	x	x	x	x	x	x	
METRANS Krems	METRANS Dunajská Streda				x			
Bremerhaven	METRANS Dunajská Streda							x
Hamburg	METRANS Dunajská Streda	x	x	x	x	x	x	x

Obrázok 4 Počet prepráv medzi terminálmi Dunajská Streda a Koper

Zdroj: Metrans.sk

Prístav Koper je súčasťou asociácie NAPA (North Adriatic Ports Association), ktoré okrem neho tvoria prístavy Terst, Benátky, Ravenna a Rijeka. Týchto päť prístavov sa

spojilo, aby vytvorili alternatívu k prístavom ležiacim na severe Európy. Toto spojenie tvorí prírodnú vodnú cestu, ktorá preniká hlboko do európskeho kontinentu a poskytuje najlacnejšiu námornú trasu z Ďalekého východu cez Suez do Európy. Vytvára vstupnú bránu pre ázijské tovary do Európy, ale čo je dôležitejšie výstupnú bránu pre európske, a tým pádom aj slovenské produkty. Koper je totiž začiatočným, resp. konečným bodom Novej hodvábnej cesty.

Nemôžeme zabudnúť na to, že iniciatíva má dve časti. *Ekonomický pás hodvábnej cesty a Námornú hodvábnu cestu 21. storočia*, práve ktorej súčasťou je aj prístav Koper. Predstavitelia Slovinska a Číny roku 2018 podpísali Memorandum o porozumení na spoluprácu pre zvýšenie obchodu medzi Čínou a Strednou a Východnou Európou. Slovinsko je tým pádom oficiálnou súčasťou iniciatívy. Slovenské podniky majú teda možnosť participácie nie len na ekonomickom koridore hodvábnej cesty, ale skôr na Námornej hodvábnej ceste. Využitím tejto trasy dokážu pri экспорте znížiť svoje prepravné náklady. Musia však počítať so skoro až dvojnásobne dlhšou prepravnou dobou, ako pri železničnej preprave.

4.2.2 Nižšie náklady alebo just – in – time

Nosným systémom v rámci medzikontinentálnej prepravy je jednoznačne námorná doprava. Jej prednosťou je možnosť prepravy veľkých zásielok a veľkého množstva tovaru. Je to aj najlacnejšia forma. Veľkou nevýhodou je ale vysoký tranzitný čas, teda čas potrebný na fyzický presun tovaru z jedného miesta na druhé. Sú podniky, ktoré si nemôžu dovoliť čakať na tovar, alebo na súčiastky mesiac a dlhšie.

Tabuľka 3 Porovnanie námornej a železničnej prepravy z Hamburgu do Shanghaja

Druh prepravy	Tranzitný čas (v týždňoch)	€/ TEU*
Námorná	4	2500
Železničná	2	4000

*TEU – Twenty foot equivalent unit = jednotková veličina veľkosti kontajnera ISO 1C (20 x 8 x 8 anglických stôp)

Zdroj: približné údaje spoločnosti Metrans /Danubia/ a.s.

Námornú prepravu vďaka spoločnosti Metrans využíva aj Kia Motors Slovakia.⁴⁴ Do Tepličky nad Váhom dovážajú súčiastky a dielce z Južnej Kórey cez Koper. Dovoz predstavuje okolo 140 tisíc TEU za rok, čo znamená okolo 1, 250 miliónov ton nákladu, ktoré sú určené pre továrne KIA a Hyundai. Tovar je prepravovaný dvakrát za týždeň.

Slovensko je automobilová veľmoc. Vozidlá sa vyrábajú v štyroch závodoch – Volkswagen Slovakia, Kia Motors Slovakia, PSA Group Slovakia a Jaguar Land Rover. Produkcia ročne presahuje až 1 milión áut. Keďže všetky fabriky využívajú metódu just – in – time, naskytuje sa príležitosť, aby pri dovoze využívali železničnú dopravu. Dovozením súčiastok z Ázie by naštartovali pravidelné spojenie na Novej hodvábnej ceste. Podniky sa musia rozhodnúť, či sú schopní a ochotní zaplatiť vyššiu sumu za prepravu, ale mať tovar skôr, alebo počkajú a zaplatia menej. Je potrebné si však uvedomiť aj to, že vzhľadom na polohu Slovenska, námorná preprava môže byť koniec koncov oveľa drahšia. Firmy musia počítať s dodatočnými nákladmi, ktoré súvisia s prepravou do prístavov.



Obrázok 5 Nová hodvábna cesta

Zdroj: Metrans.sk

⁴⁴ SVET DOPRAVY, Redakcia. *Prístav Koper a jeho využitie pre slovenský automobilový priemysel* [elektronický zdroj], Bratislava, 2015, 1.s. [cit. 2019-4-11]. Dostupné na: <http://www.svetcodpravy.sk/pristav-koper-a-jeho-vyuzitie-pre-slovensky-automobilovy-priemysel/>

4.3 Rozdelenie Novej hodvábnej cesty

Podľa manažéra spoločnosti Metrans, Štefana Korána, „existuje v súčasnosti mylná predstava o projekte Jeden pás, Jedna cesta. Nielen spotrebitelia, ale aj podniky si často predstavujú pod pojmom Novej hodvábnej cesty vlak naplnený tovarom, ktorý putuje z Číny na Slovensko alebo naopak.“ Cesta však vedie cez niekoľko krajín a niekoľko transportných spoločností, preto je pre budúcnosť projektu veľmi dôležitá spolupráca medzi nimi.

O tú sa usiluje aj skupina Metrans. V novembri 2018 podpísala Angela Titzrath, predsedníčka výkonnej rady spoločnosti HHLA (materskej spoločnosti Metrans), a Vyacheslav Saraev, generálny riaditeľ ruskej spoločnosti TransContainer vyhlásenie o zámere na užšiu spoluprácu. Novým kontraktom sa zintenzívni spolupráca s najväčším poskytovateľom železničnej dopravy v ruskej širokorozchodnej sieti, čo by malo viesť aj k rozšíreniu kontajnerovej dopravy na Novej hodvábnej ceste. „TransContainer je silný partner, s ktorým Metrans už roky úzko spolupracuje. V budúcnosti chceme silnejšie sústrediť odborné znalosti našich dvoch spoločností na Hodvábnu cestu, aby sme našim zákazníkom železničnej dopravy poskytli ešte lepší rozsah služieb medzi Ďalekým východom a Európou“⁴⁵, poznamenala Angela Titzrath pri podpisovaní vyhlásenia.

TransContainer je vedúcou spoločnosťou pre intermodálnu kontajnerovú prepravu a integrovanú logistiku v Rusku. Jej vozový park zahŕňa viac ako 25 000 vozidiel železničnej dopravy a takmer 68 000 kontajnerov. TransContainer vlastní a prevádzkuje 60 terminálových zariadení v Rusku, 19 v Kazachstane a prevádzkuje jeden terminál aj na Slovensku.

⁴⁵ HHLA. *Closer cooperation between HHLA and Transcontainer* [elektronický zdroj], Viedeň, 2018, 1.s. [cit. 2019-3-22]. Dostupné na: <https://hhla.de/en/2018/11/closer-cooperation-between-hhla-and-transcontainer.html>



Obrázok 6 Terminály a pobočky spoločnosti TransContainer

Zdroj: TransContainers.com

Skupina Metrans je jedným z popredných prevádzkovateľov vlakov v Európe a je lídrom na trhu v oblasti kontajnerovej dopravy pre námornú dopravu a vnútrozemskú dopravu v strednej, východnej a juhovýchodnej Európe. Sieť železničných dcérskych spoločností HHLA pozostáva z 13 vnútrozemských terminálov v piatich krajinách strednej a východnej Európy. Spojením s TransContainers by pokryli takmer celú Novú hodvábnu cestu. Znamenalo by to jednoduchšiu prepravu, nižšiu administráciu, vyššiu efektivitu a bezpečnosť prepravovaného tovaru. K prepojeniu dvoch firiem dochádza na Slovensku, v Dobrej.

4.3.1 Širokorozchodná trať – Terminál Dobrá

Terminál Dobrá patrí do vlastníctva Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, operátormi terminálu sú Metrans a TransContainers. Význam terminálu Dobrá pri Čiernej nad Tisou však nekončí pri spájaní spoločností. V malej dedine na východe Slovenska totiž v súčasnosti končí širokorozchodná trať a tovar sa prekladá na podvozky s európskym užším rozchodom.

Existujúca trať z Užhorodu na Slovensko bola sprevádzkovaná v roku 1966. Má sovietsky rozchod 1 520 mm namiesto úzkeho 1 435 mm rozchodu, ktorý sa používa v západnej časti Európy, podľa Bernskej konvencie z 10. mája 1866 medzi Švajčiarskom,

Nemeckom, Francúzskom, Talianskom a Rakúsko-Uhorskom.⁴⁶ Sovietsky, resp. široký rozchod sa používa v post-sovietskych baltských, stredoázijských a kaukazských štátoch, ale aj v Mongolsku či Fínsku.

Projekt širokorozchodnej trati má umožniť prepravu tovaru cez Slovensko od hranice s Ukrajinou až do Viedne. Diskusiu o nej znovuotvorila vo februári 2018 rakúska vláda v snahe stimulovať dlhoročné plány na predĺženie transsibírskej širokorozchodnej železnice. Zatiaľ všetko nasvedčuje tomu, že by sa výstavba trate mala začať koncom roka 2024, pričom do plnej prevádzky by sa dostala o deväť rokov neskôr. Do vybudovania 400-kilometrovej trasy cez Slovensko bude potrebné investovať okolo 7 miliárd eur. V tejto súvislosti sa spomínajú aj čínski investori.⁴⁷

Prekladiskový komplex v Čiernej nad Tisou má strategický význam v európskom meradle najmä pri prepravách vo smeroch východ – západ. Východoslovenské prekladisko je vstupnou bránou do strednej Európy a samotnej Európskej Únie. Význam terminálu narastá zvyšovaním výrobných kapacít vo východnej Európe, približovaním sa Ukrajiny do Európskej Únie, zvyšovaním významu Transsibírskej magistrály a závislosti podnikov v strednej a západnej Európe na nerastných surovinách z východnej Európy.

Po vybudovaní širokorozchodnej trati na Slovensku má v termináli Dobrá nad'alej prebiehať prekládka sypkých materiálov. V súčasnosti je kapacita prekladiska 200 tisíc kontajnerov ročne. Trať, ktorá by prepájala Európu, Rusko a Áziu, má urýchliť transport tovaru v porovnaní s lodnou prepravou. Predĺžením širokorozchodnej železnice sa zvýši stupeň integrácie prepravných infraštruktúr všetkých zúčastnených krajín. Vznikne silná logistická sieť, ktorá by umožnila rýchly rozvoj medzinárodného obchodu v rámci Eurázie. Obrovským prínosom pre Slovensko je samotná výstavba trate, ktorá by vytvorila tisíce nových pracovných miest. Pri prevádzke trate na úseku Košice – Bratislava by sa podľa Výskumného a vývojového ústavu železníc natrvalo zamestnalo okolo 11-tisíc ľudí.⁴⁸ Vagóny pre širokorozchodnú trať sa majú dokonca vyrábať v Tatravagónke Poprad, na východnom Slovensku, kde je dlhodobo najvyššia nezamestnanosť v rámci celej krajiny.

⁴⁶ KANALA, Roman. *Kadiaľ nesmie viesť diaľnica, povedie širokorozchodná trať* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-4-13]. Dostupné na: <https://blog.etrend.sk/listy-z-zenevy/kadiaľ-nesmie-viest-diaľnica-povedie-sirokorozchodna-trat.html>

⁴⁷ PASTVOVA, Gabriela. *Širokorozchodna epopeja* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-4-25]. Dostupné na: <https://www.extraplus.sk/clanok/sirokorozchodna-epopeja>

⁴⁸ PASTVOVA, Gabriela. *Širokorozchodna epopeja* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-4-25]. Dostupné na: <https://www.extraplus.sk/clanok/sirokorozchodna-epopeja>

Rovnako ako na samotnú hodvábnu cestu, aj na projekt novej trate existujú rôzne názory. Samotní predstavitelia Slovenska sa nevedia zhodnúť na jednotnom stanovisku. Kým bývalá premiérka Iveta Radičová projekt bojkotovala kvôli strachu z prepúšťania ľudí z prekladiska v Čiernej nad Tisou, predseda strany Smer – SD Robert Fico podporuje výstavbu už od úplného začiatku. Podľa Petra Baláža, profesora Ekonomickej Univerzity v Bratislave, môžu nastať aj problémy s výkupom pozemkov, ako pri výstavbe diaľničného obchvatu Bratislavy. Obavy má aj riaditeľ Inštitútu pre dopravu a hospodárstvo, Rastislav Cenký. Za tie peniaze, za ktoré sa plánuje vybudovať širokorozchodná trať, by podľa Cenkého mohlo Slovensko zmodernizovať v podstate všetky hlavné železničné trate na rýchlosť 160 km/h. Vyťaženosť existujúcej železničnej trati medzi Košicami a Bratislavou, ktorá je v súčasnosti okolo 40% a má voľnú kapacitu, by dokonca pokryla plánované objemy novej trati.

Projekt novej širokorozchodnej trati sa pomaly, ale isto stáva politickým nástrojom. Vláda SR vyhlásila, že Slovensko víta účasť čínskych firiem v tendroch týkajúcich sa vybudovania širokorozchodnej trate. Tiež vyhlásila, že okrem širokorozchodu sú stále na Slovensku aktívne plány, napríklad na východe Slovenska vybudovať veľký terminál, ktorý by mohol slúžiť ako centrum prekladania tovaru, ktorý bude prichádzať z Ázie a pôjde aj opačným smerom.⁴⁹ Tu však nachádzame ďalší problém. Vybudovanie širokorozchodnej trate totiž neznamená okamžité zmeny objemov tovarových tokov a nie je možné automaticky počítať s tým, že nová trať zvýši objem prepravovaného, resp. exportovaného tovaru smerom do Ázie.

4.4 Export luxusného tovaru

Zapojenie Slovenska do projektu Novej hodvábanej cesty sa javí ako prospešný. Politici sa domnievajú možných investícií, vybudovania nových infraštruktúr, nárastu pracovných miest, lepších vzťahov s jedným z najväčších globálnych hráčov na svete, Čínou. Plánované vlaky sa uvádzajú v tisíckach ročne. Problémom ale je, že projekt mal už dávno fungovať. Aj napriek tomu, že Slovenská republika je najotvorenejšia ekonomika v rámci krajín V4,

⁴⁹ TASR. Pellegrini: *Čínske investície podmienime zamestnaním slovenských pracovníkov* [elektronický zdroj], Bratislava, 2019, 1.s. [cit. 2019-4-25]. Dostupné na: <https://www.etrend.sk/ekonomika/pellegrini-cinske-investicie-podmienime-zamestnanim-slovenskych-pracovnikov.html>

nie sme schopní exportovať toľko tovaru, aby sme naplnili niekoľko vlakov týždenne bez pomoci susedných, resp. iných krajín Európy.

Diskusia o potrebe diverzifikácie slovenského exportu začala už na začiatku globálnej finančnej krízy v roku 2008. Stimuly na výraznejšie profilovanie slovenskej ekonomiky v zahraničí sú opakovane zakotvené v národných strategických dokumentoch. Prijalo sa už množstvo opatrení určených na diverzifikáciu vývozu. Slovensko najviac exportuje do krajín Európskej Únie – až 80%. Najvýznamnejšími položkami slovenského exportu sú jednoznačne autá, ktoré predstavujú hnaciu silu slovenskej ekonomiky.

Tabuľka 4 Štruktúra exportovaného tovaru zo Slovenska

	Komodity	Percentuálny podiel z exportu
1.	Motorové vozidlá a časti vozidiel	29,5%
2.	Spotrebná elektronika	19,1%
3.	Stroje a komunikačné zariadenia	11,9%
4.	Železo, oceľ	4,7%
5.	Rafinérské ropné produkty	3,7%
6.	Plasty, plastové výrobky	3%
7.	Výrobky z kaučuku	2,9%
8.	Výrobky zo železa a ocele	2,4%
9.	Nábytok, montované výrobky	2%
10.	Hliník	1,6%

Zdroj: worldstopexports.com

Napriek množstvu výziev, ktorým ázijský kontinent čelil počas posledných troch desaťročí, sa centrum svetového obchodu nezvratne presúva smerom na východ. V dôsledku druhej svetovej vojny zápasila väčšina ázijských štátov s extrémnou chudobou, zotavovala

sa zo sporov po vojne, potrebou obnoviť infraštruktúru a zároveň čeliť aj koloniálnej minulosti. Odvtedy sa situácia dramaticky zmenila; dve z troch najväčších ekonomík sveta pochádzajú z Ázie – Čína na druhom a Japonsko na treťom mieste. Predpokladá sa, že v nasledujúcom desaťročí by druhé miesto mala prevziať India a Čína by mala do roku 2030 predbehnúť Spojené Štáty ako najväčšiu ekonomiku. Slovensko s touto ázijskou krajinou vykazuje dlhodobý obchodný deficit. Vláda sa to snaží vyrovnať prijímaním rôznych strategických konceptov pre rozvoj vzťahov medzi Slovenskom a Čínou.

V nasledujúcej tabuľke uvádzame najčastejšie exportovaný tovar do Číny:

Tabuľka 5 Štruktúra exportovaného tovaru zo Slovenska do Číny

	Komodity	Percentuálny podiel exportu
1.	Autá a súčiastky	71%
2.	Stroje	20%
3.	Kovy a zliatiny	1,7%
4.	Priemyselné zariadenia	1,5%
5.	Oblečenie	0,62%
6.	Produkty z dreva	0,35%
7.	Chemické produkty	0,35%
8.	Potraviny	0,10%
9.	Iné	4,38%

Zdroj: atlas.media.mit.edu

Čo sa týka štruktúry exportovaných automobilov do Číny, tak najväčšie zastúpenie majú luxusné modely s vyššou kubatúrou – SUV modely ako Volkswagen Touareg a Audi Q7. V malej miere sa tiež objavujú aj autá s najnižšími kubatúrami ako Volkswagen up! a elektromobil e-up! Podiel výroby automobilov na celkovej priemyselnej produkcii dosiahol v roku 2018 až 46,8%. Automobilový priemysel sa na priemyselnom exporte Slovenska podieľal na 35%.⁵⁰

⁵⁰ RAKVICA, Peter. *Automobilový priemysel a jeho hrozba. Dopadne Slovensko ako Detroit?* [elektronický zdroj], Bratislava, 2019, 1.s. [cit. 2019-4-4]. Dostupné na: <https://www.investicnyblog.sk/2019/02/automobilovy-priemysel-jeho-hrozba-dopadne-slovensko-ako-detroit-video/#top>

Nie je len želateľné, ale priam potrebné hľadať nové formy spolupráce s cieľom dosiahnuť zmenu v komoditnej štruktúre vzájomného obchodu, keďže vyše 70% vývozu tvoria automobily. Na kontinente, ktorého hospodársky rast je vo veľkej miere založený na pomerne lacnej výrobe, nie je možné alebo resp. veľmi ťažké konkurovať výrobou bežných komodít. Tovar by mal byť pozoruhodný svojou vysokou kvalitou, osobitosťou alebo aj príbehom. Vhodným tovarom by podľa súčasnej vlády mohli byť práve potraviny.

4.4.1 Čínska bryndza

Premiér Peter Pellegrini počas rokovania parlamentného výboru pre európske záležitosti vyhlásil, aká je pre Slovensko dôležitá certifikácia potravín v Číne, po ktorých je v ríši stredne enormný záujem.⁵¹ Podľa premiéra má k zvýšeniu exportu slovenských potravín do Číny prispieť aj zapojenie sa Slovenska do projektu Novej hodvábnej cesty. Nevedno však, odkiaľ pramení jeho presvedčenie, že čínski spotrebitelia sú hladní po slovenských potravinách. Podľa štatistík je naopak export potravín do Číny pre Slovensko z dlhodobého hľadiska len málo perspektívny. Export poľnohospodárskych produktov predstavuje v súčasnosti zhruba 1,5% všetkých slovenských exportov.⁵²

Čína síce disponuje enormným trhom na dovoz potravín, dovážajú sa však potraviny, ktoré slovenskí producenti nevyrábajú vo veľkom množstve. Ide najmä o dovoz sóje z Brazílie. Ak by aj Číňania mali záujem o slovenské potraviny, je otázne, či by naši potravinári boli schopní reagovať na čínsky dopyt. Viaceré zdroje uvádzajú prípady, kedy čínsky záujemca požadoval od stredoeurópskych potravinárov produkt v takom množstve, že jediná objednávka by pokryla celú ročnú produkciu, ba v niektorých prípadoch by bola niekoľkonásobne vyššia. Obchodovanie s potravinami v Číne by teda vyžadovalo vysoké počiatkové investície potravinárov na rozšírenie produkcie. Tie nesú so sebou vysoké riziká, keďže ľahko nahraditeľné importy, akými sú práve potraviny, sú náchylné na politické rozmery. A takéto rozmery sú pre Čínu veľmi prirodzené. Trňom v oku čínskych predstaviteľov môže byť napríklad aj Dalajláma. Viaceré krajiny v minulosti zaznamenali pokles exportu do Číny po tom, ako prebehlo stretnutie s dalajlámom na vysokej úrovni. Aj keď sa export časom opäť zvýšil, dočasný pokles dopytu môže mať katastrofálny vplyv na podnikateľa, ktorý musel spraviť vysokú počiatkovú investíciu.

⁵¹ SIMALCIK, Matej. Na čom stojí Pellegriniho čínsky sen [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-3-16]. Dostupné na: <http://www.asian.sk/na-com-stoji-pellegriniho-cinsky-sen/>

⁵² SIMALCIK, Matej. Na čom stojí Pellegriniho čínsky sen [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-3-16]. Dostupné na: <http://www.asian.sk/na-com-stoji-pellegriniho-cinsky-sen/>

Od júna 2019 sa má začať vývoz mliečnych výrobkov do Číny. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky podpísalo v chorvátskom Dubrovniku protokol medzi Štátnou veterinárnou a potravinovou správou Slovenskej republiky a Generálnou administratívou colnej správy Čínskej ľudovej republiky o veterinárnych a hygienických požiadavkách pre mlieko a mliečne výrobky exportované zo Slovenska do Číny. Samotnému podpisu protokolu predchádzal technický audit čínskych expertov, ktorý sa uskutočnil 26. až 30. novembra 2018 na Slovensku, po ktorom bola zo strany Číny potvrdená vysoká zdravotná garancia a kvalita mlieka od slovenských farmárov a spracovateľov mlieka. Export mlieka môže našej krajine priniesť zlepšenie situácie živočíšnej výroby, rozšírenie prevádzky, navýšenie stavov dojníc a vytvorenie nových pracovných miest. O vývoz mlieka prejavilo záujem zatiaľ 11 slovenských mliekarní, pričom niektoré z nich už úspešne podstúpili prísny audit. Na prepravu výrobkov do Číny by mohli kvôli kazivosti potravín využívať železnice, a teda Novú hodvábnu cestu.

4.4.2 Tovar nielen do Číny

Zastupiteľský úrad Slovenskej republiky v Pekingu zorganizoval 23. novembra 2018 v rámci projektu ekonomickej diplomacie v spolupráci so SARIO a slovenskými výrobcami potravín v priestoroch rezidencie veľvyslanca Slovenskej republiky v Číne seminár zameraný na prezentáciu slovenských potravinových výrobkov pre export na čínsky trh. Cieľom semináru bolo podporiť slovenské potravinové firmy pri ich vývoze do Číny a prispieť k rozvoju spolupráce s potenciálnymi obchodnými partnermi. Semináru sa zúčastnili zástupcovia spoločností Lyra Chocolate, Hrinňovská mliekareň Koliba, Víno Matyšák, Víno Nitra, Pečiváreň Sereď, Banskobystrický pivovar Urpiner, Gas Familia, tatranský čaj Karloff, Vinárstvo Ostrožovič, St. Nicolaus, Pečivárne Liptovský Hrádok a Štrbské Presso.

Keďže celý projekt Novej hodvábnej cesty je iniciovaný zo strany Čínskej ľudovej republiky, je pochopiteľné, že celá pozornosť sa sústreďuje práve na túto krajinu. Do iniciatívy sa však zapojí niekoľko desiatok štátov. Export, a tým aj potenciálna funkčnosť Novej hodvábnej cesty cez Slovensko sa teda môže, a aj by sa mal zamerať na krajiny pozdĺž cesty. Potenciálnym obchodným partnerom môže byť Kazachstan. Slovensko má s krajinou strednej Ázie dlhodobu aktívnu obchodnú bilanciu. V roku 2018 dosiahol slovenský export do Kazachstanu hodnotu 25,9 milióna eur, pričom oproti predchádzajúcemu obdobiu sa

takmer zdvojnásobil. Vývoz je pritom veľmi diverzifikovaný. Najvýznamnejšími tovarovými skupinami sú samozrejme vozidlá, ďalej lekárske prístroje, elektrické stroje, optické prístroje a kaučuk. Kazachstan, ako deviata najväčšia krajina sveta, je podľa analytikov veľmi perspektívna pre Slovensko, nakoľko vláda Kazachstanu rozhodla o podpore zalesnenia a vybudovania zelených plôch, ponúkajú sa tu konkrétne možnosti aj pre štátne či súkromné spoločnosti z oblasti lesníctva.

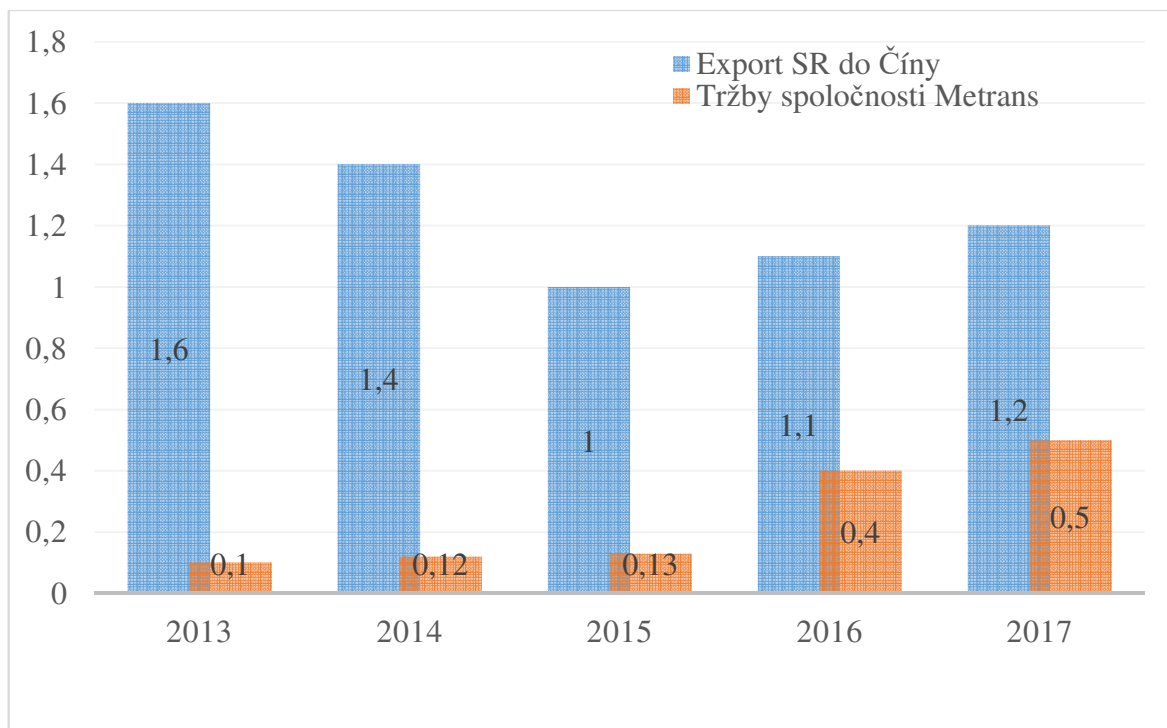
Ďalšou perspektívnou krajinou pre slovenský export je susedná Ukrajina. Pre Slovensko je významným a strategickým partnerom z pohľadu dodávateľa surovín na ich ďalšie spracovanie na Slovensku. Síce vývoj zahraničného obchodu Slovenska s Ukrajinou v období od roku 2008 do 2013 mal mierne klesajúcu tendenciu, od roku 2014 sa export zvyšuje.⁵³ V tovarovej štruktúre vývozu mali najväčšie zastúpenie, samozrejme, autá, telekomunikačné zariadenia, valcované železo a oceľ, ale aj zdravotnícke pomôcky a zariadenia. Prienik slovenských firiem na trh Ukrajiny je v súčasnosti strategicky dôležitý vzhľadom na rozsiahlosť a veľkosť ukrajinského trhu, jeho relatívnu nenasýtenosť, jazykovú a geografickú blízkosť a takisto jeho perspektívu v integračných procesoch s Európskou Úniou.

4.5 Vývoj ekonomickej výkonnosti spoločnosti

Spoločnosti Metrtrans sa na Slovensku darí. Zisk firmy sa za posledných päť rokov zvýšil až o 10 miliónov eur a v roku 2018 predstavoval viac ako 13 miliónov eur. Tržby v tom istom roku predstavovali takmer 160 miliónov eur.

Participácia Slovenska na projekte Novej hodvábnej cesty vo veľkej miere závisí od exportu slovenských produktov do Číny. V nasledujúcom grafe znázorňujeme vývoj slovenského exportu do Číny v dôležitých medzníkoch iniciatívy Novej hodvábnej cesty a vývoj tržieb spoločnosti Metrtrans, ktorý je jedným z najdôležitejších prepravných podnikov na Slovensku.

⁵³ SIMOES, Alexander. *The Observatory of economic complexity* [elektronický zdroj], 2019, 1.s. [cit. 2019-4-2]. Dostupné na: https://atlas.media.mit.edu/en/visualize/tree_map/hs92/import/chn/svk/show/2016/



Graf 2 Vývoj vývozu do Číny a tržieb spoločnosti Metrans (v miliardách €)

Zdroj: Štatistický Úrad a Finstat.sk

Prvým dátumom je rok 2013, kedy bola celá iniciatíva prvýkrát predstavená čínskym prezidentom Xi Jinpingom v Kazachstane. Oproti roku 2012, kedy dosahoval slovenský export do Číny 1,3 miliárd eur, predstavoval vývoz hodnotu až 1,6 miliárd eur. Druhým míľnikom je rok 2014, kedy sa Slovensko zapojilo do Formátu 16+1, ktorý mal oživiť a naštartovať slovenský export do ázijskej krajiny. Paradoxne, stal sa pravý opak. Vývoz klesal až do roku 2016. Zmena sa očakávala aj od roku 2017, kedy vláda prijala Stratéziu pre rozvoj hospodárskych vzťahov s Čínou 2017-2020. V novembri toho roku prišiel z čínskeho Dalianu do Bratislavy aj prvý nákladný vlak projektu Novej hodvábnej cesty. Aj keď vývoz od roku 2015 rastie, obchodná bilancia ešte stále vykazuje negatívne saldo.

Kolíšavý export neovplyvnil tržby spoločnosti. Jej úspešnosť nezáleží od zapojenia sa do Novej hodvábnej cesty. Predstavuje však potenciálny rast záujmu o jej služby, preto na svojej internetovej stránke aktívne informuje o možnostiach zapojenia sa do projektu. Určili dokonca zodpovednú osobu, ktorá má na starosti poskytovanie informácií zákazníkom a potenciálnym partnerom ohľadom iniciatívy. Od marca 2019 ponúka ako ďalšiu svoju službu spojenie s Novou hodvábnou cestou. Keďže cesta cez Slovensko nevedie, Metrans

od konca marca ponúka prepravu tovarov slovenských exportérov cez Českú Trebovú do poľského mesta Malaszewicze, cez ktorú prúdia tovarové toky smerom na východ.

Nová hodvábná cesta vedie zatiaľ cez Poľsko, kde hlavný prekládkový terminál Malaszewicze začína mať problémy s kapacitou. Naopak kapacita slovenskej infraštruktúry je využitá len z malej časti, čo chce vedenie štátu zmeniť a využiť tak potenciál narastajúcej železničnej prepravy medzi Čínou a Európou. Zatiaľ sa ale o projekte viac hovorí, ako koná. Kým sa nevybuduje širokorozchodná trať cez Slovensko, neukľudní sa situácia na východe Ukrajiny a nezvýši sa vývoz tovaru do Ázie, je málo pravdepodobné, že Nová hodvábná cesta povedie cez našu krajinu.

Záver

Rétorika Číny sa od čias Mao Ce Tunga výrazne zmenila. Súčasnú vedenie sa čoraz viac otvára svetu a vyhlasuje, že pre spoločné dobro je ochotné investovať aj niekoľko miliárd dolárov. Čína je pripravená prostredníctvom projektu Novej hodvábnej cesty prepojiť Európu s Áziou, vybudovať niekoľko logistických uzlov, či namiesto námornej prepravy využívať železnice. Globalizačný zámer veľmoci zatiaľ vyvoláva veľké množstvo otázok. Iniciatíva predstavuje mnoho príležitostí, ale aj veľa potenciálnych komplikácií. Ako každá neurčito deklarovaná vízia s honosným rozhlľadom dopredu je formulovaná vo všeobecnej rovine. Projekt Jeden pás, Jedna cesta môžeme charakterizovať ako strategický plán čínskeho prezidenta Xi Jinpinga a tamojšej komunistckej strany na prepojenie Číny s Euráziou, ktoré má Pekingu zároveň umožniť hrať väčšiu rolu v regióne ale aj na globálnej úrovni. Snaží sa zvýšiť svoje postavenie najmä v rámci regiónu, kde môže získať nové odbytišťa pre svoje výrobky, nové zdroje surovín či partnerov pre svoju regionálnu politiku.

O zapojení sa do projektu Novej hodvábnej cesty má záujem aj Slovensko. Participácia pre nás je zatiaľ len vízia do budúcnosti. Napriek snahe slovenských politikov cesta cez našu krajinu nevedie. Globalizačný koncept sa čiastočne referuje ako ďalší medzník liberalizácie a prepojenie vzájomných väzieb medzi Slovenskom a Čínou. Napriek výhodnej geografickej polohe nás iniciatíva obchádza. Obmedzujúcim môžu byť nevyvážené tovarové toky smerom na východ, vďaka ktorým by bolo Slovensko len tranzitnou krajinou tovarov prúdiacich z iných krajín Európy. Naším navrhovaným riešením je zapojiť sa do Námornej cesty 21. storočia, teda do námornej časti hodvábnej cesty. Blízkosť slovinského prístavu Koper umožňuje jednoduchú a relatívne lacnú participáciu slovenských podnikov na iniciatíve. Na druhej strane, zapojenie sa do pozemnej časti cesty bude vyžadovať výrazné zvýšenie exportu do Číny alebo do krajín pozdĺž projektu. Negatívna obchodná bilancia s Čínou totiž brzdí funkčnosť hodvábnej cesty cez Slovensko. Úlohou slovenských podnikov je teda nájsť také trhy, ktoré sú otvorené pre slovenské produkty a povinnosťou politikov vytvoriť vhodné podmienky na spoluprácu medzi krajinami.

Napriek tomu, že pojem *hodvábna cesta* je v posledných rokoch veľmi často skloňovaným slovným spojením, informácií s dostatočnou výpovednou hodnotou k nemu je stále veľmi málo. Navyše i to málo informácií, ktoré sa postupne hodnotia, má takmer výhradne väzbu na Čínu, kde má väčšina tovaru určeného pre prepravu do Európy svoj pôvod. Projekt zahŕňa vytvorenie silnej dopravnej siete v Eurázijskom regióne, vrátane

železníc, diaľnic, leteckých a námorných ciest, ropovodov a plynovodov, elektrických vedení a komunikačných uzlov. Priemyslová výroba, stavebníctvo, hutníctvo, energetika, financie, komunikácia, logistika a cestovný ruch sústredené v zúčastnených regiónoch projektu tak budú formovať integrovaný hospodársky koridor. Táto dopravná sieť spája Tichomorskú oblasť s Európskou Úniou, s celosvetovo významnou hospodárskou oblasťou, čím vytvára kvalitatívne nové ekonomické príležitosti pre strany zapojené do projektu. Jeho hlavným cieľom je uľahčiť podmienky pre podnikanie a investovanie, podporiť prehĺbenie hospodárskej a technickej spolupráce a vytvorenie zón voľného obchodu, z ktorých sa nakoniec môže vytvoriť jednotný eurázijský trh. Očakáva sa, že vytvorenie Eurázijskej kontinentálnej zóny voľného obchodu bude mať významný vplyv na ekonomickú mapu sveta a, koniec koncov, prispeje k vytvoreniu nového politického a ekonomického usporiadania.

Zoznam použitej literatúry

1. AGENCE, France-Presse. *Nations Look For Gains In China's New Silk Road Into „Debt Trap“* [elektronický zdroj], Paríž, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://www.ndtv.com/world-news/nations-look-for-gains-in-chinas-new-silk-road-walk-into-debt-trap-1909944>
2. ANDREWS, Mac. *Intermodal vs. multimodal difference* [elektronický zdroj], Hamburg, 2018, 1.s. [cit. 2019-3-30]. Dostupné na: <https://www.macandrews.com/intermodal-vs-multimodal-difference/>
3. CAMPBELL, Charlie. *Ports, Pipelines, and Geopolitics: China's New Silk Road Is a Challenge for Washington* [elektronický zdroj], Khorgos, 2017, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <http://time.com/4992103/china-silk-road-belt-xi-jinping-khorgos-kazakhstan-infrastructure/>
4. CHOUDHURY, Mridusmita. *What is One Belt, One Road in China?* [elektronický zdroj], Dillí, 2017, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://www.quora.com/What-is-One-Belt-One-Road-in-China>
5. ČTK. *Čínsky prezident sa priblížil k Maovi. Môže vládnuť neobmedzene* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-10]. Dostupné na: <https://www.etrend.sk/ekonomika/cinsky-prezident-sa-priblizil-k-maovi-moze-vladnut-neobmedzene.html>
6. GASEMYR, Hans Jorgen – SVERDRUP-THYGESON, Bjomar. *China: New Silk Road stir mixed reactions in Europe* [elektronický zdroj], Oslo, 2018, 18.s. [cit. 2018-11-16]. Dostupné na: <https://www.nupi.no/en/News/China-New-Silk-Road-stir-mixed-reactions-in-Europe>
7. GENERALNY KONZULAT SR V SANHAJI. *Export do Číny* [elektronický zdroj], 2019, 1.s. [cit. 2019-2-5]. Dostupné na: <https://www.mzv.sk/web/cgshanghai/aktivity-ekonomickej-diplomacie>
8. GLEAVE, Steer Davies a kol. *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport* [elektronický zdroj], Brusel, 2018, 18.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)
9. HAJNOVIČOVÁ, Viera. *Prognostické práce: Vývoj ekonomiky SR a štruktúrne zmeny po vstupe do Európskej únie* [elektronický zdroj] Bratislava, 2014, 335 s. [cit. 2018-10-29]. Dostupné na: http://www.prog.sav.sk/sites/default/files/2018-03/clanok3_Hajnovicova_PP4_2014.pdf
10. HAMILTON, Daniel Sheldon. *Europe 2020: Competitive or Complacent?* 1. vyd. Baltimore : Center for Transatlantic Relations Johns Hopkins University, 2011. s. 209 ISBN 978-09-8413-416-8. 295 s.

11. HHLA. *Closer cooperation between HHLA and Transcontainer* [elektronický zdroj], Viedeň, 2018, 1.s. [cit. 2019-3-22]. Dostupné na: <https://hhla.de/en/2018/11/closer-cooperation-between-hhla-and-transcontainer.html>
12. HISTORY.COM, Editors. *Silk Road* [elektronický zdroj], New York, 2017, 1.s. [cit. 2018-11-03]. Dostupné na: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road>
13. HOLSLAG, Jonathan. *How China's New Silk Road threatens euroean trade*. In: *The International Spectator – Roma*, 2017, roč. 52, č. 1, str. 3 ISSN 03932729.2017
14. HONG KONG TRADE DEVELOPMENT COUNCIL, Research. *The Belt and Road Initiative* [elektronický zdroj], Hong Kong, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-10]. 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>
15. KANALA, Roman. *Kadial' nesmie viesť dial'nica, povedie širokorozchodná trať* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-4-13]. Dostupné na: <https://blog.etrend.sk/listy-z-zenevy/kadial-nesmie-viest-dialnica-povedie-sirokorozchodna-trat.html>
16. KUO, Lily – KOMMENDA, Niko. *The Guardian: What is China's Belt and Road Initiative* [elektronický zdroj], Londýn, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-07] Dostupné na: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>
17. MARIANYI, Peter. *Po stopách hodvábu*. In: *Zisk manažment. - Žilina : Poradca podnikateľa*, 2017, roč. 9, č. 4, s. 57. ISSN 1339-2433
18. MARK, Joshua J. *Silk Road* [elektronický zdroj]. New York, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-03]. Dostupné na: https://www.ancient.eu/Silk_Road/
19. METTRANS. *Our Vision* [elektronický zdroj], Praha, 2018, 1.s. [cit. 2019-4-3]. Dostupné na: <https://www.mettrans.eu/>
20. MILLER, Tom. *China's Asian Dream: Empire Building along the New silk Road*. 1. vyd. Londýn: Zed Books Ltd., 2017. s. 256. ISBN 978-17-8360-926-0
21. Národná Banka Slovenska. *Výročná správa 1993* [elektronický zdroj]. Bratislava, 1993, 23 s. [cit. 2018-10-29]. Dostupné na: https://www.nbs.sk/_img/Documents/_Publikacie/VyrocnnaSprava/SVK1993/VS1993_kap05.pdf
22. OBOReuropa. *One Belt One Road Europe* [elektronický zdroj], Paris, 2019, 1.s. [cit. 2019-2-6]. Dostupné na: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>
23. PARLAMENT, Európsky. *EU – China 2020 Strategic Agenda for Cooperation* [elektronický zdroj], Brusel, 2017, 2.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/20131123.pdf>

24. PASTVOVA, Gabriela. *Širokorozchodna epopeja* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-4-25]. Dostupné na: <https://www.extraplus.sk/clanok/sirokorozchodna-epopeja>
25. TASR. Pellegrini: *Čínske investície podmienime zamestnaním slovenských pracovníkov* [elektronický zdroj], Bratislava, 2019, 1.s. [cit. 2019-4-25]. Dostupné na: <https://www.etrend.sk/ekonomika/pellegrini-cinske-investicie-podmienime-zamestnanim-slovenskych-pracovnikov.html>
26. PRESSBURG, Adrian Peter. Globalizácia na čínsky spôsob. In: *Trend : týždenník o ekonomike a podnikaní*. Bratislava : News and Media Holding, 2017, roč. 27, č. 21, s. 42-45. ISSN 1335-0684
27. RAKVICA, Peter. *Automobilový priemysel a jeho hrozba. Dopadne Slovensko ako Detroit?* [elektronický zdroj], Bratislava, 2019, 1.s. [cit. 2019-4-4]. Dostupné na: <https://www.investicnyblog.sk/2019/02/automobilovy-priemysel-jeho-hrozba-dopadne-slovensko-ako-detroit-video/#top>
28. SHEPARD, Wade. *Viete, čo vlastne stojí na Hodvábnej ceste? Toto je jej 5 top projektov* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: <https://www.forbes.sk/viete-co-vlastne-stoji-na-hodvabnej-ceste-toto-je-jej-5-top-projektov/#>
29. SIMALCIK, Matej. Na čom stojí Pellegriniho čínsky sen [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-3-16]. Dostupné na: <http://www.asian.sk/na-com-stoji-pellegriniho-cinsky-sen/>
30. SIMOES, Alexander. *The Observatory of economic complexity* [elektronický zdroj], 2019, 1.s. [cit. 2019-4-2]. Dostupné na: https://atlas.media.mit.edu/en/visualize/tree_map/hs92/import/chn/svk/show/2016/
31. SME, Redakcia. *Pellegrini: Mali by sme sa snažiť, aby nova Hodvábna cesta išla aj cez Slovensko* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2019-1-15]. Dostupné na: <https://domov.sme.sk/c/20945031/pellegrini-mali-by-sme-sa-snazit-aby-nova-hodvabna-cesta-isla-aj-cez-slovensko.html>
32. STRNAD, Frantisek. *Velká čínska partie* [elektronický zdroj], Praha, 2016, 1.s. [cit. 2018-11-14]. Dostupné na: https://ekonomika.idnes.cz/jeden-pas-a-jedna-cesta-one-belt-one-road-cinska-hedvabna-stezka-pbg-/eko-zahranicni.aspx?c=A161024_2281395_eko-zahranicni_rts
33. SVET DOPRAVY, Redakcia. *Prístav Koper a jeho využitie pre slovenský automobilový priemysel* [elektronický zdroj], Bratislava, 2015, 1.s. [cit. 2019-4-11]. Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/pristav-koper-a-jeho-vyuzitie-pre-slovensky-automobilovy-priemysel/>
34. SWEET, Rod. *EU criticises China's "Silk Road", and proposes its own alternative* [elektronický zdroj], Londýn, 2018, 1.s. [cit. 2019-2-11]. Dostupné na: <http://www.globalconstructionreview.com/trends/eu-criticises-chinas-silk-road->

and-proposes-its-ow/

35. TASR. *Slovensko ide rozvíjať vzťahy s Čínou. Môžeme byť dôležitým uzlom v preprave tovarov do Európy* [elektronický zdroj], Bratislava, 2017, 1.s. [cit. 2018-12-17]. Dostupné na: <https://finweb.hnonline.sk/zahranicna-ekonomika/1073231-slovensko-ide-rozvijat-vztahy-s-cinou-mozeme-byt-dolezitym-uzlom-v-preprave-tovarov-do-euroopy>
36. TURCSÁNYI, Richard – ŠIMALČIK, Matej. *Slovak policy towards China is built on empty words* [elektronický zdroj], Bratislava, 2018, 1.s. [cit. 2018-12-17]. Dostupné na: <https://www.thenewfederalist.eu/slovak-policy-towards-china-is-built-on-empty-words>
37. VAN LEIJEN, Majorie. *Slovakia has plenty of space to become transit hub on New Silk Road* [elektronický zdroj], Viedeň, 2018, 1.s. [cit. 2018-12-25]. Dostupné na: <https://www.railfreight.com/specials/2018/12/04/slovakia-has-plenty-space-to-become-transit-hub-on-new-silk-road/>
38. VRÁBEL, Erik. *Hodvábna cesta siaha už aj na Slovensko* [elektronický zdroj], Bratislava, 2017, 1.s. [cit. 2019-2-4]. Dostupné na: <https://finweb.hnonline.sk/ekonomika/1062241-hodvabna-cesta-siaha-uz-aj-na-slovensko>
39. ŽUFFA, Radovan. *Áziu láka poloha Slovenska* [elektronický zdroj]. Bratislava, 2007, 1 s. [cit. 2018-11-03] Dostupné na: <https://dennik.hnonline.sk/podniky-a-trhy/224780-aziu-laka-poloha-slovenska>