

ČÍNSKA INVESTIČNÁ OFENZÍVA „BELT AND ROAD INITIATIVE“, EKONOMICKÝ POTENCIÁL PRE KRAJINY V4

Michal Beňo

ABSTRAKT

Motívy Číny pre znovuoživenie historickej hodvábanej cesty sú rôznorodé, majú však predovšetkým obchodné a geografické pozadie. Iniciatíva „Belt and Road Initiative“ predpokladá výstavbu cestnej, vlakovej a námornej infraštruktúry. Pre tieto plány pripadá do úvahy viac trás, ktoré zahŕňajú okolo 40 krajín. Vďaka prevzatiu 51 percent podielov v najväčšom gréckom prístave Piraeus čínskymi investormi v júli 2016, leží ich geografický záujem v Európe na západnom Balkáne. Projekty známe zo zmlúv či predbežných dohôd v tomto regióne dosahujú hodnoty viac ako 10 miliárd eur. Onedlho by mohli pre krajiny Vyšehradskej štvorky vzniknúť ekonomicko-hospodárske možnosti vzťahujúce sa k žiadaným domácim znaleckým expertízam napr. v oblasti stavby tunelov, či výskumu súvisiacim s infraštruktúrnymi projektami, ďalej potom k obchodnému prepojeniu medzi strednou a východnou Európou. Aktuálne, Čínou financované projekty na západnom Balkáne by teda mohli zvýšiť hrubý domáci produkt krajín V4. Strednodobo by tiež mohlo dôjsť k zosilneniu ich dopytu po produktoch V4. Mimo toho skrátia avizované infraštruktúrne projekty významne transportnú dobu pozdĺž trás hodvábanej cesty. Krajiny Vyšehradskej štvorky by tento vývoj mohli využiť na skrátenie dodávok do Ázie.

Kľúčové slová: Belt and Road iniciatíva, hodvábná cesta, ekonomický potenciál, investícia, V4

ABSTRACT

China's motive of revival of the historic Silk Road is primarily varied in business and geographic background. The Belt and Road Initiative provides for the expansion of road, train connections as well as maritime infrastructure. For this, several routes, which include around 40 countries, are eligible. The Chinese takeover of 51 per cent of the shares of the largest Greek port in Piraeus in July 2016 is currently the geographical focus of Chinese infrastructure investments in Western Balkans. Known contracts or declarations of intent for this region amount to over 10 billion euros. In the short term, V4 potential could be exploited by the in-house expertise required for infrastructure projects e.g. in tunnel construction or in research, as well as on existing trade links with Central and Eastern Europe. In the

medium term, the increase in income in the Western Balkans could also increase the demand for V4 products. In addition, the planned infrastructure projects will shorten transport times of the Silk Road. V4 countries could use these developments to increase exports to Asia.

Key words : Belt and Road Initiative, silk road, economic potential, investment, V4

1 Úvod

V roku 2013 prezentoval čínsky prezident Xi Jinping po prvýkrát svoju víziu hlbokaj a intenzívnej kooperácie krajín pozdĺž už za čias Antiky známych obchodných chodníkov, preslávených ako „Hodvábna cesta“ [1]. Ide de facto o viac hodvábnych chodníkov, ktoré Čínu spojili s Indiou a Európou po vode aj po súši cez strednú Áziu. Do 19. storočia boli tieto cesty ovplyvnené čulou obchodnou a kultúrnou výmenou. Až s desaťročiami pretrvávajúcou koloniálnou expanziou Ruska do Strednej Ázie [2], prevažne v druhej polovici 19. storočia slábol jej význam ako spojnica Západu s Východom. Vízia čínskeho prezidenta je pre znovuoživenie týchto obchodných sietí v rámci iniciatívy „One Belt, One Road“, ktorá bola neskôr premenovaná na „Belt and Road Initiative“ (BRI). Ide o otvorene utváraný projekt, ktorý umožňuje všetkým krajinám pozdĺž Hodvábnej cesty sa do neho zapojiť.

Ku konkrétnym krokom realizácie tohto projektu patrí založenie „Ázijskej investičnej banky pre infraštruktúru“ (AIIB), ktorá je v činnosti od 16. januára 2016 s cieľom na infraštruktúrne investície v ázijsko-pacifickom priestore [3]. Čínska správa, ktorú zverejnil Čínsky medzinárodný obchodný inštitút v auguste 2015, identifikovala 65 krajín pozdĺž pásma Belt and Road, ktoré sa zúčastnia iniciatívy. Krajiny V4 boli štyrmi zo 65 signatárskych strán [4]. Táto iniciatíva zahŕňa 16 krajín zo stredného Východu a z Európy (hlavnými partnermi sú Poľsko, Rumunsko, Česká Republika, Bulharsko, Litva a Slovinsko), 11 nezávislých štátov (kľúčové štáty sú Kazachstan, Uzbekistan, Ukrajina a Kyrgystan), Rusko, Mongolsko, Čína, 16 krajín zo Západnej Ázie a Severnej Afriky (dôležitými partnermi sú Saudská Arábia, Emiráty, Egypt, Irán, Turecko a Izrael), 8 štátov Južnej Ázie (kľúčovými partnermi sú India, Pakistan, Bangladéš a Nepál) a 11 krajín Juhovýchodnej Ázie medzi hlavnými partnermi patria Indonézia, Thajsko, Malajzia, Vietnam a Singapur [5].

Tento projekt bude podporený obchodnou dohodou zúčastnených partnerských štátov a ich úzkym diplomatickým previazaním.

2 Motív a rozvoj

Z čínskeho pohľadu je viac dôvodov pre založenie tejto iniciatívy, okrem iného hrajú dôležitú úlohu obchodné a geopolitické ciele. Energohospodársky vzťah ku krajinám pozdĺž hodvábnej cesty, predovšetkým v Strednej a Juhovýchodnej Ázii môže byť zhodnotený ako

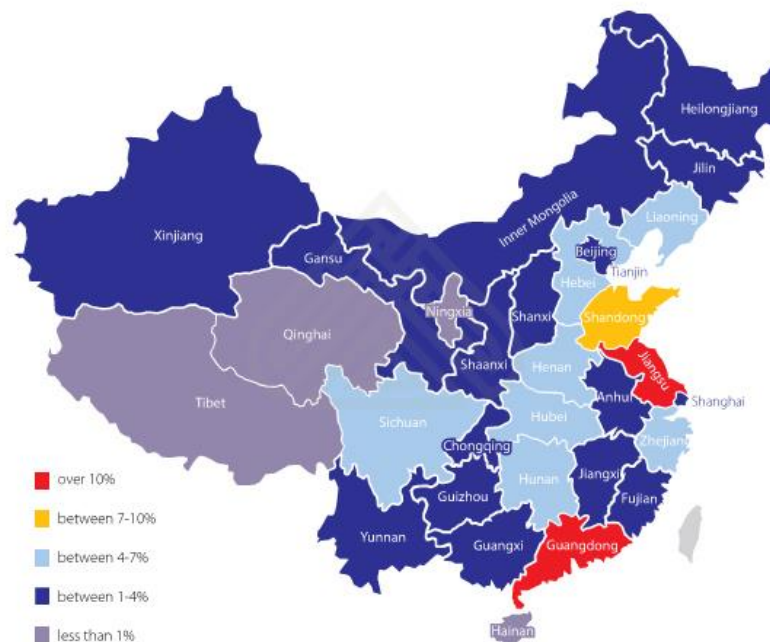
protiiniciatíva k novej nadregionálnej superdohode TPP (Dohoda s názvom Transpacifické partnerstvo) a TTIP (Transatlantické partnerstvo v oblasti obchodu a investícií). TPP je nová iniciatíva 12 krajín (Japonsko - jediná krajina, ktorá už ratifikovala dohodu - Malajzia, Vietnam, Singapur, Brunej, Austrália, Nový Zéland, Kanada, Mexiko, Čile a Peru), ktorá sa súčasne nachádza v procese ratifikácie [6]. TTIP je rozsiahla dohoda medzi USA a EÚ. Táto dohoda sa ešte nachádza vo fáze vyjednávania.

Koncentrovanie sa na infraštruktúrne projekty v sebe skrýva krátkodobé, strednodobé a dlhodobé výhody pre Čínu. Z dôvodu reštrukturalizácie čínskeho hospodárstva vedúceho k zvýšeniu domáceho dopytu po spotrebnom tovare na jednej strane, a k bolestnému spomaleniu rastu svetového hospodárstva pre silne exportne orientovanej ekonomiky na strane druhej. Toto viedlo k vzniku nadkapacít v sektorech ocelového a cementového priemyslu, stavebníctva alebo v oblasti strojárstva. Krátko- či strednodobo môžu byť tieto nadkapacity znížené.

Súčasne môže viac projektov viesť v transportnej oblasti ku kratším, istejším a tým aj k nákladovo nižším obchodným cestám do Európy. Čína sa môže vrátiť okrem iného k expertíze čínskych firiem zaoberajúcich sa stavbou rýchlolakov, ktoré sú dopytované aj na zahraničných odbytiskách. Výstavba cestných, železničných a lodných spojení umožňuje pripojenie nových trhov a posilnenie čínskeho juanu aj ako medzinárodnej transakčnej meny. Ďalej hrá úlohu očakávaný prístup k prírodným zdrojom (predovšetkým k ropu a k zemnému plynu) a tiež k minerálom, ktorý má byť zaistený predovšetkým dopravným projektom „21st Century Maritime Silk Road“. Týmto Čína skúša sledovať národné vývojové ciele. Už od roku 2000, tesne predtým, než sa Čína stala v decembri 2001 143. členom svetovej obchodnej organizácie (WTO) [7], sa pokúšala Čína ukončiť hospodársky na rozdieloch medzi vysoko rozvinutými regiónmi na východnom pobreží a málo rozvinutými regiónmi v centrálnej a západnej Číne pre rok 2014 zobrazené na obr. č. 1. Tieto údaje sa datujú od roku 2014 a sú prezentované z údajov zverejnených Národným štatistickým úradom Číny [8].

Xi'an (alebo tiež Chang'an), hlavné mesto čínskej centrálnej provincie Shaanxi, považujeme za štartovný bod antickej Hodvábnej cesty [9]. Ide navyše o jedno z troch najväčších miest centrálnej Číny, ktoré tvoria spoločne s mestami Chongqing a Chengdu najdôležitejší hospodársky priestor západnej Číny, tzv. „Západný trojuholník“ [10]. Xinjiang, autonómna oblasť v severozápadnej Číne s ôsmymi susednými krajinami, sa má stať bránou Strednej Ázie. Juhozápadná provincia Yunnan (hraničiaca s Mjanmarskom, Laosom a Vietnamom) by sa naproti tomu mala stať centrom obchodu s južnou a juhovýchodnou Áziou.

Obr. č. 1: Percentuálny podiel HDP čínskych provincií.



(Zdroj [8]).

3 Nové trasy Hodvábnej cesty

To, čo je dnes vďaka nemeckému geológovi Ferdinandovi Freiherr von Richthofen známe ako Hodvábna cesta, tento termín bol ním vynájdený roku 1877 [11], mohlo a môže byť skôr považované za obchodnú sieť, ktorá sa rozkladala naprieč Euroáziou. Do šiesteho storočia, kedy konečne mohli byť použité techniky produkcie hodvábu, bol čínsky hodváb centrálnym obchodným artiklom pozdĺž hodvábnej cesty. Neskôr, až do 19. storočia, bol z dôvodu zvýšeného dopytu po textilách, korenia, obilia a ručných remeseil pozdĺž Hodvábnej cesty prevádzkovaný čulý obchod.

Mnohotvárnosť obchodných trás dosvedčili aj zmeny životných podmienok a geopolitické úvahy. Ak v stepiach Strednej Ázie vyschli rieky, museli byť napríklad vybrané a otvorené nové trasy. Podobne ako dnes sa obchodníci pokúšali vyhnúť krízam zmiataných krajín. Napríklad bola vybudovaná obchodná cesta z Rímskej ríše do Číny, ktorá viedla cez Kaukaz a Kaspické more, pretože sa Rimania chceli vyhnúť vtedy znepriatelenej Partskej ríše (severná časť dnešného Iránu).

V porovnaní s dnešnými možnosťami, nemohli byť náklady do Európy prepravované po mori, touto cestou mohli byť však prepravované do Južnej Ázie, Indie a cez Indický oceán do Afriky. Od otvorenia Suezského prielavu v roku 1869 [12], ktorý spája Červené a Stre-

dozemné more, je medzi Európou a Čínou možná plynulá vodná doprava. Suezský prieplav bol tiež v posledných rokoch ešte rozšírený, čo viedlo k zvýšeniu jeho kapacít [13].

Aj dnes pripadá pre iniciatívu „One Belt, One Road“ do úvahy viac trás, a tým tiež rôzne zúčastnené krajiny (Obr. č. 2) [14]. Suché cesty v každom prípade prechádzajú cez krajiny Kazachstan, Kirgizsko, Turkménsko, Uzbekistan. Severná trasa zahŕňa Rusko, Bielorusko, Ukrajinu, Moldavsko a Rumunsko. Možnosť južnej trasy prechádza strednou Áziou, Iránom (možno tiež Irakom a Sýriou) a Tureckom až do Bulharska.

Obr. č. 2: Moderná Hodvábna cesta



(Zdroj [14]).

Už dnes existuje priame 13.052 kilometrov dlhé železničné spojenie medzi španielskym Madridom a východočínským Yiwu, ktorým sa počas troch týždňov prepravujú náklady cez šesť krajín (Francúzsko, Nemecko, Poľsko, Bielorusko, Rusko, Kazachstan) [15,16]. Vďaka investíciám čínskej spoločnosti OceanShippingCompany (COSCO) do prístavu Piraeus sa Grécko stalo spojnicou medzi lodnou námornou dopravou do Európy a ostatnými dopravnými trasami do Európskej únie cez západný Balkán (Macedónsko, Albánsko, Kosovo, Srbsko, Bosnu a Hercegovinu) ale aj križovatkou pre ďalšiu vodnú dopravu v Stredozemí [17, 18].

V projekte Hodvábnej cesty je sústredená pozornosť predovšetkým na výstavbu infraštruktúry, najmä v oblasti IT, transportných služieb a vodného a energetického zásobovania. V organizácii China Global Investment Tracker Datenbank náležiackej korporácii American Enterprise Institute sú evidované investície v rozsahu 100 miliónov amerických dolárov, ktoré sú rozdelené do jedenástich sektorov [19].

Počas tretieho stretnutia zástupcov strednej a východnej Európy a Číny v Belehrade roku 2014 vznikla iniciatíva „16 + 1“, ktorá zahŕňa jedenásť stredo- a východoeurópskych členov EÚ (Bulharsko, Estónsko, Chorvátsko, Lotyšsko, Litvu, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Česko, Maďarsko, skrátene EÚ11) a päť krajín mimo EÚ nachádzajúce sa na západnom Balkáne (Albánsko, Bosna a Hercegovina, Srbsko, Macedónsko, Čierna Hora) [20]. Na európskej strane je Grécko najdôležitejšiou križovatkou pre vodnú prepravu do Indie a Číny. Turecko je spojnicou pre južne prebiehajúcu suchú trasu cez Stredný Východ a západnú Áziu do Číny. Severne prebiehajúca trasa zahŕňa Rusko, zrejme aj Bielorusko a Ukrajinu. V závislosti na výbere trasy bude obchodná cesta do Číny prechádzať viacerými stredoázijskými krajinami (Kazachstan, Kirgizsko, Tadžikistan, Turkménsko, Uzbekistan), stredným Východom a južnou Áziou (Sýria, Irak, Irán, Afganistan, Pakistan). Posledná trasa by bola najkratšia. Možné investičné plány sú kvôli politickej nestabilite a vojnám vystavené zvýšenému riziku. To sa týka Stredného Východu, ale aj Kašmíru, sporného regiónu medzi Indiou a Pakistanom, ktorý priamo susedí s Čínou.

4 Aktuálne projekty

Ohlásené čínske infraštruktúrne projekty pozdĺž novej Hodvábnej cesty zahŕňajú novú výstavbu a rozšírenie železníc, ciest, prístavov, ale aj rozšírenie modernej IT infraštruktúry, dopravnej logistiky a zriadenie osobitných hospodárskych zón (napr. v Strednej Ázii).

V minulosti už Čína investovala do dopravných spojení a elektrární vo východnej a južnej Európe [21]. Aktuálne súvisí väčšina čínskych investícií v krajinách Vyšehradskej štvorky (Poľsko, Slovensko, Česko, Maďarsko). Naproti tomu sa čínske infraštruktúrne projekty v hodnote cez 10 mld. Euro, pre ktoré sú už pripravené zmluvy alebo predbežné dohody, sa sústreďujú v oblasti západného Balkánu.

Podľa správy EBOR, ktorú zverejnil Levitin et al. [22], pripadnú približne 6,1 mld. Euro energetickému sektoru. Ďalších 4,6 miliárd bude investovaných do sektora dopravy, predovšetkým do výstavby vysokorýchlostných železničných tratí medzi Belehradom a Budapešťou. Tento projekt predstavuje jediné prekrytie so sieťou centrálnych uzlov, ktoré boli definované počas Berlínskeho procesu. Tento proces, ktorý bol iniciovaný nemeckou spolkovou kancelárkou Merkelovou, je chápaný ako iniciatíva na zvýšenie spolupráce medzi EÚ a západným regiónom a pre uľahčenie dosiahnutie požiadaviek pre vstup do EÚ. Berlínsky proces podporuje okrem iného výstavbu dopravnej infraštruktúry. Okrem tejto jedinej výnimky sa čínske investičné zámery s tými z Berlínskeho procesu dopĺňajú.

Rýchlostné spojenie cez Skopje a Solúnu do Atén / Pirea by tvorilo chrbticu nového severo-južného spojenia. Organizácia COSCO je už od roku 2009 podielnikom v prístave Pireus.

1. júla 2016 bola gréckym parlamentom odsúhlasená zmluva v hodnote 280,5 mil. Euro, ktorá organizáciu COSCO zaisťuje 51 percent podielu v gréckom najväčšom prístave [23]. Transport medzi Šanghajom a Pireo trvá približne 22 dní. To prinesie v porovnaní so severoeurópskymi prístavmi Rotterdam a Hamburg asi desaťdňovú časovú úsporu. Ďalšie projekty výstavieb regionálnych cestných a železničných sietí by malo umožniť ich napojenie k hlavnej trase.

V Albánsku investuje Čína niekoľko sto miliónov eur do výstavby Arbskej diaľnice medzi Albánskom a Macedónskom [24]. Tiež je v pláne priemyselný park v pobrežnom meste Durres, pre ktorého výstavbu však ešte nie je známe množstvo investícií. V Macedónsku bude prostredníctvom úverov čínskej banky Exim Bank v hodnote 574 miliónov eur financovaná výstavba diaľnic medzi mestami Kičevo a Ohridsowie a medzi mestami Miladinovci a Stip [24]. Či bude železničná sieť na trase Budapešť - Belehrad modernizovaná, musí ešte rozhodnúť projektová štúdia.

Vysokorýchlostné vlakové spojenie medzi Budapešťou a Belehradom zahŕňa celkom 350 km trate. Maďarsko bude hradiť náklady za 166 km trasy, ktoré robia 700 mil. Euro, a Srbsku prípadnú náklady za 184 km trasy, ktoré robia 800 mil. Euro [25]. Ďalších 900 mil. Eur bude investovaných do vybudovania diaľničného spojenia medzi Rumunskom a Čiernou Horou, ktoré povedie cez Srbsko [26]. Pre stavbu 350-megawattovej tepelnej elektrárne v meste Kostolac bol čínskou bankou Exim Bank Srbsku poskytnutý úver vo výške 595 mil. Euro [27]. Jeden už úspešne ukončený projekt predstavuje v decembri 2014 otvorený most cez Dunaj v Belegrade, ktorý bol podporený investíciou vo výške 250 mil. Euro [25].

Suma pre výstavbu úseku diaľnice v Čiernej Hore činí 800 mil. Euro [28]. Okrem toho je otvorených päť projektov týkajúcich sa energetického sektora. Ide opäť o výstavbu diaľnice pozdĺž východného pobrežia Jadranského a Iónskeho mora, ktorá by viedla z Talianska do Grécka. Už od získania nezávislosti v roku 2006 investovala Čierna Hora asi 100 mil. Eur do obnovy lodnej obchodnej flotily plavidlami čínskej produkcie, ktorá bola financovaná úverom čínskej Exim Bank [29].

Investície v Bosne a Hercegovine vo výške 1,7 mld. Euro sú tvorené tromi projektmi: 93 kilometrov dlhým diaľničným úsekom medzi mestami Banja Luka a Split, 450-megawattovou tepelnou elektrárnou v meste Tuzla, a 350-megawattovou tepelnou elektrárnou v meste Banovici. Jeden už dokončený projekt je 300-megawattová tepelná elektráreň v meste Stanari, ktorý bol financovaný úverom Čínskej banky pre rozvoj vo výške 350 mil. Euro [30].

Pre Bulharsko nie sú aktuálne pripravené žiadne konkrétne investičné plány. Potenciálnymi projektmi by mohli byť výstavby diaľnic medzi mestami Varna a Burgas a mestami Ruse

a Vilengrad. Okrem toho je vykonaný pokus získať podporu čínskych investorov pre výstavbu atómovej elektrárne v meste Kozlodury. Pre Rumunsko sú teraz aktuálne štyri projekty v celkovej hodnote 4,2 mld. Eur. Tieto projekty sú tvorené 500-megawattovou elektrárnou v Rovinari (1 billión Euro), modernizáciou tepelnej elektrárne Minitia-Deva v hodnote 250 mil. Euro, rozšírením vodnej elektrárne Tranita-Lapustesti (1 billión Euro) a stavbou dvoch nových reaktorov v jadrovej elektrárni Cernavoda v celkovej hodnote 2 mld. Euro [30].

5 Krajiny V4 ako hlavní partneri BRI v krajinách strednej a východnej Európy

Krajiny Vyšehradskej štvorky (V4), ktoré sa skladajú z Českej republiky, Maďarska, Poľska a Slovenska, zaznamenali pozoruhodný úspech pri zľadení a posilňovaní svojich ekonomík, aby konkurovali a hrali dominantnú úlohu v regionálnej ekonomike strednej a východnej Európy. Predpokladáme, že sú pripravené najviac ťažiť z mnohostranného prispôsobenia spolupráce formátu „16 + 1“ medzi krajinami strednej a východnej Európy, Čínou a iniciatívou Belt and Road (BRI).

Krajiny V4, ktoré sa nachádzajú v srdci Európy, zaznamenali rastúce obchodné a investičné toky na pozadí posilnenej spolupráce a konektivity Číny a krajín strednej a východnej Európy (CEE). Medzitým stále viac podnikov V4 získalo globálnejšiu perspektívu pri hľadaní nových trhov. Hong Kong, vzhľadom k jedinečnej kombinácii vibrujúceho kapitálového trhu a rozsiahlej skupiny odborných služieb s rozsiahlymi globálnymi sieťami a pobočkami, môže byť rozhodujúcim spojením pri poskytovaní dôležitých kapitálových tokov a vysoko vyhľadávané záruky pre nové podniky a investorov na V4 trhu. Zvýšená prepojitelnosť a rastúce investície viedli nielen k tomu, že každej krajine V4 umožnili zosilniť a presunúť sa k väčšej čínskej spolupráci, ale aj poskytli obchodníkom a výrobcom viac možností z pohľadu regionálnej distribúcie a riadení dodávateľského reťazca.

Krajiny strednej a východnej Európy (CEE) hrajú v čínskej zahraničnej politike stále dôležitejšiu úlohu a sú kľúčovými partnermi v BRI. Formát „16 + 1“ a BRI majú mnohostranné poňatie, pretože obe rozvojové iniciatívy vedené Čínou sa zameriavajú na zintenzívnenie a rozširovanie spolupráce so 16 krajinami strednej a východnej Európy vrátane investícií do infraštruktúry a spolupráci v oblasti rozvoja priemyslu a technológií.

Zapojenie Slovenska do čínskej iniciatívy BRI bolo podľa nášho názoru doteraz minimálne. Hoci slovenské a čínske orgány prejavili svoj záujem na rozvoji spolupráce v rámci nového čínskeho plánu Hodvábnej cesty, zdá sa, že Slovensko nemá žiadne veľké projekty, ktorými by prispelo. To je z veľkej časti preto, že sa Slovensko nachádza mimo hlavného koridoru, kde Čína plánuje svoje aktivity ako súčasť projektu Silk Road. Obe hlavné železničné

spojenie Duisburg do Xiamen a Budapešť do Belehradu, ktoré má Čína v úmysle vylepšiť, aby umožnila rýchlejšiu a lacnejšiu prepravu čínskych výrobkov do Európy, Slovensko obchádza. Využívanie železničných spojení, ktoré vedú z Číny cez Rusko a Ukrajinu, bráni konfliktu na Ukrajine. Nová pragmatická politika Slovenskej republiky je založená na silnom domácom konsenzu a využíva výhody regionálneho formátu Číny a šestnástich postkomunistických európskych štátov (CEE 16 + 1) rovnako ako strategického partnerstva EÚ a Číny.

Naopak české bilaterálne vzťahy s Čínou už dosiahli svoju najsilnejšiu úroveň, pokiaľ ide o politickú agendu, a prvé relevantné investičné toky boli potvrdené počas inauguračnej návštevy čínskeho prezidenta v Prahe v roku 2016 a vyhlásením strategického partnerstva. Projekt OBOR, ku ktorému Praha vyhlásila svoju podporu, poskytuje len malý vplyv na bilaterálne väzby. České exportné ambície v Číne neboli politickou agendou výrazne vylepšené.

Maďarsko zohráva dôležitú regionálnu úlohu pri budovaní projektu „Road and Belt“, hoci odkazy na samotný OBOR (alebo na novú Silk Road, ako je v Maďarsku všeobecne známa) sú spomínané vo vzťahu Číny s Maďarskom len ojedinele. Hlavným dôvodom je, že Budapešť a Peking väčšinou spolupracujú bilaterálne alebo v rámci 16 + 1 sieti krajín strednej a východnej Európy a Číny.

Poľsko vyjadruje pozitívny postoj k iniciatíve BRI, ktorá je vnímaná ako prostriedok na rozšírenie poľského vývozu do Číny, prilákanie čínskych investícií a urýchlenie reindustrializácie Poľska prostredníctvom spojenia stratégií OBOR a poľského rozvoja. Cieľom Poľska je tiež stať sa centrom BRI prinajmenšom v strednej Európe. Tento aktívny prístup je zjavný v nadbytku bilaterálnych stretnutí na vysokých a nízkych úrovniach a podpísaných memoránd v rámci rámca BRI. Avšak od vyhlásenia OBOR doteraz nezačal žiaden konkrétny projekt. K dnešnému dňu má Čína skôr prepracované existujúce projekty pod názvom Hodvábna cesta, pričom hlavným príkladom je nákladná vlaková linka Lodž-Chengdu [31]. Perspektíva potenciálnych budúcich výsledkov bola vyhlásená vyhláseniami a uzavretými memorandami počas návštevy čínskeho prezidenta Xi Jinping v Poľsku v roku 2016. Projekt Silk Road bol zahrnutý do vyhlásenia o zdokonaľovanie čínsko-poľských bilaterálnych väzieb pre komplexné strategické partnerstvo.

V4, ktoré hrajú vedúcu úlohu v regionálnom hospodárstve a majú pozoruhodný úspech pri zladení a posilnení svojich ekonomík s cieľom účinne konkurovať regiónu i medzinárodne, majú najväčší prospech z čerpania obchodu a investičného záujmu. V4 sú prirodzene dôležití a aktívni účastníci BRI. Ponúkajú progresívne zaujímavú logistickú alternatívu pre

odosielateľa a ich dopravcov, ktorí prepravujú tovar medzi Áziou a západnou Európou, čo sa považuje za prioritu úspechu BRI, lebo má za cieľ rozšíriť prepojenie medzi Áziou, Európou a Afrikou.

Bankovníctvom o dobrých čínsko-V4 vzťahoch a neustálym zavádzaním čínskej expanzívnej stratégie Čínskych priamych investícií (ODI) do krajín V4 rástli a bilaterálne obchody prekvitali. Od 2011 do roku 2015 vzrástla čínska ODI do V4 o viac ako 65 % z hodnoty 769 mil. USD na 1,28 mld. USD, čo predstavuje takmer dve tretiny ODI Číny v 16 krajinách strednej a východnej Európy zobrazené v tabuľke č. 1.

Tabuľka č. 1: Priame čínske investície do krajín V4 od roku 2011 do roku 2015

(miliónov \$)	2011	2012	2013	2014	2015
Maďarsko	475.35	507.41	532.35	556.35	571.11
Poľsko	201.26	208.11	257.04	329.35	352.11
Česká republika	66.83	202.45	204.68	242.69	224.31
Slovensko	25.78	86.01	82.77	127.79	127.79

Zdroj: ([32]).

Rovnako ako sú hlavnými príjemcami čínskeho ODI v CEE, tak krajiny V4 sú tiež poprednými obchodnými partnermi Číny medzi 16 CEE, ktoré v roku 2016 predstavovali 73% celkového čínsko-CEE obchodu, vid' tabuľka č. 2. Avšak obchod medzi Čínou a CEE zostáva nevyvážený. Tento nevyvážený profil obchodu, Čína vyváža takmer dvakrát toľko, ako dovážala z krajín V4 v roku 2016, sa stal dôvodom pre hlbšiu a širšiu čínsko-V4 spoluprácu, od fúzií a akvizícií až k prevzatíu vyššej pridanej hodnoty výroby, technologických výmen a projektov v oblasti infraštruktúry a nehnuteľností .

Tabuľka č. 2: Čínsky obchod s krajinami V4 v roku 2016 v %

Krajina	Export	Import	Trh celkovo
Maďarsko	12.3	23.3	15.1
Poľsko	34.6	17.0	30.2
Česká republika	18.3	19.8	18.7
Slovensko	6.5	16.2	9.0

Zdroj: ([32]).

V nasledujúcej tabuľke sme sa pokúsili zhrnúť jednotlivé čínske aktivity v krajinách V4:

Poľsko	<ul style="list-style-type: none"> • v roku 2002 Guangxi Liugong Group získala divíziu výrobných strojov poľskej spoločnosti HSW za cenu prevyšujúcu 57 mil. USD [33]; • v roku 2012 Jaworzno vypísala dopyt na realizáciu projektu novej elektrárne. China Power Engineering Consulting Group Co., Ltd. (CPECC, 98%) a China Overseas Engineering Group (COVEC, 2%) vyhrali súťaž [21]; • v roku 2012 varšavská pobočka Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) oficiálne oznámila svoju činnosť vo Varšave, hlavnom meste Poľska [34]; • v roku 2013 skupina Haier oznámila založenie spoločného podniku (joint venture) so skupinou Fagor, jedným z vedúcich výrobcov domácich spotrebičov v Európe. Vo Vroclavi, meste v juhozápadnej časti Poľska, bola v rámci spoločného podniku zriadená nová továreň na výrobu chladničiek [35]. • v roku 2014 Liugong Dressta Machinery Co., Ltd., dcérska spoločnosť Liugong Machinery Co., Ltd. v Poľsku, bola označená ako jeden z najväčších investorov v Poľsku (voľba Najlepšieho zahraničného priameho investora roka 2014, ktorú organizoval poľský časopis Polish Business, a ktorú sponzorovala Poľská agentúra pre investície a obchod, špeciálne poľskej ekonomickej zóny a Poľská hospodárska komora) [36]. V ten istý rok bola vo Varšave otvorená spoločnosť Tong Ren Tang Poland Co., Ltd. ako prvá pobočka spoločnosti Beijing Tong Ren Tang v Poľsku a v Európe [37].
Maďarsko	<ul style="list-style-type: none"> • v roku 2011 Yantai Wanhua Industrial Group Co., Ltd. investovala na získanie akcií maďarskej spoločnosti BorsodChem [38]; • v roku 2013 pobočka Huawei v Maďarsku rozšírila svoje logistické centrum v meste Biatorbágy v Maďarsku z 20 000 na 30 000 štvorcových metrov. Rokom 2015 všetky produkty predané spoločnosťou Huawei v Európe boli vyrobené v Maďarsku a distribuované týmto logistickým centrom [39, 40]; • v máji 2014 RZBC Group registrovala a založila v Maďarsku Borsod Biochemical [41].
Česká republika	<ul style="list-style-type: none"> • Changhong Europe Electric bola založená v Nymburku, meste na severe od hlavného mesta Prahy, a je v súčasnej dobe najväčšou čínskou výrobnou spoločnosťou v Českej republike [42]; • v roku 2015 Shaangu Power získala podiel českej spoločnosti EKOL [43]; • v roku 2015 chebská BWI začala stavbu továrne. Tretia továreň BWI v Európe bude produkovať najmä tlmiče pre osobné automobily. Nová továreň bude dokončená na konci mája 2016 a potom začne fáza inštalácie vybavenia a uvedenia do prevádzky. Produkcia bude zahájená čoskoro v roku 2017 [43].
Slovensko	<ul style="list-style-type: none"> • v roku 2013 Chery otvorila svoje prvé centrum pre predaj a servis v Európe v Bratislave, hlavnom meste Slovenska. Centrum prevádzkuje Autobinck, nemecká automobilová spoločnosť. Chery plánuje využiť túto príležitosť k postupnej expanzii svojho podniku v strednej a východnej Európe [44].

Záver

V dôsledku podieľania sa Číny v najväčšom gréckom prístave v júli 2016 je geografické zameranie čínskych investícií do infraštruktúry Európy v súčasnosti v rámci BRI na západnom Balkáne. V dôsledku existencie obchodných väzieb s regiónom sa očakávajú malé, ale efektívne účinky pre V4. Avšak, pre krajiny západného Balkánu ako aj pre krajiny

16+1 iniciatívy sa očakávajú vo všeobecnosti pozitívne príjmy, ktoré môžu prispieť k novým obchodným vzťahom.

Potenciálom by mohol byť v dôsledku potreby špecializovaného investičného tovaru alebo technológií (napríklad budovanie tunelov, kontrolných systémov), ktoré by mohli byť ponúkané v spolupráci s čínskymi spoločnosťami. Na tento účel by bolo vhodné posilniť prítomnosť V4 spoločností nielen v samotnej Číne (napríklad prostredníctvom centier zahraničného obchodu), ale aj v cieľových krajinách čínskych investícií do infraštruktúry. Príklady z nedávnej minulosti ukazujú, že umiestnenie do krajín V4 je atraktívne pre čínske investície a spoluprácu. Tým pádom by sa ďalej mohli podporovať spoločné výskumné projekty v oblastiach dôležitých pre iniciatívu BRI. V dlhodobom horizonte by mohla táto iniciatíva V4 krajinám aj znížiť náklady na dopravu na trhy v ázijských krajinách strednej a juhovýchodnej a Číny, a tým pádom profitovať vyplývajúce z rozšírenia novej Hodvábnej cesty.

Zo spomínaných krajín V4 patrí Poľsko medzi najväčších čínskych obchodných partnerov, nasleduje Česká republika a Maďarsko. Posilnenie čínsko-V4 obchodných a investičných tokov sú určite dobrými známkami úspešnej implementácie formátu 16 + 1 a BRI v CEE. Krajiny V4 posilnili, aby sa znovu objavili a premiestnili k väčšej čínsko-CEE spolupráci a zároveň poskytli obchodníkom a výrobcom oveľa viac možností v rámci regionálnej distribúcie a riadenie dodávateľského reťazca.

Na úplný záver môžeme skonštatovať nasledovné:

- Poľsko profituje z nárastu železničnej dopravy. Poľsko, ako najväčší hospodársky región, úspešne zaujalo dôležitý podiel na rastúcej euroázijskej železničnej doprave a rozvinulo sa do železničného logistického uzla pre euroázijské nákladné vlaky čiastočne vďaka prebiehajúcim rusko-ukrajinským konfliktom, ktoré ohrozovali euroázijskú železničnú dopravu cez Rusko a Ukrajinu do Maďarska alebo Slovenska. To, spolu s bezkonkurenčnou výhodou Poľska je, že je jedinou z krajín V4, ktorá má prístup k otvorenému moru, z neho urobilo prirodzeného partnera v rámci regionálnej distribúcie v strednej a východnej Európe.
- Maďarsko môžeme považovať za vedúceho spolupráce BRI. Maďarsko je prvou európskou krajinou, ktorá podpísala memorandum o porozumení o spolupráci BRI s čínskou pevninou [45]. Politika „otváranie sa východu“ je v súlade s BRI a bola dobre prijatá investormi, ako je poprednou čínskou elektroautomobilkou BYD, ktorá otvorila svoju prvú výrobu autobusov v Európe v severnom maďarskom meste Komárom [46]. Niekoľko veľmi dobre známych maďarských spoločností, vrátane predných svetových

vývojárov softvéru Building Information Modeling (BIM) a významného hráča v oblasti celosvetovej zdravotnej starostlivosti pre ženy, aj naďalej rozširovalo svoje ázijské podniky buď prostredníctvom svojho regionálneho riaditeľstva alebo prostredníctvom partnerov v Hongkongu. Čo sa týka logistiky, trikrát týždenne sú vykonané priame lety z Hongkongu do Budapešti, hlavného mesta Maďarska, tým pádom umožnili krajine stať sa možným leteckým centrom pre distribúciu nákladu do krajín strednej a východnej Európy, zatiaľ čo prebiehajúci projekt vysokorýchlostnej železnice Budapešť-Belehrad (ktorá by mala tento rok dosiahnuť významný pokrok) a jej ďalšieho rozšírenia do Skopje, hlavného mesta Macedónska a gréckeho hlavného mesta Atén, umožní lepšie prepojiť vnútrozemie s námornými prístavmi v Jadranskom a Stredozemnom mori. K dispozícii je tiež už funkčná rýchla intermodálna dopravná cesta Čína-Európa, ktorá spája Maďarsko s gréckym prístavom Piraeus, prevádzkovaným China COSCO Shipping.

- Česká republika víta viac čínskych turistov, než ktorákoľvek iná krajina v regióne. Z Číny do Česka v súčasnosti lietajú už tri pravidelné letecké spoje, a to z Peking, Šanghaja a Chengdu. Zvýšené kapacity nákladných priestorov plus nové nákladné lety smerujúce z Hongkongu do Prahy umožnili čínskym expresným doručovacím spoločnostiam lepšie naplniť cezhraničnú bonanzu pre elektronický obchod [47]. Pozdvihnutím jednej z najhustejších železničných sietí v Európe (po Luxembursku a Belgicku) pritiahla Česká republika tiež mnoho nadnárodných spoločností, ako sú Foxconn a Amazon, k založeniu regionálnych logistických centier. Ako významný globálny výrobca dvojkolies, bicyklov, náprav a iných komponentov dvojkolies pre koľajové vozidlá sa česká spoločnosť Bontrans tiež významne podieľa na rozvíjajúcom sa vývoji euroázijských železníc. Jedna taká spoločnosť, ktorá získala zmluvu s MTRC o dodávkach kolies pre osobné vlaky MTR v roku 2015, otvorila v septembri roku 2016 v Hongkongu svoju prvú ázijskú kanceláriu [48]. Okrem cestovného ruchu a logistiky vidí Česká republika širokú škálu dohôd o čínskom vedení fúzií a akvizícií, ktoré sa týkajú športu, nehnuteľností, leteckých spoločností, cestovných kancelárií, hotelov, pivovarov a v poslednej dobe i v záhradníctve.
- Slovensko s najväčšou výrobou automobilov na hlavu vo svete je magnetom pre investície do automobilov v CEE. Všetci traja výrobcovia automobilov, Volkswagen, Peugeot Citroen a Kia, a ich dodávatelia úrovne 1 a 2 neustále rozširujú svoje výrobné závody v krajine, zatiaľ čo investičný projekt Jaguar Land Rover (počiatočná výroba v roku 2018) sa stal najväčším obchodným prípadom v Európe za posledných sedem

rokov. Nedávna akvizícia najväčšej oceliarne v Košiciach čínskou skupinou He-Steel, druhým najväčším výrobcom ocele na svete, nielen pomohla čínskemu výrobcovi ocele získať oporu v európskom oceliarskom priemysle a vyhnúť sa antidumpingovému clu EÚ na import ocele, ale tiež zdôraznila strategickú polohu Slovenska a uľahčila výrobným odvetviam, ako je automobilový priemysel a elektronika, využívať suroviny pochádzajúce od neeurópskych dodávateľov, ako je napríklad Ukrajina [49]. S cieľom pripraviť sa na očakávaný nárast nákladnej železničnej dopravy medzi Európou a Áziou a posilniť jej príťažlivosť pre medzinárodné výrobné a logistické spoločnosti, Slovensko, ktoré využíva svoje priaznivé povodie medzi námornými prístavmi v južnej Európe (napr. slovinský prístav Koper a taliansky prístav Terst) a v severnej Európe (napr. prístav v Hamburgu), je v rozvoji a modernizácii svojej infraštruktúry aktívne. Patria sem moderné prekladacie stanice v slovenských mestách ako je Bratislava, hlavné mesto, a Košice na východnom Slovensku v blízkosti Ukrajiny, Maďarska a Poľska. Slovenská vláda je ochotná prijať a podporovať používanie nových technológií, ako sú elektronické zámky a elektronické systémy colného odbavenia, aby majiteľom a dopravcom nákladu uľahčila efektívnejší spôsob sledovania cezhraničného pohybu nákladu.

Kontakt na autora:

Mgr. Bc. Michal Beňo
VSM/City University of Seattle
Panónska cesta 17
851 04 Bratislava

Email: michal.beno@vsm-student.sk

POUŽITÁ LITERATÚRA

[1] *FMPRC.GOV.CN.*: President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries. [online]. 2013. [cit. 24.10.2017].

Dostupné na internete:
<http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzsysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml>.

[2] BARISITZ, S. 2017. Central Asia and the Silk Road. Economic Rise and Decline over Several Millenia. Springer, XV, 287. DOI 10.1007/978-3-319-51213-6.

- [3] *AIIB* [online]. 2017. [cit. 24.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>>.
- [4] *FBICGROUP: The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond*. [online]. 2016. [cit. 25.10.2017]. Dostupné na internete: <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf>.
- [5] *PWC: China's new silk route, The long and winding road*. [online]. 2016. [cit. 25.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>>.
- [6] *BBC News: TPP: What is it and why does it matter?*. [online]. 2017. [cit. 26.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.bbc.com/news/business-32498715>>.
- [7] *WTO: China*. [online]. 2015. [cit. 26.10.2017]. Dostupné na internete: <https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/a1_chine_e.htm>.
- [8] *China-Briefing: China's GDP Growth – More Shocks Ahead*. [online]. 2015. [cit. 26.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.china-briefing.com/news/2015/10/26/chinas-gdp-growth-more-shocks-ahead.html>>.
- [9] *Unesco: Silkroad, Xi'an*. [online]. 2017. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://en.unesco.org/silkroad/content/xian>>.
- [10] *The Economic Observer: China's Economic Zones: A Regional Round-up*. [online]. 2009. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.eeo.com.cn/ens/2009/1022/153593.shtml>>.
- [11] *UNI.Leipzig: Berühmter Forschungsreisender in China – Ferdinand von Richthofen*. [online]. 2017. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.archiv.uni-leipzig.de/geschichte/beruehmter-forschungsreisender-in-china-ferdinand-von-richthofen/>>.
- [12] *History.com: 1869 Suez Canal opens*. [online]. 2017. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.history.com/this-day-in-history/suez-canal-opens>>.
- [13] *FAZ: Wasserstrasse, Ägypten feiert Erweiterung des Suezkanals*. [online]. 2015. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/aegypten-feiert-erweiterung-des-suezkanals-13736965.html>>.
- [14] *Economist: Foreign policy, our bulldozers, our rules*. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules>>.

- [15] *UTLC*: Roundtable on China-Europe freight train held in Madrid. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.utlc.com/en/events/roundtable-on-china-europe-freight-train-held-in-madrid/>>.
- [16] *China.Org.cn*: Roundtable on China-Europe freight train held in Madrid. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <[http://www.china.org.cn/world/Off the Wire/2016-10/20/content_39525229.htm](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2016-10/20/content_39525229.htm)>.
- [17] *Reuters*: China's Cosco acquires 51 pct stake in Greece's Piraeus Port. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port/chinas-cosco-acquires-51-pct-stake-in-greeces-piraeus-port-idUSL8N1AR252>>.
- [18] *Clingendael*: The Balkans and Black Sea Region and China's New Silk Road. [online]. 2017. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <[https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-07/Balkans Black Sea Region and China 1.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-07/Balkans%20Black%20Sea%20Region%20and%20China%201.pdf)>.
- [19] *AEI*: Derek Sciccors, China's Outward Investment Explodes, and Peaks? [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.aei.org/publication/chinas-outward-investment-explodes-and-peaks/>>.
- [20] *China-CEEC*: '16+1' mechanism opens up new chapter of China-CEE cooperation. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1413792.htm>.
- [21] *CIPA*: CHINA-CENTRAL AND EASTERN EUROPE INVESTMENT COOPERATION REPORT. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.izvoznookno.si/Dokumenty/AKTUALNO/2016/CHINA-CENTRAL%20AND%20EASTERN%20EUROPE%20INVESTMENT%20COOPERATION%20REPORT.pdf>>.
- [22] Levitin, O. , Milatovic, J., Sanfey, P. 2016. China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links, Department of Economics, Policy and Governance, EBRD, July 2016.
- [23] *WSWS*: China completes majority purchase of Greece Piraeus port. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.wsws.org/en/articles/2016/09/02/greece.html>>.

- [24] *Balkaninsights*: China Pledges to Help Albania Build Highway. [online]. 2014. [cit. 07.09.2016]. Dostupné na internete: <<http://www.balkaninsight.com/en/article/china-pledges-to-help-albania-build-highway>>.
- [25] *Europe.ChinaDaily*: Hungary to Serbia railway now well on track. [online]. 2017. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <http://europe.chinadaily.com.cn/business/2017-08/16/content_30670238.htm>.
- [26] *SeeNews*: China's CRBC to invest 194 mln euro in Montenegro motorway construction in 2017 - report [online]. 2017. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://seenews.com/news/chinas-crbc-to-invest-194-mln-euro-in-montenegro-motorway-construction-in-2017-report-558875>>.
- [27] *Reuters*: China to help Serbia build 350 MW coal-fired power plant-media. [online]. 2014. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.reuters.com/article/serbia-energy-china/china-to-help-serbia-build-350-mw-coal-fired-power-plant-media-idUSL6N0TY0MD20141214>>.
- [28] *Reuters*: Montenegro, China's Exim Bank agree \$1 billion highway deal. [online]. 2014. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.reuters.com/article/montenegro-highway/montenegro-chinas-exim-bank-agree-1-billion-highway-deal-idUSL5N0SP4BI20141030>>.
- [29] *Balkananalysis*: Chinese Investment Developments in the Balkans 2016: Focus on Montenegro. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.balkananalysis.com/montenegro/2016/08/09/chinese-investment-developments-in-the-balkans-2016-focus-on-montenegro/>>.
- [30] *EBRD*: China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links. [online]. 2016. [cit. 27.10.2017]. Dostupné na internete: <www.ebrd.com/documents/comms.../see-china-investments.pdf>.
- [31] *NEWS.CGTVN*: Direct cargo train running between Chengdu and Lodz. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <https://news.cgtn.com/news/3d6b444d31677a4d/share_p.htmlf>.
- [32] *HKTDC Research*: Hungary: Leading the Way in BRI Co-operation. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/Hungary-Leading-the-Way-in-BRI-Co-operation/rp/en/1/1X000000/1X0AAEGE.htm>>.

- [33] *ChinaDaily*: No longer poles apart. [online]. 2013. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2013-11/29/content_17140908.htm>.
- [34] *E-Biurowce*: ICBC will open its office in Warsaw. [online]. 2012. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.e-biurowce.pl/en/info/transaction/946/icbc-will-open-its-office-in-warsaw>>.
- [35] *PR NEWSWIRE*: Haier and Fagor to Open Factory in Poland Through Joint Venture. [online]. 2013. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.prnewswire.com/news-releases/haier-and-fagor-to-open-factory-in-poland-through-joint-venture-222534711.html>>.
- [36] *LIUGONG*: LiuGong Dressta is Awarded 2014 Top Chinese Investor in Poland. [online]. 2014. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <http://www.liugong.com/en/news/10170_for_companynews_text.htm>.
- [37] *BTRT*: Beijing Tong Ren Tang. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <[http://btrt.com.pl/o-firmie\(17,..\).aspx](http://btrt.com.pl/o-firmie(17,..).aspx) >.
- [38] *WHCHEM*: History, Overview. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.whchem.com/en/aboutus/history/overview.shtml>>.
- [39] *DVG*: Huawei bündelt Logistik in Biatorbágy. [online]. 2013. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.dvz.de/rubriken/logistik/single-view/nachricht/huawei-buendelt-logistik-in-biatorbagy.html>>.
- [40] *HUAWEI*: A European hub in Hungary. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.huawei.eu/blog/european-hub-hungary>>.
- [41] *RZBC*: About us. 2014. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <http://en.rzbc.com/comcontent_detail/i=7&comContentId=7.html>.
- [42] *Changhong.eu*: History. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.changhong.eu/about.aspx>>.
- [43] *SINPRO*: Souhrnná teritoriální informace Čína. [online]. 2016. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <[http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2016/11/11/Nahled%20STI%20\(PDF\)%20Cina%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202016.152315911.pdf](http://publiccontent.sinpro.cz/PublicFiles/2016/11/11/Nahled%20STI%20(PDF)%20Cina%20-%20Souhrnna%20teritorialni%20informace%20-%202016.152315911.pdf) >.
- [44] *ETREND*: Čínsky Qoros vkročil do Európy. Cez bratislavskú predajňu. [online]. 2013. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.etrend.sk/auto/cinsky-qoros-vkrocil-do-europy-cez-bratislavsku-predajnu.html>>.

- [45] *FMPRC*: China and Hungary Sign Cooperation Document on Belt and Road. [online]. 2015. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1272109.shtml>.
- [46] *BYD*: BYD opens Hungary electric bus factory, targeting 400 a year capacity. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<http://www.byd.com/news/news-390.html>>.
- [47] *BYZNYS*: Do Prahy míří stále více turistů z Asie. Jejich počet oproti loňsku vzrostl o čtvrtinu. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://byznys.ihned.cz/c1-65738250-do-prahy-miri-stale-vice-turistu-z-asie-jejich-pocet-oproti-lonsku-vzrostl-o-ctvrtinu>>.
- [48] *MTR*: Business Overview. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/publications/images/business_overview_e.pdf>.
- [49] *Etrend*: Američania sa dohodli s Číňanmi, U.S. Steel smeruje do rúk HeSteel. [online]. 2017. [cit. 29.10.2017]. Dostupné na internete: <<https://www.etrend.sk/firmy/americiania-sa-dohodli-s-cinanmi-u-s-steel-smeruje-do-ruk-hesteel.html>>.