



Asociace
pro mezinárodní
otázky
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

—

Březen 2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

—

**Václav Kopecký, Václav Lídl,
Alice Rezková, Michal Vodrážka**

Březen 2016

Text byl připraven jako operativní analýza pro Ministerstvo zahraničních věcí ČR.

© 2016 Asociace pro mezinárodní otázky (AMO). Všechna práva vyhrazena.
Názory vyjádřené v textu nejsou oficiálním stanoviskem vydavatele.



Úvod

Cílem této operativní analýzy je představit novou čínskou iniciativu Hedvábné cesty 21. století, seznámit zadavatele s jejími hlavními obrysy, postoji aktérů v mezinárodní politice a v neposlední řadě zanalyzovat možné příležitosti a dopady na Českou republiku. Analýza vychází z nabídky poskytnuté MZV dne 10. června 2015 a reflektuje vývoj této iniciativy, který od doby podání nabídky nastal, včetně preference některých témat ze strany zadavatele.

První dvě části analýzy se věnují popisu iniciativy, identifikují důvody jejího vzniku, hlavní cíle, globální geopolitický kontext či postavení v čínské zahraniční politice. Třetí část analyzuje pozice států, jejichž postoj je důležitý pro českou zahraniční politiku s tím, že se zaměřuje na mimoevropské země. Čtvrtá část posuzuje iniciativu v rámci celoevropského kontextu. Poslední dvě části se věnují příležitostem a rizikům pro Českou republiku. Operativní analýza je zakončena souborem doporučení.

O nové Hedvábné cestě bylo globálně napsáno již relativně mnoho, jen v Číně samotné bylo prý publikováno více jak milion studií. Drtivá většina analýz či článků však naráží na stále stejný problém, který představuje neurčitost iniciativy. Ta může podle jedné definice zahrnout veškeré čínské aktivity v nějakém daném regionu, zatímco podle druhé se může jevit, že žádné aktivity související s iniciativou neprobíhají. Autoři proto v analýze prezentují ty oblasti, které na základě výzkumu vyplývají jako nejdůležitější, výčet však v žádném případě není definitivní. Pro přípravu analýzy byla použita kombinace existujících zdrojů, rozhovorů s českými, západními i čínskými akademiky a konzultací se zástupci českého průmyslu.

1 Představení iniciativy, její základní obrysy a výhledy, uskutečněné aktivity

Nová Hedvábná cesta se skládá ze dvou iniciativ: tzv. *Námořní Hedvábné cesty 21. století* (21st Century Maritime Silk Road) a *Ekonomického pásu Hedvábné cesty* (Silk Road Economic Belt), známé pod zkratkou OBOR (One Belt, One Road) a představuje novou fázi čínské zahraniční politiky vůči mnoha regionům Evropy, Asie a Afriky. Zatímco do nástupu prezidenta Xi Jinpinga byla Čína v zahraniční politice především reaktivní a snažila se předcházet případným problémům či nejistotě v mezinárodní komunitě spojené se svým ekonomickým vzestupem (například deklarovaná politika mírového rozvoje a harmonické společnosti bývalého prezidenta Hu Jintao), přichází nyní s novým zahraničněpolitickým konceptem, který přes svou neurčitost prezentuje ambiciózní cíle.

Prezident Xi představil první část iniciativy, tedy pozemní cestu, v září 2013 během návštěvy Kazachstánu a námořní o měsíc později při návštěvě Indonésie. Dle rozhovorů s čínskými akademiky se však zdá, že se v té době ještě zdaleka nejednalo o promyšlený budoucí koncept, ale spíše o úvodní výroky apelující na vzájemnou spolupráci. Až na základě ohlasu, který tato myšlenka vzbudila, začaly relevantní orgány čínského státu a KSČ pracovat na širším konceptu, ze kterého vznikla pozdější iniciativa (Šanghaj, 2015). Tím se vysvětluje i relativně velká prodleva mezi ohlášením iniciativy a zveřejněním její vize a cílů.



Vize iniciativy byla formálně publikována v březnu 2015 a obsahuje velmi obecný popis jejích východisek, principů a priorit, kterých je uvedeno dohromady pět: koordinace politik, konektivita, obchod bez překážek, finanční integrace a mezilidské vztahy (Foreign Languages Press, 2015). Samotný popis cílů předkládá jen velmi obecná východiska, která zdůrazňují potřebu větší spolupráce a komunikace mezi zainteresovanými státy na všech úrovních a v oblastech týkajících se nejen obchodu a rozvoje, ale také kultury či vzdělávání. Přesto lze ve vizi najít i několik potenciálně zajímavých konceptů. Je to například tvorba jednotného koordinačního mechanismu pro nákladní přepravu (s. 13), rozšíření propojení prostřednictvím optických kabelů a vytvoření tzv. „Informační Hedvábné cesty“, (s. 14), zakládání zón volného obchodu podél Hedvábné cesty (s. 15) nebo stabilizace měnového systému a spolupráce na finanční regulaci (s. 19-20).

Celkově se vize snaží být velice pozitivním dokumentem, který zmiňuje rozsáhlou plejádu možností pro spolupráci s Čínou a pokrývá téměř všechny oblasti lidských aktivit. Hedvábná cesta funguje jako zastřešující koncept, pod který je možné schovat téměř jakékoliv aktivity, které již v regionu probíhají, nebo se v brzké době uskuteční. Proč však celý koncept vznikl, co od něj lze reálně očekávat, a jaký je jeho obsah?

1.1 Důvody vzniku iniciativy

Důvodů vzniku iniciativy OBOR existuje celá řada. Pravděpodobně nejčastěji zmiňovanou příčinou je snaha Číny o udržení svého ekonomického růstu skrze rozvoj příhraničních regionů, ve kterých může uplatnit své přebujelé výrobní a stavební kapacity při rozvíjení infrastruktury, stavebnictví nebo energetiky. Zároveň kultivací těchto oblastí může vytvořit nové perspektivní trhy, kam je možné vyvážet čínské výrobky (Godement & Kratz, 2015). Vzhledem ke zvyšujícím se nákladům na práci v Číně lze některé výrobní kapacity přesunout do těchto zemí, získat zpět konkurenční výhodu v podobě nízkých výrobních nákladů a zároveň zachovat určitou blízkost čínským trhům. S infrastrukturním propojením těchto příhraničních regionů se také odstraní logistické bariéry. Podobně může vyšší spolupráce umožnit lepší získávání nerostných surovin a jejich snazší dopravu do Číny. V neposlední řadě také může přispět k větší internacionalizaci jüanu a snížení závislosti na americkém dolaru (Kuo a další, 2015). V současné době jeho použití v mezinárodních swift transakcích dosahuje jen 2,5 %. Čínská měna sice oficiálně získala statut rezervní měny Mezinárodního měnového fondu, ale její skutečné prosazení v mezinárodních platbách je otázkou dlouhodobého horizontu. OBOR by však k jeho naplnění mohl výrazně přispět.

Mezi další důvody patří posilování ekonomických a politických vztahů se zeměmi kolem Hedvábné cesty. Dle slov dotazovaného čínského akademika chce duo Xi a Li změnit současné paradigma, v rámci kterého je řada států v regionu ekonomicky závislých na Číně, ale bezpečnostní zajištění hledají u Spojených států. Cesta má vybudovat větší důvěru a pochopení v postupy Číny v rámci regionu. V neposlední řadě má cesta přispět ke zvýšení inovačního potenciálu Číny, aby bylo možné skrze použití svého kapitálu získat přístup k novým technologiím a spolupráci v nejrůznějších odvětvích (Yang, Šanghaj 2015). Posílení technologické vybavenosti prostřednictvím OBOR však limituje její dostupnost v rámci regionu, kam je většina vyspělých technologií transferována ze západních zemí (Cheng, 2015). Prezident Xi také několikrát zdůraznil „sense of common destiny“ mezi Čínou a zeměmi



eurasijského kontinentu a zároveň realizaci čínského snu o obnově silného čínského národa (Swaine, 2015). Právě z těchto důvodů obsahuje Hedvábná cesta silný kulturní a vzdělávací element, v rámci kterého se Čína snaží o zvýšení počtu například Konfuciových institutů nebo kulturních výměn.

Nabízí se otázka, jak velký má Hedvábná cesta geopolitický přesah, který se Číňané zatím snaží téměř úplně bagatelizovat. Na konferenci v Praze řekla Dr. Xu Yao, že se jedná o důležitou geoeconomickou aktivitu, nikoliv geopolitickou (Xu Yao, Praha 2015). To velmi dobře vyjadřuje určitou ambivalentní pozici – na jedné straně chce Peking, aby byla iniciativa vnímána jako zásadní krok, který představuje důležitou změnu ve světové politice, na stranu druhou se však snaží zdůrazňovat pouze ekonomiku a vzájemný rozvoj a potlačit jakýkoliv geopolitický aspekt. Není však možné pominout spojitost mezi zvyšujícím se napětím například v Jihočínském moři a větší aktivitou Spojených států v regionu, což může Čínu nutit k vytvoření vlastní pozice v rámci Jihočínského moře prostřednictvím Námořní Hedvábné cesty a zároveň hledat alternativní obchodní a politické cesty do vnitrozemí. Spojené státy se také v roce 2015 úspěšně ekonomicky propojily s celou řadou zemí v regionu v rámci dohody o volném obchodu (TPP). Jedním z důvodů zapojení těchto partnerských zemí do tohoto ekonomického projektu byla i snaha o snížení jejich závislosti na zpomalující se čínské ekonomice. V překvapivém prohlášení japonský premiér Abe navrhl zapojení Číny do TPP, což by podle jeho názoru přispělo k větší regionální stabilitě. Je téměř jisté, že se Čína do TPP nezapojí, ale o to více se bude snažit posílit své vztahy se zeměmi v regionu jinou cestou.

Dalším důvodem pro prosazení OBOR v pozemní a námořní variantě je zajištění bezpečnosti čínských vývozu na Západ a dovozu nerostných surovin. Přestože jejich podíl na čínském HDP postupně klesá a v roce 2015 tvořily 22 %, stále hrají velmi důležitou roli. Přes Malacký průliv se do Číny plaví 80 % dodávek ropy a zemního plynu. Prostřednictvím OBOR Čína hledá prostor pro vytváření nových, méně riskantních cest (jak obchodních, tak jiných) směrem do euroasijského vnitrozemí. Námořní varianta by naopak měla pomoci stabilizovat vztahy se státy, které jsou dotčeny jejími aktivitami v Jihočínském moři.

Jednou z ambicí OBOR se také může stát rozšíření tzv. „čínského rozvojového modelu“, který Čína nastartovala v afrických zemích. Čínská vláda je přesvědčena, že její kombinace infrastrukturních a vzdělávacích projektů napomáhá úspěšně odstraňovat chudobu a s ní spojené problémy. Tento model si ve srovnání s těmi západními klade minimum podmínek pro rozvoj spolupráce a Čína velmi stojí o jeho potvrzení v dalších regionech a v partnerstvích s dalšími zeměmi.

Posledním, ale neméně důležitým motivem je nerovnoměrný ekonomický vývoj v rámci Číny. Pozornost čínské vlády se stále více přesouvá směrem do vnitrozemí, zejména do severozápadních regionů, kde nedostatek ekonomických příležitostí vytváří celou řadu tenzí a problémů.¹ V těchto provinciích probíhá řada nových infrastrukturních projektů, vznikají nová města, stěhují se sem výrobní podniky z východního pobřeží a podobně. Cesta se tak velmi aktivně promítá i do domácího reformního procesu, minimálně rétoricky, již krátce po svém ohlášení (Meyer, 2015), (Swaine, 2015). Z uskutečněných rozhovorů také

¹ Prioritu v současné době mají zejména provincie jako například Shaanxi, Gansu, Qinghai, Ningxia nebo Xinjiang.



vyplývá, že bude hrát velkou roli v připravovaném pětiletém plánu, který bude ohlášen v březnu 2016 (Šanghaj, 2015).

1.2 Vymezení a obsah OBOR

Iniciativa zatím stále nemá jasné geografické ani tematické vymezení a čínští politici i akademici opakovaně říkají, že se může kdokoli připojit. Širokou inkluzi označují za velkou přednost celého projektu (Hu Jiangyun, Šanghaj 2015). Ve svém nejširším pojetí by měla pokrývat 55% globálního HNP, 70 % světové populace a 75 % světových energetických rezerv (Godement a další, 2015). Zatím se však zdá, že některé významné země mimo opravdu zůstávají a Čína se příliš nesnaží je do Cesty aktivně zahrnout. Jedná se především o Spojené státy, Japonsko nebo Indii. Je také jasné, že některé země budou mít vyšší prioritu než jiné. Z čínského pohledu budou nejdůležitějšími Střední Asie, Rusko, jižní a jihovýchodní Asie, zatímco Evropa, část Afriky a některé postsovětské země budou muset vyvíjet samy větší iniciativu (Sheng, 2014). Na druhou stranu vytvořením geografického svazku zemí 16+1 v roce 2012 Čína indikovala určitou preferenci střední a východní Evropy.

Přesná náplň iniciativy je zatím také velmi nejasná. Profesor Hu Jiangyun zmiňuje, že podél Cesty již nyní existuje 77 kooperativních zón či společně realizovaných projektů (Hu Jiangyun, Šanghaj 2015). Na základě jakých kritérií se projekt kvalifikuje za součást Cesty, je pro Čínu v tuto chvíli druhotné. Stejně tak fakt, že většina aktivit byla spuštěna ještě před tím, než vůbec byla tato iniciativa ohlášena. Cílem je vyvolat velkolepý dojem tím, že do Cesty bude zahrnuto vše, co může mít nějaký pozitivní dopad na čínské bilaterální či multilaterální vztahy a zároveň vyvolat pocit úspěchu iniciativy a jejích rychlých pokroků.

Neurčitost a možnost začlenění v podstatě jakéhokoliv státu však představují příležitost, jak se na finální podobě iniciativy podílet. Čína pravděpodobně očekává, že kooperující státy samy částečně přijdou s obsahem, který by tuto prázdnou schránku naplnil. Podobným případem byla iniciativa 16+1, u které z počátku nebylo téměř vůbec jasné, jaký bude mít pro zainteresované země obsah. Prezident Hu Jintao, který představil svůj nápad v roce 2012 ve Varšavě, byl prý velmi překvapen pozitivní odezvou a úspěchem (Long Jing, Šanghaj 2015), stejně jako řada dalších aktérů v Číně, kteří museli dát velmi rychle dohromady rámcový koncept 16+1. Ale postupem času začaly oslovené země samotné tento obsah vymýšlet (například Centrum pro regionální spolupráci v ČR, Centrum pro turismus v Budapešti a tak dále). Nicméně stejně jako u 16+1, tak i v případě Cesty je otázkou, zda tyto politické kroky povedou ke konkrétním ekonomickým výsledkům, jelikož u 16+1 se jich zatím dosáhnout nepodařilo (Tucsányi, 2015). Je však nutné podotknout, že 16+1 existuje příliš krátkou dobu na stanovení konkrétních výsledků. Pokud by měl být úspěch měřen intenzitou podnikatelských kontaktů, vedla by si iniciativa velmi dobře. Tento náhlý čínský zájem o region 16+1 v některých oblastech také výrazně zvednul profil zemí střední Evropy v rámci Evropské unie.

Iniciativa si zatím neklade za cíl nahradit stávající dohody a instituce, má je pouze doplňovat, případně zastřešovat. Jedná se o podobnou rétoriku jako například v případě zřízení Asijské infrastrukturní a investiční banky, která má také komplementovat současný mezinárodní finanční systém a vytvořit konkurenčnější prostředí, které povede k větší efektivitě (Swaine,



2015). Snaha vybalancovat vliv dalších globálních mocností je však poměrně viditelná. Za iniciativou zatím nestojí žádný rozsáhlý organizační aparát, ale pro financování projektů byl založen v prosinci 2014 Silk Road Fund, do kterého čínská vláda vložila 40 mld. dolarů.

Nabízí se srovnání s poválečným Marshallovým plánem. Tuto paralelu Číňané opět rezolutně odmítají (ačkoliv o ní sami často mluví, když oba plány dávají do kontrastu), jelikož je, dle jejich názoru, pozůstatkem studenovélečné mentality. Iniciativa oficiálně neusiluje o geopolitické cíle a také nemá fungovat jako charita. Hlavní hnací motor představuje rozvoj a obchod, tedy business, na kterém mohou profitovat obě strany (Hu Jiangyun, Šanghaj 2015). Pokud se však iniciativě bude dařit, bude Čína logicky vytvářet vztahy na základě určité ekonomické závislosti, jako je tomu například v případě řady afrických zemích. Tento druh spolupráce bývá občas nazýván čínskou kolonizací. Čínské aktivity nelze vnímat jako kolonizační v historickém významu tohoto slova, ale pro čínské investiční projekty je často charakteristické, že přispívají k ekonomickému rozvoji hostující země pouze v limitovaném rozsahu. Například velkou většinu infrastrukturních projektů realizují čínské společnosti, které si dovezou vlastní pracovní sílu, čínské zboží a podobně. Nepomáhají tak vytvářet pracovní místa nebo růst domácí poptávky. Větší podíl benefitů tedy připadá spíše na čínskou stranu. Stejně schéma lze očekávat i v případě aktivit zastřešených OBOR.

V budoucnu iniciativa téměř jistě narazí na tři základní problémy. Za prvé Číňané sice říkají, že nebudou k investicím připojovány žádné politické podmínky, ale pakliže si budou chtít ohlídat například průběh investic ve Střední Asii, určitou míru politické kooperace budou potřebovat. Číňané tento faktor podcenili již při budování uskupení 16+1. Na samotném počátku očekávali, že pouze určí směr a podnikatelé je budou následovat. Zatímco v případě čínských podnikatelů byl tento předpoklad pravděpodobně pravdivý, podobná odezva od firem ze států 16+1 by se nikdy neodehrála bez velmi intenzivní čínské podpory a postupné politické podpory ze strany vlád zemí 16+1. Čínská vláda si však stále více uvědomuje, že zejména v zemích střední a východní Evropy je třeba více pracovat s nástroji „soft“ diplomacie a nestačí jen s místní politickou podporou podepisovat memoranda a nabízet financování projektů. Rozvoj čínské „soft“ diplomacie zahájil vznik China Public Diplomacy Association v roce 2012, která se v této chvíli soustředí zejména za staré členské země EU, Spojené státy a Jižní Koreu. Je otázkou, zda se bude více podílet i na podpoře Hedvábné cesty.

Druhý problém představují přehnaná očekávání. Čína v současné době plánuje na investiční projekty v rámci iniciativy uvolnit až 300 miliard dolarů. Marshallův plán v přepočtu na dnešní hodnotu peněz proinvestoval zhruba 130 miliard, tedy méně než polovinu a týkal se podstatně menšího počtu zemí (Semerák, Praha 2015). Zkušenost s čínskými investicemi po světě ukazuje, že jejich marketing bývá často úspěšnější než realita. Řada plánovaných projektů se neuskuteční/ nedokončí, přestože se podepíše memorandum o spolupráci, nebo se například nezahájí stavba. V případě OBOR tedy velký objem financování ještě nemusí nutně znamenat skutečně profinancování celé částky.

Problematická je také samotná realizace těchto ambiciózních plánů. Mnozí odborníci se shodují, že v konečném důsledku musí projekty uskutečnit firmy, kterým jejich provedení bude dávat ekonomický smysl (Wang, Šanghaj, 2015). Na druhou stranu však ani firmy v Číně zatím o iniciativu aktivní zájem nejeví (Yu Hongyuan, Šanghaj, 2015). Jakmile stát začne podnikat první aktivity, čínské firmy se přidají, jak je patrné například z čínských investic v evropském sousedství (Kopecký & Rezková, 2014). Takto alokované investice mohou být



v konečném důsledku z ekonomického hlediska kontraproduktivní. Pokud budou probíhat podle klasického scénáře většiny čínských projektů, z dlouhodobého pohledu se budou setkávat také s přijetím od hostujících zemí. Největšími zkušenostmi disponují africké země, kde se veřejnost často obrací proti čínským investicím, protože jejich přínos v rámci místních komunit je limitovaný ve srovnání s investicemi z jiných zemí.

Je tedy otázkou, zda Čína rozsah aktivit zvládne a zda ji v konečném důsledku iniciativa nepoškodí. Toho se koneckonců bojí i mnozí čínští akademici, především z hlediska neefektivní alokace zdrojů, příliš bombastických projektů bez reálných ekonomických benefitů a podobně. (Godement & Kratz, 2015). Čínské firmy navíc stále mnohdy nemají dostatek zkušeností s aktivitami v zahraničí, což může vést jednak k jejich frustraci a ztrátě peněz a za druhé ke zvýšení místních problémů a protičínských nálad. Tyto aktivity také zvyšují nároky na zapojení Číny do řešení řady globálních projektů, zejména z důvodu ochrany svých investic a občanů v zahraničí, čemuž se čínská vláda až dosud poměrně vyhýbala.

1.3 Finanční instrumenty

Iniciativa má být financována z celé řady zdrojů a Čína by velmi ráda přivítala i další zahraniční kapitál, který by posílil multiplikační efekt. Vlajkovým fondem se stane Investiční fond Hedvábné cesty (Silk Road Fund). Z institucí budou hrát důležitou roli Asijská infrastrukturní a investiční banka a částečně také Nová rozvojová banka. Dále se na projektu bude podílet Čínská rozvojová banka (CDB) a Exportní a importní banka Číny (Eximbank).

Iniciativa a její projekty mají být financovány nejen z různých zdrojů, ale také různou formou – ať se jedná o bankovní úvěry, mezinárodní bondy, začlenění institucionálních investorů a soukromého kapitálu (Jiang Zhigang, 2015). S tím souvisí posílení role jüanu jako mezinárodní měny, ve které mohou být transakce vypořádány. Právě transakce v jüanech budou velmi pravděpodobně hlavním obsahem často zmiňované kooperaci mezi státy a institucemi v monetární oblasti. První čínské projekty vždy doprovází také založení místních poboček čínských bank, jak se děje i v případě České republiky.

Fond Hedvábné cesty má v současné době přislíbeno 40 miliard dolarů na projekty v oblasti infrastruktury, energetiky, průmyslové a obchodní spolupráce. Není geograficky omezen, takže projekty mohou být realizovány v jakékoliv zemi. Měl by ale fungovat na klasických principech investičního fondu, který očekává pravidelné výnosy, i když v případě čínských investic se s návratností počítá až v dlouhodobém horizontu. Hlavní výzvou pro fond bude přilákat i evropské investory a překonat byrokracii pro realizaci PPP projektů (Qiu Yanbing, Šanghaj 2015). Zatím fond realizuje tři projekty – stavbu hydroelektrárny v Pákistánu, což je investice na zelené louce, nákup italského výrobce pneumatik čínskou firmou Sinocam a akvizici necelých 10 % Yamal LNG projektu v Rusku (Qiu Yanbing, Šanghaj 2015).

CDB má zase několikastupňový plán, v jakých regionech chce být postupně aktivnější. Na prvním místě je Střední a jihovýchodní Asie, na druhém pak země střední a východní Evropy. Speciální orgán v rámci CDB, který má iniciativu nové Hedvábné cesty na starost, má vytipovat projekty, které budou v prioritních odvětvích a podílet se na jejich financování (Jiang Zhigang, 2015).



Role AIIB bude pravděpodobně taktéž důležitá, ale v omezenější míře, jelikož všech 57 zakladatelských zemí zcela jasně nebude mít zájem upřednostnit projekty související s Cestou (Kuo, a další, 2015). Podobná situace se může opakovat také u Nové rozvojové banky.

Kolik bude do iniciativy celkově vloženo peněz je v podstatě nemožné odhadnout. Může se jednat o stovky miliard dolarů (Kuo, a další, 2015), ale zkušenosti z mnoha regionů ukazují, že posun od podpisu smluv k realizaci projektů je často velmi zdoluhavý a mnohdy k němu ani nedojde (Kopecký & Rezková, 2014).

2 Role iniciativy v čínské zahraniční politice

Všichni oslovení čínští akademici zdůrazňují, že OBOR není strategie, ale jen iniciativa, případně akční plán. Podobné rétoriky se drží i oficiální čínské zdroje, které se výrazu strategie zpravidla úzkostlivě vyhýbají. Slovy doktora Wanga hledají západní pozorovatelé v OBOR novou do detailu promyšlenou „grand strategy“ s jasnými kroky, která však zatím neexistuje (Wang, Šanghaj 2015). Na základě zkušeností s různými čínskými iniciativami v minulosti bude tento popis velmi pravděpodobně částečně pravdivý. Iniciativa vzniká za pochodu, a ačkoliv její nejhlubší motiv, tedy pomoci Číně k hospodářskému růstu a silnější roli ve světě (a tímto udržet Komunistickou stranu v čele země), zůstává stejný, konkrétní strategie se může v průběhu času měnit.

Nicméně ačkoliv se čínská strana snaží snížit očekávání, která vznikla nejen mezi potenciálními partnerskými zeměmi, ale také v Evropské unii nebo Spojených státech, stále platí, že se jedná o největší zahraničněpolitickou iniciativu Číny od dob Mao Ce-tunga. Wu Jianmin, bývalý prezident China's Foreign Affairs University ji označil za „nejdůležitější a nejrozsáhlejší iniciativu, se kterou Čína kdy přišla“. Podobně ministr zahraničí Wang I řekl, že iniciativa nyní představuje hlavní cíl čínské diplomacie (Swaine, 2015). Tímto krokem se také mění dosavadní váhavý přístup Číny k přiznání role světové mocnosti. Od reaktivního a pasivního postoje se tak čínská zahraniční politika začíná podílet na přetváření současné globální politiky.

V březnu 2015 Peking oznámil, že zřizuje speciální vedoucí skupinu pro dohled nad implementací iniciativy OBOR, která byla zahrnuta pod Národní rozvojovou a reformní komisi, nejvyšší plánovací orgán v zemi (Swaine 2015). Jak řekl při rozhovoru jeden čínský akademik, prezident Xi bude v úřadu ještě 8 let, a proto není s iniciativou potřeba nikam spěchat (Wang, Šanghaj 2015). Z tohoto pohledu také Čína interně necítí potřebu tlačit na konkrétní a rychlé výsledky, přestože se mediálně snaží vytvářet obraz úspěšných jednání a plánů.

Zahraniční politika Číny je již tradičně velmi úzce propojena s domácí politikou (Lai, 2010). Proto se logicky očekává, že iniciativa bude hrát prominentní roli v připravovaném třináctém pětiletém plánu (Kennedy a další, 2015). Také přichází v době vzniku dílčích strategických



dokumentů, které se soustředí na reformu čínské ekonomiky s větším důrazem na inovace a konkurenceschopnost, jako například strategie Made in China 2025 (Saran, 2015), která úzce souvisí s německým Industrie 4.0.

2.1 OBOR, TPP, a TTIP

Nová hedvábná cesta se často srovnává s dohodami o volném obchodu vyjednávanými Spojenými státy, především tedy již uzavřenou dohodou TPP a projednávanou dohodou TTIP. Srovnávat OBOR s těmito dohodami však není úplně funkční, protože každá má jiný způsob fungování. Zatímco TPP a TTIP směřují k jednotným standardům a pravidlům obchodu, OBOR v první řadě cílí spíše na budování fyzické infrastruktury, která po logistické stránce usnadní a zrychlí obchod. Čína si uvědomuje, že její vyjednávací potenciál pro prosazení vlastních standardů je mnohem nižší než u Spojených států, a proto se tomuto snaží uniknout. Z rozhovorů vyplývá, že tvorbě nových zón volného obchodu se Čína nevyhýbá (koneckonců jsou zmíněné i v základním dokumentu iniciativy), zároveň je však jejich budování v rámci OBOR zatím velmi nepravděpodobné (Wang, Šanghaj 2015).

Do určité míry lze polemizovat o snaze Číny získat si prostřednictvím OBOR pozornost alespoň části Evropské unie, která je v současné době zaměstnána řešením řady důležitých témat. V rovině ekonomické diplomacie bude v následujících letech dominovat vyjednávání dohody TTIP a je velice nepravděpodobné, že by se například uzavřela evropsko-čínská investiční dohoda před samotnou dohodou TTIP. V mezidobí před a po jmenování Federiky Mogherini do funkce Vysoké představitelky Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku se v bruselských kuloárech a mezi odborníky z výzkumných institucí dokonce hovořilo o čínském pocitu odstrčení a nedostatku pozornosti. Už tehdy bylo Číňanům jasné, že se vzhledem ke krizím na Ukrajině nebo na Blízkém východě dostávají na druhou kolej. OBOR tak nabízí Číně možnost dál rozšiřovat vzájemné bilaterální vztahy s jednotlivými zeměmi Evropské unie na úkor dialogu s Bruselem. Ostatně tento přístup je pro Čínu typický.

Přestože Čína projevila svůj zájem na zapojení do TPP a v roce 2012 Hilary Clintonová Čínu oficiálně pozvala, není zcela jasné, zda Čína dohodu považuje za podraz od Spojených států, v budoucnu plánuje přístup k TPP, nebo jen bude celé uskupení pozorovat zdálky. Podle čínských akademiků je pro Čínu členství v TPP v blízké budoucnosti nevýhodné, protože nedosáhne na vysokou laťku společných standardů v oblasti práce, životního prostředí nebo ochrany duševního vlastnictví. Naopak je mnohem snazší uzavírat bilaterální dohody o volném obchodu, které se soustředí jen na částečné odstranění cel, nebo navazovat obchodní partnerství v rámci OBOR. Na druhou stranu dohody o volném obchodu, které zcela opomíjejí odstraňování netarifních bariér a sjednocování odlišných standardů, nepřispívají k ekonomickému růstu stejně intenzivně jako komplexní obchodní dohody. Čínská taktika se tak z krátkodobého pohledu může zdát efektivnější v počtu navázaných partnerství, ale z dlouhodobého pohledu dávají větší ekonomický smysl dohody jako TPP.



2.2 Bezpečnostní dimenze

Zatímco pevninská část Cesty zatím nemá ambice zasahovat do sféry bezpečnosti (ačkoliv se tomu v budoucnu vyhne jen velmi těžko, protože mnohé plánované trasy dopravních cest mají jít přes velmi neklidné oblasti regionu střední Asie), námořní bezpečnostní dimenzi bezesporu obsahuje a také ji Čína opakovaně deklaruje. Li Xiangyang z CASS k tomu říká, že by kooperace podél námořních cest měla přispět k jejich zabezpečení před riziky jako například pirátství, zvýšit spolupráci v oblasti protiteroristických operací, zřídit mechanismus řešení teritoriálních sporů a najít společný rámec pro využívání přírodních zdrojů (Swaine, 2015). Tato spolupráce se však neobejde bez komplikací. Na jedné straně se totiž na potřebě boje s pirátstvím či terorismem všechny zainteresované státy shodnou, na straně druhé však většina zemí ASEAN a Indie sledují jen s velkou nedůvěrou navyšování kapacit čínského námořnictva a stavební aktivity v Jihočínském moři.

V pevninské části Cesty Čína spoléhá na Šanghajskou organizaci pro spolupráci, která však zatím pokrývá ty stabilnější části střední Asie. Kooperace s NATO zatím příliš neexistuje, což se dlouhodobě může ukázat jako významný problém (Jiang, Šanghaj, 2015). Zdá se, že čínští představitelé do značné míry opravdu věří, že ekonomický rozvoj pomůže stabilizovat sousední regiony, čímž se vyřeší i bezpečnostní problémy (Yao, 2015). Příklad západní provincie Xinjiang však ukazuje, že tomu tak vůbec být nemusí, jelikož zde spíše platí přímá úměra mezi (nerovnoměrným) ekonomickým rozvojem a vzrůstajícím počtem teroristických útoků.

2.3 OBOR a politika jedné Číny

Oproti předpokladům zatím OBOR nepředstavuje pro Taiwan tak velké téma jako například TPP. Dle zdrojů z taiwanské diplomacie vyplývá, že Taiwan je z OBOR sice nervózní, ale především z důvodů vzrůstající regionální a globální role pevninské Číny, která povede k zužování manévrovacího prostoru pro fungování Taiwanu jako samostatné entity. Navíc mohou být některé velké investice strategicky použity pro omezování styků s taiwanskou vládou, což se například odehrálo u řady afrických zemí, které za účelem nastartování spolupráce s Čínou rozvázaly své diplomatické styky s Taiwanem. Koneckonců i nyní v Čechách stále aktivnější CEFC tuto roli ve světě částečně plní (Cole, 2015). Obecně však Taiwan vyčkává, co OBOR přinese a jak bude konkrétně vypadat. Zvyšování vlivu pevninské Číny patří obecně mezi hlavní témata taiwanské diplomacie a s trochou nadsázky jedna iniciativa navíc nebo méně nehraje již tak velkou roli. Taiwan potřebuje restrukturalizovat svůj průmysl a získat nové ekonomické příležitosti, k čemuž může OBOR teoreticky pomoci (záleží ovšem opět na konkrétních parametrech), ale je třeba zdůraznit, že jeho pokus o vstup do role zakládajícího člena AIIB byl odmítnut (Cheng Chinmo, Praha 2015).

Co však může pozici Taiwanu velmi ovlivnit, jsou volby v lednu 2016, které minimálně v úřadu prezidenta téměř jistě vyhraje DPP. Je velmi pravděpodobné, že nová administrativa bude hledat cesty, jak posílit Taiwan jako samostatnou „značku“ a zde právě může pevninská Čína využít peníze investované do OBOR jako velmi silný politický nástroj proti vládám, které by chtěly s Taiwanem být příliš kooperativní.



3 Postoje hlavních aktérů

3.1 Rusko

Rusko, podobně jako Čína na počátku nové dekády, představilo vlastní koncepty na reorganizaci geopolitického uspořádání Asie. Vladimir Putin vyhlásil v roce 2011 koncept eurasijské integrace, který materializoval založením Eurasijské ekonomické unie (EEU) v lednu 2015. I když je charakter obou koncepcí poměrně odlišný, nejvíce se překrývají a potenciálně střetávají v oblasti Střední Asie. Xi Jinping původně prezentoval OBOR jako převážně infrastrukturní plán, který není primárně zaměřený proti zájmům Ruska (Brugier, 2014). Nicméně je jasné, že s výstavbou infrastruktury se bude šířit i čínský ekonomický vliv, který se snaží Rusko dlouhodobě zejména ve Střední Asii brzdit. Čína se v minulosti pokoušela proměnit Šanghajskou organizaci pro spolupráci v ekonomickou integrační strukturu, avšak Rusko jí v tom vytrvale bránilo (Fedorenko, 2013).

Ruská anexe Krymu a následná ostrakizace Ruska v mezinárodním společenství výrazně posílila pozici Číny v její bilaterální relaci s Ruskem. Čína sice Rusko v otázce Krymu přímo nepodporovala, ale pro Moskvu bylo její mlčení vyjádřením podpory. Peking ruskou slabost rychle využil k získání podpory ve věci OBOR, zajištění výhodné dohody na dodávkách zemního plynu a posílení významu ŠOS (Luzjanin, 2015). Ukrajinská krize tak proměnila potenciální soupeření čínských a ruských projektů ve Střední Asii v jejich postupnou konvergenci. Rusko nemělo v době ukrajinské krize jinou možnost než se obrátit na Čínu. To vede k jeho narůstající ekonomické a politické závislosti na této zemi. Užší spolupráce s Čínou také vzdaluje ruskou národní identitu evropské. Na významu nabývá zejména koncept eurasijství, který tvrdí, že Rusko nepatří do Evropy a je spíše mostem mezi ní a Asií. Eurasijství, které je základním východiskem EEU, se v posledních letech proměnilo v imperiální ideologii zaměřenou na obnovení velmocenského statusu Ruska prostřednictvím zajištění vlivu v postsovětském prostoru (Lukin, 2015). EEU měla být původně zejména nástrojem k zabránění čínského, ale i amerického pronikání do regionu. Po ruské intervenci na Ukrajině se postupně protičínský vektor této iniciativy vytrácí.

Pro konsolidaci jednotné pozice Ruska a Číny byly klíčové především reciproční státní návštěvy na nejvyšší úrovni. Jednalo se o návštěvy Vladimíra Putina v Šanghaji v květnu 2014 a v Pekingu v listopadu 2014 a návštěvu Xi Jinpinga v Moskvě v květnu 2015 (Royman, 2015). V příštích letech bude pravděpodobně pokračovat trend, kdy Ruskem vedená eurasijská integrace bude procesem podřazeným projektu NHS. Hlavní platformou koordinující čínsko-ruskou spolupráci se zřejmě stane posílená ŠOS. V tomto ohledu je důležité si uvědomit, že již bylo schváleno členství pro Indii a Pákistán v roce 2016. V květnu 2015 představitelé Číny a Ruska ve společné deklaraci potvrdili, že budou koordinovat své projekty EEU a OBOR. Jako dlouhodobý cíl vidí zónu volného obchodu mezi Čínou a EEU (Pervuchin, 2014). To nebylo vždy samozřejmé, velké projekty v rámci ŠOS jako hlubší ekonomická integrace a vznik Banky rozvoje ŠOS zůstaly v minulosti pouze na papíře.



3.2 Střední Asie

Zájmy obou velmocí se nejvíce překrývají a kolidují především v oblasti Střední Asie. Vzhledem k poslednímu vývoji se však zdá, že Rusko bude ochotné vyklidit některé své pozice za cenu strategického partnerství s Čínou. Největším obchodním partnerem Číny ve Střední Asii je jednoznačně Kazachstán. Ke konci roku 2012 činila celková suma čínských investic v zemi 14 miliard dolarů. Přitom 12 miliard směřovalo do energetiky. Už v roce 2010 Čína ovládala 21,5 % petrochemického průmyslu Kazachstánu. Od počátku světové finanční krize Čína začala výrazně půjčovat kazachstánské vládě, a tak postupně dochází k oslabení závislosti země na Rusku (Pervuchin, 2014). Významná byla také stavba ropovodu Kazachstán-Čína z Atyrau do Alašankou. Tento první přímý ropovod z Kazachstánu do Číny společně vlastní CNPC a kazašská státní společnost KazMunayGaz. Stejně klíčová je pro Kazachstán severní větev plynovodu Střední Asie-Čína.

V případě Kyrgyzstánu a Tádžikistánu Čína investuje zejména do výstavby hydroelektráren, ale je také aktivní v dalších sférách hospodářství jako zpracovatelský průmysl či zemědělství. V Uzbekistánu Číňané financují některé klíčové infrastrukturní projekty. Na oplátku získali snadný přístup k uzbeckému plynu. Od roku 2012 se uzbecký zemní plyn vyváží do Číny prostřednictvím plynovodu Střední Asie-Čína (Luzjanin, 2015). Pro Peking je Střední Asie významná také z hlediska státní a energetické bezpečnosti. Zejména plynovod Střední Asie-Čína umožňuje diversifikovat čínské dodávky zemního plynu a oslabovat tak relativní závislost na Rusku. Stabilita v regionu je také klíčová pro upevnění čínské pozice v Xinjiangu. Peking zde prosazoval do roku 2010 politiku zaměřenou prioritně na udržení stability. Poté se rozhodl spojit řešení problému s podporou hospodářského rozvoje regionu. S tím souvisí především snaha podporovat export zboží z Xinjiangu do Střední Asie (Brugier, 2014).

Rusko získalo v AIIB privilegovaný status, který náleží pouze asijským zemím, a bude s Čínou spolupracovat na řadě strategických projektů. V infrastrukturní oblasti začala Čína s Ruskem stavět první železniční most přes řeku Amur. Ruské a čínské společnosti se také budou podílet na rozvoji přístavu Zarubino, který se nachází na strategickém styku hranic KLDK, Ruska a Číny. Přístav poskytne vnitrozemským čínským provinciím Jilin a Heilongjiang přímý přístup k moři (Pale, 2015).

Výstavba železnic, která bude financována AIIB, má mít evropský, nikoli ruský standard rozchodu. Vzhledem k tomuto kroku pravděpodobně ještě více klesne tranzitní význam Transsibiřské magistrály. To by znamenalo značné omezení významu této ruské páteřní dopravní spojnice. Na druhou stranu se jedná o projektu výstavby vysokorychlostní tratě z Moskvy do Kazaně a poté dále do Pekingu prostřednictvím čínských společností. V roce 2004 byla dokončena první transčínská dálnice z Lianyungangu do Khorgosu na kazašských hranicích. Poté začala výstavba spojujících dálnic do Kazachstánu, Kyrgyzstánu a Tádžikistánu. Významná je stejně tak nově budovaná železnice, která taktéž vychází z kazašského Khorgosu. Jak dálniční tak i železniční spojení mají představovat dopravní koridor „Západní Čína-Západní Evropa“ (Pale, 2015). Z periferního regionu Střední Asie, se tak postupně stane dopravní uzel světového významu. Pro Rusko to ovšem znamená, že jeho vlastní infrastruktura, která je delší, bude méně a méně využívána.



Zatímco suchozemská cesta bude výrazně konkurovat ruské Transsibiřské magistrále, námořní Cesta bude konkurovat ruské Severní mořské cestě (SMC). Rusko v posledních letech investovalo obrovské finanční zdroje do zlepšení infrastruktury SMC a celkově do svých polárních regionů. Vznik alternativní čínské trasy přes Suezský kanál povede k znehodnocení části těchto investic. Navíc Čína investovala již 10 miliard dolarů do výstavby zaoceánského přístavu na Krymu, který by umožnil čínskému zboží vyhnout se Rusku. Po ruské anexi poloostrova se však práce na přístavu přerušily. Ruské úřady projekt zastavily z „důvodů ochrany přírody“. Zdá se tedy, že námořní varianta Cesty může v budoucnu působit negativně na vztahy mezi oběma státy.

V poslední době je důležitý trend konvergence ruských a čínských plánů na reorganizaci statusu quo v Asii. Rusko se postupně stává juniorním partnerem Číny a jeho projekt Eurasijské ekonomické unie součástí čínské iniciativy Nových Hedvábných cest. Přestože čínské plány do velké míry konkurují ruské Transsibiřské magistrále, Severní mořské cestě a ohrožují ruský vliv ve Střední Asii, ruská politická třída se rozhodla prohlubovat spolupráci s Čínou kvůli svému konfliktu se Západem. Je zajímavé sledovat, jak jsou v ruském diskursu přeháněné hrozby ruským zájmům v Evropě, zatímco hrozby pro ruské zájmy v Asii jsou velmi podceňované (Levada Center, 2015).

3.3 Jižní Korea

Kontinentální část iniciativy OBOR je koncepčně v podstatě identická s jihokorejskou iniciativou označovanou jako *Eurasian railroad* (ale také *New Silk Road*, *Silk Road Express* či *Eurasia initiative*), kterou o rok dříve, v roce 2012, v rámci své předvolební kampaně představila současná jihokorejská prezidentka Pak Kun-hje.

V proslovu věnovaném své zahraničněpolitické vizi v listopadu 2012 Pak uvedla, že považuje za klíčové propojit evropské a asijské ekonomiky transkontinentální dopravní sítí, která má vzniknout propojením transsibiřské, transčínské a transkorejské železnice s železnicemi středoasijských států. Takové propojení by mělo podpořit význam států Střední Asie i Evropské unie, a vedle vytvoření nových trhů by rovněž samo o sobě bylo významným impulsem pro rozvoj jak Evropy, tak i Asie. Konkrétně ve východní Asii by pak takové propojení, které nazvala *Silk Road Express* (SRX), mělo přispět nejen k regionální ekonomické integraci, ale i k rozvoji mírových vztahů a ekonomickému růstu.

V říjnu 2013 Pak Kun-hje, už jako prezidentka Jižní Koreje, koncept *Silk Road Express* podrobněji vysvětlovala na mezinárodní konferenci věnované euroasijské spolupráci v Soulu (International Conference on Global Cooperation in the Era of Eurasia). *Silk Road Express* popsala jako síť železnic a silnic začínající v jihokorejském přístavu Pusan, a pokračující skrze KLDR, Rusko, Čínu a státy Střední Asie až do Evropy. Ve stejném roce pak jihokorejská prezidentka hned dvakrát diskutovala s ruským prezidentem Putinem možnost propojení Jižní Koreje s transsibiřskou magistrálou skrze KLDR.

Plány na *Silk Road Express* však zatím zůstávají nerealizovány, a to hlavně kvůli tomu, že v první polovině funkčního období prezidentky nedošlo k žádnému podstatnému zlepšení mezikorejských vztahů. To znamená, že nadále zůstávají v platnosti sankce zavedené



předchozí administrativou prezidenta I Mjong-baka v květnu 2010 jako odvěta za potopení jihokorejské korvety Čchonan, které neumožňují jakékoliv nové společné korejské projekty. Idea přímého propojení jihokorejských drah s čínskými a ruskými železnicemi skrze Severní Koreu tak nadále zůstává pouze na papíře. I přesto však Jižní Korea v letošním létě oznámila, že do roku 2017 zrekonstruuje část železnice spojující dříve hlavní město Soul se severokorejským Wonsanem až ke svému okraji demilitarizované zóny oddělující obě Koreje, aby železnice bylo možno v budoucnu co nejrychleji propojit.

Vedle toho se Jižní Korea snaží projekt Silk Road Express alespoň částečně připravit prostřednictvím státních Korejských drah (KORAIL), ale i tuto snahu se KLDK daří brzdit. Podmínkou efektivní mezistátní železniční přepravy je existence určitých právních, hospodářských a technických standardů, kterými se řídí železnice států spolupracujících na mezinárodní železniční přepravě. Jižní Korea se proto již od roku 2003 snaží stát se členským státem Organizace pro spolupráci železnic (OSJD). KLDK jako jeden z členských států této mezinárodní organizace v červnu 2015 již podruhé zablokovala žádost Jižní Koreje o členství tím, že se nezúčastnila jednání, na kterém se o jihokorejské žádosti hlasovalo. Zajímavé nicméně je, že vedle KLDK se jako jediný další stát hlasování zdržela i Čína. Prozatím tedy mají korejský stát i dráhy v OSJD pouze pozorovatelský status. Pozornost, jakou Jižní Korea této záležitosti věnuje, ilustruje fakt, že v letošním roce mezinárodní summit OSJD uspořádala právě Jižní Korea (opět bez účasti KLDK), a formou video zpravice se na delegáty obrátila sama prezidentka Pak.

K určitému posunu nicméně došlo, protože KLDK na konci roku 2014 umožnila Jižní Koreji ve spolupráci s Ruskem využít severokorejského přístavu Rason k pilotnímu projektu přepravy ruského uhlí do Jižní Koreje skrze Severní Koreu. Rason je spojen s transsibiřskou magistrálou (Vladivostokem) skrz pohraniční město Khasan, přičemž 54 km železnice s dvojitým rozchodem mezi přístavem a hranicí bylo mezi lety 2008-2013 zrekonstruováno rusko-severokorejským konsorciem. Financování rekonstrukce železnice a části přístavu (250 mil. USD) zajistilo Rusko. Zatím úspěšně proběhly dva ze tří transportů uhlí, po ukončení pilotu dojde k jeho vyhodnocení a případnému navázání trvalé spolupráce. Protože přístav Rason na rozdíl od Vladivostoku a ostatních ruských přístavů na Dálném východě v zimě nezamrzá, mohl by do doby vzniku přímého železničního spojení skrze Severní Koreu celoročně sloužit jako připojení Jižní Koreje k transsibiřské magistrále.

Zatím se tedy v blízkém sousedství Jižní Koreji svou verzi kontinentální hedvábné cesty budovat nedaří. O to větší smysl má hledání synergií s Hedvábnou cestou čínskou. Jednak proto, že zpomalující čínská ekonomika snižuje hospodářské vyhlídky Jižní Koreje, pro kterou je Čína největším obchodním partnerem. Pokud by masivní export infrastruktury hospodářsky pomohl Číně, oživení by se přeneslo i do Jižní Koreje. Korejské konglomeráty mají rovněž dlouholeté zkušenosti ze stavebních projektů v zahraničí, které by při obřích projektech mohly najít využití, a pomoci tak jihokorejskému hospodářství přímo. Pokud čínský projekt podstatně zrychlí cestu asijského zboží do Evropy, nehraje tak důležitou roli, že jihokorejské výrobky budou nejprve muset nějakým způsobem obeplout Severní Koreu – ať už z jihu, či ze severu přes Rason nebo ruské přístavy.

Nepřekvapí tedy, že v roce 2014 při návštěvě prezidenta Xi Jinpinga prezidentka Pak oznámila připravenost Jižní Koreje aktivně se na čínské iniciativě podílet. Na dalším setkání hlavy států Číny a Jižní Koreje v září 2015 obě strany konstatovaly určité společné elementy obou iniciativ



a přislíbily spolupracovat na jejich realizaci. V říjnu 2015 pak čínský premiér Li Keqiang při setkání s prezidentkou Pak navrhl obě iniciativy propojit. Mezitím již došlo ke konkrétním krokům, které umožní jihokorejsko-čínskou spolupráci. V květnu 2015 podepsala Export-Import Bank of Korea memoranda o společném financování projektů *One Belt, One Road*, na kterých budou spolupracovat společnosti z obou zemí se dvěma čínskými bankami – ICBC (Industrial & Commercial Bank of China) a BOC (Bank of China). Jižní Korea se o měsíc později na poslední chvíli stala jedním ze zakládajících států AIIB a s příspěvkem 750 mil. USD bude s 3,81 procenty 5. nejvyšším podílníkem na jejím kapitálu po Číně, Indii, Rusku a Německu.

U námořní dopravy se Jižní Korea soustředí na možnost využívat v budoucnu pro obchod s Evropou tzv. severní mořskou cestu, kdy lodě obeplouvají severní pobřeží Ruska. To by lodím vyplouvajícím z korejských přístavů zkrátilo trvání cesty do západoevropských přístavů minimálně o čtvrtinu, navíc by se vyhnuly oblastem s pirátskou aktivitou i zpoplatněnému Suezskému průplavu. Zatímco tedy u kontinentální dopravní infrastruktury hodlá Jižní Korea s Čínou úzce spolupracovat, u geopoliticky problematičtějšího projektu námořní Hedvábné cesty tomu tak zatím není a zřejmě ani nebude.

3.4 Japonsko

Japonsko se jako blízký spojenec USA k čínské iniciativě hedvábných cest staví podstatně rezervovaněji než Jižní Korea. Svou roli jistě hraje i skutečnost, že vztahy Japonska s Čínou jsou od nástupu premiéra Šinzó Abe vyhocené jak kvůli územním sporům o ostrovy Senkaku/Diaoyu, tak i kvůli stále nevyřešeným otázkám interpretace historických událostí první poloviny minulého století a s tím související (ne)dostatečnosti japonských omluv a pokání.

Japonsko se spolu s USA odmítlo stát zakládajícím členem AIIB. Jako protiváhu financování z AIIB a čínského státního Fondu hedvábné cesty oznámil Abe v květnu 2015, že Japonsko poskytne v příštích letech 110 miliard USD na rozvoj vysoce kvalitní, inovativní infrastruktury v asijských státech. Zhruba polovina financí bude poskytnuta prostřednictvím Asijské rozvojové banky, zbytek pak prostřednictvím Japonské agentury pro mezinárodní spolupráci (JICA) a státní Japonské banky pro mezinárodní spolupráci.

Japonsko také zintenzivnilo snahu o spolupráci se státy Střední Asie. Abe v říjnu 2015 navštívil 5 zemí v tomto regionu, přičemž to byla první návštěva japonského ministerského předsedy po devíti letech. V průběhu cesty podepsal smlouvy o řadě investic do energetických projektů, infrastruktury, ale i zemědělství.

Japonsku se také zřejmě povedlo předejít čínskému plánu na výstavbu přístavu v bangladéšském Čattagrámu, který měl být jednou ze zastávek na námořní hedvábné cestě. Bangladéšská vláda totiž před čínským projektem dala v říjnu 2015 přednost projektu JICA, který vedle příznivějšího financování nabídl i vybudování LNG terminálu a uhelné elektrárny. Vedle Bangladéše se od Číny směrem k Japonsku po volbách a změně prezidenta v lednu 2015 odklání i Srí Lanka, kde Čína od roku 2011 modernizuje přístav Kolombo a měla připravené i



další projekty. V říjnu 2015 navštívil Japonsko srílanský premiér, země sjednaly dohodu o komplexním partnerství a Abe přislíbil poskytnout 377 miliónů USD rozvojové pomoci. Lze shrnout, že na rozdíl od Jižní Koreje Japonsko s Čínou hodlá soupeřit o vliv a přístup k nerostným zdrojům jak v oblasti Střední Asie, tak i Asie jižní a jihovýchodní.

3.5 Spojené státy americké

Spojené státy vnímají OBOR jako další iniciativu, která může narušovat současný mezinárodní řád a vytvářet paralelní instituce. Tomu napovídá i zapojení AIIB, proti jejímuž vzniku Spojené státy velmi aktivně lobovaly jako jedné z hlavních institucí, které mají projekty podél Cesty financovat. Na druhou stranu USA v posledních letech mnohokrát akcentovaly nutnost většího zapojení Číny do mezinárodního dění, a to i v Afghánistánu, kde si Čína dlouhou dobu užívala status jakéhosi černého pasažéra. Zatím jsou obecně vrcholoví američtí představitelé ve svých komentářích zdrženliví. Hedvábná cesta například sice byla zmíněna i na zářijové návštěvě prezidenta Xi v USA, kdy Xi vyzval USA k zapojení do iniciativy (White House, 2015), ale jinak nebyla předmětem jednání ve stínu jiných témat.

Je zajímavé, že jedním z důvodů, proč se oficiálně čínská iniciativa nejmenuje Nová Hedvábná cesta a používá spíše název Iniciativa pásu a cesty (One Belt, One Road Initiative), jsou aktivity Spojených států ve Střední Asii (Šanghaj, 2015). Američané mluvili o nové formě Hedvábné cesty v Afghánistánu již v roce 2011, kdy ji vyhlásila Hillary Clintonová. Iniciativa měla vést ke stabilizaci země především skrze rozvoj energetické infrastruktury, obchodu a větší kooperace se zeměmi jižní a střední Asie (US Department of State, 2011). V roce 2014 byl konkrétně představen plán na vybudování regionálního středoasijského energetického trhu, který měl pokrýt spotřebu 1,6 miliardy lidí a zajistit spolupráci mezi soukromým sektorem a státy (McBride, 2015). Ačkoliv Spojené státy již pro Afghánistán vymyslely několik velmi ambiciózních strategií, nelze je označit za příliš úspěšné (Standish, 2014).

OBOR pravděpodobně do jisté míry vznikl jako reakce na americký pivot v Asii a představuje tedy pro Spojené státy strategického soupeře. To platí i u dohod volného obchodu, ať již TTIP nebo TPP, kterých se Čína nezúčastní. Je však patrný posun rétoriky od striktního odmítání k vyrovnanějšímu přístupu, kdy Čína vyčkává, co TPP přinese, a nevylučuje jednoho dne možnost vstupu. Pakliže budou dohody ratifikovány jednotlivými signatáři, bude významná část obchodu v Pacifiku určována pravidly, které tvoří Spojené státy a nikoliv Čína. Zároveň se ale nezmění dynamika regionální ekonomiky, která bude na Číně ve velké míře závislá (Naughton, a další, 2015).

Neaktivní postoj USA vůči plánu Cesty má pravděpodobně dvě hlavní vysvětlení. Na jedné straně čínsko-americké vztahy a americká politika vůči Asii momentálně řeší mnoho bezprostředně důležitějších témat, především vznik AIIB, uzavření TPP, nestabilní situaci v Jihočínském moři, či strategický dialog s Japonskem a Koreou. Velkou roli také hrají blížící se volby v USA, jelikož s konkrétními aktivitami iniciativy se bude muset potýkat až nástupce Baracka Obamy. Faktem je, že ani Hillary Clintonová, ani její potenciální republikánští protikandidáti nebudí na čínské straně nadšení. Při diskuzích s čínskými akademiky v Pekingu v září 2014 vyplynulo, že pokud se nenajde nějaký jiný kandidát než hlavní favorité (v té době Hillary Clintonová a Jeb Bush), očekávají prudké zhoršení vzájemných vztahů (Peking, 2014).



3.6 Indie

Premiér Narendra Modi od svého nástupu do úřadu praktikuje velmi ambiciózní zahraniční politiku, která se mj. zaměřuje na prohloubení vztahů se státy v blízkém sousedství, například na Afghánistán, Pákistán nebo Srí Lanku. Navázal také mnohem užší spolupráci s USA než jeho předchůdce. Ačkoliv také proběhlo několik jednání s Čínou na nejvyšší úrovni, včetně setkání se Xi Jinpingem, Indii se velmi nelíbí čím dál tím intenzivnější čínská spolupráce s Pákistánem, například masivní investiční plán ohlášený v dubnu tohoto roku, který má přinést celkem 46 milionů USD do energetické a dopravní infrastruktury a propojit již nyní Číňany operovaný přístav Gwadar s provincií Xinjiang. Podobně je Indie nervózní i z intenzivnější spolupráce se Srí Lankou, která sice po posledních volbách trochu upadla, ale může být zase obnovena. Přes své výhrady však patří Indie mezi zakládající členy AIIB (McBride, 2015).

Indie se také obává, že součástí Námořní Hedvábné cesty bude i jistá míra vojenské spolupráce. OBOR částečně vnímá jako jiný název pro *String of Pearls*, tedy údajnou čínskou strategii námořních základen, která má Indii obklíčit (Goonetilleke, Šanghaj 2015). Zároveň ale Indie nemá v současné době zdroje na to, aby byla pro své sousedy podobně finančně atraktivní a pokusila se zrealizovat vlastní mezinárodní iniciativu, ačkoliv jich v minulosti již několik představila (Saran, 2015).

Kromě tradičního znesváření s Pákistánem pro Indii představuje problém také čínská spolupráce se Srí Lankou. Nová srílanská vláda sice zastavila obří čínský developerský projekt v hlavním městě Colombo, ale je velmi pravděpodobné, že v nějaké formě bude po auditu pokračovat. OBOR by měl spolupráci mezi Čínou a Srí Lankou usnadnit, jelikož se ostrov nachází ve středu námořních cest a může hrát velmi důležitou roli (Colombage, Šanghaj, 2015).

Obecně Indie zatím zaujala vyčkávací postoj a nepodniká žádné aktivní kroky na zapojení do OBOR nebo naopak na realizaci vlastních konkurenčních iniciativ. Spíše analyzuje, co jí OBOR přinese z hlediska ekonomické spolupráce a bezpečnostních rizik. Nedůvěra však převažuje.

3.7 ASEAN

Země ASEAN začaly v roce 2009 pracovat na Rámcovém plánu pro konektivitu ASEAN (*ASEAN Master Plan For Connectivity – AMPC*), který má podobné cíle jako OBOR, především rozvoj obchodu, infrastruktury či konektivity – například skrze vybudování kontinentální železnice v pevninské části jihovýchodní Asie a rozšíření přístavů v její ostrovní části. Čína je od roku 2009 největším obchodním partnerem zemí ASEAN a směřuje do nich i významná část jejich zahraničních investic. Čína se také podílí na konkrétních infrastrukturních projektech, které strategicky zapadají jak do AMPC, tak do OBOR. Jedná se o pevninské projekty, například o železnici vedoucí z Kunmingu do Singapuru (ASEAN, 2014). Mimo to se podílí na klíčových infrastrukturních projektech v jednotlivých členských zemích, jako kupříkladu vysokorychlostní železnice v Thajsku nebo nově v Indonésii.



Na institucionální úrovni zatím zaujímá spíše zdrženlivý postoj, jelikož Čína vyjednává se všemi členy zvlášť, zatímco strukturu ASEAN spíše opomíjí. Panuje logická obava, aby Peking nevyužil stejné strategie jako v případě teritoriálních sporů v Jihočínském moři – čili vyjednávání s každým státem zvlášť, a tedy oslabování silnější vyjednávací pozice regionálního uskupení. OBOR také může mít za cíl odlákat pozornost od teritoriálních sporů (Nadaraj, 2015).

Jednotlivé státy ASEAN na druhé straně v zásadě iniciativu vítají, ačkoliv zatím žádný nevyslovil zcela otevřenou podporu (Nadaraj, 2015). Tento postoj způsobuje především nedostatek informací, jelikož se opět o OBOR a spolupráci především v námořní oblasti hodně mluví, ale konkrétní opatření a plány jsou zatím nejasné. To zároveň budí i obavy (Koh, 2015). Jelikož se Čína chová stále asertivněji například v Jihočínském moři, státy jako Filipíny nebo Vietnam logicky vyčkávají, kterým směrem se iniciativa vydá. Zda se skutečně zaměří hlavně na obchod a budování infrastruktury, nebo se potvrdí také bezpečnostní charakter, jak se ostatně v případě námořní cesty již nyní otevřeně diskutuje i v Pekingu.

Státy ASEAN si také uvědomují, že důležitým důvodem pro vznik OBOR je potřeba Číny vyvézt svou nadbytečnou průmyslovou produkci a udržet hospodářský růst. Záleží však na tom, do jaké míry tato strategie vychází vstříc jejich vlastním prioritám. V případě Indonésie se takový soulad nyní daří, protože prioritou nového indonéského prezidenta Joko Widodo je právě rozvoj infrastruktury, která by pak měla pomoci s posílením domácího ekonomického růstu (Jakarta Post, 2015). Na druhé straně spektra však stojí například Myanmar nebo Vietnam, které přistupují k čínským investičním akcím velmi opatrně.

4 Evropský kontext iniciativy a pohled EU

Zatímco iniciativa 16+1 byla zvláště ve svém počátku v Bruselu přijímána s velkou nedůvěrou, k OBOR přistupují orgány EU aktivněji a s opatrným pragmatismem. Již během summitu EU-Čína v červnu tohoto roku došlo k dohodě o hledání synergií mezi Investičním plánem pro Evropu (tzv. Junckerův plán) a Novou Hedvábnou cestou. Junckerův plán má za úkol vygenerovat 315 miliard EUR investic během příštích tří let, a čínský kapitál představuje velmi vítanou možnost, jak některé z těchto zdrojů zajistit (Bond, 2015). Čína samotná uvažuje o příspěvku někde mezi 5 až 10 miliardami EUR (Valero, 2015). Momentálně stále probíhá diskuze mezi Evropskou investiční bankou, Evropskou komisí a Fondem Nové Hedvábné cesty o podobě spolupráce a výsledky mají být oznámeny do konce roku. Čína však již vstoupila do Evropské banky pro obnovu a rozvoj, což by mohlo k realizaci společných investičních programů pomoci.

Zatímco jen před několika lety byly čínské investice v Evropě minimální, nyní se EU stává pro Čínu bezesporu stále zajímavějším trhem a potenciál pro spolupráci rozhodně existuje. Dle poslední zprávy německého Mercator Institute for China Studies and Rhodium Group za rok 2014 dosáhl objem investic v zemích EU 14 miliard EUR (celkový objem čínských investic se tak vyšplhal na 46 miliard), přičemž v polovině minulého desetiletí byl celkový objem pod miliardou (MERICS 2015).



Asociace
pro mezinárodní
otázky
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

—
Březen 2016

Čínu zajímá na evropském trhu několik klíčových oblastí. První z nich představuje budování infrastruktury, tedy především vysokorychlostních železnic či dálnic. Číňané si uvědomují neúspěch firmy COVEC ve výstavbě dálnic v Polsku a chtějí dostat druhou šanci – zatím například jako subdodavatelé v Maďarsku či na Slovensku s tím, že cílí na realizaci celých stavebních prací (včetně plánování a tak dále) čínskými firmami. Druhou oblast zájmu tvoří akvizice strategických firem v odvětví energetiky a hi-tech průmyslu, které by umožnily zisk nových technologií a zlepšení konkurenceschopnosti čínských firem, případně výstavba energetických celků (jaderné elektrárny). Třetí širokou oblastí je zisk nových trhů – zde se může jednat o finanční sektor, služby (například turismus), ale také spolupráci ve spotřebitelském průmyslu a tak dále.

Kooperace však bude na většině úrovni značně komplikovaná. Čínští představitelé sami přiznávají, že jejich firmy zatím často nemají zkušenosti s jinými kulturami, a o vysoce regulovaném a transparentním evropském trhu to platí především. Zdá se také, že jednání na nejvyšší úrovni vyvolávají u obou stran příliš velká očekávání. Mnozí čínští představitelé včetně zástupců firem předpokládají, že investice například do infrastruktury budou realizovat čínské stavební firmy, což však naráží na relevantní zákony o veřejných zakázkách a také rozporuje logice Junckerova investičního plánu, který si klade za cíl vytvořit mimo jiné nová pracovní místa. Na druhé straně evropští představitelé často očekávají v podstatě volný kapitál, který bude směřovat tam, kam oni budou potřebovat (Šanghaj, 2015).

Další komplikací bude soupeření evropských zemí mezi sebou o co nejlepší podmínky spolupráce, které Čína velmi obratně využívá k získání co nejlepších podmínek pro sebe. Může se například zdát, že strategické investice do kapacit přístavů půjdou do několika zemí zároveň, ve skutečnosti pak půjdou jen do jedné a výsledná celková investice v rámci EU bude nižší, než se očekávalo. To může také vyvolat mezi potenciálními příjemci značné zklamání (Bond, 2015).

Ve vzájemných vztazích stále existují dvě nevyřešené otázky, které může EU využít ve svůj prospěch – udělení statutu tržní ekonomiky a problematika zbrojního embarga, které představují stále ještě důležité karty pro diplomatickou hru s Čínou, pokud je bude EU umět využít. Statut tržní ekonomiky však může také zafungovat jako konfliktní oblast. Čína předpokládá, že uplynutím lhůty na konci roku získá statut automaticky. Právní odborníci po celém světě se dnes věnují studiu charakteru příslibu od WTO obsaženém v přístupové smlouvě k WTO z roku 2001. EU a Spojené státy argumentují, že pokud Čína nesplňuje podmínky, zejména v oblasti státní podpory nebo měnové politiky, neměl by jí být tento statut udělen. Lze tedy očekávat, že pokud EU a Spojené státy tuto změnu neakceptují jako automatickou, Čína je bude konfrontovat na půdě WTO. Změna statutu také znamená pro evropský průmysl (zejména ocelářství, textilní průmysl, výrobci solárních panelů) řadu ohrožení, protože ho již nebude možné chránit anti-dumpingovými opatřeními proti některým levným čínským dovozům, které svou velmi nízkou cenu staví například na nepřiznané státní podpoře.

Pro vzájemná vyjednávání se logicky nabízí otázka fungování evropských firem na čínském trhu, otevření nových oblastí pro investice a samozřejmě také problematika lidských práv. Absence opravdu koordinované jednotné zahraniční a bezpečnostní politiky vůči Číně činí tato témata problematičtější, protože jednotlivé členské státy mají samostatně mnohem horší vyjednávací pozici.



Asociace
pro mezinárodní
otázky
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

Březen 2016

Platí tedy, že Čína sice vyjednává s EU na nejvyšší politické úrovni, ale zároveň těžiště jejích aktivit stále leží v bilaterálních jednáních (případně vlastních multilaterálních formátech jako 16+1). To potvrzuje nedávná cesta Xi Jingpinga do Velké Británie či návštěva německé kancléřky Merkelové v Číně – během těchto bilaterálních cest se uzavřelo větší množství dohod a strávilo se nad nimi více času než při jednání na úrovni EU. Jednotlivé evropské země si tak sami snaží najít svou vlastní synergii s iniciativou OBOR. Ve většině případů se všechny země nacházejí ve stejné fázi jako Česká republika – podepisují nebo zvažují podepsání memorand, avšak zároveň jsou v nejistotě, kam přesně se iniciativa bude vyvíjet.

5 Příležitosti pro Českou republiku v rámci Nové Hedvábné cesty

Česká republika zažívá ve vztazích s Čínou velký průlom a boom, ačkoli obnova dialogu v současném rozsahu zatím trvá velmi krátkou dobu ve srovnání s ostatními zeměmi v regionu. Přestože se zpočátku zdálo, že Polsko (největší trh ve střední Evropě) nebo Maďarsko (tradiční čínský partner v regionu) disponují lepšími podmínkami pro rozvoj vztahů s Čínou, ČR rychle dohání své zpoždění a může si vybudovat prostřednictvím OBOR vlastní klíčové oblasti pro spolupráci. Vzhledem k tomu, že jak česko-čínské vztahy si teprve definují společné směřování, tak také iniciativa OBOR hledá svůj vlastní obsah, lze odhadnout perspektivní obory pro vzájemnou spolupráci pouze z obecného hlediska. To potvrzují i rozhovory jak z akademické sféry, tak z průmyslu. Většina se shoduje, že OBOR může být obchodní příležitostí, ale záleží na konkrétních přínosech. Níže uvedené sféry tedy autoři studie řadí mezi možné oblasti spolupráce na základě dosavadní aktivity čínských společností v ČR a znalosti jejich chování v dalších regionech po světě.

1) Brána do střední Evropy

O status „čínské brány“ do střední Evropy soutěží země v rámci celého regionu, přestože není zcela jasné, co by tato výsada měla konkrétně přinést a zda Čína skutečně potřebuje jednu zemi jako most do Evropy. Na druhou stranu může Česká republika usilovat o statut „centrály“ pro čínské společnosti, které směřují do střední Evropy a představovat tento pomyslný most v kontextu dobrého poměru levné a kvalifikované pracovní síly a jednoduché administrativy spojené s podnikáním v ČR. Je otázkou, zda lze tento cíl naplnit jen na základě politické motivace ze strany čínských společností, protože Česká republika si ve srovnání Doing Business indexu od Světové banky nevede příliš dobře mezi ostatními zeměmi.²

² Česká republika v posledním hodnocení z roku 2015 zaujímá 36. příčku za pobaltskými zeměmi, Polskem, Slovinskem a Slovenskem.



2) Logistika a infrastruktura

Iniciativa OBOR primárně směřuje k vystavění a posílení nových logistických cest z ekonomického i bezpečnostního hlediska. Z těchto důvodů se Číňané soustředí na opravy železničních cest, renovace přístavů nebo akvizice logistických společností. V případě České republiky pravděpodobně neexistuje mnoho potenciálně velkých logistických a infrastrukturních projektů, které by mohly zaujmout čínské firmy. Výjimku tvoří případná výstavba rychlodráhy mezi Prahou a Brnem, jejíž realizace je zatím spíše nejistá. Čínské společnosti si navíc po kolapsu výstavby dálnice v Polsku dávají velký pozor na opakování podobných negativních referencí. Je velmi nepravděpodobné, že by se v blízké budoucnosti čínské společnosti účastnily veřejných zakázek v oblasti infrastruktury, mohou však projevit zájem o akvizici některých soukromých subjektů zapojených v logistických řetězcích nebo poskytování dopravních služeb, jak indikoval například nákup části společnosti Travel Service. Nelze vyloučit další nákupy čínských společností v oblasti letecké nebo železniční dopravy.

3) Letecký průmysl

Rozrůstající se čínská města ve vnitrozemí a jejich vzájemná propojenost mohou přinést příležitosti pro české společnosti v leteckém průmyslu. Do roku 2020 by v Číně mělo vzniknout dalších 40 nových letišť a dalších 90 je jich v současné době ve výstavbě (Yan & Miller, 2015). Čínské společnosti také velmi stojí o technologie související s výrobou samotných letadel, protože dlouhodobě usilují o vlastní modely (Traynor, 2015). Ať už se jedná o výrobce menších letadel nebo civilních systémů, po tomto druhu vyspělých technologií existuje v Číně vysoká poptávka a Česká republika zvláště v oblasti malých letadel všeobecného letectví patří ke světové špičce. V březnu 2015 čínské ministerstvo obchodu a Národní rozvojový a reformní výbor vydaly nového průvodce zahraničními investicemi, který mimo jiné odstraňuje některá investiční omezení v leteckém průmyslu (již není třeba investici realizovat jako fúzi s čínskou společností a podobně). Letecký průmysl nabízí možnost přímého využívání iniciativy OBOR pro větší zapojení čínské strany. Provincie Sichuan, která bude pro rozvoj letectví v Číně jednou z klíčových, spadá zároveň i do provincií, kterým má iniciativa pomoci s ekonomickým růstem. Při vyjednáváních s čínskými firmami i provinčními orgány je pak možné iniciativou argumentovat a celý projekt zasadit do jejich cílů.

4) Smart cities

Realizaci cílů OBOR uvnitř Číny ve velké míře tvoří modernizace měst, případně výstavba nových měst na „zelené louce“. Přestože se většinou jedná o nerozvinuté lokality, oblasti s nižším HDP na hlavu, kde často chybí základní občanská vybavenost podle západních standardů, čínská vláda investuje velké prostředky do chytrých technologií, které by v budoucnu mohly pomoci řídit města efektivně, udržitelně a poskytnout lokálním administrativám základní informace pro rozhodování. Čínská vláda proto poptává systémy, které umí zpracovávat velké objemy dat (big data), dále aplikace na řešení krizových situací,



informační a kamerové systémy pro monitoring pohybu obyvatel nebo webové služby a systémy na zefektivnění poskytování služeb občanům. Řada českých start-upů v tomto odvětví dosahuje úspěchů na světové úrovni a jejich případná podpora v komunikaci s čínskými protějšky může přinést nová partnerství na tomto perspektivním a rychle se rozvíjejícím čínském trhu.

5) Služby

Při expanzi čínských společností do střední Evropy se pro české firmy otevírá řada příležitostí v oblasti služeb. Tento trend nesouvisí přímo s iniciativou OBOR, ale je jejím doprovodným jevem. Při expanzi čínských společností do ČR a českých společností do Číny tyto aktivity přirozeně doprovází rozvoj služeb. Ať už se jedná o turismus, zřizování nových leteckých spojení (která jsou většinou částečně finančně podporována čínskou stranou) nebo finanční a poradenské služby. Lze očekávat, že současné ad hoc aktivity se v blízké budoucnosti institucionalizují ve formě například založení poboček čínských finančních institucí nebo větší aktivity čínských poradenských společností. Stejně příležitosti se však rozvíjejí i pro české firmy.

6) Životní prostředí

Přestože otázka životního prostředí nepatří mezi hlavní cíle OBOR, Čína alespoň definovala ambici realizovat projekty v souladu s principy udržitelného rozvoje. Plány OBOR sice neobsahují implementaci projektů na ochranu životního prostředí, ale spíše přesun energeticky a environmentálně náročné výroby do zahraničí. Přesto v současné době představuje oblast životního prostředí jednu z nejzajímavějších a nejrychleji se rozvíjejících oblastí pro investice v Číně. Celá řada českých společností disponuje unikátním know-how v oblasti odstraňování nečistot ze vzduchu a z vody nebo odstraňování škod v těžce znečištěných oblastech. V Číně po těchto technologiích existuje vysoká poptávka, ta se však vyčerpá ve chvíli, kdy je bude Čína schopná zpětným inženýrstvím (reengineering) zajistit prostřednictvím vlastních kapacit. Je tedy třeba dbát na zajištění podmínek pro bezpečný transfer těchto technologií.

Je však možné, že do budoucna bude role životního prostředí v rámci OBOR stoupat. Číňané si sami uvědomují, že rozšíření infrastrukturních a energetických projektů povede k větší environmentální degradaci, která může zase vést k větší nestabilitě například v zemích Střední Asie. Zde vedou zvyšující se dodávky zemního plynu do Číny k stále většímu nedostatku vody, jelikož těžba plynu je na vodu velmi náročná. České, či v širším pojetí evropské firmy, mají technologie, které umožňují podstatně šetnější těžbu. Podle některých akademiků (Yu Hongyuan, Šanghaj 2015) může právě podobný typ projektů představovat výhodný projekt pro všechny strany zapojené do iniciativy – čínský kapitál bude financovat nový rozvoj a čínské stavební firmy projekt zrealizují, evropské firmy dodají technologie a hostitelská země bude benefitovat z nové infrastruktury a intenzivnějšího obchodu.



7) Energetika

Získávání nerostných surovin a usnadňování jejich transportu do Číny představuje nedílnou součást OBOR. V případě regionu střední Evropy a ČR samozřejmě nelze hovořit o projektech souvisejících přímo s nerostnými surovinami, ale Čínu logicky zajímají investice do strategických energetických společností. Čínské společnosti dlouhodobě usilují o referenční projekt v energetice, který by mohly uskutečnit v západních zemích a posílily tak svou důvěryhodnost pro další projekty. První vlaštovkou se stala zakázka ve Velké Británii, kde se ve spolupráci s francouzskými partnery budou čínské firmy podílet na výstavbě jaderných elektráren. Do dnešní doby v podstatě nepředstavitelná spolupráce může vytvořit precedens pro další projekty v Evropě. Čínské společnosti projevují v České republice živý zájem o dostavbu Temelína, což se v současné době jeví jako utopická spolupráce. Na druhou stranu prostřednictvím J&T se mohou čínské společnosti dostat k řadě zajímavým projektům v energetice ve střední a jižní Evropě.

8) Vyspělé technologie

Čína dlouhodobě vyhledává příležitosti ke spolupráci ve sféře vyspělých technologií (například nanotechnologie, nové materiály a tak dále). V této oblasti podniká první kroky Technologická agentura ČR, která ve veřejné soutěži programu Delta umožnila ve spolupráci s čínskými protějšky z provincií Jiangsu, Sichuan a Zhejiang start prvních společných inovativních projektů. Tento druh partnerství však představuje běh na dlouhou trať vzhledem k velmi těžké komunikaci při přípravě projektů a také určitému nezájmu, či spíše obavě ze spolupráce na obou dvou stranách. Aby mohla kooperace firem ve výzkumu dlouhodobě fungovat, je třeba zajistit stabilní institucionální rámec (tedy například aby se veřejné soutěže v dalších letech opakovaly), což však vzhledem k nedostatku finančních prostředků na české straně může být problém. Stále však existuje řada odvětví, která mohou být pro čínskou stranu zajímavá. Pro ilustraci – na posledním technologickém veletrhu v Šanghaji se prezentovalo velké množství českých společností, které pracují s šifrovacími technologiemi, což se může ukázat jako určitá příležitost na čínském trhu.

9) Automobilový průmysl a strojírenství

Čínské společnosti ve velké většině zemí sledují shodný investiční vzorec, podle kterého postupují. Po úvodních investicích menšího rozsahu do okrajových odvětví (v některých případech i do ekonomicky zcela neživotaschopných projektů), se většinou zaměří na odvětví s vysokou komparativní výhodou v dané zemi, ve kterém investují. Čínské společnosti proto cílí na zemědělství na Ukrajině, rybolov v Maroku, vyspělé technologie v Izraeli nebo chemický průmysl v Maďarsku. Podle této logiky lze v další vlně čínských investic v ČR / českých investic v Číně očekávat projekty v klíkových odvětvích českého průmyslu, mezi které bezpochyby patří například automobilový průmysl nebo strojírenství.



10) Regionální spolupráce

Jednotlivé provincie v rámci Číny spolu soutěží o vliv a finance pro mezinárodní spolupráci. Za tímto účelem zřizují speciální provinční orgány a fondy, které mají usnadňovat firmám, které v provinciích sídlí, investice v zahraničí. Například provincie Jiangsu, která dlouhodobě rozvíjí velmi blízké vztahy s Českou republikou (partnerským krajem je Moravskoslezský kraj), zřídila Jiangsu One Belt One Road Foundation s kapitálem 3 miliardy jüanů (12 miliard Kč), který mohou provinční firmy použít pro aktivity v zahraničí. Celkově plánuje provincie utratit až 30 miliard jüanů (120 miliard Kč). Zatím realizuje projekty v Kambodži, Pákistánu či Uzbekistánu, ale Evropa není vyloučená.

6 Potenciální rizika pro Českou republiku

Vzhledem k tomu, že iniciativa OBOR Českou republiku nezavazuje k žádným konkrétním aktivitám, je slučitelná s českými závazky vůči EU a dalším mezinárodním partnerům. Přesto však nelze tuto spolupráci označit za zcela bezrizikovou a je třeba pojmenovat některé oblasti, které by mohly být v budoucnu problematické.

1) Nejednotný evropský postoj vůči Číně

Iniciativa OBOR dále posiluje poměrně roztržštěný evropský přístup k Číně. Čína dlouhodobě preferuje bilaterální jednání, která jí umožňují podporovat konkurenci mezi jednotlivými evropskými zeměmi o čínské investice. Tato nejednota vede k neschopnosti EU zaujmout asertivní postoj k některým strategickým otázkám. Ať už se jedná o často zmiňovanou otázku lidských práv nebo v budoucnu například udělení statutu tržní ekonomiky. V rámci spolupráce pod deštníkem iniciativy OBOR mohou země ze střední Evropy posílit své vlastní bilaterální vztahy s Čínou, jak dosud činily ostatní země v Evropské unii. Na druhou stranu významnější posilování projektů v rámci OBOR může ještě více podkopávat možnost vybudovat jednotný evropský postoj vůči Číně, což negativně ovlivňuje i podmínky pro české firmy.

2) Čínské investice ve strategických odvětvích

ČR je otevřenou vývozní ekonomikou a jakékoliv vytváření umělých kontrolních bariér pro spolupráci mezi českými a čínskými firmami, které by umožnilo monitorovat bezpečnostně-politická rizika, nelze považovat za vhodnou cestu. Na druhou stranu se nabízí otázka, zda je v budoucnu vhodné svěřit čínským společnostem zakázky, investice a podobně v klíčových sektorech rizikových z bezpečnostního hlediska (energetika a podobně). Například ve Spojených státech speciálně vytvořená komise posuzuje bezpečnostní rizika plynoucí z investic z některých zemí s vyšším rizikovým faktorem. Na úrovni Evropské unie s největší pravděpodobností podobný mechanismus nevznikne vzhledem k nejednotě postoje vůči Číně a zároveň i chybějící dohodě, která by umožňovala ochranu investic na obou stranách. Vztah česko-čínské spolupráce je tak velmi nevyvážený, protože čínské společnosti



mají v Evropské unii a také v ČR otevřené dveře téměř do všech odvětví, ale na čínské straně evropské podniky shodně příležitosti nemají. Nejasné administrativní prostředí a chybějící dohoda o ochraně investic navíc ztěžuje evropským podnikatelům fungování na čínském trhu a zvyšuje rizika vstupu na tento komplikovaný trh.

3) Hodnotové ukotvení české diplomacie

Nedílnou součástí české zahraniční politiky je lidsko-právní politika a důraz na výhody demokratického zřízení. Iniciativa OBOR sama o sobě není s těmito hodnotami v rozporu, větší obchodní spolupráce a intenzivnější dialog mezi zeměmi s různými kulturami a politickým zřízením lze celkově vnímat spíše jako pozitivní. Bude však klíčové, jakým způsobem Čína iniciativu do budoucna povede. Je jisté, že Peking přes ni má v úmyslu vyvážit svůj rozvojový model, který často koliduje s univerzalistickým pojetím lidských práv. Je nutné velmi opatrně zvažovat rozdíl mezi účastí České republiky na aktivitách, které vedou k větší obchodní spolupráci, a účastí na projektech s politickým přesahem neslučitelným s demokracií a lidsko-právní politikou. Toto dilema však bude muset být řešeno konkrétně případ od případu.

4) Vztahy se západními spojenci

Česká republika se dlouhodobě profiluje jako země, která si buduje silnou euroatlantickou vazbu a partnerství se západními zeměmi. Větší orientace na Čínu a Rusko proto někteří partneři (především Spojené státy) vnímají jako problematickou. Spojené státy se zatím k OBOR jednoznačně nepostavily ani pozitivně ani negativně (na rozdíl třeba od zřízení AIIB) a z tohoto hlediska by tak kooperace v rámci iniciativy neměla být problematická. Co se týče například západoevropských zemí, tak ty například v případě Velké Británie nebo Německa, zintenzivňují svou spolupráci s Čínou, ať již v rámci OBOR nebo mimo. Je však nutné připomenout, že forma je občas stejně důležitá jako obsah. Česká republika by měla být vnímána jako kredibilní a předvídatelný partner a z tohoto důvodu by bylo vhodné, aby v případech, kdy je to možné, usilovala o jednotnou pozici vůči Číně v rámci EU.

7 Doporučení pro zahraniční politiku ČR

Česká republika by se dále měla podílet na příležitostech, které z iniciativy OBOR vyplývají. Touto cestou posílí bilaterální vztahy s Čínou v rámci širšího konceptu a OBOR poskytne společným projektům určitý druh rámce, který dosud v česko-čínských vztazích chyběl. Na druhou stranu by se Česká republika měla aktivněji podílet na tvorbě priorit v rámci OBOR a nestát se pouze jejich příjemcem tak, jak si přeje Čína. Otevírání spolupráce by tedy mělo přinášet nejen příležitosti pro čínské společnosti na českém trhu, ale také nové projekty v Číně pro české firmy. Celou řadu odvětví v Číně lze považovat za uzavřené pro evropské společnosti a pro ČR by mělo být prioritou získávat přístup do těchto odvětví prostřednictvím OBOR.



Asociace
pro mezinárodní
otázky
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

—

Březen 2016

Zapojení ČR do OBOR také zvětšuje český prostor pro větší aktivitu při vytváření společných celoevropských cílů a postupů vůči Číně. Brusel si nyní mnohem více uvědomuje, že musí počítat se zeměmi střední Evropy při vytváření dialogu s Čínou a Česká republika by mohla tohoto prostoru využít pro prosazování vlastních priorit. Paradoxně tuto pozici pro země střední Evropy vytvořila Čína ohlášením 16+1 a iniciativy OBOR. Do popředí se tak dostaly zájmy zemí, které do té doby patřily spíše do sféry okrajových čínských zájmů a jejich perspektivě a pohledu na dialog s Čínou nebyla kladena velká váha. V budoucnosti by Česká republika a země střední Evropy mohly hrát větší roli při definování pozic v některých důležitých tématech jako například udělení statutu tržní ekonomiky nebo vyjednávání investiční dohody, která by velmi pomohla posílit ochranu evropských investic v Číně.

Česká republika by neměla propadnout konkurenčnímu boji s ostatními zeměmi v rámci střední Evropy a uskupení 16+1. Tento závod o nabídku těch nejlepších podmínek pro spolupráci s Čínou přináší benefity pouze čínské straně a z dlouhodobého hlediska je pro ČR nevýhodný. Často zmiňovaná snaha vytvořit z ČR bránu pro čínské společnosti do Evropy zatím neobsahuje pro ČR žádné konkrétní výhody. Pro ČR a země visegrádské čtyřky by mělo smysl co nejvíce koordinovat společný postup vůči Číně a získávat tak nejen vyjednávací sílu většího trhu, ale také se vyhnout zbytečné revnivosti, která Číně vyhovuje a sama ji nepřímou podněcuje.

O iniciativě OBOR existuje stále jen velmi málo informací a pro správné rozhodování by ČR měla čínskou stranu tlačit k detailnější specifikaci plánů. Tvrzení, že součástí OBOR může být v podstatě cokoliv v kombinaci se silnou mediální masáží o podepsaných memorandech, startujících a plánovaných projektech s ostatními partnery v regionu jen vede k dalšímu pomyslnému tlaku na zapojení do iniciativy za nejasně definovaných podmínek. Česká republika se nutně nemusí stavět do pozice iniciátora a tahouna OBOR v regionu bez dostatečných informací, jak se v některých ohledech například profiluje Polsko, které se stalo zakládajícím členem Asijské investiční a infrastrukturní banky. Český postoj, který může zvenku působit jako váhavější a zdrženlivější, umožňuje vytvoření času pro získání dalších informací a odhadu dalšího vývoje čínských iniciativ.

V českém zájmu není, aby se iniciativa OBOR dále profilovala jako institucionalizované uskupení. Naopak by měla ČR usilovat o zapojení co nejširšího počtu partnerů, zejména ve východní a jihovýchodní Asii. ČR dlouhodobě rozvíjí dobré vztahy také s ostatními zeměmi v regionu, případně se zeměmi, které jsou v současné době postavené mimo iniciativu OBOR (například Japonsko, Indie nebo Tchaj-wan). Jejich zapojení do OBOR by dále rozměnilo povahu OBOR a vzdálilo ji od jakýchkoliv geopolitických ambicí o vytvoření institucionalizovaného uskupení organizovaného Čínou. Institucionalizovaná organizace by naopak mohla jednat v rozporu s některými dalšími českými prioritami a závazky vůči zahraničním partnerům.



Asociace
pro mezinárodní
otázky
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

Březen 2016

Bibliografie

- ASEAN (2014). *Singapore-Kunming Rail Link Project to Sync with Master Plan on ASEAN Connectivity*. Načteno z <http://www.asean.org/news/asean-secretariat-news/item/singapore-kunming-rail-link-project-to-sync-with-master-plan-on-asean-connectivity>
- Bond, I. (27. listopad 2015). *China's European Charm Offensive: Silk Road or Silk Rope?* Načteno z <http://www.cer.org.uk/insights/chinas-european-charm-offensive-silk-road-or-silk-rope>
- Brugier, C. (2014). *China's Way: the New Silk Road*.
- Cole, J. M. (23. březen 2015). *Unstoppable: China's Secret Plan to Subvert Taiwan*. Načteno z *The National Interest*: <http://nationalinterest.org/feature/unstoppable-chinas-secret-plan-subvert-taiwan-12463>
- Fedorenko, V. (2013). *The New Silk Road Initiatives in Central Asia*. Washington.
- Garden, R. (25. září 2015). *Remarks by President Obama and President Xi of the People's Republic of China in Joint Press Conference*. Načteno z *The White House*: <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2015/09/25/remarks-president-obama-and-president-xi-peoples-republic-china-joint>
- Godement, F., & Kratz, A. (2015). *One Belt, One Road: China's great leap outward*.
- Cheng, S. W. (28. květen 2015). *China's New Silk Road: Implications for the US*. Načteno z *Yale Global Online*: <http://yaleglobal.yale.edu/content/china%E2%80%99s-new-silk-road-implications-us>
- Jakarta Post. (15. říjen 2015). *China needs to gain trust for its 'one belt, one road' initiative*. Načteno z <http://www.thejakartapost.com/news/2015/10/31/china-needs-gain-trust-its-one-belt-one-road-initiative.html>
- Kennedy, S., & Parker, D. (2015). *Building China's One Belt, One Road*.
- Koh, J. (16. listopad 2015). *ASEAN diplomats welcome China's One Belt, One Road initiative*. Načteno z *Channels NewsAsia*: <http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/asean-diplomats-welcome/2265422.html>
- Kopecký, V., & Rezková, A. (2014). *Čínská ekonomická a rozvojová diplomacie vůči oblasti sousedství EU*. Asociace pro mezinárodní otázky.
- Kuo, M., & Tang, A. (3. prosinec 2015). *China's 'One Belt, One Road' Initiative: Outlook For OBOR and the US Rebalance*. Načteno z *The Diplomat*: <http://thediplomat.com/2015/12/chinas-one-belt-one-road-initiative-outlook-for-obor-and-the-us-rebalance/>
- Levada Center. (21. listopad 2015). *Vozможност' voennykh stolkovënij Rossii s NATO i Kitajem*. Načteno z *Levada Center*: <http://ow.ly/XETYu>
- Lukin, A. (2015). *Russia's Eastward Drive - Pivoting to Asia or to China?*
- Luzjanin, S. (12. leden 2015). *Rossija i Kitaj: Novyj kontekst otnošenij*.
- McBride, J. (25. květen 2015). *Building the New Silk Road*. Načteno z <http://www.cfr.org/asia-and-pacific/building-new-silk-road/p36573>
- Meyer, E. (9. únor 2015). *With Oil And Gas Pipelines, China Takes A Shortcut Through Myanmar*. Načteno z *Forbes*: <http://www.forbes.com/sites/ericmeyer/2015/02/09/oil-and-gas-china-takes-a-shortcut/>



Asociace
pro mezinárodní
otázky
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

—
Březen 2016

- Nadaraj, V. (12. listopad 2015). *A Bumpy 'One Belt One Road' Project*. Načteno z ASEAN Today: <http://www.aseantoday.com/2015/11/bumpy-one-belt-one-road-project/>
- Naughton, B., Kroeber, A., Webster, G., & de Jonquières, G. (7. říjen 2015). *What Will the TPP Mean for China?* Načteno z ChinaFile: <http://foreignpolicy.com/2015/10/07/china-tpp-trans-pacific-partnership-obama-us-trade-xi/>
- Pale, S. (10. červenec 2015). *New Silk Roads: Pro and Cons for Russia*. Načteno z New Easter Outlook: <http://journal-neo.org/2015/07/10/new-silk-road-pros-and-cons-for-russia>
- Pervuchin, V. (2014). Novyj Šjolkovyj put'. *Infrastrukturnoje razvitije Evrazii*, 3(18).
- Royman, G. (2015). The Intersection of Russia's Turn to the East and China's March to the West.
- Sheng, Z. (25. únor 2014). *Epoch-Making Significance of Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road Proposal*.
- Standish, R. (29. září 2014). *The United States' Silk Road to Nowhere*. Načteno z Foreign Policy: http://foreignpolicy.com/2014/09/29/the-united-states-silk-road-to-nowhere-2/?wp_login_redirect=0
- Swaine, M. D. (2015). Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One. *China Leadership Monitor*.
- Traynor, P. (2. listopad 2015). *China just unveiled its first large passenger plane*. Načteno z Business Insider: <http://www.businessinsider.com/china-unveils-first-large-passenger-plane-2015-11>
- Turcsányi, R. Q. (4. prosinec 2015). *The Limits of China's Cooperation With Central and Eastern Europe*. Načteno z The Diplomat: <http://thediplomat.com/2015/12/the-limits-of-chinas-cooperation-with-central-and-eastern-europe/>
- US Department of State (2011). U.S. Support for the New Silk Road. Načteno z <http://www.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/>
- Valero, J. (5. říjen 2015). *China uses Juncker Plan to boost involvement in Europe*. Načteno z <http://www.euractiv.com/sections/euro-finance/china-uses-juncker-plan-strengthen-investment-europe-318232>
- Yan, F., & Miller, M. (26. červen 2015). *China's aviation boom drives airport building frenzy*. Načteno z Reuters: <http://www.reuters.com/article/us-china-aviation-idUSKBN0P60F220150626>



Asociace
pro mezinárodní
otázk
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

—

Březen 2016

Uskutečněné rozhovory a konferenční výstupy

Colombage, Jayanath, Former Sri Lankan Navy Command, Šanghaj 2015
Cui Hongjian, China Institute for International Studies, Šanghaj 2015
Ding Chun, Fudan University, Šanghaj 2015
Fallon, Theresa, European Institute for Asian Studies, Šanghaj 2015
Fang Xiao, Shanghai Institute for International Studies, Šanghaj 2015
Goonetilleke, Bernard, Pathfinder Foundation, Šanghaj 2015
Gosset, David, Academia Sinica Europaea, Šanghaj 2015
Chen Dongxiao, Shanghai Institute for International Studies, Šanghaj 2015
Cheng Chinmo, Tamkang University, Praha 2015
Lee, Eric, Changwei Capital, Šanghaj 2015
Long Jing, Shanghai Institute for International Studies, Šanghaj 2015
Qiu Yanbing, Silk Road Fund, Šanghaj 2015
Semerák, Vilém, CERGE-EI, Praha 2015
Wang Yuzhu, Shanghai Institute for International Studies, Šanghaj 2015
Wolff, Peter, German Development Institute, Šanghaj 2015
Hu Jiangyun, Development Research Center of the State Council of PRC, Šanghaj 2015
Xiong Zhiyong, China Foreign Affairs University, Peking 2014
Xu Yao, Chinese Academy of Governance, Praha 2015
Yang Jian, Shanghai Institute for International Studies, Šanghaj 2015
Yao Ling, MOFCOM, Šanghaj 2015
Yu Hongyuan, Shanghai Institute for International Studies, Šanghaj 2015
Zhai Kun, Peking University, Šanghaj 2015



Asociace
pro mezinárodní
otázky
Association
for International
Affairs

Research Paper 1/2016

Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti

—

Březen 2016

ASOCIACE PRO MEZINÁRODNÍ OTÁZKY (AMO)

AMO je nevládní nezisková organizace založená v roce 1997 za účelem výzkumu a vzdělávání v oblasti mezinárodních vztahů. Základním posláním AMO je přispívat k hlubšímu porozumění mezinárodnímu dění. Díky svým aktivitám doma i v zahraničí a dlouholeté historii je AMO vnímána jako čelní nezávislá instituce svého druhu v České republice.

K dosažení svých cílů AMO:

- formuluje a vydává studie a analýzy;
- pořádá mezinárodní konference, expertní semináře, kulaté stoly, veřejné diskuse;
- organizuje vzdělávací projekty;
- prezentuje kritické názory a komentáře k aktuálnímu dění pro domácí a zahraniční média;
- vytváří příznivější podmínky pro růst nové generace expertů;
- podporuje zájem o disciplínu mezinárodních vztahů mezi širokou veřejností;
- spolupracuje s řadou dalších domácích i zahraničních institucí.

VÝZKUMNÉ CENTRUM AMO

Výzkumné centrum AMO je předním českým think-tankem, který není spjat s žádnou politickou stranou ani ideologií. Svou činností podporuje aktivní přístup k zahraniční politice, poskytuje nestrannou analýzu mezinárodního dění a otevírá prostor k fundované diskuzi. Hlavním cílem Výzkumného centra je systematické sledování, analýza a komentování mezinárodního dění se zvláštním zaměřením na českou zahraniční politiku.

Výzkumné centrum bylo založeno v říjnu 2003 jako analytický útvar AMO se zaměřením na mezinárodní vztahy a zahraniční, bezpečnostní a obrannou politiku. Jeho jádrem je [tým analytiků](#), jejichž prostřednictvím nabízí odbornou expertizu v hlavních problémech světových regionů a klíčových otázkách současné mezinárodní politiky. Výzkumné centrum zpracovává [vlastní odborné studie](#), analytici poskytují [komentáře](#) k aktuálnímu dění prostřednictvím médií. Dedikovanou platformou pro hodnocení mezinárodní politiky je [blog AMO](#).

www.amo.cz

