

Cena zelenej transformácie: Čínske investície do elektromobility a ich lokálne dopady na Slovensku

Dominika Remžová



POLICY PAPER

Cena zelenej transformácie: Čínske investície do elektromobility a ich lokálne dopady na Slovensku

Dominika Remžová

CENA ZELENEJ TRANSFORMÁCIE: ČÍNSKE INVESTÍCIE DO ELEKTROMOBILITY A ICH LOKÁLNE DOPADY NA SLOVENSKU

Policy paper

September 2025

Editorka – Paulína Ovečková

Autorka – Dominika Remžová

Citácia – Dominika Remžová, Cena zelenej transformácie: Čínske investície do elektromobility a ich lokálne dopady na Slovensku (Praha: Asociace pro mezinárodní otázky (AMO), 2025).

Táto publikácia vznikla v rámci projektu **MapInfluenCE** (pôvodne známeho ako ChinfluenCE), ktorý skúma vplyv Číny a Ruska v strednej Európe, konkrétne v Českej republike, Poľsku, Maďarsku a na Slovensku. Komparatívny charakter projektu umožňuje identifikovať, aké stratégie a nástroje Čína a Rusko používajú, kde dochádza k ich súhre a kde si naopak konkurujú. Projekt MapInfluenCE bol založený a je koordinovaný Asociáciou pre medzinárodné otázky (AMO).

Vydanie štúdie podporil grant National Endowment for Democracy (NED).

Typografia – Zdeňka Plocrová

ASOCIACE PRO MEZINÁRODNÍ OTÁZKY (AMO)

Žitná 27/608

CZ 110 00 Praha 1

Tel.: +420 224 813 460

info@amo.cz

www.amo.cz

© AMO 2025

ISBN 978-80-88470-53-3 (pdf verzia)

Obsah

Zhrnutie	7
Odporúčania	9
Úvod	10
Z brownfieldu na greenfield: Čínske investície vo V4	12
Nabité pre budúcnosť: Elektrifikácia automobilov na Slovensku	14
Z prvej ruky: Reakcie miestnych na čínske investície do elektromobility	16
Šurany: Environmentálne, sociálne a regulačné výzvy	16
Valaliky: Komparatívna perspektíva	18
Maďarská skúsenosť: Lekcie z Debrecínu a Segedínu	19
Stret ESG: Čínsky verzus európsky prístup	21
Záver: Hľadanie rovnováhy medzi rastom a udržateľnosťou	24
O autorke	25
O MapInfluenCE	26
O AMO	27
Poznámky	28

Zhrnutie

- Čínske elektromobily a batérie sa stávajú dominantným prvkom zelených investícií v krajinách Vyšehradskej štvorky (V4), pričom prinášajú nielen príležitosti, ale aj výzvy pre modernizáciu priemyslu a tranzíciu na ekologické a digitálne hospodárstvo. Táto štúdia sa zameriava na dva významné čínske projekty na Slovensku – plánovaný závod na výrobu elektromobilov Volvo vo Valalíkoch a továreň na výrobu batérií Gotion InoBat Batteries (GIB) v Šuranech – oba s predpokladanou investičnou hodnotou približne 1,2 miliardy eur.
- Investícia GIB sľubuje vytvoriť významný počet pracovných miest a potenciál pre transfer technológií. Prechod na zelenú ekonomiku aj čínske investície typu „greenfield“ však prinášajú komplexné kompromisy presahujúce čisto ekonomický rozmer. Povaha čínskych investícií na Slovensku sa vo všeobecnosti viac zhoduje s agendou Európskej únie v oblasti posilňovania strategickej autonómie, a javí sa ako priaznivejšia pre tvorbu pridanej hodnoty než podobné projekty v iných krajinách V4. Napriek tomu ich realizáciu komplikujú protesty súvisiace s environmentálnymi, sociálnymi a regulačnými štandardmi.
- „Zelený“ charakter čínskych investícií do elektromobility ostáva sporný, čo vyvoláva pochybnosti o ukazovateľoch udržateľnosti v prevádzkach a dodávateľských reťazcoch jednotlivých podnikov z hľadiska rozsahu, ako aj miery dodržiavania týchto noriem.
- Slabšie environmentálne, sociálne a riadiace (ESG) štandardy nie sú špecifikom iba čínskych subjektov. Kritika sa výrazne zameriava aj na juhokórejské závody na výrobu a recykláciu batérií v Maďarsku, ktoré sú vnímané ako environmentálne a eticky problematické. Táto skutočnosť podnecuje ďalšie pochybnosti o zelenom charaktere a ekologických prínosoch východoázijských investícií v európskom automobilovom sektore.
- Čínske investície môžu v krátkodobom horizonte poskytnúť Slovensku (ako aj širšiemu regiónu V4) rýchlu odpoveď na potrebu prechodu k elektromobilite. Zároveň však môžu oslabiť kompatibilitu krajiny s politickými cieľmi a predpismi Európskej únie, pričom vytvárajú nové (geo)politické, (geo)ekonomické a (kyber)bezpečnostné zraniteľnosti, ktoré môžu byť v dlhodobom horizonte zneužitú proti národným i európskym záujmom.

- Európska únia zároveň prechádza významnými regulačnými zmenami, a to najmä v oblasti mechanizmov preverovania priamych zahraničných investícií (PZI), ako aj rámcov zverejňovania ukazovateľov udržateľnosti. Toto vytvára priestor pre regulačnú arbitráž, keďže čínski investori môžu využiť vznikajúce medzery či nejasnosti, a to najmä v čoraz jednoduchšom rámci únie pre implementáciu ESG štandardov.

Odporúčania

Pre slovenských politikov:

- Zaviesť komplexné a záväzné ESG normy pre všetkých výrobcov v automobilovom a batérovom sektore. Súčasťou týchto noriem by mali byť mechanizmy monitorovania a transparentného vykazovania environmentálnych a sociálnych dopadov zahraničných investícií – vrátane tých, ktoré sú realizované prostredníctvom európskych dcérskych spoločností.
- Dôsledne sledovať vývoj rámca pre implementáciu ESG štandardov na európskej úrovni a zväziť rozšírenie slovenského mechanizmu preverovania priamych zahraničných investícií na projekty typu „greenfield“. Automobilový sektor by mal byť zaradený medzi kritické odvetvia s cieľom zabezpečiť súlad s národnými aj európskymi bezpečnostnými záujmami.
- Posilniť väzby na miestny dodávateľský reťazec stanovením konkrétnych požiadaviek na úroveň miestneho obsahu, pridanej hodnoty a transfer technológií zo strany zahraničných investorov. Poskytnutie štátnej pomoci by malo byť podmienené splnením týchto požiadaviek.
- Podporiť vznik tzv. „modernizačných aliancií“ skrz motiváciu zahraničných investorov k účasti na domácom výskume a vývoji a na ďalších činnostiach s vysokou pridanou hodnotou. Štát by mal tiež aktívne podporovať partnerstvá medzi domácimi podnikmi a európskymi výskumnými inštitúciami s cieľom znížiť dlhodobú závislosť od čínskych technológií. V krátkodobom horizonte je vhodné uprednostňovať spoločné podniky a iné formy kolaboratívnych investícií.

Pre európske inštitúcie:

- Prehodnotiť navrhované zjednodušenie rámca pre implementáciu ESG, a uprednostniť harmonizáciu mechanizmov v členských štátoch. Cieľom je predchádzať regulačnej arbitráži, zabezpečiť jednotné uplatňovanie noriem udržateľnosti na investície z tretích krajín a posilniť dôveru investorov.
- Vytvoriť cielenejšie programy podpory výskumu a vývoja pre krajiny strednej a východnej Európy s cieľom obmedziť závislosť od čínskych investícií v strategických odvetviach. Tieto programy by mali zohľadňovať rozdielnu úroveň rozvoja a konkurencieschopnosti jednotlivých štátov počas procesu ekologickej a digitálnej transformácie.

Úvod

Podobne ako ďalšie krajiny Vyšehradskej štvorky (V4) sa aj Slovensko – automobilová monokultúra v rámci „integrovanej periferie“ európskeho automobilového priemyslu,¹ často označovaná ako „Detroit Európy“ – nachádza v kľúčovej fáze hospodárskeho vývoja. Krajina postupne prechádza od výroby vozidiel so spaľovacími motormi k produkcii elektromobilov.² Tento proces je poháňaný klimatickými cieľmi Európskej únie, predovšetkým záväzkom dosiahnuť nulové emisie nových vozidiel do roku 2035,³ ako aj celosvetovým trendom smerujúcim k elektromobilite. Premenu zároveň urýchľujú juhokórejské „brownfield“ investície a čínske „greenfield“ projekty.⁴

Od 90. rokov 20. storočia, kedy Slovensko absolvovalo dvojité procesy demokratizácie a liberalizácie, sa postupne začlenilo do makroregionálnych – a neskôr aj globálnych – výrobných sietí západoeurópskych (predovšetkým nemeckých) výrobcov originálnych zariadení (OEM). Títo investori, motivovaní dostupnou pracovnou silou, nižšími mzdovými nákladmi a geografickou blízkosťou k materským trhom, vybudovali v krajinách V4 robustnú výrobnú základňu pre vozidlá so spaľovacími motormi. Kľúčovým impulzom bolo rozhodnutie spoločnosti Volkswagen z roku 1991 zriadiť závod v Bratislave, po ktorom nasledovali investície PSA (dnes Stellantis), Kia a Jaguar Land Rover. Automobilový priemysel sa tak stal pilierom slovenskej ekonomiky: podieľa sa približne 13 % na HDP, 33 % na priemyselnom exporte a 54 % na priemyselnej výrobe.⁵

Tento vývoj ukotvil Slovensko – podobne ako ďalšie štáty V4 – v pozícii tzv. „integrovanej periferie“ európskeho automobilového priemyslu, čo znamená, že produkcia je orientovaná na export, dominuje v nej zahraničný kapitál a strategické či výskumno-vývojové funkcie s vyššou pridanou hodnotou zostávajú v domovských krajinách OEM výrobcov. Investície v krajinách V4 sa sústreďujú predovšetkým na výrobu s nižšou pridanou hodnotou,⁶ čo zvyšuje závislosť domácich dodávateľov od rozhodnutí zahraničných výrobcov⁷ a odráža širšie geoekonomické štruktúry obmedzujúce autonómiu regiónu.

Ambiciózne klimatické ciele Európskej únie a globálna elektrifikácia vozového parku od roku 2020 narúšajú tradičný model automobilovej výroby. Slovensko a jeho susedia musia preto urýchlene adaptovať priemyselnú základňu, aby sa vyhli hospodárskej marginalizácii. Keďže batérie predstavujú až 40 % hodnoty elektromobilu, investície do ich výroby, recyklácie a súvisiacich činností majú strategický význam. Význam týchto činností ďalej zvyšuje skutočnosť, že elektromobily vyžadujú menej komponentov než vozidlá so spaľovacími motormi, pričom práve v dodávateľských reťazcoch zameriavajúcich sa na komponenty, ktoré sú týmto prechodom najzraniteľnejšie, je na Slovensku zamestnaných viac než 250 000 ľudí. Riziko straty pracovných miest je preto oprávnené vysoké.⁸

Transformácia na elektromobilitu predstavuje pre Slovensko príležitosť aj hrozbu. Skúsenosti s automobilovou výrobou, strategická poloha a konkurencieschopné mzdové náklady poskytujú krajine potenciál získať významný podiel na rastúcom

európskom trhu. Na druhej strane technologické nároky – predovšetkým v oblasti batérií – si vyžadujú značné kapitálové investície a špecializované know-how. Tradiční OEM výrobcovia postupujú pri adaptácii pomaly, pričom často uprednostňujú znižovanie nákladov pred technologickými inováciami. Vznikajúci priestor tým pádom čoraz častejšie zaplňajú čínski investori, čo prináša nové (geo)politické, (geo)ekonomické a (kyber)bezpečnostné riziká.

V tomto kontexte sa táto štúdia zameriava na dve významné čínske investície na Slovensku – závod Volvo Cars vo Valalikoch a Gotion InoBat Batteries (GIB) v Šuranoch. Hoci projekty sľubujú tisíce pracovných miest a potenciál pre transfer technológií, vyvolávajú tiež rozsiahle obavy. Osobitná pozornosť sa venuje „zelenému“ charakteru investícií, predovšetkým projektu GIB, ktorý čelí intenzívnemu odporu miestnych komunít.

Analýza skúma viacrozmerne dôsledky čínskej prítomnosti v slovenskom automobilovom sektore, s dôrazom na rámec Európskej únie v oblasti environmentálnych, sociálnych a riadiacich štandardov (ESG). Výsledky naznačujú, že krátkodobé ekonomické prínosy môžu byť dosahované na úkor dlhodobých strategických záujmov. Poukazujú aj na výrazné rozdiely medzi čínskymi a európskymi normami ESG a zdôrazňujú potrebu diferencovaného prístupu k čínskym investíciám, aby sa maximalizovali hospodárske benefity a zároveň ochránili slovenské a európske záujmy v kritických sektoroch.

TABUĽKA 1: DIZAJN A METODIKA VÝSKUMU

Štúdia využíva zmiešaný metodologický prístup, kombinujúci kvantitatívnu analýzu investičných údajov s kvalitatívnou (obsahovou a tematickou) analýzou politických, priemyselných a podnikových dokumentov, ako aj prepisov pološtruktúrovaných rozhovorov so zainteresovanými aktérmi. Rozhovory zahŕňali zástupcov slovenského automobilového priemyslu a občianskej spoločnosti, vrátane výrobcov batérií a elektromobilov, priemyselných združení a miestnych iniciatív oponujúcich vybraným projektom.

Metodika je ukotvená v kritickej realistickej paradigme a vychádza z prístupu prípadovej štúdie. Obsahuje krížovú aj vnútro-prípadovú komparáciu čínskych investícií na Slovensku a v Maďarsku, pričom výber bol realizovaný stratégiou „najpodobnejších prípadov“. Súčasťou je aj analýza čínskych a európskych ESG noriem s cieľom identifikovať podobné aj odlišné črty a preskúmať, ako sú tieto štandardy koncipované, operacionalizované a uplatňované v porovnateľných jurisdikciách.

Primárne zdroje zahŕňali vládne oznámenia, firemné správy, legislatívne a regulačné dokumenty vrátane posúdení vplyvov na životné prostredie (EIA). Sekundárne zdroje predstavovala akademická literatúra a publikácie think tankov. Medzi hlavné obmedzenia patrila nedostupnosť detailných finančných a prevádzkových údajov, obmedzené informácie poskytované vládou na základe infožiadostí a nízka transparentnosť korporátnych postupov čínskych investorov, najmä v oblasti udržateľnosti. Tieto nedostatky boli čiastočne prekonané trianguláciou zdrojov a dôrazom na verejne dostupné, nezávisle overiteľné informácie.

Z brownfieldu na greenfield: Čínske investície vo V4

Za posledné dve desaťročia prešli čínske investície v štátoch Vyšehradskej štvorky zásadnou transformáciou. Z menších fúzií a akvizícií (M&A) sa vyprofilovali do rozsiahlych greenfield projektov, najmä v oblasti výroby elektrických vozidiel. Tento trend sa prejavuje vo všetkých krajinách V4 s výnimkou Českej republiky, kde čínske investície do elektromobility zostávajú v porovnaní s ostatnými krajinami minimálne (viď tabuľku 2).

Historicky bola úroveň čínskych priamych zahraničných investícií (PZI) v strednej a východnej Európe nízka, aspoň oproti západnej Európe – a v absolútnych číslach to platí dodnes. Väčšina z týchto investícií smerovala do krajín V4, pričom Slovensko zaostávalo za svojimi susedmi.⁹ Tento trend odrážal obmedzený strategický význam regiónu pre čínske podniky, ktoré primárne cielili na prístup k pokročilým technológiám a trhom vo vyspelých ekonomikách západnej Európy. Aj začlenenie krajín strednej a východnej Európy do iniciatívy Pásu a cesty (BRI), vrátane regionálneho formátu 16+1 (predchodca 14+1),¹⁰ prinieslo len obmedzené zmeny. Skutočná zmena nastala až po roku 2020 spolu s globálnym nástupom elektromobility, keď čínske podniky začali preferovať investície na zelenej lúke v rozvojových ekonomikách globálneho Juhu a v menších či stredne veľkých krajinách globálneho Severu.

V roku 2023 sa Maďarsko stalo hlavnou destináciou čínskych investícií do elektromobility v Európe, pričom v roku 2024 prilákalo až 31 % všetkých čínskych PZI na kontinente. Tým predstihlo dovtedy dominantné destinácie – Spojené kráľovstvo, Nemecko a Francúzsko – ktoré si spolu držali približne 20 % podielu investícií.¹¹ Podľa výročnej správy o priamych zahraničných investíciách od MERICS a Rhodium Group prilákalo Maďarsko v roku 2024 čínske investície v hodnote približne 3,1 miliardy eur, a to prevažne do sektora elektromobility a jeho subdodávateľských odvetví. Toto zodpovedá 62 % všetkých čínskych investícií do elektrických vozidiel v Európe, pričom na druhom mieste skončilo Nemecko (8 %) a na treťom Slovensko (7 %).¹²

Podobne ako v prípade nemeckých OEM výrobcov v 90. rokoch a začiatkom 21. storočia, aj čínske spoločnosti prilákala k investíciám do V4 kombinácia investične priaznivého prostredia, konkurencieschopných mzdových a výrobných nákladov, existujúcich odborných kapacít v automobilovom priemysle a geografickej blízkosti k hlavným odberateľom v západnej Európe, najmä v Nemecku. Tento investičný model reflektuje širšie čínske strategické záujmy, akými sú budovanie lokálnych výrobných kapacít v kontexte rastúceho obchodného napätia, colných bariér a protekcionistických opatrení na významných vývozných trhoch, vrátane Európskej únie.

V októbri 2024, po ukončení vyšetřovania dotácií, rozhodla Európska únia za súhlasu väčšiny členských štátov o zavedení vyrovnávacích ciel na dovoz batériových elektromobilov vyrobených v Číne.¹³ Clá boli uvalené na automobilky čínskeho aj nečínskeho pôvodu exportujúce z Číny, pričom ich výška závisela od intenzity čínskej

štátnej podpory a miery spolupráce počas unijného vyšetovania. Hlasovanie zároveň odhalilo rastúce rozdiely medzi členskými štátmi – proti clám sa postavili napríklad Maďarsko, Slovensko, Nemecko, Slovinsko a Malta.¹⁴

TABUĽKA 2: VYBRANÉ ČÍNSKE INVESTÍCIE DO ELEKTROMOBILOV A BATÉRIÍ VO V4

Spoločnosť	Krajina (Miesto)	Hodnota investície	Činnosť
CATL	Maďarsko (Debrecín)	7,3 mld. EUR	Výroba batérií (najmä montáž)
BYD	Maďarsko (Segedín)	5 mld. EUR	Výroba elektrických vozidiel (najmä montáž)
Gotion InoBat Batteries (GIB)	Slovensko (Šurany)	1,2 mld. EUR	Výroba batérií
Volvo/Geely	Slovensko (Valaliky)	1,2 mld. EUR	Výroba elektrických vozidiel
Ningbo Ronbay New Energy Technology	Poľsko (Konin)	1,0 mld. EUR	Výroba batériových komponentov
Stellantis/Leapmotor	Poľsko (Tychy)	5,0 mld. EUR	Výroba elektrických vozidiel (najmä montáž)
A123 Systems	Česko (Ostrava-Hrabová)	32,5 mil. EUR	Výroba komponentov elektrických vozidiel
Minth Group	Česko (Úžice)	32,5 mil. EUR	Výroba komponentov elektrických vozidiel

Zdroj: Spracované autorkou na základe údajov z nástroja *Central Europe-East Asia EV Nexus Tracker*¹⁵ a z verejných oznámení spoločností.

Nabité pre budúcnosť: Elektrifikácia automobilov na Slovensku

Hoci čínske investície do elektromobility v krajinách V4 vykazujú viaceré spoločné črty, slovenské projekty – najmä Gotion InoBat Batteries (GIB) a Volvo – sa od ostatných odlišujú vyšším potenciálom tvorby pridanej hodnoty. Kým v iných prípadoch prevládajú montážne aktivity s nízkou pridanou hodnotou, na Slovensku sa otvára priestor pre väčšie zapojenie do výskumu, vývoja a technologicky náročnejších procesov. Táto odlišnosť je zásadná vzhľadom na historicky semiperiférne (resp. „integrovane periférne“) postavenie regiónu, dlhodobo orientovaného na finálnu montáž a výrobu komponentov.¹⁶

Krajiny V4 v minulosti vítali aj investície s nízkou pridanou hodnotou, ktoré síce zabezpečovali pracovné miesta a udržiavali výrobnú kapacitu, no neprispievali k rozvoju domácich inovácií. V súčasnosti sa však – prinajmenšom na úrovni politickej rétoriky – čoraz viac zdôrazňuje potreba modernizácie priemyslu, vrátane prílivu investícií do domácich výskumno-vývojových kapacít. Donedávna bola jedinou významnejšou výnimkou z historického trendu orientácie na investície s nižšou pridanou hodnotou spoločnosť Škoda Auto, ktorá si ako čiastočne autonómna súčasť koncernu Volkswagen udržala širší rozsah výskumno-vývojových aktivít.

Novú výnimku predstavuje slovenský batériový start-up InoBat a okolo neho sa formujúca „modernizačná aliancia“,¹⁷ pričom projekt GIB v Šuranoch sa často uvádza ako príklad dobrej praxe, čo sa týka čínskych investícií do elektromobility v Európe. Ide o spoločný podnik InoBatu a čínskeho výrobcu batérií Gotion High-Tech, v ktorom má čínska strana 80 % a slovenská 20 % podiel. Spoločné podniky sú vo všeobecnosti považované za formu investície s vyšším potenciálom pre transfer technológií a tvorbu pridanej hodnoty.¹⁸ Plánovaná výstavba výskumno-vývojového centra v rámci priemyselného parku môže zároveň prispieť k dlhodobému rozvoju domáceho know-how.

Projekt je zameraný na výrobu lítium-železo-fosfátových (LFP) batérií – technológie, v ktorej majú čínske spoločnosti výrazný náskok pred európskou konkurenciou, stále sústredenou najmä na chemické zloženie nikel-mangán-kobalt (NMC),¹⁹ čo je drahšie a menej vhodné pre masové škálovanie. Integrácia čínskej batériovej technológie do slovenského automobilového priemyslu vytvára príležitosti aj pre domácich subdodávateľov, keďže výroba batérií si vyžaduje komplexné dodávateľské reťazce surovín, špecializovaného vybavenia a technických služieb. Rozsah týchto prínosov však bude závisieť od politik a predpisov v oblasti požiadaviek na miestny obsah a transfer technológií.

Čínski investori sú voči transferu technológií opatrní a uprednostňujú export, čo zvyšuje riziko, že krajiny V4 budú slúžiť len ako montážne centrá čínskych produktov – trend zreteľný najmä v Maďarsku.²⁰ Zástupcovia InoBatu však zdôrazňujú, že projekt GIB je v súlade s európskymi programami na znižovanie rizík a posilňovanie strategickú autonómie, pričom jeho ambíciou je vybudovať domácu dodávateľskú sieť batérií. Projekt získal podporu slovenskej aj európskej aliancie pre batérie; druhú z nich

koordinuje európsky komisár pre obchod a hospodársku bezpečnosť Maroš Šefčovič, ktorý zohral kľúčovú úlohu aj pri formovaní modernizačnej aliancie InoBatu.²¹

Treba však podotknúť, že Gotion High-Tech vlastní 25 % podiel v samotnom InoBate. Projekt GIB – podobne ako závod Volvo v priemyselnom parku Valaliky, ktorý je dcérskou spoločnosťou čínskej automobilky Geely – je v súčasnosti ešte len vo fáze výstavby. Začiatok výroby sa predpokladá v roku 2027, čo znamená, že dlhodobé hospodárske a strategické dopady zostávajú zatiaľ nejasné.

Slovenská vláda tieto investície víta a – podobne ako súkromná sféra – zdôrazňuje ich prínos v oblasti zamestnanosti a transferu technológií. Kabinet Roberta Fica vyhlásil projekt GIB za strategickú investíciu, poskytol mu rozsiahlu štátnu pomoc a vybudoval preň špecializovaný priemyselný park.²² Riziká spojené s čínskymi investíciami pritom vláda systematicky bagatelizovala. Tento prístup je pozoruhodný z geoeconomického hľadiska, keďže Slovensko je už dnes vystavené značnému čínskemu ekonomickému vplyvu – a to ako prostredníctvom priamych obchodných väzieb, tak prostredníctvom napojenia na čínske dodávateľské reťazce.²³

Slovensko je druhým najväčším vývozcom SUV do Číny v rámci Európskej únie, pričom tento segment tvorí približne 78 % jeho celkového exportu na čínsky trh.²⁴ Zároveň má spomedzi krajín V4 najvyššiu mieru závislosti od konečného dopytu z Číny a tretie najvyššie vystavenie voči Číne v celej EÚ (merané podielom vývozu na HDP).²⁵ Takáto úroveň prepojenia značne zvyšuje zraniteľnosť slovenskej ekonomiky voči prípadnému čínskemu ekonomickému nátlaku.

Nedávne investície do sektora elektromobility zároveň poukázali na slabiny slovenského regulačného rámca, a to najmä v oblasti preverovania priamych zahraničných investícií a implementácie noriem EÚ v oblasti ESG (detailnejšie rozobratých v kapitole „Stret ESG: čínsky verzus európsky prístup“). V marci 2023 Slovensko prijalo zákon o preverovaní priamych zahraničných investícií,²⁶ ktorý rozšíril rozsah skríningu z hľadiska pôsobnosti aj sektorového záberu.²⁷ Zavedený dvojstupňový model však rozlišuje medzi „kritickými“ a „nekritickými“ investíciami, pričom povinnému ex ante preverovaniu podliehajú len tie prvé.²⁸ Automobilový priemysel zatiaľ nie je zaradený medzi kritické odvetvia, čo odráža dlhodobú preferenciu Európskej únie podporovať investície typu greenfield. Tento rámec je v súčasnosti predmetom revízie v rámci stratégie hospodárskej bezpečnosti Európskej komisie,²⁹ pričom Európsky parlament presadzuje jeho rozšírenie aj na dopravný sektor a povinný skríning vybraných greenfield projektov.

Postoj premiéra Roberta Fica je v súlade s jeho deklarovanou „suverénnou zahraničnou politikou na všetky štyri svetové strany“, teda s prístupom založeným na tzv. „celoazimutovom pragmatizme“.³⁰ Tento prístup, pripomínajúci nemeckú doktrínu „Wandel durch Handel“ kancelárky Angely Merkelovej, uprednostňuje krátkodobé hospodárske prínosy pred dlhodobými strategickými ohľadmi. Na rozdiel od nemeckého modelu je však silne poznačený nacionalisticko-populistickými prvkami. Zatiaľ čo rozhodnutie o spoločnom podniku InoBat môže odrážať snahy časti domácich aktérov o modernizáciu priemyslu, vládna politika – napriek deklarovanej ambícii – ponecháva kľúčové rozhodovanie o pozícii Slovenska v makroregionálnych a globálnych hodnotových reťazcoch v rukách nadnárodných korporácií a zahraničných investorov. To zároveň limituje možnosti krajiny v oblasti modernizácie priemyslu, ktoré sú podmienené štrukturálnymi a geopolitickými faktormi.³¹

Z prvej ruky: Reakcie miestnych na čínske investície do elektromobility

Analýza reakcií miestnych komunít na čínske investície do elektromobility na Slovensku pridáva k teoretickým úvahám nový rozmer. Rozdielne postoje sú zreteľne viditeľné pri porovnaní dvoch kľúčových projektov – továrne na batérie Gotion InoBat Batteries (GIB) v Šuranoch a závodu na výrobu elektromobilov Volvo/Geely vo Valalikoch. Nasledujúce časti sumarizujú hlavné okruhy námietok, identifikované na základe polo-štruktúrovaných rozhovorov so zainteresovanými aktérmi. Cieľom nie je hodnotiť oprávnenosť tvrdení jednotlivých skupín, ale poukázať na rozmanitosť obáv spojených s veľkými priemyselnými investíciami a na ich potenciál komplikovať vyvažovanie environmentálnych, sociálnych a regulačných záujmov s požiadavkou verejnej participácie. Takáto dynamika môže významne predlžovať, alebo dokonca zmariť, realizáciu investícií.

ŠURANY: ENVIRONMENTÁLNE, SOCIÁLNE A REGULAČNÉ VÝZVY

Projekt GIB v Šuranoch s investičnou hodnotou 1,2 miliardy eur narazil na výrazný odpor časti miestnej komunity. Tento odpor poukazuje na napätie medzi zhora riadenými stratégiami hospodárskeho rozvoja, zameranými predovšetkým na rast HDP a tvorbu pracovných miest, a obavami zdola, sústredenými na environmentálne a sociálne dopady.

Sociálne obavy sa sústreďujú najmä na možné riziká pre zdravie a kvalitu života. Predstavitelia hlavnej občianskej iniciatívy Chránime si naše, ktorá oponuje projektu, upozorňujú, že výroba batérií zahŕňa chemické procesy s potenciálne negatívnym vplyvom na zrak, respiračné zdravie, plodnosť a celkový zdravotný stav obyvateľov žijúcich v blízkosti závodu, ako aj jeho zamestnancov. Medzi rizikové látky patrí N-metylpyrolidón (NMP), klasifikovaný ako neurotoxická a genotoxická látka, ktorá môže mať vplyv aj na vývoj plodu. Aktivisti zároveň zdôrazňujú, že Slovenský hydrometeorologický ústav (SHMÚ) nedisponuje systémami na monitorovanie emisií NMP zo závodov na výrobu batérií.³²

Ďalšie obavy sa týkajú rizika priemyselných havárií – s odkazom na incidenty v závodoch spoločnosti Northvolt – pričom podľa kritikov plánovaná výroba v Šuranoch nespĺňa klasifikáciu podľa zákona o prevencii závažných priemyselných havárií,³³ čo obmedzuje priestor pre regulačný dohľad. Diskutuje sa aj o možných negatívnych externalitách, ako je zvýšená dopravná záťaž, hluk a lokálne znečistenie ovzdušia.³⁴

Environmentálne obavy sa sústreďujú najmä na riziko kontaminácie vody, degradácie pôdy a vysokú energetickú náročnosť prevádzky. Kritici poukazujú na plánovaný odber vody z rieky Nitra, nejasnosti ohľadom deklarovaných objemov a možné negatívne dôsledky pre geotermálne zdroje, ktoré sa v iných krajinách – napríklad

v Maďarsku – využívajú na priemyselné účely.³⁵ Sporný je aj proces odsolovania, ktorý generuje kontaminovanú soľanku; jej likvidácia je vo vnútrozemských podmienkach technicky náročná a predstavuje potenciálne riziko pre pôdu a podzemné vody.

Ďalšie námietky sa týkajú poľnohospodárskej hodnoty lokality, ktorá produkuje kvalitné plodiny vrátane špeciálnych plodín a významne prispieva k národnej produkcii obilnín. Odstránenie približne 400 000 ton ornice podľa aktivistov ohrozí potravinovú bezpečnosť a dlhodobú poľnohospodársku produktivitu.³⁶ Zástupcovia priemyselných združení, vrátane Zväzu automobilového priemyslu SR (ZAP SR), síce potvrdzujú vysokú energetickú náročnosť výroby batérií, no zároveň ju vnímajú ako nevyhnutný krok v transformácii automobilového priemyslu.³⁷ Kritici však namietajú, že vysoká spotreba energie predstavuje dodatočnú záťaž pre miestnu energetickú sieť, čím zdôrazňujú komplexné nároky, ktoré výroba batérií kladie na infraštruktúru.³⁸

Regulačné otázky sa týkajú najmä transparentnosti postupov verejných inštitúcií. Podľa občianskej iniciatívy boli v procese prípravy projektu identifikované viaceré procedurálne nezrovnalosti, ktoré podkopávajú dôveru verejnosti v schopnosť štátu vykonávať účinný dohľad.

TABUĽKA 3: HLAVNÉ OBAVY SÚVISIACE SO ZÁVODOM GIB V ŠURANOCH

Kategória	Osobitné obavy	Potenciálne vplyvy
Životné prostredie	Vysoká spotreba vody a energie; likvidácia odpadovej soľanky; riziko kontaminácie pôdy	Vyčerpanie vodných zdrojov; strata poľnohospodárskej pôdy; tlak na energetickú infraštruktúru
Sociálne otázky	Zdravotné riziká (respiračné ochorenia, plodnosť, vývoj plodu); odchod mladých; dopravná záťaž, hluk a znečistenie	Zvýšený výskyt ochorení; tlak na zdravotnícky systém; demografický pokles; zhoršenie kvality života
Správa a riadenie	Nedostatočná transparentnosť; obmedzený proces EIA; slabá verejná participácia	Erózia dôvery; procesné nezrovnalosti; demokratický deficit v rozhodovaní
Iné regulačné otázky	Medzery v legislatíve o prevencii priemyselných havárií a chemickej bezpečnosti; nedostatočný monitoring emisií; zrýchlené povoloňacie konania obchádzajúce štandardné postupy	Bezpečnostné riziká; nedostatočný environmentálny dohľad; regulačné zachytenie
Ekonomika	Závislosť od jedného odvetvia; vytlačanie poľnohospodárstva; neistota ohľadom pracovných miest; konkurencia o pracovnú silu s existujúcimi odvetvami	Ekonomická zraniteľnosť; strata potravinovej bezpečnosti; narušenie miestneho trhu práce

Zdroj: Spracované autorkou na základe polo-štruktúrovaných rozhovorov so zainteresovanými aktérmi a sekundárnych zdrojov, vrátane vyjadrení iniciatívy Chránime si naše.³⁹

Kritici poukazujú na nedostatočné zverejňovanie základných informácií o povahe projektu, plánovanom využití, partneroch či vlastníckych štruktúrach – a to napriek opakovaným žiadosťiam podľa zákona o slobodnom prístupe k informáciám.⁴⁰ Sporné je aj udelenie štatútu „významnej investície“ krátko po podaní žiadosti štátnou spoločnosťou MH Invest v júni 2022.⁴¹

Investičná zmluva bola totiž podpísaná už dva mesiace po založení spoločnosti GIB a zahŕňala štátnu pomoc vo výške 214 miliónov eur (150 miliónov eur priama dotácia a 64 miliónov eur daňové úľavy).⁴² Táto pomoc bola pritom schválená ešte pred ukončením procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, keďže projekt bol pôvodne vyňatý z tzv. „veľkej EIA“.⁴³ Aktivisti preto požadujú úplné zastavenie realizácie projektu a poukazujú aj na absenciu európskych referenčných dokumentov o najlepších dostupných technikách (BAT) pre výrobu batérií podľa smernice o priemyselných emisiách.⁴⁴

Ekonomické námietky oponentov sa opierajú o nízku mieru nezamestnanosti v regióne, čo podľa nich sponchybňuje schopnosť závodu obsadiť plánované pracovné miesta bez presunu pracovníkov z iných sektorov alebo regiónov. Riziko odčerpávania pracovnej sily je podľa odborníkov menšie pri projektoch, akým je závod Volvo na východnom Slovensku, kde je nezamestnanosť vyššia.⁴⁵ Problém nedostatku pracovných síl je však prítomný naprieč automobilovým priemyslom v celej V4, kde sa pôvodný prebytok pracovnej sily z 90. rokov postupne zmenil na deficit.⁴⁶ Tento trend zvyšuje zraniteľnosť Slovenska voči jednostranne orientovanému priemyselnému rozvoju.

VALALIKY: KOMPARATÍVNA PERSPEKTÍVA

Kontrastné prijatie investície spoločnosti Volvo do závodu na výrobu elektrických vozidiel vo Valalikoch, s hodnotou 1,2 miliardy eur a len minimálnym odporom miestnej komunity, ponúka dôležité poznatky o faktoroch ovplyvňujúcich verejnú akceptáciu veľkých zahraničných projektov.

Po prvé, automobilová výroba má na Slovensku dlhú tradíciu a vysokú mieru spoločenskej akceptácie. Tento fakt odráža úspešnú integráciu krajiny do európskych automobilových dodávateľských reťazcov počas uplynulých troch desaťročí.⁴⁷ Naopak, výroba batérií predstavuje relatívne novú a menej známu oblasť, ktorá je vnímaná s väčšou mierou neistoty, najmä vzhľadom na potenciálne environmentálne a zdravotné dopady. Navyše sa ekonomické prostredie Košického kraja výrazne líši od poľnohospodárskeho charakteru Šurian. Ako poznamenal jeden z oslovených expertov, Košice disponujú diverzifikovanejšou priemyselnou základňou, pričom obyvatelia vnímajú príchod nových výrobných kapacít skôr ako príležitosť na rozšírenie pracovných možností než ako hrozbu pre existujúce hospodárske aktivity.⁴⁸

Po druhé, priemyselný park Valaliky bol od začiatku plánovaný ako zóna pre investície do elektromobility, čo nastavilo realistické očakávania miestnej komunity a znížilo mieru neistoty ohľadom budúceho využitia územia. Jasná regulácia a transparentné zaradenie lokality medzi priemyselné zóny pre automobilovú výrobu vytvorili rámec pre otvorenejšie a predvídateľnejšie konzultačné procesy – v ostrom kontraste so situáciou v Šuranoch, kde postupné odhaľovanie detailov projektu GIB vyvolávalo napätie a nedôveru.⁴⁹

Po tretie, vnímanie verejnosti formovalo aj renomé značky a zvolená komunikačná stratégia. Napriek tomu, že Volvo je od roku 2010 vo vlastníctve čínskej spoločnosti Geely, vo verejnom diskurze na Slovensku je naďalej spájané predovšetkým s jeho švédskou identitou a európskou tradíciou. Tento obraz môže byť výsledkom cielenej stratégie, v rámci ktorej etablované európske značky ťazia zo svojho historického imidžu, pričom paralelne využívajú čínsky kapitál a technológie. To ostro kontrastuje s otvorene deklarovanou čínskou identitou spoločnosti Gotion High-Tech, ktorá je častejšie rámcovaná v geopolitickom kontexte a spájaná s obavami o strategickej závislosti.

Tieto porovnania naznačujú, že ochota miestnych komunit akceptovať zahraničné investície závisí nielen od technických parametrov projektov, ale aj od širšieho kontextu – od známosti príslušného odvetvia, cez jasnosť a predvídateľnosť regulačných rámcov až po reputáciu investora. Zatiaľ čo čínske spoločnosti môžu čeliť väčším prekážkam pri získavaní dôvery verejnosti, slovenské postavenie na „integrovanej periférii“ európskej ekonomiky znamená, že kľúčové investičné rozhodnutia ostávajú prevažne v rukách zahraničných investorov. Pri správne nastavených podmienkach však môžu čínske investície priniesť krátkodobé konkurenčné výhody pre slovenský automobilový sektor. V prípade projektu GIB bude preto zásadné nielen jasne definovať a presadzovať požiadavky na miestny obsah a transfer technológií, ale aj dôsledne zabezpečiť plný súlad s európskymi štandardmi ESG.

MAĎARSKÁ SKÚSENOŠ: LEKCIE Z DEBRECÍNU A SEGEDÍNU

Maďarsko sa stalo centrálnym uzlom čínskych investícií do elektromobility v Európe. V Debrecíne vzniká závod na výrobu batérií spoločnosti Contemporary Amperex Technology Company (CATL) v hodnote 7,3 miliardy eur. Ide o druhú európsku investíciu firmy po závode v Arnstade a výskumno-vývojovom centre v Erfurte (Durínsko), no svojím rozsahom výrazne presahuje nemecké projekty. V Segedíne zas spoločnosť BYD plánuje investíciu v hodnote 5 miliárd eur do svojho prvého európskeho závodu na výrobu osobných elektromobilov. Hoci BYD už pôsobí v Maďarsku prostredníctvom závodu na výrobu elektrických autobusov v Komárne, projekt v Segedíne predstavuje zásadné rozšírenie jeho prítomnosti na európskom trhu.

Podobne ako Slovensko, aj Maďarsko sa profiluje ako regionálne centrum čínskych investícií do elektromobility, čo je výsledkom kombinácie cielených vládnych stimulov a priaznivého podnikateľského prostredia. Vláda Viktora Orbána prisľúbila spoločnosti CATL stimuly a infraštruktúrnu podporu vo výške 845 miliónov eur, pričom presná výška štátnej podpory pre BYD zatiaľ nebola zverejnená.

Plánovaná gigafabrika CATL v Debrecíne s kapacitou 100 GWh má vytvoriť približne 9 000 pracovných miest a po dokončení sa stane najväčším čínskym závodom na výrobu batérií v Európe. Lokalita sa zároveň transformuje na komplexný priemyselný klaster, keďže tu paralelne investujú dodávatelia a zákazníci CATL – vrátane nemeckých automobiliek Audi, BMW a Mercedes-Benz. Tento trend zapadá do dlhodobej stratégie maďarskej vlády podporovať adaptáciu tradičných výrobcov automobilov na elektromobilitu a integrovať ich do nových hodnotových reťazcov.⁵⁰

Na rozdiel od slovenského projektu GIB predstavuje investícia CATL v Debrecíne výhradne čínsky greenfield projekt, ktorý plne zapadá do maďarskej stratégie rozvoja batériového priemyslu do roku 2030.⁵¹ Táto stratégia kladie dôraz na prilákanie priamych zahraničných investícií z východnej Ázie,⁵² čo kontrastuje s prístupom EÚ orientovaným na posilňovanie strategickej autonómie. Odlišuje sa aj od slovenského rámca,⁵³ ktorý je viac orientovaný na partnerstvá a spoločné podniky. Užšie zosúladenie záujmov maďarskej vlády so zahraničnými investormi a rastúca miera prepojenia štátu s hospodárskymi aktérmi zároveň prispeli k absencii širšej modernizačnej aliancie, podobnej tej, ktorá sa postupne formuje na Slovensku.⁵⁴

Napriek silnej politickej podpore sa však investícia CATL stretla s rozsiahlym odporom verejnosti. Obavy z environmentálnych dopadov – od rizika zhoršenia kvality pôdy, vody a ovzdušia až po vytvorenie tzv. „batériovej púšte“⁵⁵ – odzrkadľujú argumenty, ktoré sa objavujú aj v prípade slovenských projektov. Situáciu zhoršuje skutočnosť, že región Severnej veľkej nížiny, kde sa Debrecín nachádza, dlhodobo zápasí so suchom a nedostatkom vody. Protesty v Maďarsku prebiehali vo väčšom rozsahu než na Slovensku a vo výraznej miere sa do nich zapojili nielen občianski aktivisti, ale aj opozičné politické strany. Environmentálne a sociálne obavy sa tak premietli do širšieho politického diskurzu.

Rozsah protestov možno čiastočne vysvetliť vyššou mierou politickej polarizácie a predchádzajúcimi kontroverziami okolo čínskych investícií⁵⁶ – napríklad v prípade navrhovaného kampusu Fudanskej univerzity v Budapešti v roku 2021.⁵⁷ K odporu však prispeli aj negatívne skúsenosti s juhokórejskými investíciami do batériového priemyslu, vrátane recyklačných závodov, ktoré čelili obvineniam z nedostatočného dodržiavania bezpečnostných štandardov, nesprávneho nakladania s odpadom a dokonca aj smrteľných priemyselných nehôd. Tieto incidenty význame podkopali dôveru verejnosti v maďarský regulačný rámec v oblasti životného prostredia,⁵⁸ a to aj napriek tomu, že niektoré problematické prevádzky boli neskôr zatvorené alebo sankcionované.

Podobne ako na Slovensku, aj v Maďarsku vzbudzujú väčší odpor batériové projekty než samotná výroba elektromobilov. Investícia BYD v Segedíne sa stretla s podstatne menšou kritikou, čo možno vysvetliť jednak menším rozsahom očakávaných environmentálnych dopadov, jednak pozitívnejšími skúsenosťami verejnosti s výrobou vozidiel BYD v už existujúcom závode v Komárne.

Stret ESG: Čínsky verzus európsky prístup

Kľúčové obavy spojené so závodmi CATL v Debrecíne a GIB v Šuranoch sa sústreďujú na environmentálne, sociálne a regulačné normy. Porovnanie rámcov Číny a Európskej únie ukazuje, že hoci obe strany deklarujú záväzok k udržateľnosti a dekarbonizácii, ich praktická implementácia sa často výrazne líši. Táto asymetria vytvára komplexné výzvy pre investorov, regulačné orgány aj občiansku spoločnosť.

Európska únia disponuje jedným z najkomplexnejších rámcov ESG na svete. Jeho súčasťou sú napríklad taxonómia pre udržateľné investície,⁵⁹ smernica o podávaní správ o udržateľnosti podnikov (CSRD),⁶⁰ mechanizmus úpravy uhlíkových hraníc (CBAM)⁶¹ či smernica o náležitej starostlivosti podnikov v oblasti udržateľnosti (CSDDD).⁶² Tieto nástroje, zakotvené v Európskej zelenej dohode a balíku „Fit for 55“,⁶³ ukladajú podnikom povinnosť zverejňovať informácie o udržateľnosti, zabezpečiť náležitú starostlivosť v dodávateľských reťazcoch a dodržiavať environmentálne a sociálne normy vo svojich činnostiach. Odrážajú tým dôraz EÚ na transparentnosť, participáciu zainteresovaných strán a normatívne uprednostňovanie dlhodobej udržateľnosti pred krátkodobým ziskom.

Narastajúce obavy o konkurencieschopnosť však viedli Európsku komisiu k predstaveniu tzv. „balíka Omnibus“,⁶⁴ ktorého cieľom je znížiť administratívnu záťaž a zjednodušiť dodržiavanie ESG pravidiel, najmä pre menšie podniky. Navrhované úpravy by mohli zásadne obmedziť pôvodný dosah noriem: väčšina spoločností by bola oslobodená od povinného ESG reportingu a povinnosť náležitej starostlivosti by sa vzťahovala len na priamych dodávateľov. Takýto prístup by zúžil transparentnosť hodnotových reťazcov a oslabil pôvodne ambiciózne ciele EÚ v oblasti udržateľnosti.⁶⁵

Podľa revidovanej smernice CSRD by sa povinnosť zverejňovať údaje o udržateľnosti týkala len veľkých spoločností s viac ako 1 000 zamestnancami a ročným obratom nad 50 miliónov eur alebo so súvahou presahujúcou 25 miliónov eur, pričom by sa táto povinnosť odložila o dva roky. Až 80 % podnikov by tak bolo oslobodených od povinnosti povinného ESG reportingu. Podobne by zmena smernice CSDDD zúžila požiadavky náležitej starostlivosti iba na priamych dodávateľov, čo by ďalej obmedzilo dohľad nad hodnotovými reťazcami. Hoci by malé a stredné podniky boli stále povzbudzované k dobrovoľnému reportingu a zásada „dvojitaj významnosti“ – teda povinnosti odhaľovať finančné aj nefinančné riziká súvisiace s udržateľnosťou – by sa zachovala, tieto návrhy predstavujú citelné oslabenie európskych ESG štandardov.

Naopak, Čína smeruje k postupnému sprísňovaniu pravidiel. V decembri 2024 zverejnilo ministerstvo financií usmernenia pre zverejňovanie informácií o udržateľnosti podnikov (základné usmernenia),⁶⁶ ktoré zavádzajú princíp „dvojitaj významnosti“ a rozširujú zverejňovanie údajov na celý hodnotový reťazec. Zatiaľ sú však tieto požiadavky dobrovoľné a bez jasných sankcií, pričom ich plné zavedenie sa očakáva

najskôr v roku 2030. Implementácia sa má začať u verejne obchodovaných spoločností a postupne sa rozšíriť na ostatné podniky.⁶⁷

V čínskej regulačnej praxi má zelená politika podriadený vzťah k priemyselnej politike. Udržateľnosť sa posudzuje ako jeden z viacerých faktorov rozvojovej stratégie a často ustupuje cieľom prevádzkovej efektívnosti, nákladovej konkurencieschopnosti či národnej bezpečnosti. Tento prístup prináša praktické výzvy pre čínske spoločnosti pôsobiace v EÚ, ako aj pre európskych tvorcov politik, ktorí sa usilujú o konzistentné uplatňovanie ESG noriem. Ich presadzovanie však ďalej sťažujú výrazné rozdiely a nerovnomerné vynucovanie pravidiel medzi jednotlivými členskými štátmi.

V batérovom sektore sa environmentálny pilier ESG stáva obzvlášť citlivým. Produkcia batérií pre elektromobily síce prispieva k dekarbonizácii, no zároveň je vysoko náročná na kritické suroviny, ktoré sa často dovážajú z environmentálne a sociálne problematických zdrojov v krajinách globálneho Juhu. Čínske spoločnosti zohrávajú dominantnú úlohu v ťažbe aj spracovaní týchto surovín, avšak ich dodávateľské reťazce nie vždy splňajú európske štandardy. Investícia Gotion High-Tech na Slovensku preto bude musieť preukázať súlad s prísnyimi pravidlami EÚ v oblasti zodpovedného získavania nerastov, recyklácie a nakladania s batériami po skončení životnosti. To si vyžaduje rozsiahle investície do transparentnosti dodávateľských reťazcov a environmentálneho monitoringu – nad rámec toho, čo by spoločnosť musela dodržiavať na čínskom trhu.

Sociálny pilier ESG odhaľuje podobné kontrasty. Európske regulácie kladú dôraz na práva pracovníkov, zapojenie miestnych komunit a širšiu participáciu zainteresovaných strán pri rozhodovaní. Čínske podniky však pôsobia v prostredí, kde má prioritu hospodársky rast a technologický pokrok – často na úkor pracovných práv či participácie verejnosti. Tieto napätia sa prejavili už pri predošlých čínskych investíciách v strednej Európe a opakovane sa ukazujú aj pri projektoch GIB a CATL.

V oblasti správy a riadenia sú rozdiely rovnako výrazné. Európske predpisy vyžadujú podrobné zverejňovanie informácií o štruktúre riadenia, zložení predstavenstiev a rozhodovacích procesoch. Naproti tomu čínske štátne podniky, ktoré dominujú v kritickej infraštruktúre a strategických odvetviach, často podriaďujú firemné riadenie cieľom národnej politiky.

Vyriešenie týchto rozdielov v oblasti ESG bude kľúčové pre dlhodobú životaschopnosť čínskych investícií v Európe. Čínske spoločnosti, ktoré sa dokážu prispôbiť európskym požiadavkám, môžu získať konkurenčnú výhodu a jednoduchší prístup na jednotný trh. Naopak, firmy, ktoré budú mať problémy s dodržiavaním štandardov, riskujú prísnejšiu regulačnú kontrolu, odpor občianskej spoločnosti či dokonca obmedzenia investícií. Pre Slovensko to znamená nutnosť posilniť regulačné kapacity, zabezpečiť vynútiteľnosť práva a dôsledne dohliadať na to, aby zahraničné investície prispievali k cieľom udržateľnosti a zároveň nenarušovali európske ESG štandardy.

TABUĽKA 4: POROVNANIE VYBRANÝCH ČÍNSKYCH A EURÓPSKÝCH ESG NORIEM

Aspekt	Normy EÚ	Čínske normy
Vplyv na životné prostredie	Povinné podávanie správ; pripravované zmeny môžu viesť k dvojstupňovému systému, kde časť podnikov bude podávať povinné a časť iba dobrovoľné správy	Dobrovoľné podávanie správ s postupným sprísňovaním požiadaviek
Dôsledná kontrola dodávateľského reťazca	Povinnosť komplexného auditu treťou stranou; pripravované zmeny by mohli obmedziť audit len na priamych dodávateľov	Interné monitorovanie s obmedzeným zapojením externého auditu
Pracovné normy	Striktné dodržiavanie dohovorov Medzinárodnej organizácie práce (ILO)	Dodržiavanie národných pracovnoprávných predpisov; obmedzené uplatňovanie medzinárodných štandardov
Transparentnosť riadenia	Rozsiahle práva akcionárov a ďalších zainteresovaných strán	Štátne usmernenia s limitovaným nezávislým dohľadom
Klimatické ciele	Nadnárodné záväzky uhlíkovej neutrality s právne záväznými cieľmi; rozdiely v implementácii medzi členskými štátmi	Národné ciele uhlíkovej neutrality s flexibilnou implementáciou

Zdroj: Spracované autorkou na základe rámcov udržateľnosti podnikov EÚ a Číny (so zameraním na CSRD, CSDDD a základné usmernenia).

Záver: Hľadanie rovnováhy medzi rastom a udržateľnosťou

Skúsenosti Slovenska a ďalších krajín V4 s čínskymi investíciami do elektromobility a batérií ilustrujú širšiu dilemu členských štátov Európskej únie, ktoré stoja na rozhraní hospodárskeho rozvoja, ekologickej transformácie a strategickej bezpečnosti. Projekt GIB má potenciál posunúť Slovensko do popredia európskeho hodnotového reťazca výroby batérií, no zároveň prináša geopolitické, geoeconomické a kyberbezpečnostné riziká, ktoré môžu obmedziť manévrovací priestor národnej politiky.

Krátkodobé ekonomické prínosy – vrátane nových pracovných miest – sú nevyhnutné vzhľadom na očakávaný pokles zamestnanosti v dodávateľských odvetviach spaľovacích motorov, najmä v produkcii komponentov, ktoré dominujú v krajinách V4. Pre Slovensko, ktorého konkurencieschopnosť stojí na automobilovej výrobe, je prístup k batériovým technológiám kľúčový. Zároveň však vysoké vystavenie sa Číne v obchode a dopyte zvyšuje zraniteľnosť Slovenska voči ekonomickému nátlaku.

Environmentálne a sociálne aspekty čínskych investícií do elektromobility ešte viac prehlbujú komplexnosť tejto situácie. Na jednej strane tieto projekty podporujú ciele Európy v oblasti dekarbonizácie tým, že umožňujú rozvoj výroby elektrických vozidiel; na druhej strane však odhaľujú rozdiely medzi čínskym a európskym prístupom k normám ESG. Hoci slabé uplatňovanie ESG štandardov nie je problémom výlučne čínskych investorov – ako ukazuje maďarská skúsenosť – súčasné oslabovanie európskych regulácií a postupné zosúladovanie čínskeho rámca ESG s globálnymi normami vytvárajú priestor pre regulačnú arbitráž. Kým pôvod investora sám osebe nie je rozhodujúci, charakter investície a regulačné medzery môžu podnietiť odpor miestnych komunít, ako ukazujú paralely medzi Slovenskom a Maďarskom.

Politická odpoveď musí byť diferencovaná: plošné obmedzenia by mohli spomaliť zelenú transformáciu, zatiaľ čo nekontrolovaný prístup by zvýšil strategické riziká. Európska únia a jej členské štáty preto potrebujú robustné mechanizmy preverovania investícií a harmonizované ESG štandardy, ktoré umožnia hodnotiť projekty podľa ich konkrétnych dopadov. Súčasná fragmentácia prístupov v rámci EÚ oslabuje jednotnú politiku voči Číne a zvyšuje riziko obchádzania pravidiel.

Úplné oddelenie („decoupling“) od čínskych zelených technológií by mohlo oddialiť dosiahnutie klimatických cieľov a zároveň zvýšiť náklady. Výzvou je preto využiť čínske výrobné kapacity v súlade s európskou stratégiou „de-riskingu“ a posilňovania strategickej autonómie. Slovenská skúsenosť v tomto smere ponúka dôležité poučenia aj pre ďalšie krajiny V4: úspech závisí od včasného zapojenia komunít, efektívneho manažovania environmentálnych a sociálnych rizík a od posilnenia demokratického dohľadu.

Bez modernizácie priemyslu a systematického budovania domácich kapacít zostane Slovensko závislé od zahraničných investorov – predovšetkým z Nemecka a Číny. To, ako politické a ekonomické elity zvládnu túto komplexnú dynamiku, bude kľúčové nielen pre hospodársku budúcnosť krajiny, ale aj pre jej postavenie v meniacej sa európskej a globálnej architektúre.

O autorke



Dominika Remžová je analytička čínskych projektov v Asociácii pre medzinárodné otázky (AMO). Vo svojom výskume sa zameriava na čínsku zahraničnú a hospodársku politiku, priemyselnú politiku, dodávateľské reťazce, kritické suroviny a sektor elektrických vozidiel.

Pred nástupom do AMO pôsobila v International Institute for Strategic Studies (IISS) v Berlíne, kde sa podieľala na projektoch o efektívnosti a udržateľnosti misií v rámci Spoločnej zahraničnej a bezpečnostnej politiky Európskej únie a obrannej spolupráci vo východnom Stredomorí. Skúsenosti získala aj v Central European Institute of Asian Studies (CEIAS) v Bratislave, kde sa venovala vnútropolitickému vývoju a vonkajším vzťahom Taiwanu, a v Rights Lab na University of Nottingham, kde skúmala porušovanie ľudských práv v Sin-tiangu.

Je doktorandkou politológie a medzinárodných vzťahov na University of Nottingham, kde sa špecializuje na postavenie krajín strednej a východnej Európy v globálnych hodnotových reťazcoch a na ich politiku voči Číne a Taiwanu. Pôsobí tiež ako editorka v Taiwan Research Hub a pravidelne publikuje v periodiku Taiwan Insight. Získala magisterský titul v odbore taiwanských štúdií na School of Oriental and African Studies (SOAS) v Londýne a bakalársky titul v odbore čínskych štúdií na University of Manchester.

✉ dominika.remzova@amo.cz ✕ [@DominikaRemzova](https://twitter.com/DominikaRemzova)

O MapInfluenCE

MapInfluenCE je medzinárodne uznávaný projekt, ktorý pôvodne pôsobil pod názvom ChinfluenCE (2017–2020). Projekt skúma vplyv Číny, Ruska a ďalších autoritárskych režimov v strednej Európe – konkrétne v Česku, Poľsku, Maďarsku a na Slovensku. Prostredníctvom analytických výstupov (mediálne články, rozhovory, výskumné správy, verejné aj uzavreté podujatia či brífingy) formuje odbornú i verejnú diskusiu o aktivitách Číny v regióne.

Využíva rôzne analytické nástroje a metodické prístupy – od diskurzívnej analýzy médií na identifikáciu aktérov formujúcich čínske naratívy, cez mapovanie tvorcov agendy („agenda setters“) odhaľujúce prepojenia lokálnych politikov a podnikateľov s väzbami na Čínu, až po analýzu zmien postojov politických strán k Číne v parlamentoch Česka a Maďarska od roku 1990.

Výsledky výskumu MapInfluenCE boli citované v európskych, amerických aj austrálskych médiách, uvedené vo Výročnej správe US-China Economic and Security Review Commission (2018), v správe Reportérov bez hraníc o zraniteľnosti médií a prezentované v Európskom parlamente.

Tím publikoval vyše 30 politických a informačných dokumentov v piatich jazykoch a jeho členovia poskytli odborné komentáre médiám ako BBC, Financial Times, Wall Street Journal, China Digital Times, POLITICO Brussels, Frankfurter Allgemeine Zeitung či Radio Free Europe.

V roku 2020 sa projekt rozšíril aj na ďalšie autoritárske vplyvy a prijal súčasný názov MapInfluenCE.

Projekt vytvorila a koordinuje Asociácia pre medzinárodné otázky (AMO), česká nezisková organizácia so sídlom v Prahe.

SLEDUJTE NÁS!

 mapinfluence.eu

 x.com/MapInfluenceEU

 x.com/amo_cina

 [instagram/amo.cina](https://www.instagram.com/amo.cina)

[@MapInfluenceEU](https://www.instagram.com/MapInfluenceEU) a [#MapInfluenCE](https://www.instagram.com/MapInfluenCE)

O AMO





AMO je mimovládna nezisková organizácia založená v roku 1997 za účelom výskumu a vzdelávania v oblasti medzinárodných vzťahov. Základným poslaním AMO je prispievať k hlbšiemu porozumeniu medzinárodného diania. Poskytujeme priestor na vyjadrovanie a realizáciu nápadov, myšlienok a projektov slúžiacich na rozvoj vzdelanosti, porozumenia a tolerancie medzi ľuďmi.

AMO je jedinečnou transparentnou platformou, ktorá sprostredkováva dialóg medzi zástupcami širokej verejnosti, akademickej sféry, občianskeho sektora, politiky a biznisu. Dlhodobo podporujeme záujem občanov Českej republiky o medzinárodné otázky a poskytujeme informácie nevyhnutné na formovanie vlastného názoru na súčasné udalosti doma aj vo svete.

AMO:

- formuluje a publikuje štúdie a analýzy,
- organizuje medzinárodné konferencie, odborné semináre, okrúhle stoly a verejné diskusie,
- uskutočňuje vzdelávacie projekty,
- prezentuje kritické názory a komentáre k aktuálnym udalostiam pre domáce a zahraničné médiá,
- vytvára priaznivejšie podmienky pre rast novej generácie odborníkov,
- podporuje záujem o disciplínu medzinárodných vzťahov medzi širokou verejnosťou,
- spolupracuje s množstvom ďalších domácich aj zahraničných inštitúcií.

SLEDUJTE NÁS!

-  amo.cz
-  facebook.com/AMO.cz
-  x.com/AMO_cz
-  youtube.com/AMOCz
-  linkedin.com/company/AMOCz
-  instagram.com/AMO.cz

Poznámky

- 1 Petr Pavlínek, *Dependent Growth: Foreign Investment and the Development of the Automotive Industry in East-Central Europe* (Cham: Springer, 2017). Richard E. Baldwin, „Global Supply Chains: Why They Emerged, Why They Matter, and Where They Are Going,“ *Centre for Economic Policy Research (CEPR)*, CEPR Discussion Paper No. DP9103 (2012).
- 2 Daniel Hornak a Andrea Dudik, „Europe’s Detroit Is Under Threat from Electric Vehicles,“ *Bloomberg*, 8. január 2024, <https://www.bloomberg.com/news/features/2024-01-08/big-european-car-industry-is-jeopardized-by-electric-vehicles>.
- 3 Európska komisia, „Commission welcomes completion of key ‘Fit for 55’ legislation, putting EU on track to exceed 2030 targets,“ 9. október 2023, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_4754. „REGULATION (EU) 2019/631 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 17 April 2019 setting CO₂ emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011,“ *Official Journal of the European Union*, 25. apríl 2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631>.
- 4 Martin Šebeňa, et al., *Central Europe–East Asia EV nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese electric vehicle and battery investment in the V4 countries* (Bratislava: Central European Institute of Asian Studies (CEIAS), 2025), 37–40, https://ceias.eu/wp-content/uploads/2018/05/IVF_Paper_EVs_Batteries-2.pdf.
- 5 Ibid.
- 6 Petr Pavlínek, „Relative positions of countries in the core-periphery structure of the European automotive industry,“ *European Urban and Regional Studies* 29, no. 1 (2022).
- 7 Viliam Ostatník, „Slovakia Confronts China Car Challenge,“ *The Center for European Policy Analysis (CEPA)*, 18. apríl 2024, <https://cepa.org/article/slovakia-confronts-china-car-challenge/#:~:text=Slovakia%20suffers%20from%20the%20third,China%2C%20represent%20a%20particular%20threat>.
- 8 Dominika Remžová, „Charging Ahead or Falling Behind? Chinese EV Investments in the V4 States,“ *LSE Ideas*, 21. máj 2025, <https://blogs.lse.ac.uk/cff/2025/05/21/charging-ahead-or-falling-behind-chinese-ev-investments-in-the-v4-states/>.
- 9 Ivana Karásková, et al., *Empty shell no more: China’s growing footprint in Central and Eastern Europe* (Praha: Asociace pro mezinárodní otázky (AMO), 2020), 35–51, https://chinaobservers.eu/wp-content/uploads/2020/04/CHOICE_Empty-shell-no-more.pdf.
- 10 Ibid.
- 11 Agatha Kratz, et al., *Dwindling investments become more concentrated – Chinese FDI in Europe: 2023 Update* (Berlín: MERICS a Rhodium Group, 2024), <https://merics.org/en/report/dwindling-investments-become-more-concentrated-chinese-fdi-europe-2023-update>. Agatha Kratz, et al., *Chinese investment rebounds despite growing frictions – Chinese FDI in Europe: 2024 Update* (Berlín: MERICS a Rhodium Group, 2025), <https://merics.org/en/report/chinese-investment-rebounds-despite-growing-frictions-chinese-fdi-europe-2024-update>.
- 12 Agatha Kratz, et al., *Chinese investment rebounds despite growing frictions – Chinese FDI in Europe: 2024 Update* (Berlín: MERICS a Rhodium Group, 2025), <https://merics.org/en/report/chinese-investment-rebounds-despite-growing-frictions-chinese-fdi-europe-2024-update>.

- 13 Európska komisia, „Commission investigation provisionally concludes that electric vehicle value chains in China benefit from unfair subsidies,” 12. jún 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3231. Európska komisia, „EU imposes duties on unfairly subsidized electric vehicles from China while discussions on price undertakings continue,” 29. október 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_5589.
- 14 Reuters, „How EU governments voted on Chinese EV tariffs,” 4. október 2024, <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/how-eu-governments-plan-vote-chinese-ev-tariffs-2024-10-04/>. Dominika Remžová, „CHOICE Newsletter: China's Economy and EU Divides,” *China Observers in Central and Eastern Europe (CHOICE)*, 4. november 2024, <https://chinaobservers.eu/choice-newsletter-chinas-economy-and-eu-divides/>.
- 15 *Central Europe-East Asia EV Nexus Tracker* (Bratislava: Central European Institute of Asian Studies (CEIAS), 2025), <https://evnexustracker.ceias.eu/map>.
- 16 Petr Pavlínek, „Transition of the automotive industry towards electric vehicle production in the east European integrated periphery,” *Empirica* 50, no. 1 (2023).
- 17 Alen Toplišek, „Beyond Dependent Development? The Unlikely Emergence of an Upgrading Alliance in the Case of InoBat in Slovakia,” *Studies in Comparative International Development* 59, no. 4 (2024).
- 18 Ágnes Szunomár, „Chinese EV battery manufacturing in Hungary: helping or hindering the green transition?,” v Anders Hove, *2025 EVs and Battery Supply Chains Issues and Impacts* (Oxford: The Oxford Institute for Energy Studies, Oxford Energy Forum 14, 2025), 51–54, <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2025/04/OEF-144.pdf>.
- 19 Dominika Remžová, Gregor Sebastian, a Ágnes Szunomár, „European Auto Industry: Balancing Growth and Green Goals,” *China Observers in Central and Eastern Europe (CHOICE)*, 13. marec 2025, <https://chinaobservers.eu/european-auto-industry-balancing-growth-and-green-goals/>.
- 20 Dominika Remžová, „Charging Ahead or Falling Behind? Chinese EV Investments in the V4 States,” *LSE Ideas*, 21. máj 2025, <https://blogs.lse.ac.uk/cff/2025/05/21/charging-ahead-or-falling-behind-chinese-ev-investments-in-the-v4-states/>. Jakub Jakóbowski a Janka Oertel, *Electric shock: The Chinese threat to Europe's industrial heartland* (Berlin: European Council on Foreign Relations (ECFR) a Centre for Eastern Studies (OSW), 2025), <https://ecfr.eu/publication/electric-shock-the-chinese-threat-to-europes-industrial-heartland/#about-the-authors>.
- 21 Alen Toplišek, „Beyond Dependent Development? The Unlikely Emergence of an Upgrading Alliance in the Case of InoBat in Slovakia,” *Studies in Comparative International Development* 59, no. 4.
- 22 Martin Šebeňa, et al., *Central Europe-East Asia EV nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese electric vehicle and battery investment in the V4 countries* (Bratislava: Central European Institute of Asian Studies (CEIAS), 2025), 37–40, https://ceias.eu/wp-content/uploads/2018/05/IVF_Paper_EVs_Batteries-2.pdf.
- 23 Dominika Remžová, „Charging Ahead or Falling Behind? Chinese EV Investments in the V4 States,” *LSE Ideas*, 21. máj 2025, <https://blogs.lse.ac.uk/cff/2025/05/21/charging-ahead-or-falling-behind-chinese-ev-investments-in-the-v4-states/>.
- 24 Martin Šebeňa, „Collateral Damage: Slovakia Caught in the China-EU Crossfire,” *The Diplomat*, 31. máj 2024, <https://thediplomat.com/2024/05/collateral-damage-slovakia-caught-in-the-china-eu-crossfire/>.
- 25 Viliam Ostatník, „Slovakia Confronts China Car Challenge,” *The Center for European Policy Analysis (CEPA)*, 18. apríl 2024, <https://cepa.org/article/slovakia-confronts-china-car-challenge/#:~:text=Slovakia%20suffers%20from%20the%20third,China%2C%20represent%20a%20particular%20threat>. Európska komisia, *European Economic Forecast Spring 2025*, Institutional Paper 318 (Luxemburg: Publications Office of the European Union, 2025), https://economy-finance.ec.europa.eu/document/download/e9de23c8-b161-40d0-9ad7-e04a25500023_en?filename=ip318_en.pdf.

- 26 „497/2022 Z. z., zákon z 29. novembra 2022 o preverovaní zahraničných investícií a o zmene a doplnení niektorých zákonov,“ *Zbierka zákonov Slovenskej Republiky*, 23. december 2022, https://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/SK/ZZ/2022/497/20230301#error=login_required&state=57c8bfa2-dcae-4413-8598-a3016043e5e5.
- 27 Matej Šimalčík, „Toward a robust screening regime,“ *Chasing Corrosive Capital*, LinkedIn, 16. január 2023, <https://www.linkedin.com/pulse/toward-robust-screening-regime-matej-simalc%C3%ADk/?trackingId=9S6UMKnMQUyQ593ULaqL7Q%3D%3D>.
- 28 Matej Šimalčík, „Understanding critical investments,“ *Chasing Corrosive Capital*, LinkedIn, 19. január 2023, <https://www.linkedin.com/pulse/understanding-critical-investments-matej-simalc%C3%ADk/?trackingId=%2Bq%2BIMiePSxSjW6O5cljY4A%3D%3D>.
- 29 „REGULATION (EU) 2019/452 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 19 March 2019 establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union,“ *Official Journal of the European Union*, 21. marec 2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452>. Európska komisia, „Commission proposes new initiatives to strengthen economic security,“ 24. január 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_363.
- 30 Dominika Urhová, et al., „The 2024 US Elections and their Implications for the EU's China Policy: Views from CEE,“ *China Observers in Central and Eastern Europe (CHOICE)*, 7. november 2024, <https://chinaobservers.eu/the-2024-us-elections-and-their-implications-for-the-eus-china-policy-views-from-cee/>. Matej Šimalčík a Filip Šebok, „Does China Have a New European Ally in Slovakia's Prime Minister?,“ *The Diplomat*, 15. november 2024, <https://thediplomat.com/2024/11/does-china-have-a-new-european-ally-in-slovakias-prime-minister/>.
- 31 Petr Pavlínek, „Geopolitical Decoupling in Global Production Networks,“ *Economic Geography* 100, no. 2 (2024).
- 32 Rozhovor s predstaviteľmi organizácie „Chráňme si naše,“ online, 25. február 2025. Chráňme si naše, „Úvodom pár základných faktov o baterkárňach,“ naposledy navštívené 22. júna 2025, <https://www.chranimesinase.sk/fakty/>.
- 33 „ZÁKON zo 6. mája 2015 o prevencii závažných priemyselných havárií a o zmene a doplnení niektorých zákonov,“ *Zbierka zákonov Slovenskej Republiky*, 11. jún 2015, https://static.slov-lex.sk/pdf/SK/ZZ/2015/128/ZZ_2015_128_20250401.pdf. Chráňme si naše, „Chronológia udalostí v súvislosti s baterkárňou Šurany,“ naposledy navštívené 22. júna 2025, <https://www.chranimesinase.sk/chronologia/>.
- 34 Rozhovor s predstaviteľmi organizácie „Chráňme si naše,“ online, 25. február 2025.
- 35 Ibid.
- 36 Ibid.
- 37 Rozhovor s predstaviteľom Zväzu automobilového priemyslu Slovenskej republiky (ZAP SR), online, 6. marec 2025.
- 38 Rozhovor s predstaviteľmi organizácie „Chráňme si naše,“ online, 25. február 2025.
- 39 Chráňme si naše, „Úvodom pár základných faktov o baterkárňach,“ naposledy navštívené 22. júna 2025, <https://www.chranimesinase.sk/fakty/>.
- 40 Ibid.
- 41 Chráňme si naše, „Chronológia udalostí v súvislosti s baterkárňou Šurany,“ naposledy navštívené 22. júna 2025, <https://www.chranimesinase.sk/chronologia/>.
- 42 Rozhovor s predstaviteľmi organizácie „Chráňme si naše,“ online, 25. február 2025.

- 43 „ZÁKON zo 14. decembra 2005 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov,“ *Zbierka zákonov Slovenskej Republiky*, 20. január 2006, https://static.slov-lex.sk/pdf/SK/ZZ/2006/24/ZZ_2006_24_20250401.pdf.
- 44 „DIRECTIVE 2010/75/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 24 November 2010 on industrial emissions (integrated pollution prevention and control),“ *Official Journal of the European Union*, 17. december 2010, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0075>. Rozhovor s predstaviteľmi organizácie „Chráňme si naše,“ online, 25. február 2025.
- 45 Rozhovor s nezávislým expertom, online, 21. február 2025.
- 46 Petr Pavlínek, „Transition of the automotive industry towards electric vehicle production in the east European integrated periphery,“ *Empirica* 50, no. 1 (2023).
- 47 Rozhovor s nezávislým expertom, online, 21. február 2025.
- 48 Ibid.
- 49 Rozhovor s predstaviteľmi organizácie „Chráňme si naše,“ online, 25. február 2025.
- 50 Martin Šebeňa, et al., *Central Europe-East Asia EV nexus: Tracking Chinese, South Korean and Japanese electric vehicle and battery investment in the V4 countries* (Bratislava: Central European Institute of Asian Studies (CEIAS), 2025), 29–32, https://ceias.eu/wp-content/uploads/2018/05/IVF_Paper_EVs_Batteries-2.pdf. Ágnes Szunomár, *From Zero to Hero? Chinese Investment in Electric Vehicle Supply Chains in the Visegrád Four* (Praha: Asociace pro mezinárodní otázky (AMO), 2024), https://chinaobservers.eu/wp-content/uploads/2024/01/Chinese-investments-in-EV-supply-chains-in-Central-Europe_paper_A4_03.pdf.
- 51 „National Battery Industry Strategy 2030,“ Ministerstvo pre inovácie a technológie, 2022, https://www.hu-ba.hu/wp-content/uploads/2024/01/Hungarian-National-Battery-Industry-Strategy-2030_ENG.pdf.
- 52 Ágnes Szunomár, „Chinese EV battery manufacturing in Hungary: helping or hindering the green transition?,“ v Anders Hove: *2025 EVs and Battery Supply Chains Issues and Impacts* (Oxford: The Oxford Institute for Energy Studies, *Oxford Energy Forum* 14, 2025), 51–54, <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2025/04/OEF-144.pdf>.
- 53 Dominika Remžová, „Charging Ahead or Falling Behind? Chinese EV Investments in the V4 States,“ *LSE Ideas*, 21. máj 2025, <https://blogs.lse.ac.uk/cff/2025/05/21/charging-ahead-or-falling-behind-chinese-ev-investments-in-the-v4-states/>.
- 54 Samuel Rogers, „China, Hungary, and the Belgrade-Budapest Railway Upgrade: New Politically-Induced Dimensions of FDI and the Trajectory of Hungarian Economic Development,“ *Journal of East-West Business* 25, no. 1 (2019). Samuel Rogers, *The Political Economy of Hungarian Authoritarian Populism: Capitalists without the Right Kind of Capital* (Abingdon: Routledge, 2024).
- 55 Zoltan Simon, „Chinese Battery Plant Investment Faces Local Backlash in Hungary,“ *Bloomberg*, 20. január 2023, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-01-20/chinese-battery-plant-investment-faces-local-backlash-in-hungary?embedded-checkout=true>. Lili Rutai, „Hungarian families say area risks becoming a 'battery wasteland' in wake of Chinese lithium plant,“ *Euronews*, 8. september 2024, <https://www.euronews.com/green/2024/09/08/hungarian-families-say-area-risks-becoming-a-battery-wasteland-in-wake-of-chinese-lithium->.
- 56 Qiong Miranda Wu, „The embrace and resistance of Chinese battery investments in Hungary: The case of CATL,“ *Asia Europe Journal* 22 (2024).
- 57 Eleanor Albert, „Hungarians Spurn Chinese-Backed University Campus,“ *The Diplomat*, 8. jún 2021, <https://thediplomat.com/2021/06/hungarians-spurn-chinese-backed-university-campus/>.

- 58 *Reporting Democracy*, „Locals Fear Battery Wasteland Nightmare in Hungary,“ *Balkan Insight*, 19. október 2023, <https://balkaninsight.com/2023/10/19/locals-fear-battery-wasteland-nightmare-in-hungary/>.
- 59 „REGULATION (EU) 2020/852 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 June 2020 on the establishment of a framework to facilitate sustainable investment, and amending Regulation (EU) 2019/2088,“ *Official Journal of the European Union*, 22. jún 2020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0852>.
- 60 „DIRECTIVE (EU) 2022/2464 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 14 December 2022 amending Regulation (EU) No 537/2014, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Directive 2013/34/EU, as regards corporate sustainability reporting,“ *Official Journal of the European Union*, 16. december 2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L2464>.
- 61 „REGULATION (EU) 2023/956 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 May 2023 establishing a carbon border adjustment mechanism,“ *Official Journal of the European Union*, 16. máj 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0956>.
- 62 „DIRECTIVE (EU) 2024/1760 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 13 June 2024 on corporate sustainability due diligence and amending Directive (EU) 2019/1937 and Regulation (EU) 2023/2859,“ *Official Journal of the European Union*, 7. júl 2024, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401760.
- 63 Európska komisia, „Commission welcomes completion of key ‘Fit for 55’ legislation, putting EU on track to exceed 2030 targets,“ 9. október 2023, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_4754.
- 64 Európska komisia, „Commission simplifies rules on sustainability and EU investments, delivering over €6 billion in administrative relief,“ 26. február 2025, https://finance.ec.europa.eu/publications/commission-simplifies-rules-sustainability-and-eu-investments-delivering-over-eu6-billion_en.
- 65 Marianne Gros, „Brussels confirms dramatic U-turn on corporate green rules,“ *POLITICO*, 26. február 2025, <https://www.politico.eu/article/most-eu-firms-exempted-from-green-reporting-under-proposed-omnibus-bill/>.
- 66 „企业可持续披露准则——基本准则 (试行) [Usmernenia pre zverejňovanie informácií o udržateľnosti podnikov - základné usmernenia (v skúšobnej lehote)],“ Ministerstvo financií Čínskej ľudovej republiky, 17. december 2024, <https://kjs.mof.gov.cn/zhengcefabu/202412/P020241216565879245839.pdf>.
- 67 Obert Bore, „A Greener Footprint? Decoding China’s New ESG Standards for Global Projects,“ *The China-Global South Project*, 28. apríl 2025, <https://chinaglobalsouth.com/analysis/a-greener-footprint-decoding-chinas-new-esg-standards-for-global-projects/#:~:text=Decoding%20China’s%20New%20ESG%20Standards%20for%20Global%20Projects,-Environment&text=China’s%20domestic%20and%20overseas%20projects,is%20fully%20implemented%20and%20enforced>.

