

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Lenka Cvešperová

**Nová dopravní trasa pro železniční přepravu z Číny
do Evropy**

Diplomová práce

2018



K617..... Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Lenka Cvešperová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – LA – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Nová dopravní trasa pro železniční přepravu z Číny do Evropy**

Název tématu (anglicky): New Transport Route for Rail Transportation from China to Europe

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Charakteristika současné přepravy z Číny do Evropy
- Význam dopravní trasy Nová hedvábná stezka pro efektivní přepravu
- Železniční přeprava jako páteřní projekt mezi Čínou a Evropou
- Ekonomický význam Nové hedvábné stezky
- Perspektiva Nové hedvábné stezky pro ekonomiku ČR





- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Pernica, P. Logistika pro 21.století - 1.díl, Radix, 2005
Sixta, J., Mačát, V. Logistika teorie a praxe, Computer Press, 2010
Svoboda, V. Doprava jako součást logistických systémů, Radix, 2006


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Edvard Březina, CSc.**
doc. Ing. Dušan Teichmann, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2017**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

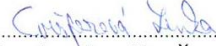
Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2018**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy




doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


Bc. Lenka Cvešperová
jméno a podpis studenta

V Praze dne7. června 2018

Poděkování

Ráda bych věnovala toto poděkování všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této Diplomové práce. Zvláště děkuji panu Ing. Edvardu Březinovi, CSc. za odborné vedení a konzultování Diplomové práce a za rady, které mi poskytoval nejen po dobu jejího vypracovávání. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat své rodině a blízkým za morální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia obzvláště v jejich nelehkých chvílích.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 1. listopadu 2018

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Nová dopravní trasa pro železniční přepravu z Číny do Evropy

Bc. Lenka Cvešperová

Diplomová práce

2018

ABSTRAKT

Předmětem této Diplomové práce je analýza nové dopravní trasy pro železniční přepravu zboží z Číny do Evropy. Tato nová dopravní železniční trasa je pouze jednou cestou z několika v rámci celého megalomanského projektu původní Nové Hedvábné stezky, která byla povýšena na projekt One Belt, One Road (OBOR). Vzhledem k celkové situaci (politické i ekonomické) a charakteru projektu dojde ke srovnání přepravy zboží mezi Čínou a Evropou z pohledu námořní, železniční i letecké přepravy zboží mezi těmito zeměmi. Zároveň budou porovnány i přepravy zboží na jednotlivých funkčních železničních koridorech mezi sebou. Při porovnávání budou brány na zřetel cena přepravy, doba přepravy, bezpečnost přepravy apod. V této práci je věnován i prostor k prozkoumání projektu OBOR v souvislosti s Českou republikou.

KLÍČOVÁ SLOVA: Námořní přeprava, železniční přeprava, přeprava kontejnerů, terminál, přístav, One Belt One Road, Čína, Česká republika, AIB, ekonomické koridory, přístup na nové trhy, zisk surovin, testovací vlaky ...

THE CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of Transportation Science

New Transport Route for Rail Transportation from China to Europe

Bc. Lenka Cvešperová

Master Thesis

2018

ABSTRACT

The aim of this Master Thesis is an analysis of the new railway transport route from China to Europe. This new rail transport route is only one way out of several others within the entire megalomania project of the original New Silk Road, which was promoted to One Belt, One Road project. Given the overall situation (both political and economic) and the nature of the project, there is a comparison of goods transport between China and Europe from the point of view of maritime, rail and air freight transport between these countries. At the same time, the transport of goods on individual functional railway corridors will be compared among each other. When comparing, consideration will be given to the price of transport, duration of transport, safety of transport, etc. This work is also devoted to exploration of the OBOR project in connection with the Czech Republic.

KEY WORDS: Sea transport, rail transport, container transportation, terminal, port, One Belt One Road, China, Czech Republic, AIIB, economic corridors, access to new markets, raw material gain, test trains ..

OBSAH

Seznam použitých zkratk	8
Úvod	9
1. Charakteristika současné přepravy z Číny do Evropy	11
1.1 Přeprava zboží po moři	12
1.2 Přeprava zboží po železnici	15
1.3 Plavidla, vozidla a přepravní jednotky	21
1.3.1 Plavidla	21
1.3.2 Železniční vozidla	22
1.3.3 Přepravní jednotky – kontejnery	23
2. Význam dopravní trasy Nová hedvábná stezka pro efektivní přepravu	25
2.1 Historický kontext projektu a jeho orientace	25
2.2 Charakteristika koridoru OBOR	27
2.3 Dotační politika kontejnerů v Číně	31
2.4 Omezení na železničním koridoru	32
2.5 Význam nového železničního koridoru OBOR	33
3. Železniční přeprava jako páteří projekt mezi Čínou a Evropou	39
3.1 Asijská infrastrukturální a investiční banka	40
3.2 Současné čínské aktivity v jednotlivých zemích	42
3.3 Investice do Pákistánu	45
4. Ekonomický význam Nové Hedvábné stezky	48
4.1 Vývoj počtu vlaků mezi Čínou a Evropou	48
4.2 Modelový příklad přepravy zboží z Číny do Evropy	50
4.3 Rozbor problematiky pomocí SWOT Analýzy	58
5. Perspektiva pro ekonomiku ČR	63
5.1 Projekty v ČR	63
5.1.1 Kontejnerový terminál Hodonín a průplav na Moravě a Dunaji	65
5.1.2 Make the Czech Republic a traffic hub	66
5.1.3 Další projekty	67

5.2. Ekonomická situace	68
5.3. Vypravené vlaky mezi Čínou a ČR	70
Závěr	73
Seznam použité literatury	76
Seznam obrázků	79
Seznam tabulek	80

Seznam použitých zkratek

ČR	Česká republika
ČLR	Čínská lidová republika
USA	United States of America
EU	Evropská Unie
OBOR	One Belt One Road
NHS	Nová Hedvábná Stezka
TEU	Twenty-foot equivalent unit
FEU	Forty-foot equivalent unit
FCL	Full container load
LCL	Less-than-container load
BRI	The Belt and Road Initiative
TEN-T	Transevropská dopravní síť
AIIB	Asijská infrastrukturální a investiční banka
BIS	Banka pro mezinárodní platby
ČNB	Česká národní banka
USD	Americký dolar
CZK	Koruna česká
km	Kilometr
mld.	Miliarda
např.	Například
aj.	A jiné
tj.	to je

Úvod

Po několik let roste a stále se drží trend nakupování nejen levného zboží přes internet v zahraničí (v Americe, Asii a jiných zemích). Zboží se postupně přepravuje v kontejnerech přes téměř polovinu světa, než se dopraví ke konečnému zákazníkovi. Doba přepravy je různá. Někdy zákazník zboží dostane za 14 dnů, jindy za měsíc. Záleží to na mnoha faktorech – volbě způsobu dopravy a dopravních prostředcích, rychlosti naplnění kontejneru, vzdálenosti, překládkách, clech aj. Postupem let, díky investicím do budování a rekonstruování dopravních cest, přístavů, letišť, logistických center a technologických inovací, se doba přepravy zkracuje.

S ohledem na tuto situaci trhu byl Čínou oživen projekt nové dopravní cesty z Číny do Evropy. Tím je myšlena Nová Hedvábná stezka, která kopíruje trasy starověké a středověké Hedvábné stezky. Projekt je po několik měsíců velmi diskutovaným tématem napříč společnostmi. Čína se totiž chopila příležitosti a investuje obrovské finanční prostředky do budování komplexu dopravních cest napříč nejrůznějšími zeměmi. Cílí primárně na efektivní logistiku. To znamená na to, aby kontejnery naplněné zbožím, které se přepravují z Číny do Evropy, přepravovaly plné i zpět, což se zatím ve směru toku zboží z Evropy do Číny nenaplnilo. Pokud by se to v budoucnu podařilo, dosáhlo by se i naplnění jednoho z několika logistických pravidel. Samozřejmě prodej čínského zboží a zisk surovin nejsou jediným cílem Číny. Svým chováním a postoji s expanzivními a velmocenskými prvky se také snaží dostat k technologiím za pro ni výhodných podmínek. Jde jí o udržení růstu ekonomiky, snadnější obchodování se světem a mimo jiné také ukazuje i snahu spojenou s ohleduplností k životnímu prostředí, liberalizaci obchodu aj.

Vlivem této významné aktivity Číny se dostáváme k dalšímu bodu. Lze konstatovat, že toto téma rozděluje společnost. A tuto skutečnost lze vidět napřímo - na debatách v nejrůznějších médiích, jako je TV, denní tisk, rádia. Některé státy mají obavu o výrazné posílení vlivu Číny v Evropě a tím se k samotnému projektu staví negativně a chladně, zatímco jiné státy v něm vidí perspektivu. Projektem zmítají jak ekonomické, politické tak i diplomatické vlivy. Vzhledem k diskutovanosti a zajímavosti tohoto projektu nejen z pohledu logistiky se tato problematika nabízela k jejímu uchopení do Diplomové práce.

Diplomová práce se tedy bude zabývat analýzou dopravních cest při současné přepravě zboží z Číny. Následně bude zaměřena na prozkoumání a charakteristiku Nové hedvábné stezky a jejím samotným významem pro efektivní přepravu, kdy nás bude zajímat také železniční cesta do Evropy vedoucí přes Kazachstán do Turecka aj. V návaznosti na logistiku se práce bude opírat o statistická data s ohledem i na ekonomický význam Nové

hedvábné stezky, která byla zahrnuta do projektu One Road, One Belt. A nebude opomenut ani přínos projektu pro ČR a související probíhající aktivity týkající se ČR.

1. Charakteristika současné přepravy z Číny do Evropy

Jelikož je Diplomová práce věnována zejména železniční přepravě po nové dopravní cestě z Číny do Evropy, je nezbytné se nejprve seznámit s možnostmi přepravy zboží z této země. První kapitola Charakteristika současné přepravy z Číny do Evropy je tedy věnována současně užívaným přepravním trasám, po kterých je přeprava zboží uskutečňována. Jedná se jak o námořní, tak i alternativní přepravu po železnici. Neměla by být opomenuta ani dnes velice populární letecká přeprava zboží, nicméně ta nebude v Diplomové práci zahrnuta, kvůli její specifčnosti. Stěžejní trasy, které budou charakterizovány v této kapitole, lze vidět na obrázku 1-1: Mapa části světa s vyobrazením přepravních tras a důležitých přístavů. Suchozemské trasy jsou znázorněny černou čarou a trasy po moři tyrkysově modrou tečkovanou a růžovou tečkovanou čarou. Velké modré a růžové body jsou přístavy. Pokud jde o námořní trasy, jedná se o Severní námořní cestu a Jižní námořní cestu. Bude-li se pojednávat o suchozemské přepravě, půjde o Transsibiřskou Magistrálu a Novou Hedvábnou stezku, která v této kapitole bude jen okrajově zmíněna, jelikož jí bude věnován dostatečný prostor v následující části práce. V této kapitole bude také část věnována přepravním jednotkám – kontejnerům, ve kterých se zboží přepravuje.

Obrázek 1-1: Mapa části světa s vyobrazením přepravních tras a důležitých přístavů



Zdroj: *Kontejner od Ježíška připlul z Číny. Podívejte se, kudy cestují dárky | Ekonom.cz:*

Web týdeníku *EKONOM* [online]. In: . 2013 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z:

<https://img.ihned.cz/attachment.php/660/52118660/vRGqDml9ldTw2sCAckn5QxE3jhPUra>

Fb/EK51_81.jpg

1.1 Přeprava zboží po moři

Je-li zboží přepravováno mezi Asií a Evropou po moři, je transportováno buď po severní, nebo jižní cestě. Jednotlivé úseky na těchto cestách jsou mezi přístavy spravovány rejdaři. Ti stanovují pravidelné linky přepravy zboží s předem stanovenými jízdními řády k zajištění plynulého a efektivního provozu mezi přístavy.

Severní námořní cesta je dlouhá cca 16 000 km a vlivem geografických a klimatických podmínek není ani splavná po celý rok. Což je velká nevýhoda. Jelikož obeplovává euroasijský kontinent země ze severu, je splavná pouze čtyři měsíce v roce. Vzhledem k počasí v této oblasti, kdy mořská hladina zamrzá, jsou na ruských pobřežích připraveny ledoborce. Speciální lodě, které jsou připraveny pro uvolňování ker, aby nákladní lodě mohly pokračovat v přepravě zboží. Na druhou stranu má tato cesta i výhodu, neplatí se žádné poplatky za její použití a je zde také eliminováno nebezpečí pirátství díky klimatickým podmínkám.¹

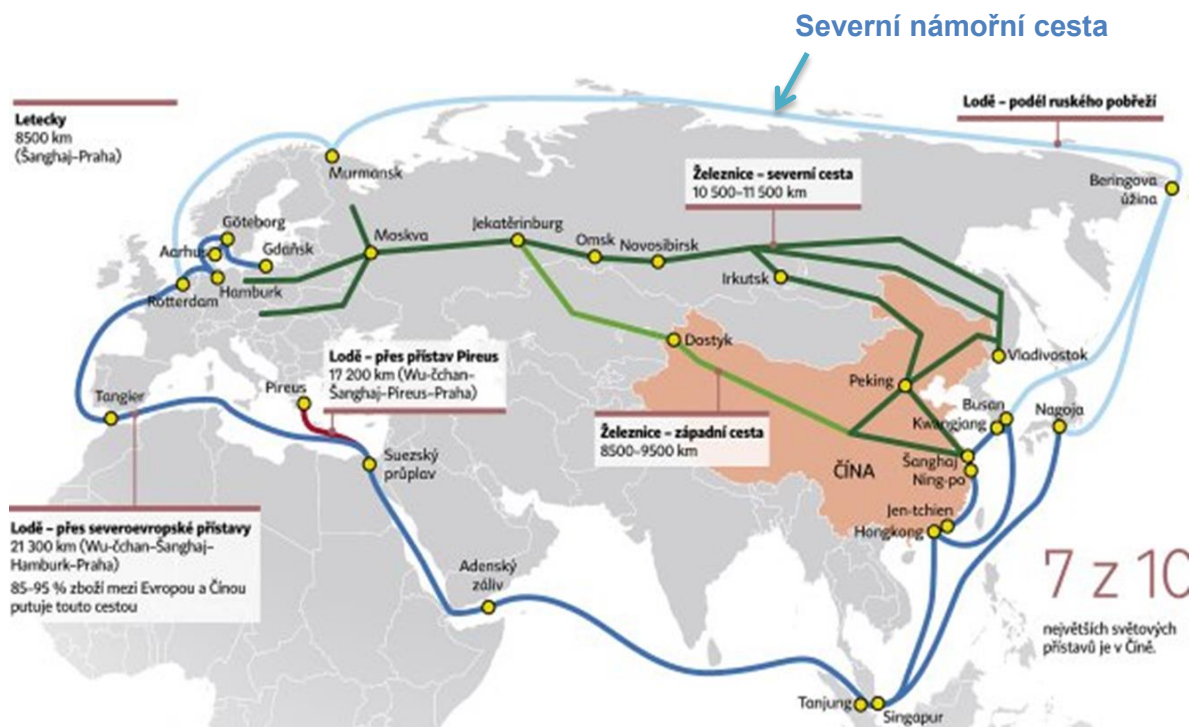
Tato cesta je definována přístavy:

Šanghaj (čínský přístav) – Vladivostok (ruský přístav) – Petropavlovsk (ruský přístav) – Pevek (ruský přístav) – Tiksi (ruský přístav) – Dikson (ruský přístav) – Murmansk (ruský přístav) – EU (cílový evropský přístav).

Severní námořní cesta je na obrázku 1.1-1: Mapa části světa s námořními i železničními trasami, dokumentována čarou světle modré barvy. Nákladní lodě vyplouvají ze Šanghaje, obeplovávají pobřeží Ruska až do přístavu Murmansk, ze kterého plují dále do evropských přístavů nebo je z něj zboží dále přepraveno po železnici. Doba přepravy je počítána na cca 23 dnů.

¹ Interní dokument Doprava zboží z dálného Východu – možnosti realizace. Mezinárodní obchodní komora: ICC Česká republika. 2017.

Obrázek 1.1-1: Mapa části světa s námořními i železničními trasami



Zdroj: Interní dokument Mezinárodní obchodní komory: ICC Česká republika

Jižní námořní cesta je dlouhá cca 21 000 km a jednou z nejdůležitějších oblastí na této trase je Suezský průplav. Při přepravě zboží je kontinent obeplouván z jihu a díky klimatickým a geografickým podmínkám ji lze využívat celoročně. Vzhledem k této situaci je cesta nepřetržitě kontrována námořními hlídkami proti pirátským přepadením. Tato cesta se stala bezpečnou díky kontrolám státních úřadů, námořnictva a rejdařské společnosti tudý posílají své největší lodě. ²

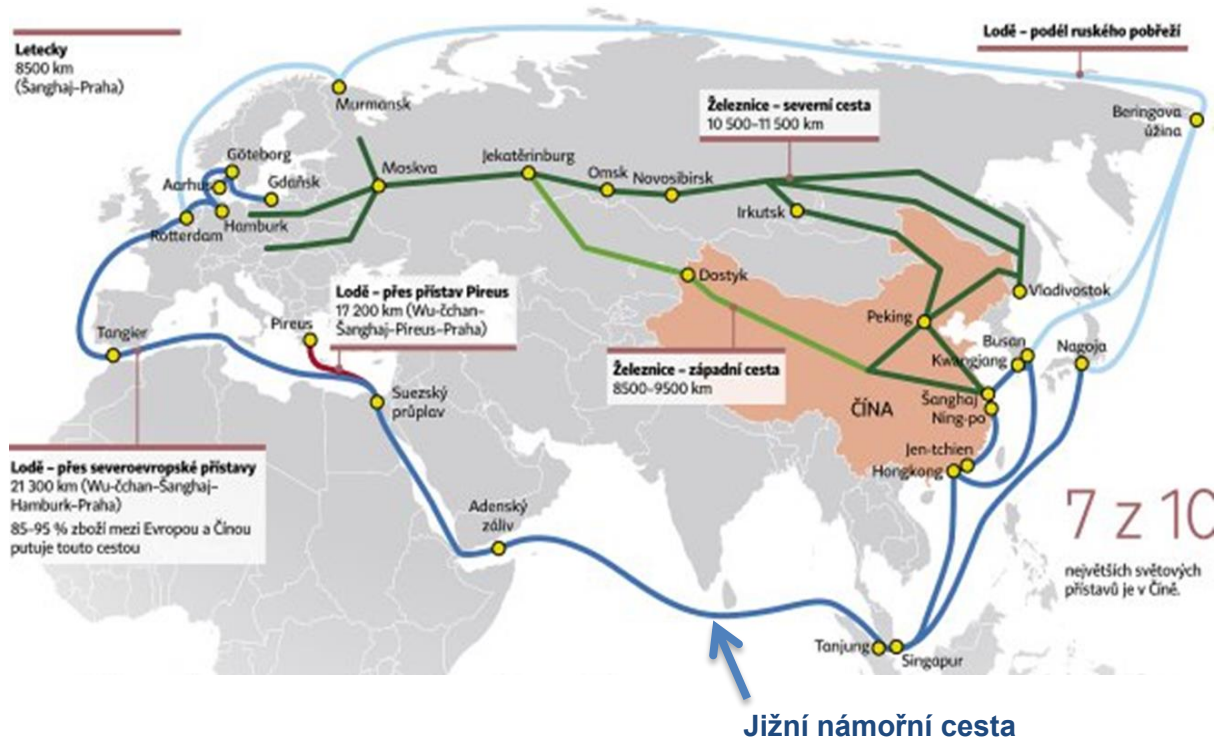
Tato cesta je definována přístavy:

Šanghaj – Singapur – Adenský záliv – Suezský průplav – Marsaclocq/Gioa Tauro/Algeciras/Tangier – Le Havre – Rotterdam/Amsterdam – Bremerhaven/Hamburk.

Jižní námořní cesta je na obrázku 1.1-2: Mapa části světa s námořními i železničními trasami, tentokrát dokumentována čarou tmavě modré barvy. Nákladní lodě vyplouvají opět ze Šanghaje a do Evropy, např. Hamburku doplují nejdříve za 30 dnů.

² Interní dokument Doprava zboží z dálného Východu – možnosti realizace. Mezinárodní obchodní komora: ICC Česká republika. 2017.

Obrázek 1.1-2: Mapa části světa s námořními i železničními trasami



Zdroj: Interní dokument Mezinárodní obchodní komory: ICC Česká republika

Jak už bylo zmíněno, jádrem trasy je uměle vybudovaný Suezský průplav v délce 193 km. Vystavěl se přímo za účelem zkrácení plavby nákladních lodí. Je rozdělen na severní a jižní část, umožňuje plavbu mezi Rudým a Středozemním mořem. Na různých úsecích kanálu funguje buď jednosměrný, nebo i obousměrný provoz, ten je k vidění na obrázku 1.1-3: Výšeč mapy se Suezským průplavem, vyobrazení provozu. Červené úseky znázorňují jednosměrný provoz a modré obousměrný provoz. Na základě této funkční koncepce se musí plavidla zařadit do konvoje a proplouvají dle nastavených jízdních řádů. Jeden konvoj obsahuje cca 20 lodí. Suezský průplav proplují lodě za 11-16 hodin, s tím, že denní propustnost je 1 konvoj severním směrem a 2 konvoje jižním směrem. Průplav lodí tímto uměle vybudovaným kanálem je zpoplatněný a cena za proplutí se stanovuje dle velikosti proplouvající lodě. Majoritní podíl plavidel, která tímto úzkým místem proplouvají, jsou kontejnerové lodě. Poplatky za jeho proplutí jsou opět investovány do jeho spravování společnostmi, které jej vlastní a spravují. Výše poplatků je stanovena na základě parametrů: velikosti tonáže, čistá tonáž, šířka a ponor plavidla, kapacita v TEU jednotkách. Výše poplatku za proplutí průplavem pro dva typy kontejnerových lodí, kterým se diplomová práce věnuje, je vykalkulován pomocí kalkulátoru mýtného – Toll Calculator na webu společnosti Suez Canal Authority. K doplnění slouží informace z prognostické studie Suez Canal Pricing Forecast 2005 – 2025.

Poplatky na základě výše zmíněných zdrojů byly vyčísleny následovně:

Suezmax	343 100 USD
Triple E class	263 825 USD

Zdroj: *Suez Canal Authority: Toll Calculator* [online]. 2008, 27/9/13 [cit. 2013-09-28].
Dostupné také z: <http://www.suezcanal.gov.eg/calc.aspx>

Obrázek 1.1-3: Výšeč mapy se Suezským průplavem, vyobrazení provozu



Zdroj: *Interní dokument Mezinárodní obchodní komory: ICC Česká republika*

1.2 Přeprava zboží po železnici

Dalším způsobem jak přepravit zboží mezi Asií a Evropou je využití suchozemské alternativy, kterou je železnice. Tento způsob je v porovnání s lodní dopravou dnes již také velice zajímavou alternativou. Jedná se také o stále relativně levný způsob přepravy (ve srovnání s přepravou vzduchem) a dnes již až v dvakrát kratším čase oproti lodní přepravě. Do pozice alternativy se železnice tedy dostala díky své délce a počtu vozů ve vlaku a hlavně menším počtem překládek kontejnerů se zbožím. Důvodem, proč musí být zboží překládáno v terminálech, jsou hlavně různé rozchody kolejí na hranicích států. Vzhledem i k rychlosti dopravy se tedy železnice dostala do oblíbenosti a její využívanost stoupá. Lze konstatovat, že je opravdovým konkurentem námořní dopravy. Využívají se železniční koridory, severní, který kopíruje Transsibiřskou Magistrálu, střední železniční cestu přes Kazachstán anebo další větev Novou Hedvábnou Stezku/One Belt, One Road.

Severní železniční cesta neboli Transsibiřská Magistrála je železnice spojující západ a východ Ruska, stavěla se celých 25 let na přelomu devatenáctého a dvacátého století. Spojuje města Vladivostok a Moskvu. Její výstavba nebyla nijak jednoduchá a probíhala za účasti desetitisíců stavbařů, vojáků, trestanců aj. Nebyla jednoduchá z důvodu klimatických podmínek oblasti tajgy, kde teploty dosahovaly v rozmezí mezi -40 až +40°C. Vzhledem k této okolnosti byla trať navržena a postavena s rozchodem kolejí 1520 mm. Širší znamená stabilnější, a také by se mohly zohlednit politické důvody. Vlaky dnes na této elektrifikované trati o délce 9288,2 km mohou dosáhnout rychlosti až 140 km/h. V současnosti tato vzdálenost mezi Vladivostokem a Moskvou trvá vlaku přejet 6 dnů (pro představu před sto lety byla doba jízdy vlaku 16 dnů). Při přepravě zboží z Asie do Evropy, hraje široký rozchod kolejí 1520 mm významnou komplikaci, který je na území Ruska a Běloruska. Přeprava zboží je totiž pozdržena, jak do evropských oblastí, tak i Číny, o překládky na vozy vlaků o rozchodu kolejí 1435 mm v suchých přístavech.³

Počátek Severní železniční cesty může začít v čínských terminálech měst Suzhou/ Ganzhou nebo Vladivostoku. Železnice je na čínském území stavěna s rozchodem 1435 mm. Jakmile vlaky dojedou na hranici Číny a Ruska, na hraniční přechod Zabaikalsk/Manzhouli, musí se kontejnery se zbožím přeložit na vlaky přepravující zboží po železnici s rozchodem 1520 mm. Zboží v tomto terminálu stojí odhadem 4,5 dne nejen kvůli překládce, ale dalším důvodem je i vyřízení celních dokladů. Průjezd celého Ruska přes Moskvu až na další hraniční přechod s Polskem činní 8 až 9 dnů. Denně vlak ujede přes 1000km. Dalším místem zastavení je hraniční přechod mezi Ruskem a Polskem Brest/Malaszewicze. V tomto terminálu opět dochází k manipulaci s kontejnery. Tentokrát se musí přeložit na vagóny o rozchodu 1435 mm a opět zboží celně odbavit. Do evropských terminálů jako Varšava, Hamburg, Duisburg nebo Miláno zboží lze dopravit v celkovém čase za 12 - 25 dnů. Další možností, kudy přepravit vlaky se zbožím z terminálu Brest/Malaszewicze, je vést je po železničním koridoru do terminálu Dobrá-Čop na Slovensku (*případně přímo přes Ukrajinu na Čop či Záhony*) a pokračovat do Rumunska a přilehlých států. Touto větví se přepravuje jen minimální množství zboží. Využívání této větve koridoru brání politické vztahy Ruska a Ukrajiny.

³ Interní dokument Doprava zboží z dálného Východu – možnosti realizace. Mezinárodní obchodní komora: ICC Česká republika. 2017.

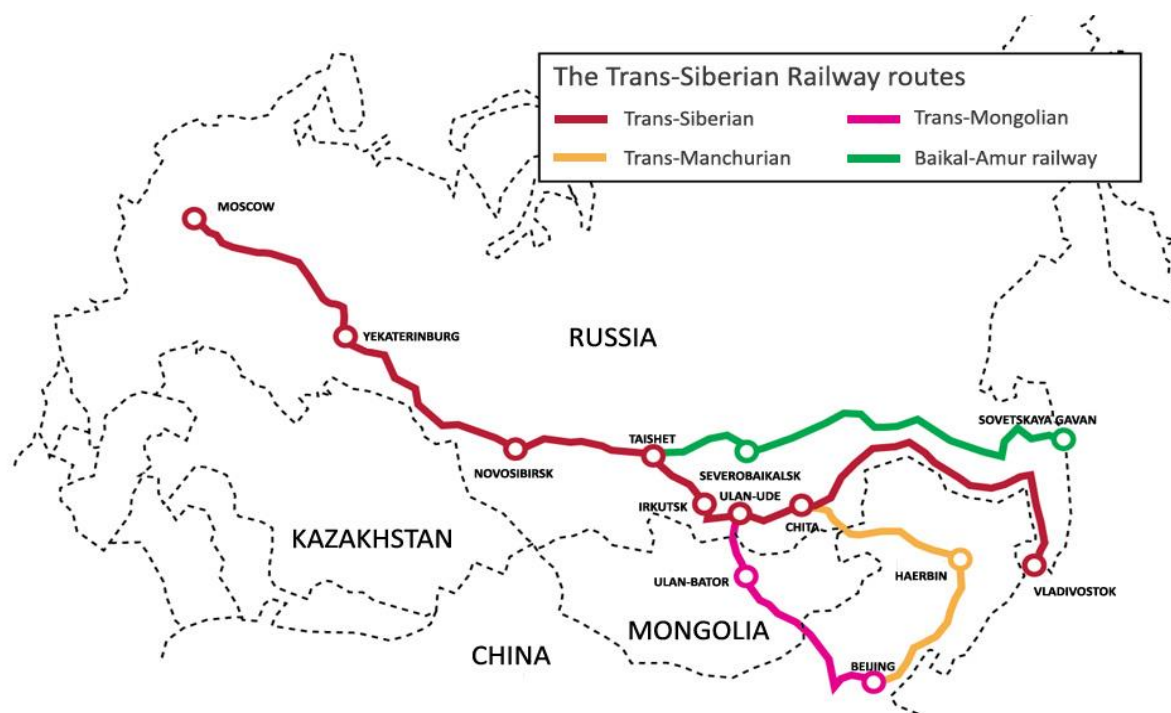
Pokud se jedná ještě o přepravu zboží z Číny do Evropy po Transsibiřské Magistrále, lze v Asii využít ještě jednu přípojnou trasu. Z čínských provincií vede železniční koridor přes Mongolsko. Na čínsko-mongolské hranici prochází terminálem Erlian a na mongolsko-ruské hranici terminálem Nauški. Následně se železniční koridor napojuje do Transsibiřské Magistrály, odkud vlaky pokračují po již charakterizované trase.

Trasa železničního koridoru:

Suzhou/Ganzhou/Vladivostok – Zabaikalsk/Manzhouli (hraniční přechod) - Moskva – Brest/Malaszewicze (hraniční přechod) – Varšava – Hamburg/Duisburg/Milano.

Transsibiřská Magistrála je dokumentována na obrázku 1.1-1: Mapa části světa s námořními i železničními trasami, tentokrát dokumentována čarou tmavě zelené barvy. Jednodušší vyobrazení je patrné z obrázku 1.2-1: Transsibiřská Magistrála, kde je znázorněna červenou čarou. Její délka až do Evropy činí 15.500 km a doba přepravy je čítána okolo 18 dní. Trasu lze využívat celoročně a vlaky jsou vypravovány 2x týdně. Trať je využívanější ve směru z Asie do Evropy o celou jednu třetinu při přepravě zboží. Postupně se k Transsibiřské Magistrále přistavěly další větve železnic pro rozvoj obchodu v dalších oblastech. Tyto větve železnic jsou na mapě také dokumentovány a to růžovou, žlutou a zelenou čarou.

Obrázek 1.2-1: Transsibiřská Magistrála



Zdroj: Interní dokument Mezinárodní obchodní komory: ICC Česká republika

Střední železniční cesta je trasována přes vnitrozemí Číny přes stát Kazachstán. Přejed čínsko-kazašské hranice je město Dostyk/Alashankou, odkud železniční koridor pokračuje přes město Astana. A dále je vedena na západ Ruska, kde se napojuje do severního koridoru, Transsibiřské Magistrály. Je možné se do Transsibiřské Magistrály napojit v různých terminálech, většinou se napojují do Jekatěrinburgu, Kazaně nebo do Moskvy. Je označována také za západní cestu - I.větev Nové Hedvábné stezky. Napojení do Transsibiřské Magistrály ovšem není nutností, vlak může pokračovat v Rusku po koridoru z Ilzku přes Osinki na hraniční přechod Brest/Malaszewicze a pak dále do Evropy. Koridory jsou plně funkční a v Číně se k železničnímu koridoru budují ještě různé přípojné železniční trasy napojující různá města. Funguje cca 10 let. Jedná se o plně elektrifikovanou trať o rychlosti až 160 km/h. Při přepravě zboží na území Číny vlaky jezdí po železnici o normálním rozchodu kolejí. Při průjezdu Kazachstánem musí být zboží přeloženo na vlaky, které jezdí po širokorozchodné železniční síti, která je i v Rusku. Doba přepravy zboží mezi Čínou a Evropou, terminál – terminál, je v počtu 16 dnů.

Možnost tras železničního koridoru:

Chongqing – Xi'an – Lanzhou - Urumqi – Khorgas - Astana – Kazan – Moskva - Brest/Malaszewicze – Evropa

Suzhou/Wuhan/Chengdu – Dostyk – Ilzek – Samara - Moskva – Brest/Malaszewicze – Evropa

Suzhou/Wuhan/Chengdu – Dostyk – Ilzek – Osinki – Brest/Malaszewicze – Evropa

Při využití střední železniční cesty lze využít více tras. Ty jsou dokumentovány obrázkem 1.2-2: Železniční koridory pro přepravu zboží mezi Asií a Evropou. Volba trasy je vázána na preferenci spediční společnosti a na cílový terminál. Na tomto obrázku jsou dokumentovány trasy třemi barvami, žlutá a červená je vedena z Číny přes Transsibiřskou Magistrálu. Zatímco modrá trasa dokumentuje železniční koridor střední železniční cesty.

Obrázek 1.2-2: Železniční koridory pro přepravu zboží mezi Asií a Evropou



Zdroj: Interní dokument společnosti FELB

Nová Hedvábná stezka, dále jen One Belt, One Road (OBOR) je projektem několika cest, kudy přepravovat zboží mezi Asií a Evropou. Je označována také za jižní železniční cestu. I když ze samotného názvu by se mohlo zdát, že jde o jednu stezku. Konkrétně se jedná o síť cest a logistických center, ve kterých jsou naprojektovány tři stěžejní (páteřní) trasy a ekonomické koridory. Jedna vede po moři tzv. 21st Century Maritime Silk Road a druhou je železniční koridor známý pod obměnami názvu Silk Road Economic Belt. Třetí nově vznikající trasou je vysokokapacitní vzdušné spojení mezi velkými městy Střední Číny (Chengdu a Chonqchin). Z důvodu orientace Diplomové práce na železnici, budou námořní i letecká cesta OBOR upozaděna a prostor bude věnován hlavně železničnímu koridoru. Železniční koridory OBOR se buď rekonstruují, nově staví, nebo plánují vybudovat v určitém časovém horizontu. Výhoda těchto železničních koridorů spočívá v tom, stane-li se z nějakého důvodu jedna trasa neprůchodnou, může se přeprava uskutečnit po jiné alternativní trase. Zároveň se jedná také o alternativu při volbě způsobu dopravy. A díky možnosti volit i tuto alternativu, snižuje se možnost oslabení či odříznutí toku zboží, zdržením při přepravě zboží a vážným zásobovacím problémům, kdy by byly lokality bez surovin/zboží a ovlivnilo/narušilo by to jejich běžné fungování. A také o příležitost Číny získat přístup do oblastí bohatých na suroviny a kde distribuovat své výrobky.

Jak námořní tak i železniční trasa projektu OBOR je doložena obrázkem 1.2-3: Koridory OBOR. Námořní trasa 21st Century Maritime Silk Road je dokumentována modrou barvou. Lodě se budou plavit okolo Indie a Bengálského zálivu. Přeplutím Indického oceánu se dostanou k východní Africe, odkud budou pokračovat svoji plavbu Suezským průplavem do Evropských přístavů, jako např. Pireus. Železniční koridor Silk Road Economic Belt je znázorněn oranžovou barvou na části mapy kontinentů. Z mapy lze jasně vidět vedení železničního koridoru přes rozvíjející se státy, kde není zatím příliš rozvinutý trh, jako jsou Kyrgyzstán, Uzbekistán, Irán aj., což naplňuje myšlenku otevření nových odbytišť. Tomuto novému železničnímu koridoru je věnována celá kapitola 2. Význam dopravní trasy Nová Hedvábná stezka pro efektivní přepravu.

Obrázek 1.2-3: Koridory OBOR



Zdroj: *The One Belt, One Road Initiative's Potential Impact on Global Research Collaboration* [online]. In: . 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.elsevier.com/research-intelligence/campaigns/onebeltoneroad>

Trasa železničního koridoru:

XIAN (Čína) – LANZHOU (Čína) – URUMQUI (Čína) – HUOERGUOSI (Čína) – ALMATY (Kazachstán) – BISHKEK (Kyrgyzstán) – SAMARKAND (Uzbekistán) – DUSHANBE (Tádžikistán) – TEHERAN (Írán) – ISTANBUL (Turecko) – MOSCOW (Rusko) – DUISBURG (Německo) – ROTTERDAM (Francie)

Trasa námořního koridoru:

FUZHOU (Čína) – GUANGZHOU (Čína) – HANOI (Vietnam) – KUALA LUMPUR (Malajsie) – JAKARTA (Indonésie) – COLOMBO (Srí Lanka) – KOLKATA (Západní Bengálsko) – NAIROBI (Keňa) – ATHENS (Řecko) – VENICE (Itálie)

1.3 Plavidla, vozidla a přepravní jednotky

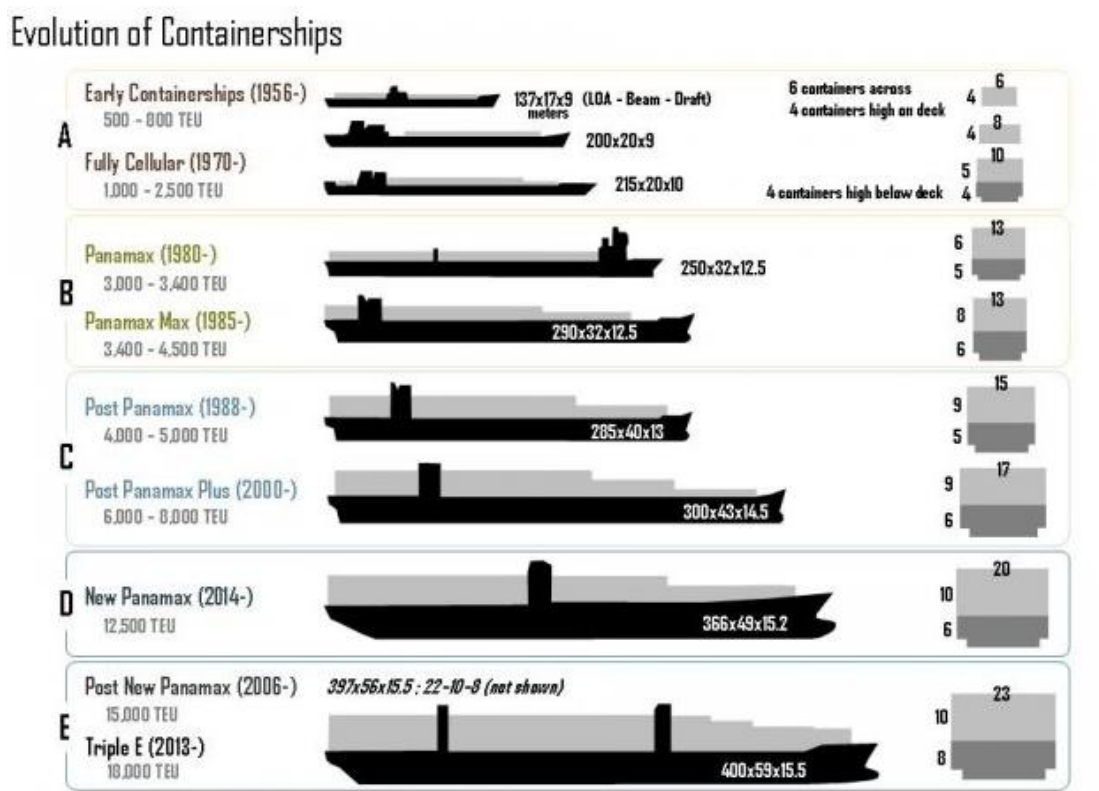
Je nezbytné věnovat i podkapitolu Diplomové práce také přepravním jednotkám, plavidlům a vozidlům, díky kterým je vůbec umožněno zboží na těchto dlouhých trasách přepravovat. Všechny tyto dopravní prostředky a jednotky podléhají normám, které musí bezpodmínečně splňovat. Jelikož je i tato problematika značně rozsáhlá, bude poskytnuto pouze dostačující množství informativního charakteru.

1.3.1 Plavidla

Vlivem rostoucí potřeby přepravovat větší a větší objemy zboží po námořních cestách i v odvětví námořních plavidel docházelo k velkému rozvoji. Ten se datuje od poloviny 50. let 20. století dodnes. Na samých počátcích se přepravovaly kontejnery se zbožím na nejrůznějších plavidlech (například tankerech), lodích, které se užívaly nejen k jiným druhům přeprav, ale neměly také dostatečné objemy pro jejich přepravu. Vzhledem k této skutečnosti došlo k vývoji unikátního typu lodi, tzv. kontejnerové lodě, která byla navržena a sestrojena přímo pro účely přepravy kontejnerů o velkých objemech. Celkem je dnes 7 generací těchto lodí, které se liší velikostí přepravovaných objemů a svými technologickými možnostmi. Lodě 1. generace se řadí mezi nejstarší a 7. generace jsou největší, nejmodernější a nejnáročnější na obslužnost. Jejich vývoj je demonstrován obrázkem 1.3.1-1: Evoluce kontejnerových lodí. Na němž jsou v levé části zaznamenány třídy lodí A - E s etapou jejich vývoje. Také je uvedena informace týkající se možného přepravitelného objemu zboží v jednotkách TEU. Ponor a konfigurace je na pravo, velikosti lodí jsou demonstrovány ve střední části s grafickým znázorněním samotné kontejnerové lodě.⁴

⁴ *Containerships: Then and Now - Port Technology International* [online]. 2015 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.porttechnology.org/news/containerships_then_and_now

Obrázek 1.3.1-1: Evoluce kontejnerových lodí



Zdroj: Containerships: Then and Now - Port Technology International [online]. In: . 2015 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.porttechnology.org/news/containerships_then_and_now

1.3.2 Železniční vozidla

Podkapitola železniční vozidla je věnována jejich bližší specifikaci. Jaké nároky jsou na hnací vozidla a vagony kladeny. Jaké musí být jejich parametry, aby dokázaly zboží na tak dlouhých tratích přepravit za nejrůznějších klimatických podmínek ve stavu, v jakém byly naloženy v místě nakládky. Vzhledem k faktu, že železnice na území Číny je státní a stejná situace je i v Rusku, a vlaky zajišťují tamní lokální operátoři těchto území, nebylo možné získat potřebné informace. Na území Evropy provozují vlaky soukromé i státní společnosti jako DB, PKP, ČD Cargo, Metrans, Railcargo aj. Pro logistické společnosti nemá příliš cenu investovat do vlaků a vagonů, které by mohly projíždět přes území Ruska, kde vede železnice s širokým rozchodem kolejí. Takové tendence zde dříve byly (90. léta minulého století), ale ukázalo se, že je jednodušší dojednání kontraktu s lokálními operátory. Ukázalo se, že pro zahraničního operátora nemá smysl snažit se o získání různých licencí, povolení a dalších požadavků.

Důležitou a stěžejní roli při přepravě kontejnerů po železničních koridorech hraje délka vlaků, která se v každém státě liší. Při přepravě kontejnerů na čínském území do terminálu na hraničním přechodu s Ruskem Zabaikalsk/Manzhouli může být maximální délka vlaku 55 vagonů naložených 40ft kontejnery a minimálně 40 vagonů s 40ft kontejnery. V Rusku je situace jiná, zde může délka vlaku dosahovat délky 75-80 kontejnerů a zároveň nepřekročit 1200 m. pro Evropu platí maximální délka vlaku 42-46 kontejnerů a nesmí přesáhnout 600 m. Tudiž v praxi dochází k tomu, že se z různých čínských terminálů vypravují vlaky o maximálních délkách tak, aby dojely do hraničního terminálu Zabaikalsk/Manzhouli ve stejný čas. V tomto terminálu se zase přeloží na maximální vlaky povolené v Rusku, aby došlo k co největším úsporám a efektivním řešením. Jakmile tyto vlaky přijedou na přechod s Polskem Brest/Malaszewicze, přestává se uplatňovat způsob tvorby maximálních vlaků. Zde se kontejnery dělí na vlaky podle toho, do jakého cílového terminálu v Evropě jsou přepravovány např. do Hamburгу, Duisburгу, Prahy, Bratislavy aj. Pro představu jedna kontejnerová loď o kapacitě 15 000 TEU je srovnatelná s vypravením 120 až 150 vlaků.

1.3.3 Přepravní jednotky - kontejnery

Pro intermodální přepravu zboží se využívají kontejnerové jednotky o standartu ISO. Jsou určeny k přepravě jak po moři, železnici tak i silnici. Přeprava zboží v přepravních jednotkách je technicky velmi moderním a vyspělým řešením při zajišťování přepravy zboží. Tyto obaly jsou velké, objemné, uzavřené. Jsou vyrobeny z oceli o možném přepravitelné hmotnosti v rozmezí 21 - 23 tun. Lze je i ukládat na sebe a využívat opakovaně. Důležité je správně upevnit kontejner na plavidle či voze pro bezpečnost přepravy (poloměry oblouků, rychlost vlaků, silničních vozidel a plavidel, klimatické podmínky). Dnes se kontejnery vyrábí v různých velikostech, provedeních a objemech. Objemy kontejnerových jednotek se udávají v jednotkách TEU. A jednotka jeden TEU je rovna jednomu 20stopému kontejneru. Při volbě kontejneru samozřejmě hraje roli i to, o jakou komoditu se jedná a jak ji chceme přepravit. Jednotlivé velikosti a typy kontejnerů jsou charakterizovány v tabulce 1.3.3-1: Dělení a typy kontejnerů. Kontejnery jsou následně vyobrazeny na obrázku 1.3.3-1: Přehled typů kontejnerů.

Tabulka 1.3.3-1: Dělení a typy kontejnerů

Dělení kontejnerů	Typy kontejnerů
Kontejnery řady ISO 1:	Univerzální kontejner
ISO 1 D (délka cca 10' - tj. cca 3m)	Kontejner s otevřeným vrchem (opentop)
ISO 1 C (délka cca 20' - tj. cca 6m)	Plošinový kontejner se sklopnými čely (flat)
ISO 1 B (délka cca 30' - tj. cca 9m)	Nádržkový kontejner (tank)
ISO 1 A (délka cca 40' - tj. cca 12m)	Kontejner s řízenou teplotou
	Kontejner pro suchý sypký materiál (bulk)
	Uhelný kontejner pro krátkodobé skladování zrnitých substrátů

Zdroj: Vlastní zpracování

Samotný proces přeložení kontejneru mezi dopravními prostředky se neobejde bez mechanizace v jakémkoliv přístavu, terminálu či logistickém centru. Každé takové překladiště je pro manipulaci s těmito přepravními jednotkami vybaveno dostatečným množstvím jeřábů, překladačů se spreadry. V posledním období se uplatňuje vertikální i horizontální způsob manipulací. A i přes dnes vysoce vyspělá technologická a technická řešení je proces stále časově náročný a dochází k časovým prodlevám. Nicméně díky rozvoji a investicím do manipulační techniky dochází ke zrychlení překládek kontejnerů v logistických centrech, přístavech aj. Před každou přepravou je kontejner se zbožím řádně označen po všech jeho stranách. Identifikační číslo u každého kontejneru je unikátní a podléhá mezinárodnímu standardu ISO 6346.

Obrázek 1.3.3-1: Přehled typů kontejnerů



Univerzální kontejner



Kontejner s otevřeným vrchem opentop



Plošinový kontejner se sklopnými čely



Nádržkový kontejner



Kontejner s řízenou teplotou



Kontejner pro suchý sypký náklad

Zdroj: Vlastní zpracování

2. Význam dopravní trasy Nová hedvábná stezka pro efektivní přepravu

Tato kapitola bude zaměřena na Novou Hedvábnou Stezku (neboli OBOR). Dojde k seznámení s historickým kontextem projektu a jeho orientací. Následuje charakteristika koridorů, technické parametry a možné problémy souvisejícími s touto dopravní cestou. A nakonec bude následovat význam projektu OBOR.

2.1 Historický kontext projektu a jeho orientace

O samotný projekt NHS (dnes již OBOR) se významnými činy prosadil čínský prezident Si Ťin-pching. Prezentoval ji v médiích prvně roku 2013. Projekt NHS tehdy nebyl nijak přesně a konkrétně definován. Jeho parametry a hranice nebyly striktně stanoveny. Dalo by se říci, že se jednalo spíše než o přesný koncept a hlasitou apelaci čínského prezidenta na vzájemnou spolupráci mnoha zemí, jak zemí Číně geograficky velice blízkých, tak i vzdálených. Nová Hedvábná stezka má vést do Evropy, na kterou cílí. Při první prezentaci tohoto projektu NHS byla současně prezentována i jediná oficiální dokumentující mapa, kudy je NHS zamýšlena. Ta tehdy ale byla opět rychle stažena z médií. Po puštění této idey do světa a ohlasu států na něj, začal projekt NHS nabírat na zájmu a významu. Čína začala pracovat na jeho hlubší struktuře. Roku 2015 vznikla vládní iniciativa a došlo k prezentování cílů. Pod anglickým názvem je označována názvy Silk Road, Economic Belt (One Belt, One Road, OBOR, Pás a cesta a mnoho dalších obměn). Ovšem nebyla jedinou iniciativou, která díky projektu NHS vznikla. Další je Iniciativa 16+1 (pro státy Východní Evropy). Iniciativy vznikly pro podporu a záštitu NHS. Z názvu projektu Nová Hedvábná stezka bylo upuštěno a byl přejmenován na projekt One Belt, One Road. Projekt, týkající se nových dopravních cest, jejímž cílem je obepnout doslova celý svět, tzn. nejen Evropu, ale i státy jižní Asie a státy Afriky.

Při uvažování, proč byl projekt NHS na počátku zahalen otazníky a neurčitostmi, by se mohl také vyvodit takový závěr, že Čína zkrátka neměla dostatek nápadů. A vzhledem k takovému faktu zaujala strategickou pozici vyčkávání a stagnace, čím přispějí ostatní státy.⁵

⁵ Václav Kopecký, Václav Lidl, Alice Rezková, Michal Vodrážka. Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti. *Asociace pro mezinárodní otázky (AMO)*. 2016. Dostupné z: https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/03/amocz_RP_1_2016_web.pdf

Po vzniku samotného projektu byla zřízena i Iniciativa OBOR v roce 2015. Přes ni probíhalo postupně zveřejňování vize o NHS. Těmi jsou: koordinace politik, konektivita, obchod bez překážek, finanční integrace a mezilidské vztahy. Tyto vize mají jako celek působit kladně. Gigantický projekt OBOR je zastřešujícím projektem různých aktivit, velkých i malých, nebo které se teprve budou realizovat.

V souvislosti s projektem OBOR existuje ještě jedna iniciativa. Tou je Iniciativa 16+1, která na počátku měla stejný osud jako Iniciativa OBOR. Vznikla roku 2012 a nikdo nevěděl jaký je její význam. Byla bez obsahu. Ovšem po čase jej začaly formovat samotné účastníci se země. Příkladem mohou být Centrum pro regionální spolupráci v ČR nebo Centrum pro turismus v Budapešti. Je důležité rozklíčovat i název této iniciativy. Jedná se o účasti států, kdy číslo 16 zahrnuje státy Evropy a balkánské země: Albánie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Chorvatsko, Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Makedonie, Černá Hora, Polsko, Rumunsko, Srbsko, Slovensko, Slovinsko. A číslice 1 symbolizuje samotnou ČLR. Jejím smyslem je také udržování spolupráce, expanze/pronikání/získávání vlivu mezi zeměmi nejen v oblasti dopravy ale i investic, vědy, technologií, hospodářské spolupráce, vzdělání aj. Úkolem iniciativ je zajišťování rozvoje, spolupráce oblastí a obchodu, komunikace a udržování dobrých vztahů. Účelem a cílem při uzavření spolupráce a obchodu dojde k uspokojení a profitabilitě obou účastníků vyjednání. Nemělo by docházet pouze k upevňování či jednostrannému rozšiřování politického vlivu v nových oblastech.⁶

Ze samotné trasy železničního koridoru OBOR je zřetelné, jakým směrem se Čína orientuje. Zprv se orientuje do svých vnitrozemských lokací. Její pobřeží je již plně využito po stránce obchodu a průmyslu. Snahou je snížení až zbavení se závislosti na těchto pobřežních provinciích a městech, ve kterých funguje ekonomika a odehrává se zde veškerý obchod a průmysl. Oblasti orientované na západ jsou více problematické. Zadotováním financí do rozvoje chudého vnitrozemí se očekává nastartování rozvoje těchto oblastí. Jakmile se nastartuje rozvoj v těchto místech, nastane samostatnost, pravidelnost a funkčnost konceptu. Pokud bude pravidelnost, dojde ke zlevňování a zjednodušení. Oblasti by měly začít ekonomicky prosperovat. Zároveň by mohly být společnosti ochotnější investovat do továren, které mají vyšší přidanou hodnotu a budou i ochotny zaplatit dopravu. Na pobřeží je relativně nízká nezaměstnanost a vysoké platy v porovnání s chudým vnitrozemím. Jedním z cílů je tedy podpořit západ Číny a rozvoj jeho oblastí

⁶ *CEEC-China (16+1)* [online]. 2016 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://ceec-china-latvia.org/page/about>

Novou Hedvábnou stezkou a současně se tedy zbavit závislosti na příbřežních lokalitách, které jsou již rozvinuty dostatečně a nepotřebují další investice. Vlivem této situace tedy dochází k výstavbě nových měst v severozápadních provinciích. V těchto lokalitách není příliš ekonomických příležitostí. Investuje se do výstavby bydlení, infrastruktury, energetiky, stěhují se zde výrobní podniky aj. Tím projekt OBOR přispívá i k růstu hospodářského výsledku samotného státu. Prioritními jsou provincie jako Gansu, Shaanxi aj. Dalším směrem, kudy se Čína vydává je orientace na ne příliš vyspělé státy, jako jsou Kyrgyzstán, Uzbekistán, Irán a další, kde se díky investicím do tamní infrastruktury a logistických center otevrou nové trhy pro obchodování. Tento projekt se neorientuje na USA, Indii a Japonsko. Snaha čínské vlády se zaměřuje na navázání nových vztahů a posílení již existujících vazeb se státy Střední, Jižní a Východní Asie, Ruska, Evropy a také Afriky.⁷

2.2 Charakteristika koridoru OBOR

Celý projekt se dělí na dvě části po stránce infrastruktury. Jedna část projektu NHS je zaměřena na pevninskou infrastrukturu, která má být vybudována a rozvinuta přes celou střední Asii. Tím by měl vzniknout ekonomický pás OBOR. Druhá část projektu je zaměřena na rozvoj námořních cest, které povedou přes Indický oceán a Perský záliv (Maritime Silk Road). Rozvoj současných přístavů a budování nových s velkým zacílením investic do afrických pobřežních států. Tyto dvě páteře projektu jsou charakterizovány v následujících charakteristikách „Trasa železničního koridoru“ a „Trasa námořního koridoru“.

Trasa námořního koridoru OBOR:

FUZHOU (Čína) – GUANGZHOU (Čína) – HAIPHONG (Vietnam) – LAEM CHABANG nebo PORT KLANG (Malajsie) – JAKARTA (Indonésie) – COLOMBO (Srí Lanka) – KOLKATA (Západní Bengálsko) – NAIROBI (Keňa) – PIRAEUS (Řecko) – VENICE (Itálie)

Trasa železničního koridoru OBOR:

XIAN (Čína) – LANZHOU (Čína) – URUMQI (Čína) – HUOERGUOSI (Čína) – ALMATY (Kazachstán) – BISHKEK (Kyrgyzstán) – SAMARKAND (Uzbekistán) – DUSHANBE (Tádžikistán) – TEHERAN (Írán) – ISTANBUL (Turecko) – DUISBURG (Německo) – ROTTERDAM (Nizozemí) – LONDÝN (UK)

Trasa železničního koridoru OBOR

⁷ Kopecný V., Lídí V., Rezková A., Vodrážka M. Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti. *Asociace pro mezinárodní otázky (AMO)*. 2016. Dostupné z: https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/03/amocz_RP_1_2016_web.pdf

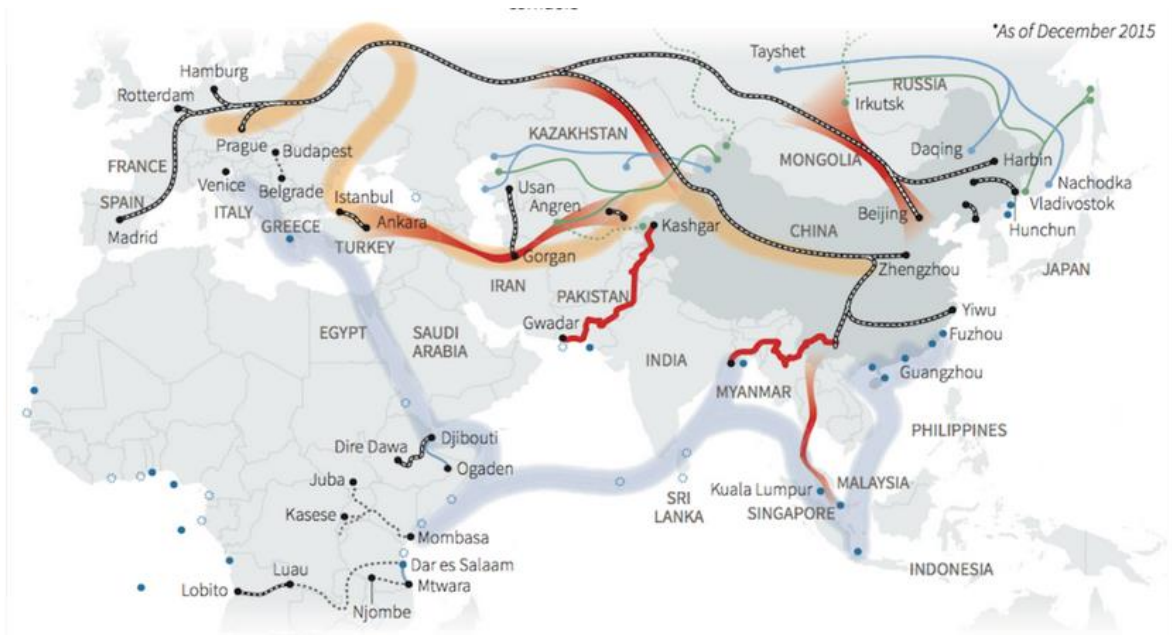
Tato nová dopravní železniční cesta z Číny do Evropy existuje a je funkční. Koridorem OBOR jely již před rokem 2 testovací vlaky. Testovací vlaky tudy jezdí, ale jezdí s prázdnými či poloprázdnými kontejnery a jsou velice drahé, neekonomické. K tomu dochází jen proto, aby Čína dokázala a deklarovala světu, že je možné využít i tento koridor. Je pro Čínu zajímavý zejména proto, že je trasován mimo Rusko, které podléhá sankcím a zakazuje přepravu mnoha výrobků přes jeho území. Tudiž je tento koridor možností přepravy zejména potravin a jiných výrobků, jejichž přeprava je buď zcela znemožněna, nebo doprovázena obstrukcemi na ruském území. Vlaky jezdí buď úplně prázdné, nebo částečně naplněné, a to ve směru do Číny. Ve směru z Číny jsou kapacitně maximálně naplněny. V nedávné minulosti se stalo i to, že bylo převáženo padělané oblečení do čínských tržnic, naštěstí bylo odhaleno a byly z této situace vyvozeny důsledky (pokuty, ztráta zaměstnání, aj..). Pro přepravu zboží do Evropy se využívá hlavně koridor střední, který je funkční přes deset let, jsou na něm zavedeny pravidelné spoje mezi čínskými a evropskými terminály a vzhledem k přeplněnosti stávajících terminálů, se budují nové terminály (př. Khorgas) a k nim i železniční síť k odlehčení současným a plynulému, rychlejšímu a efektivnějšímu toku zboží.

Trasa železničního koridoru OBOR:

XIAN (Čína) – LANZHOU (Čína) – URUMQI (Čína) – HUOERGUOSI (Čína) – ALMATY (Kazachstán) – BISHKEK (Kyrgyzstán) – SAMARKAND (Uzbekistán) – DUSHANBE (Tádžikistán) – TEHERAN (Írán) – ISTANBUL (Turecko) – DUISBURG (Německo) – ROTTERDAM (Nizozemí) – LONDÝN (UK)

Trasa železničního koridoru Silk Road, Economic Belt je na obrázku 2.2-1: Mapa projektů OBOR z roku 2015 dokumentována oranžovou čarou, zatímco světle modrá dokumentuje New Maritime Silk Road. Jelikož projekt NHS je záštitou nejrozličnějších jiných projektů, lze na doložené mapě pozorovat i další projekty, které do NHS spadají. Například zeleně jsou vyobrazeny plynovody, modrou tenkou linkou ropovody, černě fungující železnice a červeně plánované ekonomické/hospodářské koridory. Vyplněné body na mapě jsou funkční terminály, zatímco prázdné kroužky jsou terminály buď ve výstavbě, nebo v plánu výstavby.

Obrázek 2.2-1: Mapa projektů OBOR z roku 2015



Zdroj: What is Belt and Road? China's massive infrastructure project - Business Insider [online]. In: . 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.businessinsider.com/what-is-belt-and-road-china-infrastructure-project-2018-1#it-consists-of-two-parts-the-belt-which-recreates-an-old-silk-road-land-route-and-the-road-which-is-not-actually-a-road-but-a-route-through-various-oceans-2>

Železniční koridor OBOR je v provozu, jedná se o železnici procházející napříč střední Asií, kdy na území Číny je železnice budována v normálním rozchodu kolejí 1435 mm. Po napojení na ruskou oblast je rozchod kolejí již širokorozchodný o rozměru 1520 mm. V Evropě je opět normální rozchod kolejí 1435 mm. Vzhledem k tomuto faktu musí být v terminálech hraničních přechodů zboží v kontejnerových jednotkách překládáno na vlaky s aktuálními rozchody kolejí, po kterých budou pokračovat v přepravě. Kontejnery se v terminálech při změně rozchodu kolejí z vlaku překládají a spolu s tím se vyřizují administrativní a celní záležitosti. Ovšem vzhledem k narůstajícím kapacitám přepravovaného zboží a reálným možnostem terminálů dochází v některých terminálech i k prodávám s překládkami zboží na dva a více dnů. I přes to je přeprava zboží po tomto koridoru rychlá, zboží lze přepravit mezi Čínou a Evropou během 12 - 25 dnů.

Na území Číny jezdí vlaky z terminálů provincií, ve kterých se čínská vláda rozhoduje poskytovat dotace na vytvoření vlaků s kontejnery do Evropy. Tímto způsobem se může železniční doprava stát konkurenční námořní dopravě v současné době. Nejedná se o provincie přímo u pobřeží, nýbrž se jedná o provincie rozšiřující se od pobřeží na západ do vnitrozemí státu. Jedná se o provincie a města Jiwu, Xian, Suzhou, Ganzhou, Changsha,

Chongqing a mnoho dalších. Jednotlivé terminály jsou pojmenovány totožně s provinciemi, které jsou podloženy obrázkem 2.2-3: Současně využívané terminály na území Číny. Mohou být i různé kombinace. Jedním z největších terminálů je Zhengzhou. Ucelené vlaky z terminálu jezdí různými železničními koridory. Mají mnoho možností, po kterých železnicích v Číně jet.

Ucelené vlaky jsou vypraveny přes vnitrozemí Číny a mají možnost přejet hranice státu s Kazachstánem přes hraniční přechody Dostyk a Khorgas. Vzhledem k plné vytíženosti až přetíženosti terminálu Dostyk došlo nejen ke zvyšujícímu se využívání terminálu Khorgas, ale i jeho rozvoji – potřeba navýšení kapacity. Bylo nezbytné vytvořit další cestu. Čínská vláda v tomto kazašském terminálu investuje do budování zcela nové infrastruktury. Po průjezdu států střední Asie opět jedou tyto ucelené vlaky do Moskvy, protože se jedná o nejrychlejší koleje do Evropy. Je to nejrychlejší možnost přepravy zboží. Ve směru z Moskvy do Evropy se koridor dělí na dvě větve. První větev je vedena z Moskvy do Brestu v Bělorusku. Druhá větev je vedena z Moskvy přes terminál Čop na Ukrajině a pokračuje dále přes terminál Dobrá na Slovensku. Situace větvení železnice je podložena obrázkem 2.2-2: Rozvětvení železničního koridoru. Mezi jedny z nejpreferovanějších tras v současné době jsou ty, které vedou do Duisburgu a Hamburgu. Tyto trasy jsou preferovány vzhledem k dotační čínské politice, která uděluje dotace na přepravu kontejnerů po železnici mezi Evropou a Asií. Vzhledem k těmto dotacím není logistická logika optimální. Ucelený vlak jede napřímo do cílového terminálu, zatímco by mohl na trati již dříve předat část přepravovaného zboží. Kontejnerové dotace ničí logiku, protože část přepravovaného zboží absolvuje přepravu zboží po určitém úseku vícekrát. S tím souvisí i logistická centra. Přepravu kontejnerů po tomto železničním koridoru lze uskutečnit za 12 - 16 dnů pomocí zrychlených vlaků s tím, že zboží je přímo na terminálu, ať už čínském či evropském dle směru přepravy. A ne na pobřeží, jako je tomu u přístavů. Čínské terminály jsou dokumentovány obrázkem 2.2-3: Současně využívané terminály na území Číny.

Obrázek 2.2-2: Rozvětvení železničního koridoru



Zdroj: Interní dokument společnosti FELB

Obrázek 2.2-3: Současně využívané terminály na území Číny



Zdroj: Interní dokument společnosti FELB

2.3 Dotační politika kontejnerů v Číně

Jak již bylo zmíněno, provoz vlaků na železničních dopravních cestách roste vlivem poskytování kontejnerových dotací čínské vlády. Dotace nejsou na terminály ani trasu,

nýbrž přímo na kontejner. Reálná cena přepravy kontejneru Čína – Evropa se pohybuje průměrně reálně mezi 10 000 - 12 000 USD. To jsou reálné náklady na přepravu 1ks 40ft kontejneru. Ve formě dveře – dveře se cena pohybuje průměrně po zohlednění dotací mezi 8 000 – 9 000 USD. Výše dotace je neměnná, stále stejná ve výši 3 000 USD. Tuto dotaci dostává čínský agent, nikoliv operátor vlaku. Laicky agent zaplatí dopravu a stát mu vrátí peníze. Operátor provozuje vlak a agent prodává kapacitu vlaku. Jde o dotační politiku čínských exportérů. Zatímco produkt je technicky a technologicky jasně definovaný, tak cena je deformovaná nepříliš transparentním systémem kontejnerových dotací v Číně. V praxi nakupují spediční společnosti kapacity na vlaku pro své kontejnery přes dva až tři prostředníky, kteří jsou schopni dostat se až k dotacím. Spediční společnosti poté přímo u operátora vlaku bookují místa na vlaku přes agenty. Spediční společnost zaplatí agentovi kapacitu na vlaku, ten zaplatí kapacitu operátorovi vlaku. A nakonec agent dostane od vlády peníze zpátky, protože prodal kapacitu na vlaku za nižší sumu. Na takovém principu funguje dotační politika kontejnerů v Číně. Dotační kontejnerová politika je brána jako finanční podpora exportu z Číny. Mnozí experti z oblasti přepravy zboží tuto situaci nazývají jako novodobý kolonialismus Číny. Rusko není dnes zdaleka tak silné a Čína je finančně silná a stabilní. Je pravdou, že největší americkou bankou je Čína. Zde má Amerika nejvíce půjček. Pokud by se Čína rozhodla poslat americký dolar ke dnu, bylo by to pro reálně uskutečnitelné. Ale to už je věcí makroekonomiky.

2.4 Omezení na železničním koridoru

Jak v námořní přepravě, letecké, tak i v železniční přepravě se vyskytují jisté bariéry, problémy a omezení provozu, která prodlužují samotnou přepravu zboží. U železniční přepravy se mohou vyskytnout poruchy buď hnacích vozidel, vagónů nebo narušení samotné železnice. Z čehož plyne nutnost pojištění zboží a nárůst nákladů na přepravu zboží. K těmto situacím dochází jen ojediněle a výjimečně. Daleko významnějšími omezeními a problematickými místy na železničních koridorech jsou terminály. Konkrétně jde o jejich kapacity. Staly se úzkými místy. Se zvyšujícími se přepravními objemy zboží nárůstem poptávky nejen za posledních 10 let, začaly být terminály plné a nastal čas na jejich rekonstrukci, případnou expanzi. Ovšem ne každý terminál lze vždy rozšířit v dnes již rozvinutých oblastech nejen z důvodu okolní zástavby, ale i nemožnosti celkové odstávky. Tím pádem se musejí buď modernizovat a neustále zvyšovat stupeň mechanizace za částečného omezení provozu, nebo budovat zcela nové terminály.

Důležitými a stěžejními terminály při přepravě zboží mezi Čínou a Evropou jsou terminály Brest v Bělorusku a Malaszewicze v Polsku, Dobrá na Slovensku a nově se staví terminál

Minsk v Bělorusku. S eventuálním uvolněním tranzitu přes Ukrajinu přichází do úvahy i Čop a Záhony, i ve spojitosti s ideou prodloužení širokorozchodné trati až do Vídně (AT).

Terminál Brest/Malaszewice na polsko-běloruské hranici je jedním z nejdůležitějších a nejoblíbenějších hraničních přechodů při přepravě zboží mezi Evropou a Čínou. V současné době je schopen přeložit celkem až 28 vlaků denně. Terminál je ve směru na východ schopen přeložit 14 vlaků za den a současně i na západ ten stejný počet vlaků. Tohoto počtu odbavených vlaků jsou terminály schopny docílit díky průjezdným kolejím o různých rozchodech. V kontejnerovém terminálu Malaszewicze dochází k překládce zboží ve směru do Evropy a v Brestu se překládá zboží jdoucí do Ruska a Číny. Zboží se zde může i pozdržet v případě celního odbavení až o 3-5 dnů, jede-li na Východ. Kapacita úložné plochy v Malaszewiczích je 1872 TEU a denně je možné přeložit 612 TEU. Současně probíhají také investice do rekonstrukce terminálu Brest/Malaszewicze v takové míře, že po dokončení stavebních prací a dovybavení manipulační technikou by měla kapacita narůst čtyřnásobně. Vzhledem k dnes již nedostačujícím kapacitám dochází k časovým ztrátám a nárůstu doby přepravy při překládkách, bylo rozhodnuto pro vybudování zcela nového terminálu Minsk, přes který se plánuje odklonit část přepravovaných kapacit zboží.

Terminál Minsk v Bělorusku se staví s predikcí překládných kapacit na budoucích 20 let. Jedná se o projekt velkokapacitního překladiště s napojením o normálním rozchodu kolejí 1435 mm na polskou síť železnic. Důvodem jeho výstavby je odlehčení polskému terminálu Malaszewicze. Výstavba by měla být dokončena v roce 2019.

Terminál TKD Dobrá na Slovensku je také jedním z těch významných vstupů zboží do Evropy. Odbavuje až 20 vlaků za den. Má 8 kolejí, které jsou vybudovány v šířce normálního i širokého rozchodu kolejí. Jeho kapacita úložné plochy se pohybuje okolo 1730 TEU.

Khorgas je další nový terminál, který se Čína rozhodla vybudovat. Je situován na hranici Kazachstánu a Číny. Z lokace je patrné, že se zde využívá jak široký tak i normální rozchod kolejí. Železnice vedoucí přes Kazachstán a Čínu byly propojeny v tomto terminálu v roce 2012. Tímto terminálem projede až 65 vlaků měsíčně přepravujících 6200 TEU. Předpoklad ročního zpracování zboží se odhadoval na 15 milionů tun nákladu/rok.

2.5 Význam nového železničního koridoru OBOR

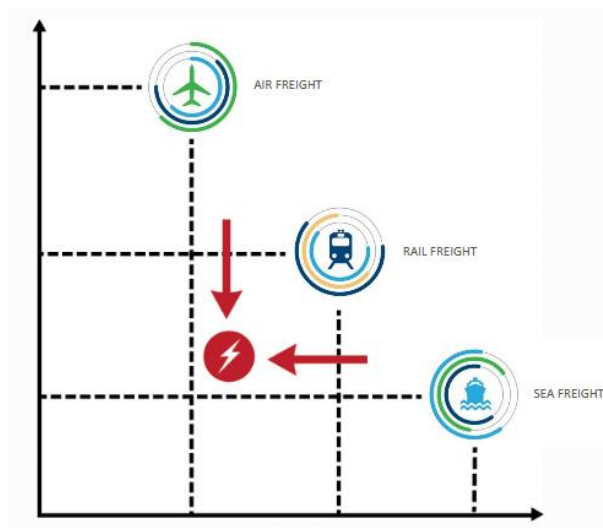
Vzhledem k rozsáhlosti projektu One Belt, One Road a jeho expanzi z původního projektu Nová Hedvábná stezka na obepnutí celého světa, je v této podkapitole objasněn samotný význam tohoto železničního koridoru. A to pomocí čtyř stěžejních témat jako jsou

„Alternativa při přepravě zboží“, „Udržení hospodářského růstu“, „Otevřenost vůči novým trhům a upevnění vlivu ve světě“ a v neposlední řadě i „Vliv na životní prostředí“.

Alternativa při přepravě zboží

Přepravu zboží mezi Asií a Evropou lze uskutečnit třemi druhy dopravy – po námořních cestách, letecky a po železnici. Nejlevnějším způsobem přepravy je stále přeprava po moři. Nákladní lodě jsou dnes uzpůsobeny k přepravě objemu zboží více než dvaceti tisíc TEU při vykonání jediné plavby. Zároveň se toto velké množství zboží musí dopravit do přístavů, kdy je ovlivňuje rychlost vykládky těchto lodí, povětrnostní podmínky, moře a průplavy, ve kterých jsou stanovené jízdní řády pro průplav. Při tomto způsobu dopravy se doba přepravy z východní Číny do Severní Evropy pohybuje okolo 35 - 44 dnů. Její přijatelná výše nákladů jde na úkor doby přepravy. Přesně opačná je situace u letecké dopravy. Některé zboží nelze jinak přepravit, vzhledem k jeho specifickému charakteru. Ale jedná-li se o zboží s potřebou rychlé přepravy, a zákazník je ochoten zaplatit nákladnější přepravu zboží, je to efektivní varianta. Dnes existují přímé letecké linky mezi Asií a Evropou v počtu několika letů denně. Letecky lze zboží přepravit dvěma způsoby. Buď vypravit přímo nákladní letadlo (freighter), nebo lze využít možnosti nákladového prostoru při přepravách osob běžnými letadly typu PAX, poskytne-li letecká společnost část tohoto úložného prostoru. Zboží je obvykle přepraveno během tří až pěti dnů a jeho náklady na přepravu se pohybují okolo 2,3 dolarů na kilogram. Při pohledu na tuto situaci se stala železniční přeprava zboží alternativou mezi leteckou a námořní přepravou zboží. Na jedné straně dokáže překonat vzdálenost více než 10 tisíc km v rozmezí 12 - 25 dnů a díky dotacím čínské vlády za náklady, které nejsou tak vysoké jako u letecké přepravy. Na straně druhé nejsou zase ale ani tak nízké jako u námořní přepravy. Díky svému postavení jako alternativy mezi ostatními druhy přepravy, za cenových podmínek, na které obchodníci slyší, se Čína rozhodla jít touto cestou i za cenu jejích dotací na kontejnery. Zhodnocená situace železniční dopravy jako alternativy na trhu dopravy je graficky znázorněna obrázkem 2.5.1: Pozice železniční dopravy jako alternativy při přepravě zboží z Asie do Evropy. Svislá osa vyobrazuje náklady na jednotlivé druhy dopravy a vodorovná osa vyobrazuje dobu přepravy.

Obrázek 2.5-1: Pozice železniční dopravy jako alternativy při přepravě zboží z Asie do Evropy



Zdroj: Interní dokument společnosti FELB

Přehledné porovnání nákladů na přepravu zboží v závislosti na čase dopravy je dokumentováno tabulkou 2.5-1: Srovnání nákladů na přepravu zboží. Z tohoto srovnání je patrné, že námořní přeprava zboží je stále nejlevnější, ale z pohledu času stále nejdéle trvající přepravou zboží. Železniční přeprava se jí začíná blížit, je sice 2x dražší, ale zase čas přepravy je 2x kratší, což je pro zboží důležitým faktem. Letecká přeprava zboží je tak specifická, že ji nelze objektivně srovnávat s přepravou po železnici a moři. Náklady jsou až 4x vyšší. Jedním z důvodů je zboží, ve většině případů se takto přepravuje kusové, nadlimitní, nebo zkazitelné zboží. Dalším důvodem je kontejner, který není totožný s kontejnerem využívaným na železnici/moři. Jedná se o výrazně menší kontejnery. Také je nutno zmínit letištní poplatky, které se účtují paušálně. Pokud není její využití nezbytné a akutní, využívají se námořní a železniční přeprava zboží.

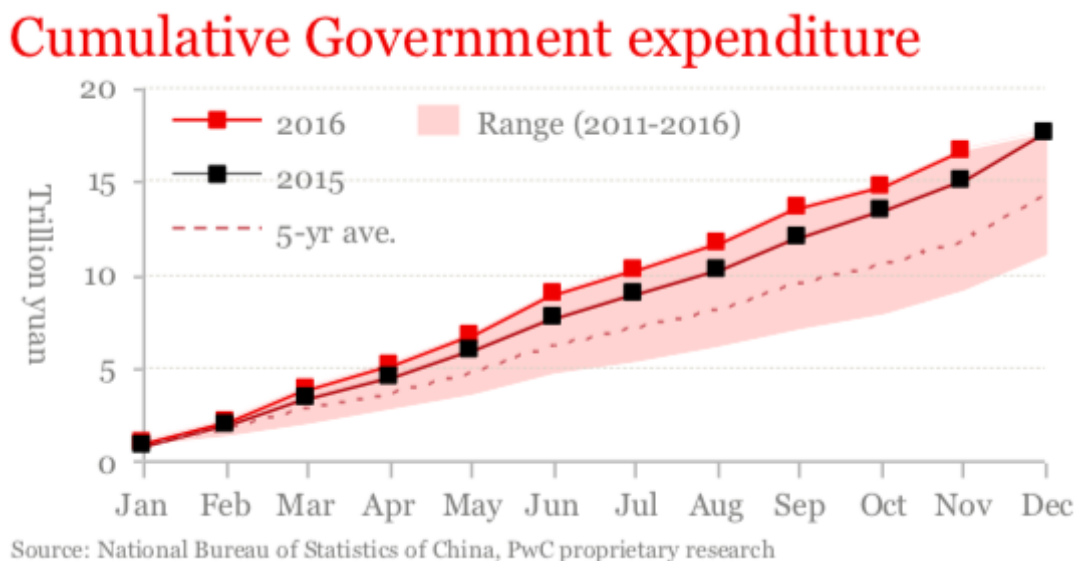
Tabulka 2.5-1: Srovnání nákladů na přepravu zboží

Srovnání nákladů na přepravu zboží			
	Náklady	Doba přepravy	Odhad procentuálního podílu
Námořní přeprava	2500 - 2600 USD/ 40ft kontejner	30 – 44 dnů	100%
Železniční přeprava	4500 - 4800 USD/ 40ft kontejner	12 - 25 dnů	200%
Letecká přeprava	2,5 USD/ kg	1-7 dnů	400%

Zdroj: Vlastní zpracování

Udržení hospodářského růstu

Čína cíleně poskytuje do projektu OBOR investiční finanční prostředky ve výši několik stovek miliard dolarů. Hodnota projektu se v čase vyvíjí a roste. Tento vývoj je dokumentován grafem na obrázku 2.5-2: Vývoj hodnoty projektu OBOR. Svislá osa vyobrazuje hodnotu nákladů v jednotkách bilionů yuanů a vodorovná osa dokumentuje časový vývoj podle měsíců v období let 2011 – 2016. Lze konstatovat, že každý rok se hodnota projektu zvyšuje dle zvyšujících se investic a připojování států do projektu.



Obrázek 2.5-2: Vývoj hodnoty projektu OBOR

Zdroj: G. Wong, S. Booker, G. Barthe-Dejean. China and Belt & Road Infrastructure 2016 review and outlook. *PricewaterhouseCoopers*. 2017, s. 16. Dostupné také z: <https://www.pwchk.com/en/consulting/br-watch-infrastructure.pdf>

Projekt vznikl za účelem rozvoje vnitrozemí Číny a zbavení se závislosti na pobřežních provinciích. Rozvojem problematického vnitrozemí a nastartování obchodu a průmyslu pomocí investic do tamní infrastruktury (silnic, železnic), překladišť, energetiky, bydlení, továren a dalších projektů lze očekávat osamostatnění a snížení závislosti na rozvinutém plně funkčním pobřeží. Podporou do těchto oblastí lze očekávat mimo jiné i stabilizaci ekonomického růstu tohoto asijského státu, který už není tak rychlý jako několik let zpět a je viditelné, že zpomaluje. Také se jí v těchto svých nových oblastech otevrou nové místní trhy, kam dodávat své výrobky, kam růst a kde zvyšovat životní úroveň a vzdělání obyvatel. Dojde ke zrychlení přepravy mezi dalšími oblastmi, což povede k nárůstu distribuce. A rychlost přepravy sehraje v logistice důležitou roli, protože ovlivňuje vázanou výši kapitálových nákladů na udržování zásob. Každý obchodník požaduje přepravní rychlost co nejvyšší a co nejkratší dobu uložení v dopravním prostředku, aby tok jeho investic byl stálý a nedržely se mu investice dlouho v zásobách a nevystavil se riziku ztráty.⁸

Otevřenost vůči novým trhům a upevnění vlivu ve světě

Čína je otevřená účasti a zapojení jakéhokoliv státu, společnosti či organizace do projektu OBOR. Nelze přesně říci, kolik států se již do projektu zapojilo. Samotná média se rozcházejí na informaci o počtu zapojených států do projektu NHS. Jedno nejmenované médium poskytlo informaci o počtu 68 zemí, jiné hovoří o více než 100 zemích. Země se zapojují například i tím, že podepíší dohodu o volném obchodu. Jedním z problémů, na které mohou „mimočínští“ obchodníci narazit, je složitá administrativa, jazyková bariéra aj. Ovšem i na tom Čína pracuje. Svoji otevřeností a investováním do projektu OBOR přitahuje ostatní trhy ke vstupu. Ukazuje vidinu jednoduššího obchodování a rychlejší výměnu zboží, výstavbu nových a méně riskantních cest, nové pracovní příležitosti, což by mělo mít za následek přínos nových investic. Snaží se otevřít možnost dostat se na nové trhy pro malé a střední podniky, které to nemají jednoduché. Také se zaměřuje na nepříliš vyspělé a chudší státy. V těch si dává za cíl rekonstruovat stávající infrastrukturu a vystavit novou, čímž se zlepší tamější ekonomické podmínky, podpoří se pracovní příležitosti. Podaří-li se takový rozvoj, státy ekonomicky porostou, což automaticky přinese další trhy, na které bude Čína dodávat své výrobky. Zaměřuje se také na další nový prostor, odkud získat nerostné

⁸ SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Radix, 2006. ISBN 80-86031-68-3.

suroviny za zajímavějších a výhodných podmínek. Lze se domnívat i o možnosti posílení čínské měny RMB a snížení závislosti na americkém dolaru.

Uskutečňováním těchto kroků Čína zároveň upevní své vztahy v okolních regionech a zemích OBOR, nejen po ekonomické, ale i politické stránce. Snaží se o to, aby ostatní státy v její postupy měly důvěru a také větší šanci dostat se k vyspělým inovačním technologiím ze západu. Což nemá snadné vzhledem ke geografickým a politickým podmínkám země.

Vliv na životní prostředí

Co napadne velkou část populace, když se řekne Čína? Většinou se na jedné z prvních příček vybaví její životní prostředí. Jeho stav už dnes téměř nikoho nepřekvapí, stalo se „jistým symbolem“ Číny.

Obrovským nárůstem dopravy, zejména nákladní dopravy je způsobena důsledkem špatných logistických strategií. Vlivem veřejnosti se odehrávají změny zatím zejména na lokálních úrovních. To ovlivňuje zejména běžný život obyvatel (exhalace, hluk, dopravní nehody) v případě lokálního hlediska. Z hlediska globálního jde o nadměrnou těžbu nerostných surovin v krátkodobém časovém horizontu. Kdy se již jedná o politickou záležitost.⁹

Životní prostředí je v Číně tak znečištěné, že se jeho ochrana v nedávné době dostala na seznam nejdůležitějších úkolů a politiky Číny. Vláda přijala nové a striktnější zákony a upravuje hospodářské politiky tak, aby došlo ke zlepšení situace. Spousta odborníků po celém světě se na projekt NHS v ohledu životního prostředí vyjádřilo skepticky. Mnozí spekulují o tom, že by se projekt mohl stát ekologickou katastrofou. Ovšem pro Čínu je to nesmírná příležitost ukázat, že záležitost týkající se ekologie berou vážně. Že se dokážou poučit a budovat nejen infrastrukturu tak, aby nedocházelo k takové devastaci prostředí jako v minulosti. Že využijí veškerých dostupných technologií a nástrojů k realizaci jednotlivých projektů OBOR takovým způsobem s ohledem na životní prostředí, aby se opravdu nezhoršovalo a nedopadlo jako v minulosti. A díky tomu lidé mohli žít v lepších životních podmínkách nejen v Číně. Tím by Čína vzrostla v očích jiných států.

⁹ PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století: (supply chain management)*. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.

3. Železniční přeprava jako páteřní projekt mezi Čínou a Evropou

Železniční přeprava se stala hlavní páteří celého gigantického projektu One Belt, One Road. Vzhledem k situaci, kudy je projektována hlavní páteř projektu a její různé odnože, bude nahlédnuto hlouběji do struktury a zákulisí projektu. Proběhne analýza chování Číny vůči zemím, do kterých investuje a co od ní lze očekávat, jak se již mnoho kritiků vyjádřilo k celému projektu. Jednotlivé projekty čínské expanze jsou strategicky plánované do mnoha zemí na světě a s vizí okolo 30 let i více. Čína usiluje o zajištění své budoucnosti pomocí zajištění svého vlivu a pomocí podnikatelské činnosti v téměř všech státech světa. K realizaci dokáže poskytnout i dostatečný kapitál a vytvořit takové podmínky pro mnoho států, aby se neváhaly do projektu zapojit. Snaží si zajistit nejen suroviny, potraviny ale i odbytiště svých výrobků.

Dokonce už proběhlo několik tvrdých kritik celého projektu, který rozdělil společnost. Někteří odborníci jej odmítají a odsuzují, jiní jej snaží prosazovat. Čína je jasným vítězem, zatímco USA, Rusko, Evropa a částečně i Indie jsou poraženy a prohrály. Důvodem jsou sankce Rusku od EU. Evropa, protože bude zahlcena levným asijským zbožím a USA se tento projekt od samého počátku nedařilo zastavit. Dokonce si Čína založila svou asijskou banku AIIB, která je konkurenční americké BIS. Pro státy Střední Asie je to částečné vítězství, protože se propojí přes Čínu na funkční svět. Proto je zacíleno na objasnění této banky, její principy fungování, podmínek poskytování finančních investic. Také jsou na zemi Pákistán dokumentovány způsoby, praktiky, chování a postoje Číny.

Jelikož nic od Číny není zadarmo, postavila se Evropa do pozice nezapojení se do projektu, ale také se nestala pouhým divákem. Orgán Evropská komise zastupující Evropu zkoumá The Belt and Road Initiative (BRI), zda nedochází k rozporům porušování zájmů a hodnot EU. The Belt and Road Initiative je oživení dopravní sítě – námořní a železniční spojení mezi Evropou a Asií, kdy NHS je pouze jednou částí sítě.

Evropa by sice mohla s Čínou opravdu spolupracovat, ale pro ni je stěžejní vlastní dopravní politika, která se týká známé dopravní sítě TEN-T (transevropské dopravní sítě). Úkolem je posílení výstavby dopravních sítí v EU a jejími sousedními státy. Na základě těchto faktů dochází následně ke snahám hledat způsoby a propojovat sítě TEN-T s BRI.

Čína může být velmi nápomocná ve financování evropských projektů, avšak propojením sítí by mohlo dojít i k jejich přetížení a nutnosti úprav kapacity sítě. Investice na základě

půjček a dluhů totiž nejsou nevhodnější variantou, jakou se vydat. Tudíž je důležité posuzovat samotnou udržitelnost a užitečnost projektů.¹⁰

3.1. Asijská infrastrukturalní a investiční banka

Jak bylo zmíněno v krátkém úvodu třetí kapitoly, čínská vláda v rámci projektu One Belt, One Road založila Asijskou infrastrukturalní investiční banku (Asian Infrastructure Investment Bank = AIIB). Jedná se o rozvojovou banku, která vznikla za účelem zlepšení sociálních a ekonomických výsledků v Asii. Sídlí v Pekingu a svoji činnost započala v lednu 2016. Tato banka mimo jiné byla vytvořena jako alternativa pro americkou banku - Bank for International Settlements (BIS). Což je banka pro mezinárodní platby, jejímiž členy jsou centrální banky a jejímž úkolem je podpora měnové a finanční spolupráce centrálních bank a jiných institucí. Poskytuje sebejisté financování reálných a udržitelných projektů v oblastech energetiky, dopravy, rozvoje měst a logistiky, telekomunikacích, rozvoje venkova, zemědělství a mnoha dalších. Spolupracuje s mnoha dalšími bankami, jako jsou Světová Banka, Africká rozvojová Banka a Africký rozvojový fond, Evropská investiční banka. Orientuje se i na spolupráci s veřejným a nevládním sektorem. K AIIB se již připojilo přes 87 členských států, kdy hlavní podíl tvoří státy v regionálních oblastech.

Banka AIIB poskytuje financování podporované vládou, nezávislymi subjekty a investice do akcií. Čínská vláda ji strategicky zaopatřila dostatečně vysokým kapitálem ze svého přebytečného kapitálu. To znamená, že vstup dalších členů do banky AIIB bude za výhodnějších podmínek. Jde o to, že potenciaální členové již nemusí poskytovat vysoké členské vklady. Pokud jde o půjčky podporované vládou, jedná se o půjčky s garancí záruky a s možností odškodnění. Jde-li o půjčky financované nezávislymi subjekty, půjčky nejsou kryty a není nárok na záruku anebo odškodnění. V případě investic do akcií společností, je stanoven limit max. 30% podílu majetku soukromé společnosti. Pokud by došlo k situaci, že investice banky je v ohrožení, je možné převzetí kontroly bankou nad celou společností, aby nedošlo ke ztrátě.¹¹

¹⁰ *EU Commission: 'The Belt and Road initiative is a Chinese project' | RailFreight.com* [online]. 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.railfreight.com/specials/2018/09/18/eu-commission-the-belt-and-road-initiative-is-a-chinese-project/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20week%202018-38

¹¹ *Financing Operations – AIIB* [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/financing-operations/index.html>

Ze strany čínské vlády je počáteční nízký vklad členských zemí velice strategickým a velice chytrým tahem, jelikož se členství stává výhodné primárně pro chudé země, jako je Laos, pro politicky komplikované jako Myanmar, zadlužené jako Pákistán. Projekt je sympatický a jeví se slibně i pro země jako Vietnam a Írán, zatímco Singapur a Malajsie stojí stranou, protože o tom nejsou přesvědčeny. Banka AIIB slíbila investice nejen do infrastruktury OBOR, ale i do logistického klastru jako např. terminál Khorgas (Kazachstán) nebo výstavbu průmyslových zón např. v Bombaji (Indie). Jakmile bude systém funkční, budou se výnosy dělit mezi banku AIIB a její jednotlivé členy.

Banka AIIB jde cestou nabízení nízkouročených úvěrů. Zisk takových úvěrů je podmíněn dodržím stanovené podmínky. Banka AIIB si vyhrazuje právo rozhodnout o výběru dodavatele již od první fáze realizace projektu. A to, protože již v této chvíli dochází k prvnímu zhodnocení vložených investic. Podmínkou rozhodování o dodavatelích se Čína přímo zasazuje o zaměstnávání svých nadměrných dělnických kapacit a technologií.¹² Jak příhodné pro ni. Země, které nemohou úvěr splácet bance AIIB svým cash flow, se mohou upsat splácením dluhu formou komodit. A to formou svých vyprodukovaných surovin za dlouhodobě stabilních podmínek. Tento způsob splácení dluhu surovinami je pro Čínu velice atraktivní. Pro tak velkou populaci takovým způsobem podnikání je schopna zajistit potřebnou komoditu na několik let za jednotnou a dlouhodobě stabilní cenu. Ať už se jedná o potraviny či nerostné bohatství. Tento způsob obchodu lze demonstrovat na uzavřeném kontraktu mezi Čínou a Etiopií, kdy Etiopie za stavbu železnice mezi Djibouti a Addis Abebou splácí dluh svojí exklusivní kávou.

Na povrchu působí projekt krásným a velkolepým dojmem, kdy Čína poskytne pracovní příležitosti, ale zejména zajistí užití svým přebytečným kapacitám, technologiím, kapitálu a nově rozvinuté oblasti zásobí svými přebytečnými výrobky. Na druhou stranu si z těchto nových odbytišť získá potraviny a suroviny za výhodných podmínek.

¹² *Financing Operations – AIIB* [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/financing-operations/index.html>

3.2 Současné čínské aktivity v jednotlivých zemích

Protože Čína má okolo 1,5 miliardy obyvatel a je státem, který se stále rozmáhá a expanduje, je nucena pro zajištění svých potřeb a udržitelnosti získat suroviny a potraviny za přijatelných výhodných podmínek a zároveň udat své přebytečné výrobky. Proto se chová způsobem, který byl demonstrován její investiční politikou a investičními aktivitami do rozvoje strategicky významných míst.

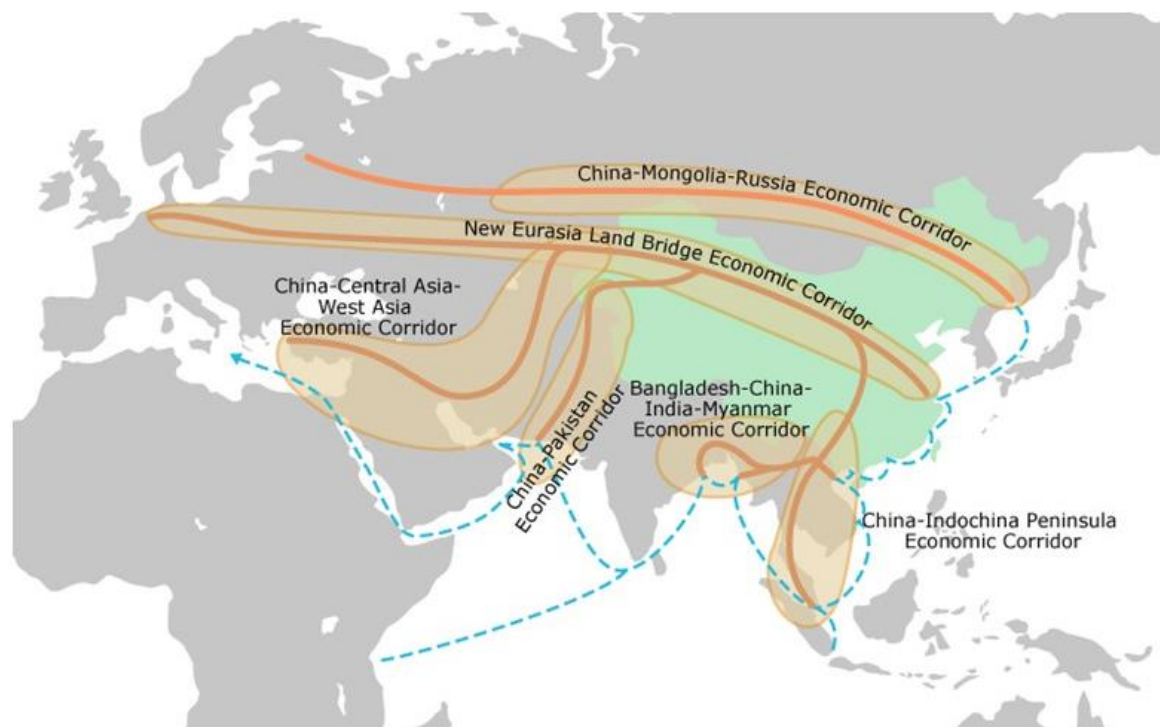
V zemích jihovýchodní Asie, jako je Siam, jsou pro Čínu velice atraktivními komoditami potraviny (rýže, zelenina, ryby). V zemích střední Asie, jako je Kazachstán, cílí na komodity nerostného bohatství (ropa, zemní plyn, případně elektřina). Od Pákistánu a Afghánistánu má Čína možnost získat minerální rudy, lithium a další.

Její stavební aktivity lze mapovat stavbou železniční tratě mezi Čínou a Bangkokem, Čínou a Vientianem, Čínou a Rangúnem, mezi Čínou a Phnom-phenem až do Ho-chi-minu. Předpokládané dokončení těchto železnic je plánováno v roce 2025. Rozvíjí se železniční koridor OBOR, ze kterého se posléze plánuje odbočka i do Indie. Další strategický krok směrem k zisku nového obrovského trhu, odbytiště čínských výrobků. Čína koupila část území na jihu Pákistánu, na kterém buduje přístav Gwadar. Ten by se měl napojovat přes Lahore do Tádžikistánu.

Čína v kooperaci spolupracujících zemí se snaží co nejrychleji budovat vysokorychlostní železnice. Jedná se o železniční koridory mezi Maďarskem a Srbskem, Jakartou a Bandungem, Čínou a Laosem. Dalšími projekty jsou i výstavba námořních přístavů. A to konkrétně Gwadar a Pireus, mezi kterými by mělo být spojení. Komplex nové infrastruktury se nyní zcela nově staví dle ekonomických koridorů evropsko-asijského, čínsko-mongolsko-ruského, čínsko-pákistánského kontinentálního mostu. Páteří jsou ovšem železniční projekty, potrubní sítě a přístavy.

Ve snaze obepnou celý svět a propojit kontinenty Asie, Evropy a Afriky pomocí dopravních cest iniciativa OBOR uskutečňuje tuto vizi pomocí vybudování šesti stěžejních ekonomických koridorů. Jednotlivé koridory jsou dokumentovány na obrázku 3.2-1: Ekonomické koridory v rámci projektu One Belt, One Road, jejichž cílem je propojení hospodářské spolupráce. S tím, že důraz je kladen primárně na zrychlení toku zboží do Evropy, přístup k novým odbytištím svých výrobků a zisk surovin.

Obrázek 3.2-1: Ekonomické koridory v rámci projektu One Belt, One Road



Zdroj: *The Belt and Road Initiative* | HKTDC [online]. In: . 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>

Jde o následující ekonomické koridory: ¹³

- Euroasijský pozemní most (železniční síť propojující východní Čínu a západní Evropu přes Kazachstán, Rusko a Bělorusko)
- Ekonomický koridor Čína – Mongolsko – Rusko
- Koridor Čína – Střední Asie – Západní Asie – Istanbul
- Koridor Bangladéš – Čína – Myanmar
- Čína – Pákistán (možnost narušení koridoru Asie-Afrika, který funguje díky spolupráci Indie a Japonska, hrozba střetu, velké konkurence a soutěže mezi Indií a Čínou; a také soutěž mezi přístavy Gwadar v Pákistánu a Čahbahárem v Íránu)
- Námořní Hedvábná stezka (Jižní Čína – Indický oceán – Africký roh – Benátky – Rotterdam)

¹³ Rodon - knihovna, umění, hudba, fotogalerie [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://rodon.cz/clanky/Politika/velka-hra-pokracuje-kde-a-proc-se-mohou-stretnout-indie-a-cina-6980>

Z dostupných informací z roku 2017 již Čína spolu se zapojenými zeměmi realizovala v rámci projektu One Belt, One Road tyto aktivity:

- Zkrácení času celních kontrol zemědělských produktů na čínský trh o 90%, pokud jde o výrobky dovážené z Kazachstánu a dalších regionálních zemí.
- Mezi léty 2014 – 2016 dosáhl obchodovaný objem mezi Čínou a zeměmi podél námořní i železniční Hedvábné stezky 3 bilionů USD.
- Investice do zemí podél železniční i námořní Hedvábné stezky překročily výše 50 miliard USD
- Čínské podniky už založily ve více než 20 zemích 56 zón pro hospodářsko-obchodní spolupráci, čímž přinesly těmto zemím příjmy z daní v hodnotě 1,1 miliardy amerických dolarů a 180 tisíc pracovních míst.
- Asijská banka pro investice do infrastruktury (AIIB) už poskytla úvěry pro 9 projektů zúčastněných zemí ve výši 1,7 miliardy amerických dolarů.
- Investice Fondu Hedvábné stezky dosáhly 4 miliardy USD a byla oficiálně založena Finanční akciová společnost mechanismu 16+1.

Již několik let je v zemích podél Hedvábné Stezky neklid, odehrávají se konflikty a probíhají i hospodářské krize. Výstavba nové dopravní cesty OBOR by mohla přinést díky nové spolupráci a rozvoji opět klid, nová výhodná partnerství, řád a nastartovat tamní ekonomiky a celkově zklidnit situaci. Vytvořit funkční a stabilní hospodářský systém díky novým spojenectvím a uzavřenými dohodami. Pokud dojde k opravdovému nastartování ekonomik v zemích a oblastech čínského zájmu. ¹⁴

Jak se díky těmto ekonomickým koridorům začne měnit dění v dotčených zemích je k zamyšlení, budoucnost ukáže. Jaké přínosy budou mít jednotlivé projekty pro země a co jim bude vzato vlivem čínských investic a nastolením podmínek ze strany čínských bank, vlád aj. Budou-li tyto země schopny hradit své nízkouročné půjčky. Bude-li růst HDP opravdu dostatečný k pokrytí závazků.

¹⁴ Projev čínského prezidenta na Fóru o mezinárodní spolupráci v rámci iniciativy Pás a stezka-china radio international [online]. 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://czech.cri.cn/811/2017/05/14/1s171561.htm>

3.3 Investice do Pákistánu

Pákistán se stal jednou z nejatraktivnějších zemí pro Čínu. Do této země se rozhodla čínská vláda zainvestovat více než 60 miliard USD v nízkouročených půjčkách. Investice by měly být použity na realizaci Čínsko-pákistánského ekonomického koridoru (CPEC). Projekt CPEC zahrnuje síť silnic, dálnic a železnic spojující Urumči v Číně s pákistánským přístavem Gwadar, který se nachází na břehu Arabského moře. Dle informací poskytnutých samotnou zemí, by měl tento projekt přispět vytvořením 2,3 milionu nových pracovních míst a HDP země by mělo narůst o 2-2,5%. Realizace koridoru má být hotová během jednoho až tří let. Posléze by měl začít fungovat pro základní potřeby.

Pákistánská vláda čínské investice uvítala s očekáváním vlivu do rozvoje průmyslu, strojírenství, infrastruktury aj. Ovšem Čína projevila zájem zejména o vytvoření téměř tři tisíce kilometrů dlouhé spojnice, pákistánský přístav, potravin a vojenskou spolupráci. Na oplátku je ochotna poskytnout zařízení pro sledování obyvatelstva. I přes to, že investice do této země nejsou zadarmo, je to pomoc, která se neodmítá. Přínosem pro ni bude vytvoření funkční infrastruktury a přínos ve formě nových pracovních míst.

Přes celé území Pákistánu bude vybudována dopravní infrastruktura. Za prvé půjde o výstavbu 1100 km dlouhé dálnice mezi městy Karáči (pobřeží jihu Pákistánu) a Lahore (oblast středu Pákistánu). Poté bude dosavadní dálnice mezi městem Karakoram a Rawalpindi zcela zrekonstruována. Za druhé proběhne rekonstrukce a rozšíření hlavní železniční tratě Karachi –Peshawar. Důvodem je umožnění jízdy vlaků o rychlosti až 160 km/hod. a napojení do čínské železniční sítě v oblasti Kashgar. Tato dopravní cesta pojímá okolo 70% dopravy zemí. A díky investicím do této sítě dojde k přímému vstupu zboží pro Pákistán, tak i Čínu do přístavů Gwadar a Karáči.

Dalším zásadním projektem, na který se Čína soustředila je námořní přístav Gwadar. Ten se již pákistánská vláda snažila v historii nastartovat, ale nepodařilo se. Jde o přístav v chudé oblasti na břehu Arabského moře. Jakmile bude dokončena jeho rekonstrukce, modernizace a bude zkapacitněn. Čína jeho úlohu vidí ve službě kotviště vojenských lodí a jako zásobovací základnu. Tato investice do přístavu není zadarmo. Čína vyžaduje po Pákistánu zrušení některých cel pro své výrobky. A další podmínkou je spolufinancování ekonomických projektů z půjček Pákistánu. A získá strategickou polohu, kudy si usnadní přístup na Blízký Východ, do Afriky a Evropy přes moře.

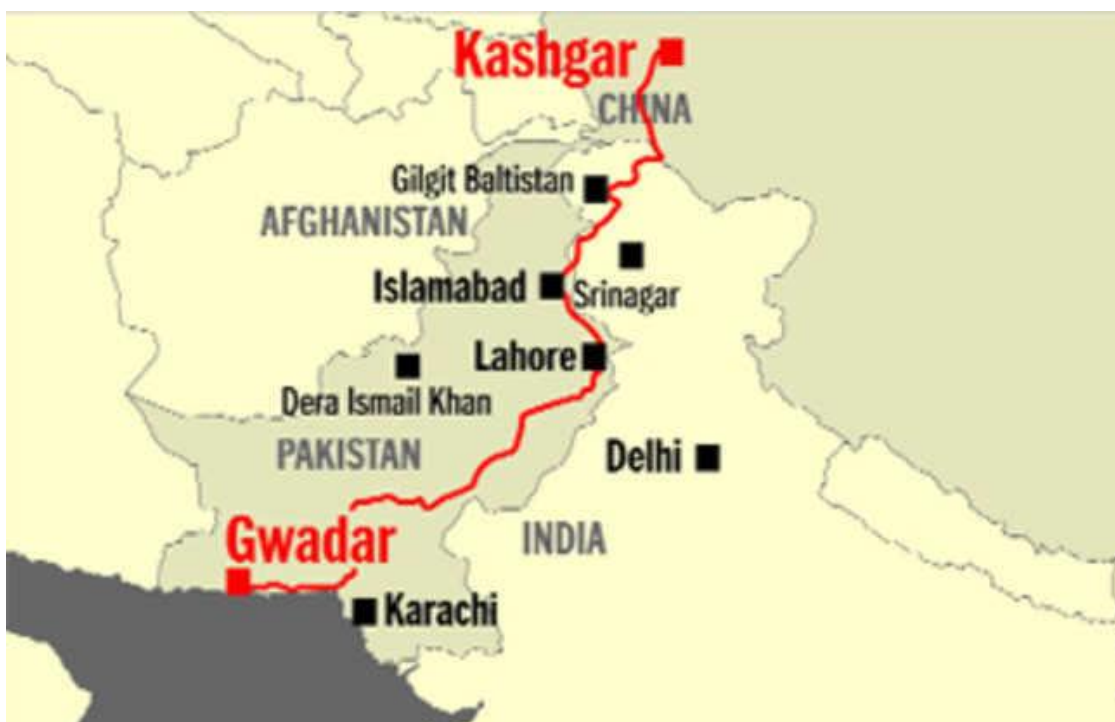
Jak již zaznělo, další čínský zájem směřuje do oblasti zemědělství a potravin. V této souvislosti si čínské podniky v Pákistánu pronajmou pozemky (tisíce akrů půdy). Ovšem čínské podniky, které mají tyto tendence podnikání v zahraničí, jsou strategicky spoluvlastněny čínskou vládou. Inklinují k výstavbě továren, mlékáren, linek na zpracování ovoce a zemědělské sklady.

Čínskou aktivitou v Pákistánu je i pomoc v oblasti rozvoje internetu a zároveň i stavba zařízení pro 24hod./den sledování významných lokalit velkých tamních měst, které bude sloužit pákistánské policii a tajným službám. Díky novému televiznímu vysílání má posílit spolupráci a rozšířit čínskou kulturu.

Všechny tyto projekty, které jsou zaštitěny projektem CPEC nejsou financovány pouze Čínou, ale i pomocí dluhopisů Pákistánu a vše je kontrolováno AIIB. Dokonce pákistánští analytici tvrdí, že se díky tomuto stanou čínskou ekonomickou kolonií.

Přístav a téměř tři tisíce kilometrů dlouhá spojnice dopravní infrastruktury je dokumentována obrázkem 3.3-1: Mapa aktivit v zemi Pákistán, kde je vidět poloha přístavu Gwadar, který bude propojen s Čínou pomocí téměř 3 000 km dlouhé dopravní cesty, která jej propojí s čínským Kashgarem. A dojde k přímému a hladkému spojení.¹⁵

Obrázek 3.3-1: Mapa aktivit v zemi Pákistán



Zdroj: Baloch activists protest against China-Pakistan Economic Corridor [online]. In: . 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.tribuneindia.com/news/world/baloch-activists-protest-against-china-pakistan-economic-corridor/535451.html>

¹⁵ Čína plánuje investovat desítky miliard dolarů v Pákistánu. Nebudou zadarmo | Hospodářské noviny (IHned.cz) [online]. 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-65749180-cina-planuje-investice-v-pakistanu-nebudou-zadarmo>

4. Ekonomický význam Nové Hedvábné stezky

Kapitola Ekonomický význam nové Hedvábné stezky / koridoru One Belt, One Road charakterizuje vývoj a rozmach železniční přepravy zboží mezi Čínou a Evropou. Charakterizuje se i proces, který musí být včas realizován před samotnou přepravou zboží po železničním koridoru. Je uveden příklad z praxe, vyobrazující skutečnost a pozici železniční dopravy. A na závěr této kapitoly je situace pozice železniční přepravy zboží shrnuta SWOT analýzou.

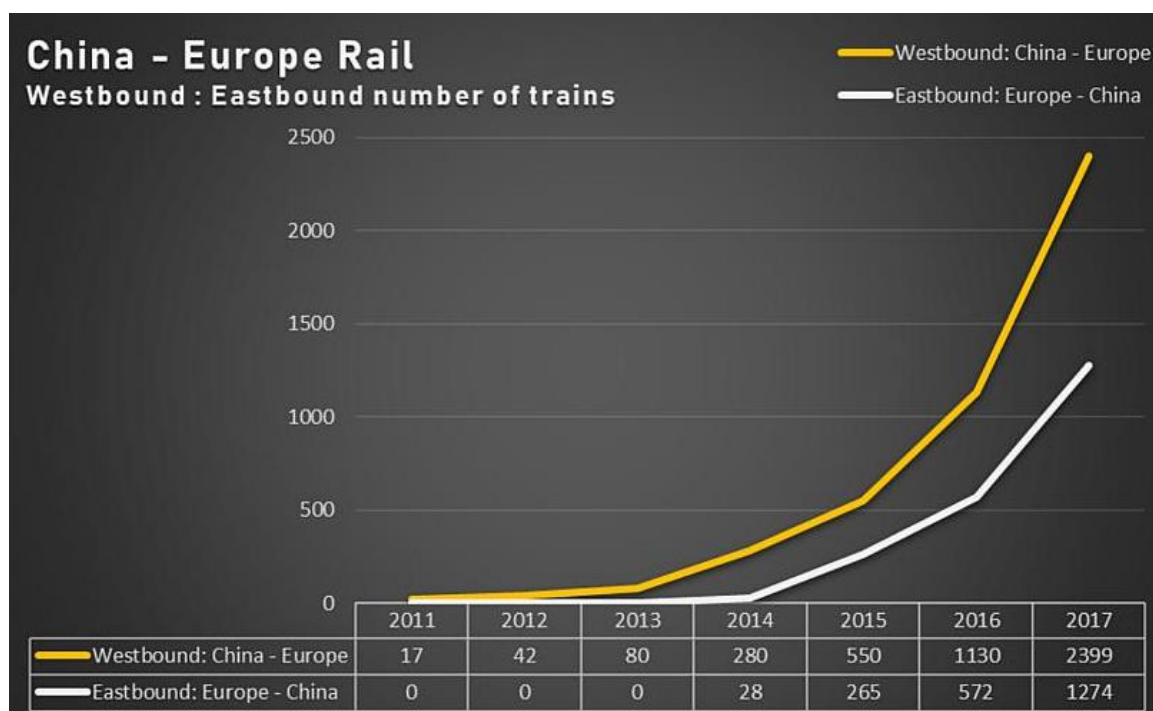
4.1 Vývoj počtu vlaků mezi Čínou a Evropou

Nákladní železniční přeprava v posledních letech zaznamenala obrovský nárůst železniční dopravy. Začíná být tak flexibilní jako silniční doprava a zároveň výhodnější a ekonomičtější než námořní doprava pro specifické druhy zboží. Jedním z důvodů je ten, že zboží nepodléhá takovým otřesům jako na moři a zároveň náklady nejsou tak vysoké jako při letecké přepravě zboží. A i přes to je zboží u zákazníka v akceptovatelném a atraktivním krátkém termínu dodání. Zaznamenaný nárůst v této oblasti je zapříčiněn hlavně vysokým podílem výrobků automobilového průmyslu, které dováží i vyváží vlaky z Asie do Evropy. Další výrobky, které k tomu přispívají, je veškerá elektronika, strojní díly aj. Jako doplněk a podpora nárůstu přepravy zboží na trase mezi Čínou a Evropou byly zavedeny také sběrné kontejnery.

Obecně dnes vlaky přejedou vzdálenost tisíc kilometrů za jeden den. Co se týče rychlosti jízdy po železnici, lze říci, že tady už není prostor, jak ještě urychlit proces dopravy. Možností jak ještě urychlit dopravu je řešit problematické oblasti, které jsou úzkými místy. A to jsou zkapacitnění tratí a obnova a modernizace terminálů, výstavba nových a dalším tématem je průjezd celními prostory.

Vývoj počtu přepravovaných vlaků mezi Čínou a Evropou po železnici je dokumentován grafem 4.1-1: Vývoj železniční přepravy zboží mezi Čínou a Evropou. Osa X dokumentuje časový úsek období mezi léty 2011 až 2017 a osa Y počet vlaků. Z grafu je vidět prudký nárůst přepravy zboží po železnici v tomto sledovaném období. A také i silnější pozice vývozu zboží do Evropy než dovozu zboží do Číny.

Obrázek 4.1-1: Vývoj železniční přepravy zboží mezi Čínou a Evropou



Zdroj: Interní dokument DB Schenker

Železniční přeprava zboží se začala prudce vyvíjet v období od roku 2008. Do této doby byla primárně a majoritně využívána námořní doprava. V novém miléniu se začalo operovat s myšlenkami využití alternativy železniční dopravy. První testovací vlaky byly vypraveny v roce 2008 na trase Benjing – Hamburg. O dva roky později (rok 2010) se otestovaly severní a jižní železniční koridory. V roce 2011 proběhla přeprava zboží na trase Chongqing – Duisburg and Leipzig – Shenyang. A od roku 2012 se začaly vypravovat první pravidelná a obousměrná spojení vlaků. Díky tomuto boomu o dva roky později, od roku 2014 již počet spojení začal narůstat. Konkrétně byla situace v roce 2017 následující. Vypravilo se 2399 vlaků ve směru westbound za rok a 1274 vlaků ve směru eastbound za rok.

Současná prognóza čínské vlády je naplnit a překonat vizi provozování 5 000 vlaků za rok v roce 2020. Nyní jezdí okolo 24 vlaků týdně z Číny do Evropy (Westbound), v opačném směru jezdí 20 vlaků týdně (Eastbound). Prostředí je dynamické, vyvíjí se a počty vlaků se každou chvílí mění. S tím, že konkrétně v roce 2027 by mělo být dosaženo vypravení 7756 vlaků v roce (21 vlaků denně), 9880 vlaků v roce 2030 (27 vlaků za den). Cíle Číny jsou veliké, nicméně ne nemožné. Tato data byla poskytnuta společností DB Schenker.

Trasy vlaků na železnici mezi Čínou a Evropou aktuálně dokumentuje tabulka 4.1-1: Četnost spojů železniční přepravy mezi Čínou a Evropou, poskytnuta společností DB

Schenker. Tabulka četnosti vlakových spojení se skládá ze tří stěžejních sloupců, první sloupec s názvem „Trasa“ dokumentuje využívané železniční spojení, po kterých se vypravují vlaky v této době. Další dva sloupce „Směr Westbound“ a „Směr Eastbound“ vykazují hodnoty četnosti spojení vypravovaných vlaků, jak ve směru Westbound (směr přepravy zboží na západ), tak i Eastbound (směr přepravy zboží na východ). Z těchto vlakových spojení je patrné, že 24 vlaků týdně odjíždí z Číny do Evropy a 20 vlaků z Evropy do Číny.

Tabulka 4.1-1: Četnost týdenních vlakových spojení

Četnost týdenních vlakových spojení		
Trasa	Směr Westbound	Směr Eastbound
Chongqing –Duisburg	5x	4x
Chengdu–Lodz/Tilburg/Nuremberg	8x	6x
Wuhan–Duisburg/Hamburg/Lyon	3x	2x
Zhengzhou –Hamburg/Munich	5x	5x
Changsha–Duis-/Hamburg/Budapest	1x	1x
Suzhou –Warsaw	1x	1x
Shenyang –Leipzig	1x	1x

Zdroj: Interní dokument DB Schenker

4.2 Modelový příklad přepravy zboží z Číny do Evropy

V této podkapitole je ukázána kalkulace 1 kontejneru se zbožím ve směru z Číny do Evropy. Podíváme se na kalkulaci při přepravě kontejneru při využití námořní dopravy i železniční dopravy. Srovnání nákladů jednotlivých druhů přepravy mezi Čínou a Evropou je poměrně složité. Je nutno zdůraznit obtížnou srovnatelnost z důvodů nepoměřitelnosti dostupnosti terminálů, přístavů, letišť od míst výroby a cíle dodání. Letecká doprava je tak specifická, že ji přímo nelze porovnávat s ostatními dvěma druhy dopravy. Jen co se týče jednotek, u námořní a železniční dopravy se udávají sazby za kontejner, zatímco u letecké dopravy se udávají sazby za kilogram zboží. Dalším důvodem je rozdílnost kontejnerů. Při využití letecké přepravy se využívá speciálních leteckých kontejnerů a přepravuje se zejména kusové zboží. Tudíž stojí hodně opodál při srovnání s námořní a železniční dopravou. Proto na ni nebude brán příliš zřetel a modelový příklad bude velmi zobecněn. Vždy při volbě druhu dopravy hrají hlavní roli nároky a požadavky zákazníka. A druhá stěžejní pasáž je zaměřena na analýzu, porovnání a zhodnocení ceny přepravy na vzdálenosti vztaženou na jednotky USD / tkm při využití námořní, železniční či letecké dopravy.

Ceny jsou kalkulované k období 9/2018. Do ceny za přepravu je zahrnuta přeprava pouze mezi terminály. Pokud by kalkulace měla zahrnovat cenu přímo do místa dodání zákazníka, byla by vyšší.

Železniční přeprava zboží

Železniční přeprava za posledních zhruba 10 let získala na atraktivitě při přepravě zboží mezi čínskými a evropskými terminály. Vlaky totiž dokážou přejet celé území relativně rychle, dnes již od 12 - 25 dnů, v případě využití takzvaných zrychlených vlaků a jsou přímo ve městech, nebo na jejich okrajích. Na síti železničních koridorů se neustále pracuje a její struktura se v posledních letech rozvíjí hlavně na území Asie. Náklady na přepravu se staly díky čínským dotacím (na kontejner ve výši 3 000 USD) přijatelnými a atraktivními pro zákazníky. Ti donedávna měli možnost buď rychlé a drahé letecké dopravy nebo levné a pomalé námořní dopravy. Jednou z nevýhod je nutnost překládky kontejnerů v terminálech hraničních přechodů, proclení a s ním spojená administrativa, díky čemuž dochází k nárůstu doby přepravy. Dalším problémem se stala nedostatečná kapacita terminálů se zvyšujícím se objemem přepravovaného zboží ve světě, na čemž se pracuje formou rekonstrukcí a zkapacitněním a budováním nových terminálů.

Základní parametry:

- Trasa přepravy: terminál v Číně – terminál v Evropě
- Vzdálenost: 16 000 km
- Doba přepravy: 12 - 25 dnů
- Náklady: 4 500 – 4 800 USD/ 40ft kontejner
- Frekvence: 25x týdně
- Provoz: celoroční
- Komplikace: rozdílné rozchody kolejí na hranicích některých států, kapacita terminálů

Kalkulace ve směru FELB (Far East Land Bridge)

Trasa: Suzhou – Transibiřská Magistrála - Warszawa

Počáteční terminál: Suzhou

Koncový terminál: Warszawa

Doba přepravy: 14 – 19 dnů

Počet dnů předem v terminálu: 3-4 dny

Kalkulovaná jednotka: 1 kus 40ft kontejneru

Cena přepravy: 4 500 USD

(cena přepravy v opačném směru: 2900 USD)

Kalkulace ve směru FELB (Far East Land Bridge)

Trasa: Chongqing – Dostyk/Alashankou – Krasnoye, Smolensk – Malaszewicze

Počáteční terminál: Chongqing

Koncový terminál: Malaszewicze

Doba přepravy: 11-14 dnů

Počet dnů předem v terminálu: 3 – 4 dny

Kalkulovaná jednotka: 1 kus 40ft kontejneru

Cena přepravy: 3 900 USD

(cena přepravy v opačném směru: 2 100 USD)

Kalkulace pojištění přepravovaného zboží:

Společnosti mají také možnost si přepravované zboží pojistit, před ztrátou, poškozením, odcizením a před dalšími nežádoucími jevy. Pojišťuje se zvláště a jeho model výpočtu je zde přehledně uveden. Tento model výpočtu pojištění se používá pro nové a nepoškozené zboží, které je možno připojistit na jeho odpovídající hodnotu. Sazba pojistného je stanovena na 3,5‰ a je nutno stanovit koeficient k, který udává míru v jednotkách procent hodnoty zboží, na kterou zákazník požaduje zásilku pojistit (např. 110%). Z toho tedy vyplývá, že velikost koeficientu je 1,1. Počáteční výchozí hodnota zboží se udává ve výši 100% a 10% je tzv. ušlý zisk. Výše pojištění se na základě stanovených veličin vypočítá tak, že se nejprve sečte hodnota zboží s náklady na dopravu a jejich součet se vynásobí koeficientem k. Číslo, které těmito provedenými operacemi dostaneme, ještě musíme vynásobit sazbou pojistného. Po provedení tohoto postupu dostaneme výši pojistného.

Model výpočtu pojištění přepravovaného zboží společnosti DB Schenker:

Výpočet = [(hodnota zboží + dopravné) * k] * sazba pojistného

Zboží je možné si připojistit na jeho odpovídající hodnotu.

k = % na které požaduje zákazník zásilku pojistit např. na 110 % je k = 1,1

Sazba pojistného = 3,5 ‰

100% = plná hodnota zboží

110% = 100% (plná hodnota zboží) + 10% (prokazatelný ušlý zisk)

Upozornění: toto pojištění se vztahuje pouze na nové, nepoužité zboží.

Námořní přeprava zboží

V porovnávání nákladů bude v tomto srovnání vzata v potaz pouze námořní jižní cesta, která je splavná celoročně, jako je celoročně využívána železniční doprava a letecká doprava. Námořní doprava se stala tzv. průkopníkem v toku zboží mezi kontinenty a za celý svůj vývoj snížila dobu přepravy až na rozmezí 35 - 44 dnů mezi čínskými a evropskými přístavy, které jsou lokalizovány na pobřeží zemí. Za tuto dobu lodě překonají vzdálenost okolo 19 000 km. Jedná se o nejekologičtější přepravu, která je levná a zároveň velkokapacitní. Jedním omezením na této trase je průplav Suezským průplavem, který je za prvé omezený a nastaven jízdními řády a za druhé je zpoplatněn dle velikosti lodí.

Základní parametry:

- Trasa přepravy: terminál v Číně – přístav v Evropě (námořní jižní cesta)
- Vzdálenost: 19 000 km
- Doba přepravy: 44 dnů
- Náklady: 2 000 USD/ 20ft kontejner; 2 600-2 800 USD/ 40ft kontejner
- Frekvence: 7x týdně
- Provoz: celoroční

Kalkulace ve směru

- **Trasa:** Shanghai – Ningbo – Shenzhen - Hong Kong – Hamburg
- **Počáteční přístav:** Shanghai
- **Koncový přístav:** Hamburg
- **Doba přepravy:** 30 – 44 dnů
- **Počet dnů předem v terminálu:** 5 dnů
- **Kalkulovaná jednotka:** 1 kus 40ft kontejneru
- **Cena přepravy:** 2800 USD

Letecká přeprava zboží

Při dovozu zboží za využití leteckého způsobu přepravy se výše nákladů pohybují ve vysokých sumách. Tento způsob přepravy je určen pro specifické zboží. Většinou se jedná o sortiment potravin s krátkou dobou trvanlivosti anebo o drahé, cenné, luxusní výrobky. Náklady se počítají na jednotku hmotnosti. V současné době se hodnota nákladů pohybuje okolo 2,5 USD za 1 kg přepravovaného zboží. K tomuto počátečnímu nákladu je nutno zahrnout ještě letištní poplatky a poplatky za dodání na místo. Tyto poplatky se účtují paušálně a doba přepravy z Čínského letiště na letiště Praha se pohybuje až k sedmi dnům. Lze tedy vycházet z hodnot modelového příkladu přepravy 3 tun zboží. Pokud se náklady navýší o více než 40%, lze konstatovat, že daný způsob přepravy již není příliš výhodný.

Základní parametry:

- Trasa přepravy: terminál v Číně – letiště v ČR
- Vzdálenost: 8 500 km
- Doba přepravy: 3-7 dnů
- Náklady: 2,5 USD / 1 kg
- Frekvence: 2x týdně
- Provoz: celoroční

Kalkulace ve směru z Číny do Evropy

- **Trasa:** letiště Čína – letiště Evropa
- **Počáteční přístav:** letiště v Číně
- **Koncový přístav:** letiště v Evropě
- **Doba přepravy:** 3 - 7 dnů
- **Kalkulovaná jednotka:** 3 000 kg
- **Cena přepravy za kilogram:** 2,5 USD
- **Letištní poplatky + doprava na letiště:** 2 500 USD
- **=> souhrnná orientační cena:** 10 000 USD

Analýza ceny za tkm při přepravě zboží námořní, železniční i leteckou dopravou

Dalším zajímavým úhlem pohledu síly dominance, konkurenceschopnosti těchto tří přeprav se jeví porovnání jednoho tkm v závislosti na vzdálenosti zdrojových a cílových terminálů, hmotnosti (tonáži) a dovozných nákladech. Pro toto porovnání byly zvoleny zdrojové terminály, Šanghaj pro leteckou i námořní dopravu a Suzhou pro železniční dopravu. Jako cílový terminál byl zvolen shodný terminál ve Varšavě. Šanghaj byla vybrána jako výchozí bod vzhledem k jejímu umístění, je zde jak letiště, tak i námořní přístav. Terminál Suzhou byl vybrán zcela jednoznačně, protože je základní stanicí vypravovaných vlaků. Zároveň je výhodně situován cca 250 km od přístavu Šanghaje a cca 250 km od letiště, jež je minimální a zanedbatelná vzdálenost od Šanghaje vůči desetitisícovému vzdálenostem mezi zdroji a cíli.

Zadefinování základních parametrů pro výpočet ceny za tkm přepravy zboží:

Při výpočtu ceny za jeden tkm přepravy zboží při využití těchto tří druhů dopravy je počítáno s následujícími hodnotami. Zaprvé je výpočet ceny přeprav ovlivněn hmotností přepravovaného zboží. Je zcela nezbytné zvolit si shodnou velikost hmotnosti přepravovaného zboží pro všechny tři druhy přepravy. Pro tuto kalkulaci je stanovena jedna tuna přepravovaného zboží. Ovšem z důvodu odlišnosti přepravovaných jednotek je nezbytné přepočítat na tuto hmotnost. Hmotnost námořního kontejneru činí 24t, železničního kontejneru 24t a v letecké dopravě se poplatky účtují za 1kg přepravovaného zboží. Pro stanovení přepravních vzdáleností byly zvoleny výchozí terminály Šanghaj a Suzhou a cílovým terminál Varšava. Vzdálenost mezi terminály Šanghaj – Varšava při využití námořní přepravy činí 21 000 km, Suzhou – Varšava 9500 km při využití železničního koridoru, a Šanghaj – Varšava 8500 km při volbě letecké dopravy. Dalším parametrem, který se musí definovat je dovozný (náklad na přepravu jedné přepravované jednotky) – kontejneru. Cena za přepravu námořního kontejneru je 1800 USD, železničního kontejneru 4500 USD a 3,4 USD za 1kg v letecké dopravě. Pro každý výpočet zvlášť je slovně charakterizována rovnice výpočtu a posléze doplněna konkrétními zadefinovanými hodnotami.

Tuto situace je analogicky dokumentována tabulkou 4.2-1: Výchozí parametry pro výpočet ceny přepravy zboží na jeden tkm.

Tabulka 4.2-1: Výchozí parametry pro výpočet ceny přepravy zboží na jeden tkm

Výchozí parametry pro výpočet ceny přepravy zboží na jeden tkm				
	Zdroj – Cíl	Vzdálenost	Hmotnost	Základní dovozní
Námořní doprava	Šanghaj - Varšava	21000 km	24000 kg	1800 USD
Železniční doprava	Suzhou - Varšava	9500 km	26000 kg	4500 USD
Letecká doprava	Šanghaj - Varšava	8500 km	166 kg	3,4 USD

Zdroj: Vlastní zpracování

Letecká přeprava zboží:

(Poplatek za kg x hmotnost přepravovaného zboží kg) / přepravní vzdálenost = USD / tkm

$$= (3,4 \text{ USD} \times (166 \text{ kg} \times 6)) / 8500 \text{ km} = \underline{\underline{0,3984 \text{ USD} / \text{tkm}}}$$

Železniční přeprava zboží:

(Poplatek za přepravu 40ft železničního kontejneru / hmotnost železničního kontejneru) / přepravní vzdálenost = USD / tkm

$$= (4500 \text{ USD} / 26\text{t}) / 9500 \text{ km} = \underline{\underline{0,0182 \text{ USD} / \text{tkm}}}$$

Námořní přeprava zboží:

((Poplatek za přepravu 40ft námořního kontejneru + náklad na vykládku) / hmotnost námořního kontejneru) / přepravní vzdálenost = USD / tkm

$$= ((1800 \text{ USD} + 2100 \text{ USD}) / 24\text{t}) / 21000 = \underline{\underline{0,0077 \text{ USD} / \text{tkm}}}$$

Zhodnocení pozice jednotlivých druhů přeprav zboží

Po analýze kalkulací nákladů na přepravu zboží a zkoumání ceny za přepravu na vzdálenosti přepravy při využití železniční, námořní a letecké dopravy lze konstatovat následující závěr. Četnost spojení je nejvyšší u železniční dopravy, které se uskutečňuje až 25x týdně mezi Čínou a Evropou. Zatímco námořní a letecká doprava zahrnuje souhrnně do desíti spojů týdně. Všechny druhy dopravy musí překonat vzdálenosti v řádu 10 000 km, i přestože se liší svými lokacemi terminálů, přístavů a letišť. Nespornou výhodou železniční dopravy je fakt samotného umístění terminálů. Jsou situovány ve městech nebo na jejich okrajích, což je výhodou pro případný další rozvoz zboží ke koncovému zákazníkovi. Přístavy jsou vybudovány na pobřeží států, odkud musí často zboží být přepraveno s využitím železnice nebo železnice plus silnice k zákazníkovi. A v poslední řadě lokace letišť, která jsou situována ve většině případů mimo města, tudíž je potřeba další doplňkové dopravy, která je rychlá. Při pohledu na dobu přepravy je nejrychlejší letecká doprava, která je realizovatelná v rámci 3 až 7dnů oproti železnici, kde se doba přepravy pohybuje v rozmezí 14 – 20 dnů. A nejdéle trvá dopravit zboží námořní dopravou, kdy je zboží na cestě až 44 dní. Další náklad, který s přepravou zboží souvisí, je pojištění zboží. Z něj se vypočítává hodnota ztrátovosti. U letecké dopravy z Číny je ve výši 1‰. U železnice se pohybuje mezi 2,5 – 3 ‰. U námořní přepravy je ve výši 4 ‰ pro běžné komodity. V neposlední položce k hodnocení jsou samotné náklady na přepravu kontejneru zboží. Je nutno podotknout, že je těžké porovnávat tyto náklady a kvantifikovat je. Porovnání ovlivňuje celá řada faktorů, které byly zmíněny. Nelze příliš dobře poměřovat dostupnosti a umístění terminálů, přístavů, odlišné vzdáleností, charakter výrobků, aj. Zároveň by se nemělo opomenout při srovnání i náklady na mrtvý kapitál a samotné pojištění zboží. Náklady jsou demonstrovány na modelových příkladech na specifikovaných trasách, kdy se nejlevněji ukázala námořní doprava, u které přeprava kontejneru vychází na 2 800 USD. Nejdraže letecká, u které se cena za 3 tuny pohybuje ve výši 10 000 USD, což se dalo očekávat a při přepravě kontejneru za využití železnice se účtuje okolo 4 500 USD. Zároveň na uvedených příkladech lze dokumentovat a konstatovat pozici železniční dopravy jako skutečné alternativy, která zákazníka přiláká nejen díky své rychlosti i přestože je o něco dražší. Ale zase již dnes ne o tolik, a to vlivem čínské dotační politiky aplikované na posílení tohoto druhu dopravy mezi Čínou a Evropou. Ovšem při rozboru ceny přepravy jedné tuny zboží rozpočítané na jeden km přepravované vzdálenosti, prokázalo se, že bezesporu nejekonomičtějším řešením je námořní přeprava zboží, jejíž cena přepravy vyšla na 0,0077 USD/tkm. Druhou nejvýhodnější pozici obsadila železniční přeprava zboží s cenou přepravy 0,0182 USD/tkm. A jak se opět potvrdilo, nejdražší je cena letecké přepravy o hodnotě 0,3984 USD/tkm. Je nutné opět podotknout, že sice bylo vytvořeno teoretické porovnání cen jednotlivých přeprav na vzdálenosti, ale i přes to jsou údaje v reálném životě velmi špatně srovnatelné. A to z důvodu postavení na principu jiných

jednotek. Už jen z důvodu odlišnosti hmotnosti a počtu přepravovaných jednotek, kdy jsou odlišné námořní, železniční a letecké kontejnery. Pro přesné srovnání by se muselo kalkulovat s přepravovanou jednotkou palety a ne kontejneru. Ovšem získání údajů by byl složitý až nereálný. A počítat s nákladem jednoho kontejneru ať už železničního či námořního do letadla je nesmyslné, protože by bylo naplněno celé letadlo. Na druhou stranu počítat s jednotkou jedné palety při železniční přepravě je opět nesmyslné. Došlo by totiž k obrovskému nárůstu času a rizik při manipulaci. Na závěr je nutno ještě zmínit, že v analýze nejsou zapracovány náklady mrtvého kapitálu, protože nebyly obeznámeny průměrné hodnoty zboží na dráze. A v důsledku dynamického tržního prostředí, rozvoje projektu One Belt, One Road se hodnoty vztahují k době tvorby této části Diplomové práce, září 2018.

4.3 Rozbor problematiky pomocí SWOT Analýzy

SWOT Analýza je analytická metoda, která se používá v oblasti strategické analýzy. Využívají ji nejen manažeři nejen při situacích volby postupu v otázkách dalšího vývoje podniku. Jedná se o jednoduchý a efektivní nástroj strategické analýzy aplikovatelný téměř na cokoliv. Podstatou je do matice o čtyřech kvadrantech zaznamenat identifikované silné stránky, slabé stránky, příležitosti a v neposlední řadě také hrozby. Díky této analýze vyplynou informace, ve kterých oblastech si jak hodnocený objekt stojí a na co se má soustředit k úspěšnému rozvoji a postupu růstu, jakým hrozbám se snažit vyvarovat a vykonávat potřebná opatření, aby se nestaly skutečností.

Metoda SWOT Analýzy je aplikována ke zhodnocení jednotlivých druhů přepravy mezi Čínou a Evropou pomocí tabulek 4.3-1 – 4.3-3: SWOT Analýzy jednotlivých druhů přeprav na dané trase. V každé matici jsou pro danou přepravu uvedena stěžejní a hlavní fakta Silných stránek, Slabých stránek, Příležitostí a Hrozeb.

Na základě rozboru celého projektu a koridoru One Belt, One Road je sestavena další matice týkající se přímo jeho. Tato matice je dokumentována tabulkou 4.3-4: SWOT Analýza železničního koridoru OBOR.

Tabulka 4.3-1: SWOT Analýza námořní přepravy mezi Čínou a Evropou

SWOT Analýza námořní přepravy zboží mezi Čínou a Evropou	
Silné stránky	Slabé stránky
Zavedený způsob přepravy Levný způsob přepravy Bezpečný způsob přepravy Spolehlivý způsob přepravy Velký objem přepravitelného zboží	Delší doba přepravy (35-45 dnů) Dlouhé trasy/vzdálenosti Potřeba návazné dopravy z přístavu Potřeba návazné přeložení na železnici/silnici Zpoplatnění Suezského průplavu a jeho omezená kapacita
Příležitosti	Hrozby
Ekologie Tlak na rozvoj námořních cest Rekonstrukce a výstavba přístavů Rozvoj mechanizace Vývoj v konstrukci kontejnerů	Nedostatek zboží či lodí - sezónnost Znečištění v okolí přístavů Pirátské ataky Pašeráctví Ztráta kontejnerů

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 4.3-2: SWOT Analýzy železniční přepravy mezi Čínou a Evropou

SWOT Analýza železniční přepravy mezi Čínou a Evropou	
Silné stránky	Slabé stránky
Kratší doba přepravy (12-16 dnů) Kratší délka tras (úspora v řádu 1000 km) Přímá přeprava po železničním koridoru Bezpečný způsob přepravy zboží Vyšší kapacita vlaků Ekologický způsob přepravy	Vyšší cena dopravy (dotace Číny na každý kontejner) Překládka při změně rozchodů kolejí Stav žel.infrastruktury v některých oblastech (technický, nerozvinutost sítě, nízké kapacity) Nemožnost opravy vlaku při poruše na trati Nízké přepravní kapacity zboží z Evropy do Číny (přepravují se prázdné kontejnery)
Příležitosti	Hrozby
Modernizace železniční infrastruktury Výstavba nových terminálů Modernizace současných terminálů a zkapacitnění Přeprava hodnotnějšího zboží Zvýšení četnosti spojení	Nedostatek zboží ve směru na Východ Přehlcení západních trhů asijskými výrobky Poškození během dvojí překládky

Zdroj: Vlastní zpracování

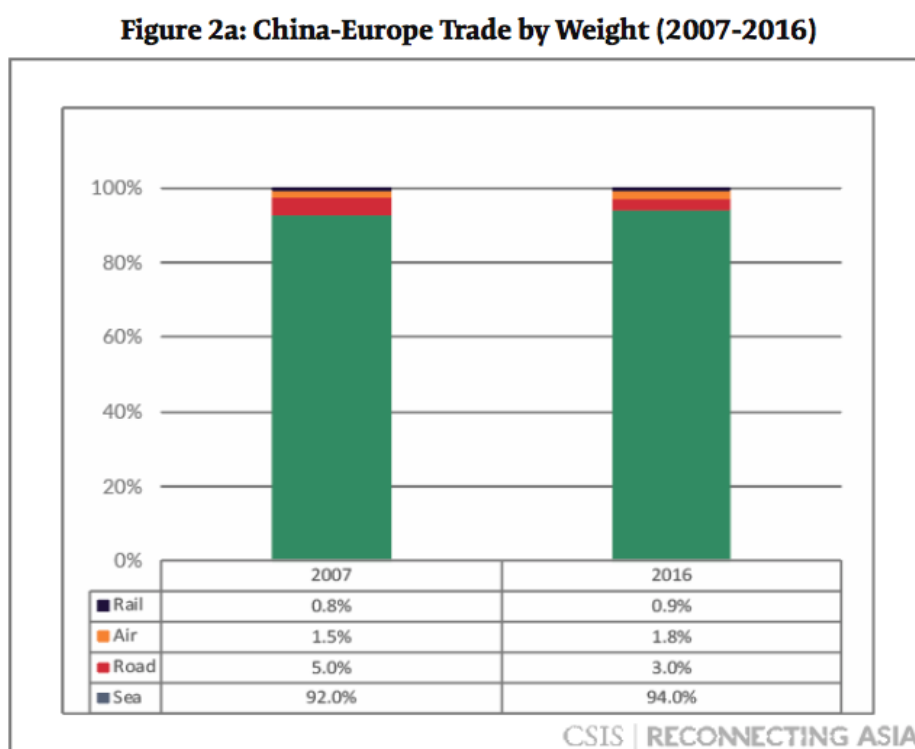
Tabulka 4.3-3: SWOT Analýza letecké přepravy mezi Čínou a Evropou

SWOT Analýza letecké dopravy mezi Čínou a Evropou	
Silné stránky	Slabé stránky
Rychlý způsob přepravy zboží (v rozmezí 3-7 dnů) Spolehlivý způsob dopravy Nejbezpečnější způsob přepravy	Vysoká cena přepravy Nutnost využívání pasažérských letadel – omezení kapacity i komoditní omezení
Příležitosti	Hrozby
Možnost nárůstu přepravní kapacity Možnost vybudování nových letišť	Velká zátěž na životní prostředí Nedostatek letišť na straně Číny

Zdroj: Vlastní zpracování

Donedávna byla námořní doprava nejdominantnější způsob přepravy. Naprostá většina zboží byla přepravována mezi Čínou a Evropou po moři. Tato situace je podložena grafickým zobrazením této situace na obrázku 4.3-1: Podíl jednotlivých druhů přepravy zboží mezi Čínou a Evropou. Graf ilustruje podíl námořní, železniční, silniční a letecké celkové přepravy zboží za roky 2007 – 2016. Z něhož je patrné, že více než 94% objemu a 64% celkové hodnoty obchodu se odehrává využitím námořních cest.

Obrázek 4.3-1: Podíl jednotlivých druhů přepravy zboží mezi Čínou a Evropou



Zdroj: The Rise of China-Europe Railways | Center for Strategic and International Studies [online]. In: . 2018 [cit. 2018-10-30]. Dostupné z: https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways?fbclid=IwAR0pqO_QQ48EXLu2Y3mimzldfC4U8KnRvwDyZtrvBq1mQJrpQSZguKXU88

Poslední vytvořená matice SWOT analýzy se týká přímo železničního koridoru OBOR. SWOT analýza je dokumentována vytvořenou maticí tabulky 4.3-4: Analýza SWOT projektu One Belt, One Road. Ta je rozdělena na čtyři stěžejní pole, které analyzují silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby.

Tabulka 4.3-4: Analýza SWOT projektu One Belt, One Road

SWOT Analýza železničního koridoru One Belt, One Road	
Silné stránky	Slabé stránky
<p>Kratší doba přepravy (12-16 dnů)</p> <p>Kratší délka tras (úspora v řádu 1000 km)</p> <p>Přímá přeprava po železničním koridoru</p> <p>Bezpečný způsob přepravy</p> <p>Délka vlaku (až 80 čtyřiceti-stopých kontejnerů v závislosti na průjezdné oblasti)</p>	<p>Vyšší cena dopravy (dotace Číny na každý kontejner)</p> <p>Nižší přepravitelná kapacita</p> <p>Překládání kontejnerů na hranicích při změně rozchodů</p> <p>Stav žel.infrastruktury v některých oblastech (technický, nerozvinutost sítě, nízké kapacity)</p> <p>Nemožnost opravy vlaku při poruše na trati</p> <p>Nízké přepravní kapacity ve směru z Evropy do Číny</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Vybudování kvalitní infrastruktury železniční sítě přes vnitrozemí Číny a tranzitní státy</p> <p>Vybudování logistických center v tranzitních státech</p> <p>Snížení závislosti na pobřežních provinciích Číny</p> <p>Otevření nových trhů pro obchodování ve vnitrozemí Číny a v tranzitních státech</p> <p>Rozvoj čínského vnitrozemí – infrastruktura, nová města, průmysl, zemědělství</p> <p>Zvýšení četnosti spojů vlakových zásilek</p> <p>Nové zdroje surovin</p> <p>Rozšíření čínského politického vlivu</p> <p>Přísun nových technologií</p> <p>Rozvoj návazných sítí – silnice, letiště aj.</p>	<p>Ekologická katastrofa resp. nedostatek elektrické energie nejen na trase</p> <p>Silné politické ovlivnění</p> <p>Zahlcení trhů levnými a nekvalitními výrobky</p> <p>Vytěžení nepříliš rozvinutých zemí vlivem skoupení tamních továren Čínou za neadekvátní kompenzace</p> <p>Ovládnutí mnoha zemí čínskou politikou</p>

Zdroj: Vlastní zpracování

Nový koridor OBOR, na kterém zatím jezdí pouze testovací vlaky, aby Čína dokázala, že je funkční, je další možností kudy přepravovat zboží do Evropy a zpět. Zvýšit tok tohoto zboží. Vytvořit nová odbytíště svých výrobků a zároveň získat přístup k dalším oblastem bohatých na suroviny. Dokáže ušetřit náklady a uskutečnit rozvoj služeb dopravy. Koridor OBOR je další vstupní branou do Evropy a nejen tam.

5 Perspektiva pro ekonomiku ČR

V kapitole Perspektiva pro ekonomiku ČR je zaměřena na čínské investice, projekty, tendence a snahy přímého zapojení naší země do projektu OBOR. Jaké změny a nové možnosti mohou nastat. Jaká fakta jsou rozhodující a ovlivňují situaci ČR. Ovšem nelze všechny postoje a myšlenky deklarovat a podkládat, jelikož se hovoří o budoucím vývoji a i zcela malá změna/ konflikt v politické sféře může situaci a jakoukoliv perspektivu ovlivnit ať směrem posílení nebo zeslabení původních očekávání a přínosů.

5.1 Projekty v ČR

Celý projekt NHS působí od samého počátku nejasně nejen pro politiky, ale i podnikatele v České republice. Víze velkých čínských investic v řádech miliard se v ČR zatím moc nenaplnila z pohledu národního hospodářství ČR. Pokud by se realizovaly projekty pro ČR z čínského projektu OBOR a ukázaly se jako životaschopné, mohlo by se stát, že závislost ČR na evropském trhu by se významně snížila. Na druhou stranu by se zase znásobila závislost na Číně. A co je horší? Dnes lze v Číně zaznamenat sortiment českých výrobků společností Škoda Auto a.s. (ovšem vyráběna pod koncernovou joint-venture VW China), z ryze českých pak Škoda Transportation, TOS Vandsdorf, INEKON Group aj. A mnoho čínských výrobků je naopak na našem trhu. Dle získaných informací od soukromých podnikatelů je těžké vůbec se dostat na čínský trh a ještě k tomu zde podnikat. Důvody, proč tomu tak je jsou bariery v administrativě, necelní obchod a také podmínky státu, který je striktní a chrání si své prostředí. Obavy plynou i druhým směrem, a to z ovlivňování našeho českého trhu Čínou. Mohl by se zmínit nejen dumping, ale zejména pronikání do nejvyšších pater české politiky aj.

ČR musí správně a pokládat otázky a nastavovat pravidla, aby nedošlo k nechtěným negativním situacím, které ji dostanou do pozice, ve které by nechtěl být žádný stát. A to být zadlužené s neschopností splácet své závazky a tím dát možnost Číně diktovat si podmínky a ovládat stát. Mělo by být důležité, jak otevíráme náš trh Číně. Například pro koho budou mít jednotlivé projekty opravdový přínos a jaké ztráty nastanou. Co přinese ČR čínský kapitál do budoucna. Zda jsou tyto projekty opravdu projekty, které přispějí dlouhodobě k opravdovému cíli. Zda i ČR angažmá v tomto celém megalomanském projektu něco přinese. Nebo bude země za pár let jen „zdrancovaná a vytěžená a kolonizovaná“..

Česká republika se k projektu OBOR připojila jako jedna z prvních zemí, i když se jí úplně napřímo netýká vzhledem k její jisté geografické excentricitě. Nespornou výhodou ČR je fakt, že železniční dráha již v minulosti byla vybudována a má zde rozvinutou síť. Díky tomu je zboží lehce přepraveno na tuto síť, existující kapacity byly doposud dostatečné a

v současné době se mnoho úseku rekonstruuje, což může přispět k dalšímu zkapacitnění a zrychlení sítě. Je zde i zavedený systém spedice.

Přestože železniční síť v ČR je rozvinutá, má i jisté nevýhody, mezi které se řadí nepravidelné jízdy nákladních vlaků, omezená rychlost vlaků, která již dnes není dostačující a je potřeba síť zvýšit.¹⁶

Obchodníci slyší na zrychlení, investice, rozvinutou železniční síť, zavedené systémy aj.. Zkrátka vše víceméně funguje nejen díky vypravování rychlých pravidelných vlaků. Zatímco u nových trhů, větví a přípojných oblastí je situace odlišná (bude se muset vybudovat systém železnic, spedice a mnoho investovat do celé infrastruktury). I když tedy ČR nebude přímým účastníkem NHS/OBOR, podílí se na různých projektech. ČR oficiálně schválila 22 projektů ekonomické a obchodní spolupráce v rámci iniciativy One Belt, One Road. K tomu se vytváří dalších 16 projektů, které měly být představeny v červenci 2018. Ovšem nepodařilo se je dohledat. Je možné, že nebyly schváleny natož uveřejněny vzhledem k jistým politickým událostem v posledních měsících.

Mezi zmíněných 22 projektů patří:¹⁷

1. Make the Czech Republic a traffic hub
2. Strategic cooperation between Wanfeng Group and DF Group
Pro českou stranu vystupuje partner Direct Fly Group a na čínské straně Zhejiang Wanfeng Enterprise
3. Extend the Financial Cooperation
4. Cooperation between the China Development Bank and Czech Export Bank
5. Deepening of cooperation in the financial sector/ acquisition of Czech J&T Finance Group
6. Investment Cooperation in energy and industry
7. Participation in the SINO-CEE Fund
8. New branch of ICBC in Prague
9. Co-production of Light Sport Aircrafts
10. Cooperation Projects between Sichuan Airlines and Czech F Air Flight School

¹⁶ SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. Business books (CP Books). ISBN 80-251-0573-3.

¹⁷ Seznam schválených projektů ekonomické a obchodní spolupráce v rámci iniciativy One belt, One road [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.hrad.cz/file/edee/2017/05/projekty_schvalene.pdf?fbclid=IwAR0GWAAtUNhsKwtLczJH-g_ErPupQqnWEglTF6-yanWFNbW51e0Z12aj62SY

11. General aviation industry cooperation
12. L410 Cooperative Project – Short distance passenger transport solution
13. Further business development of ŽĎAS company (including finding new business opportunities in China) / acquisition of ŽĎAS company
14. Construction of Nymburk industry park
15. Production of Changhong Colour TV in the Czech Republic
16. Cooperation in Nuclear Energy and Renewable Energy between China General Nuclear Power Corporation (CGN) and the ČEZ Group
17. Cooperation in the increase of safety margin to prevent meltdown though in case of severe accident with melted Corium inside the reactor pressure vessel
18. Shaangu Power
19. Cooperation in wood processing and forest development
20. Construction and Development of Sino-Czech Traditional Chinese Medicine (TCM) Centre
21. Development of football cooperation
22. Deepening of cooperation in e-commerce

Některé z těchto projektů se již začínají postupně realizovat a jsou představeny v následujících podkapitolách.

5.1.1 Kontejnerový terminál Hodonín a průplav na Moravě a Dunaji

Jedním z projektů NHS v ČR měla být realizace výstavby trimodálního kontejnerového terminálu v Hodoníně. Hodnota investice ve výši 30 miliard Kč také měla vytvořit až 3000 pracovních míst. Avšak aby do tohoto města na jihu Moravy mohlo být zboží dopravováno říční dopravou, musel by se vybudovat i potřebný průplav mezi řekami Morava a Dunaj. Po realizaci výstavby tohoto konceptu by mohlo být zboží dopraveno z Černého moře přímo do kontejnerového terminálu města Hodonín. Zde by se přeložilo na vlak, odkud by putovalo do cílových měst. Tyto dva projekty vznikly v roce 2016, v období intenzivního navazování vztahů mezi českou a čínskou stranou. Avšak do současnosti, tedy léta roku 2018 nebyl zaznamenán žádný další vývoj v původní, tehdejší aktivitě čínské strany (kterou v Česku zastupuje společnost DOE Europe) o opravdovou snahu tyto projekty realizovat. Spolu se vznikem překladiště by také muselo dojít k vybudování obchvatu města pro odklonění kamionové dopravy centrem, který není schválen. Lze tedy konstatovat, když nahlédneme hlouběji, že projekt působí jako nafouknutá bublina. Není reálné jej vybudovat ve stanovených termínech do roku 2020 a to z důvodu nedostatku dopravních kapacit. Laik by si mohl navíc říci, proč by Slovensko mělo pouštět zboží do Hodonína, když ho zvládne

přeložit ve svých terminálech Komárno a Bratislava? Proč by mělo Slovensko podpořit a uvolnit prostor pro budování umělé vodní cesty (kanálu) od Dunaje přes svoje území do Hodonína (když splavnění řeky Moravy je technicky i ekonomicky nereálné)? Ke konci pololetí 2018 se zřejmě další práce na projektu zcela zastavily.¹⁸

5.1.2 Make the Czech Republic a traffic hub

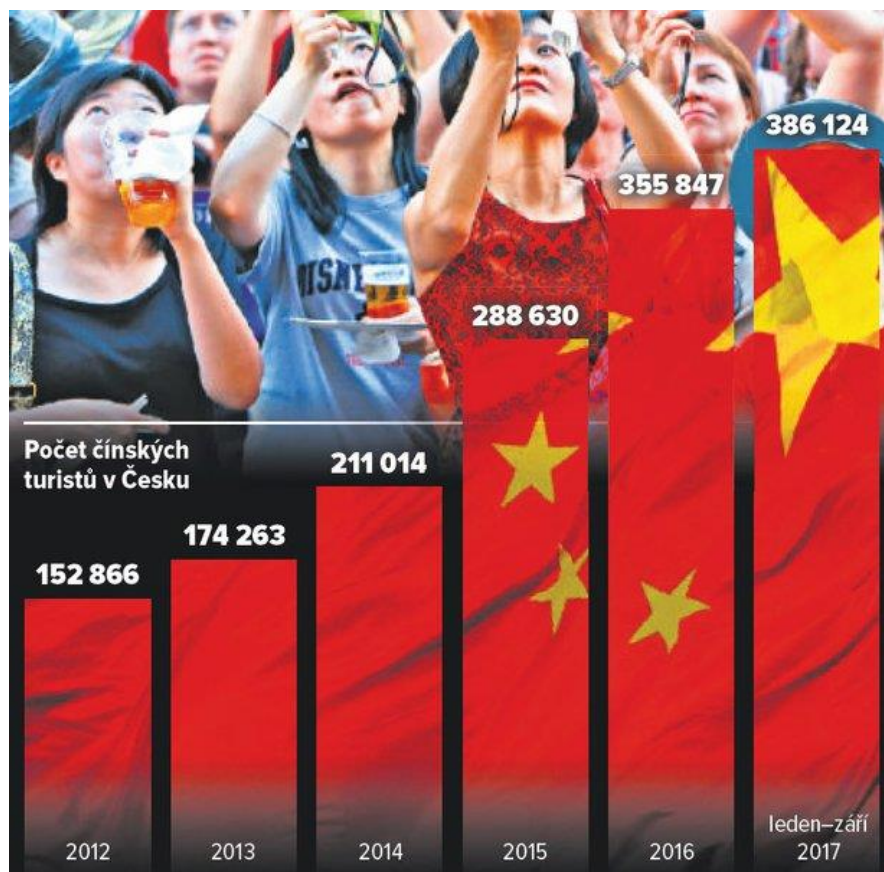
Jednou významnou částí NHS je výstavba a rekonstrukce železničních koridorů, jak bylo již zmíněno. Ty se ale přímo nedotýkají ČR, protože její geografická poloha není příliš strategická pro posílení obchodu touto formou. Tudíž se tok čínských zájmů do investování orientuje v Česku mírně jinak. Zaměřuje se na leteckou dopravu. Mezi hlavním městem Praha a Čínou už létají čtyři přímé spoje. Dokonce se kousek od letiště buduje nové logistické centrum pro skladování a distribuci zboží přepraveného z Číny. A dalším důkazem je skutečnost vzniku vzdělávacího programu čínských pilotů na pražském ČVUT. I přes tyto skutečnosti je ale více zřetelný příliv čínských turistů, kteří mají zájem o návštěvu turisticky atraktivních míst naší republiky. A dalším krokem bylo odkoupení části podílu letecké dopravní společnosti Travel Service čínskou skupinou CEFC. Koupila si také podíl v cestovní agentuře Invia a Canaria Travel, investovala i do koupě hotelů v ČR. Tyto kroky se vykonaly s jasnou vizí, dopravit čínské turisty svými aeroliniemi sem a CEFC jim bude schopna zajistit servis ve formě ubytování a dalšího cestování nejen po Česku ale i do Evropy. Počátkem roku se však společnost CEFC propadla do obřích dluhů a její aktiva včetně českých jsou překupována čínskou státní agenturou CITIC. Jejich další osud není zcela jasný. Příliv čínských turistů začal vlivem čínských investic narůstat.¹⁹

Situace je dokumentována obrázkem 5.1.2-1: Vývoj počtu čínských turistů v ČR, na kterém je graficky vyobrazen jejich příliv v jednotlivých letech v období 2012 – 2017, nárůst je více než dvojnásobný.

Obrázek 5.1.2-1: Vývoj počtu čínských turistů v ČR

¹⁸ Postavíme na Moravě obří přístav za čínské peníze, slibovala firma. Teď přiznává: Projekt hned tak nebude - Seznam Zprávy [online]. 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: Baloch activists protest against China-Pakistan Economic Corridor [online]. In: . 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.tribuneindia.com/news/world/baloch-activists-protest-against-china-pakistan-economic-corridor/535451.html>

¹⁹ Na Nové hedvábné stezce je zatím jen Ruzyně | E15.cz [online]. 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/na-nove-hedvabne-stezce-je-zatim-jen-ruzyne-1342799>



Zdroj: Na Nové hedvábné stezce je zatím jen Ruzyně | E15.cz [online]. In: . 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/na-nove-hedvabne-stezce-je-zatim-jen-ruzyne-1342799>

5.1.3 Další projekty

Mezi další projekty patří napojení COSCO na dráhu Pireus, Bělehrad, Budapešť, Dunajská Streda s odbočkou na české území.

Železnice z Pirea se pomalu staví, zatím je hotovo propojení Pireus-Soluň-Bělehrad, na úseku Bělehrad-Budapešť je pozastaveno financování ze strany evropských fondů (Srbsko není členem EU), avšak provoz zde byl již v roce 2017 zahájen. Do Česka v té době byly směřovány vlaky s dovozy pro pardubický Foxconn, ovšem toto spojení se v létě 2018 přerušilo převedením tohoto toku zpět na severomořské přístavy a intermodální spojení přes kontejnerový terminál Mělník. V této chvíli je balkánská trasa využívána pouze po Budapešť, výjimečně s prodloužením do Bratislavy. Její velkou nevýhodou však zůstává poměrně dlouhý transit time (až 7 dnů). A to bude NHS III. – nejjižnější oblouk do Iránu, Turecka a Evropy. V současnosti jisté množství zboží bylo přepravováno i přes Balkán do Itálie.

Patří sem i terminál v Ostravě - Paskově, který by se měl napojit na novou kolej Minsk-polská hranice-Gliwice.

Ve své podstatě jde o projekty, které již Evropa má, ale Čína je kapitálově dofinancuje a převezme. A spoustu chimér, protože někdo chce získat peníze a proto vymyslí jakýkoliv projekt...

5.2 Ekonomická situace

Čína se stala pro ČR již čtvrtým největším obchodním partnerem. Zároveň je Čína pro ČR osmnáctým největším exportním trhem. Vývoz do Číny dlouhodobě roste. V minulém roce bylo dosaženo vývozu o hodnotě 56 miliard korun (meziroční nárůst o 20%) z informací poskytnutých Českým statistickým úřadem. Uspěť na čínském trhu není pro české podnikatele jednoduchou záležitostí. Naopak úspěch je náročný proces, který potřebuje trpělivost a překonat mnoho bariér. A to jak konkurenci, tak i neobvyklé prostředí, na které Evropa není zvyklá. Často se lze setkat se situací, kdy čeští podnikatelé obchodují přes agenty, kteří v Číně prodávají toto zboží a dostávají provizi za uskutečněný obchod. Majoritní zastoupení ve vývozných výrobcích zaujímají dlouhodobě automobilové součásti, dopravní prostředky a stroje. Vyváží se také průmyslové a spotřební zboží. Patří mezi ně čerpadla, rozvaděče, obvody, české hračky, kočárky. Lze najít i pneumatiky.

Situace importu a exportu mezi Čínou a Českou republikou je podložena obrázkem 5.2-1: Bilance vzájemné obchodní výměny zboží v letech 2013 – 2017. Je jasně vidět, že vývoz z ČR i dovoz do ČR za posledních pět let vzrostly. A dovoz čínského zboží do ČR je několikanásobně větší než vývoz českého zboží do Číny. A to až 8x. Vysoká částka 475,059 mld. korun je pro naši zemi ne příliš lichotivou záležitostí. Ovšem jedná se o dlouhodobý jev, se kterým se nepotýká jen naše země. K nárůstu dochází ve všech sektorech, nejen dopravě, službách, ale i výzkumu a vývoji. Lze očekávat, že obchod bude vzkvétat a stále bude zaznamenáván ve statistikách nárůst dovozu i vývozu komodit mezi zeměmi. O dovozu čínského zboží netřeba mluvit, jelikož je veřejnou pravdou situace celé Evropa zahlcení čínským zbožím.

Obrázek 5.2-1: Bilance vzájemné obchodní výměny v letech 2013 – 2017 (v mld. CZK)

Bilance vzájemné obchodní výměny v letech 2013-2017 (v mld. CZK)

	Vývoz		Dovoz		Obrat		Bilance
	Objem	Index	Objem	Index	Objem	Index	Objem
2013	37,587	114,9	303,397	99,0	340,984	100,5	-265,809
2014	42,321	112,6	358,662	118,2	400,983	117,6	-316,340
2015	45,537	107,2	464,683	128,0	510,220	125,5	-419,146
2016	48,896	107,4	431,751	92,91	478,647	93,81	-384,855
2017	56,233	115,0	475,059	110,0	531,292	111,0	-418,825

Zdroj: Český statistický úřad

Vybrané čínské investice v ČR (dle informací ČNB)

Růst čínských investic začal v roce 2015 na základě informací poskytnutých od České Národní Banky. Do této doby byly čínské investice malé. Na konci roku 2017 byl součet čínských investic cca 23 miliard korun. Jednalo se jak o investice do koupě nemovitostí, tak i do koupě podílů ve firmách. Společnost CzechInvest dohoda v roce 2016 investice ve výši 3,15 miliard korun. O rok později v roce 2017 v hodnotě celkem 5,8 miliard korun. Převážná část projektů by měla být výrobního charakteru. Další společnost, která se snaží podílet na sjednávání investic je skupina CEFC. Té se podařilo získat podíl v aerolinkách Travel Servis, v pivovaru Lobkowicz Group, koupila fotbalový klub Slavia Praha, investovala do hotelů, nemovitostí, podniků jako je Žďas a Invia. Na závěr se ukázalo v letošním roce 2018, že tato společnost má závažné problémy.

Čínské investice šly do projektů čínské automobilky Yanfeng – díly, Planá nad Lužnicí (600 pracovních míst). Dále Beijing West Industry v Chebu – výroba automobilových tlumičů (315 pracovních míst). Hisence – výroba TV v Plzeňském kraji. Xian Shaangu Power koupili podíl ve firmě Ekol v Brně, přední výrobce turbín. Huawei založil v Praze své zastoupení.

V této části Diplomové práce měl být věnován prostor hlubšímu prozkoumání exportu a importu mezi Českou republikou a Čínou. Zaměřit se v časovém hledisku na přepravené objemy zboží v ohledu způsobu přepravy. Jaký podíl zboží byl importován/exportován, kterým druhem dopravy. Kolik zboží bylo ročně přepraveno do ČR letecky, po vodě, železnici i silnici. Ve snaze získat těchto dat, při psaní této práce jsem dospěla do bodu zjištění, že taková data není možné získat a statistické úřady neshromažďují informace, které by byly pro rozšíření této práce důležitými. Statistické úřady sice shromažďují informace týkající se exportů a importů do a ze země. Nicméně neexistuje hledisko rozlišování, jakým druhem dopravy se zboží do země dostalo. A soukromé společnosti si

také chrání svá data s ohledem na konkurenční výhody. Dokonce byla navázána komunikace i s Českou ambasádou v Pekingu ohledně spolupráce na Diplomové práci.

5.3 Vypravené vlaky mezi Čínou a ČR

Přestože se projekt One Belt, One Road přímo netýká ČR a nekončí pravidelná vlaková spojení v našich terminálech, bylo v minulých letech i letos vypraveno již několik vlaků mezi ČR a Čínou. Možnost cílového terminálu u nás jsou terminály Lovosice, Mělník, Praha – Uhřetěves, Pardubice, Česká Třebová, Paskov. Na ukázkou zde bude analyzováno několik těchto spojení. Přímá spojení jezdí přibližně od roku 2013, ale první zmínka podobného spojení je datována z července 2007. Tyto kontejnerové vlaky jezdí ve směru z Číny do ČR plně naloženy zbožím, ovšem v opačném směru je situace opačná. Snaha naplnit kontejnery je velká, nicméně není dostatek zboží, kterým by mohly být naplněny, a proto jezdí vlaky do Číny poloprázdné. Část prázdných kontejnerů je také stahována do německých terminálů.

Shen-zen – Pardubice 2007

V červenci roku 2007 byl vypraven první přímý kontejnerový vlak, jehož výchozím terminálem byl terminál v čínském městě Shen-zen. Jeho cesta končila v cílovém terminálu v Pardubicích. Toto spojení bylo prvním přímým spojením. Do té doby nefungovalo pravidelné železniční vlakové spojení na trase Čína Evropa (Česko). Do Pardubic přijelo 52 vagonů o 40ft kontejnerech, jejichž cesta trvala 17 dnů. Vlak za tuto dobu přešel vzdálenost delší než 12 000 km, která byla trasována železničním koridorem přes území Číny, Mongolska, Ruska, Běloruska, Polska až do České republiky. Hranice s ČR vlak přešel v Petrovicích u Karviné. Ovšem předtím muselo dojít k přeložení v polském terminálu Malaszewicze na dva vlaky. A to z důvodu širokorozchodného rozchodu kolejí na normální rozchod kolejí a omezení délky vlaků v EU. Vlak vezl zboží pro počítačovou společnost Foxconn.²⁰

Wu-chan – Pardubice 2012

²⁰ *ERS spojil Čínu s Českou republikou po železnici - K-REPORT český dopravní server* [online]. 2007 [cit. 2018-10-26]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/clanky/ers-spojil-cinu-s-ceskou-republikou-po-zeleznici/>

Mezi další vypravený vlak se zařadil ucelený vlak, který byl vypraven v listopadu roku 2012 z čínského terminálu WU-Chan do Pardubic. Doba přepravy činila 16 dnů. Spojení nabylo na významu v souvislosti s vybudováním Nové Hedvábné stezky mezi Čínou a Evropou. Další vlak na této trase byl vypraven i v roce 2015, kdy jeho doba přepravy byla opět úctyhodných 16 dnů. Vlaky přejíždí na naše území přes Petrovice u Karviné.²¹

Praha Uhříněves – Yiwu 2017

Došlo k propojení po železnici ve směru České republiky do Číny v červenci 2017. Byl vypraven první vlak, jehož výchozím terminálem se stal terminál v Praze – Uhříněvsi společnosti Metrans. Vlak svoji jízdu končil v cílovém terminálu v čínském městě Yiwu. Doba přepravy zboží trvala zhruba 18 dnů a přeprava byla uskutečněna přes území Polska – Běloruska – Ruska – Kazachstánu – do Číny. Vlak pojal 80 čtyřicetistopých kontejnerů (bylo 40 vagónů). Kontejnery vlaku obsahovaly z většiny české a tradiční zboží (český porcelán, pivo aj.).²²

Yiwu – Praha Uhříněves 2017

Hned další takové vlakové spojení proběhlo o pár dní později v opačném směru. Z čínského Yiwu do pražské Uhříněvsi. Doba přepravy trvala pouhých 15 dnů. Jakmile je vlak vyložen, okamžitě dochází k naložení kontejnerů se zbožím a vlak byl vypraven zpět do Číny dle získaných informací.

Wu-chan – Pardubice 2017

V listopadu roku 2017 se postarala společnost ČD Cargo o další vlakové spojení mezi Čínou a ČR. Spojení proběhlo opět mezi terminály Wu-chan a Pardubice, kdy doba přepravy činila 16 dnů.

²¹ Vlak s kontejnery dojel z Číny do Česka za rekordních šestnáct dnů | E15.cz [online]. 2012 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlak-s-kontejnery-dojel-z-ciny-do-ceska-za-rekordnich-sestnact-dnu-934073>

²² Z Prahy do Číny vyjel první přímý nákladní vlak | Týden.cz [online]. 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/byznys/cesko/z-prahy-do-ciny-vyjel-prvni-primy-nakladni-vlak_438838.html

Yiwu – Lovosice 2018

V letošním roce 2018 se uskutečnilo vlakové spojení z čínského města Yiwu do českého terminálu v Lovosicích. Ucelený vlak s kontejnery byl vypraven v květnu a jeho doba přepravy činila rekordních 13 dnů. Vlak byl v režii společnosti ČD Cargo, která v roce 2017 zvládla domluvit zakázky dvou vlaků s kontejnery z Číny. Byl využit železniční koridor přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko a Polsko. Vlaky z Číny vezly spotřební zboží, jeho proud je ale zatím většinou jednosměrný. Prázdné kontejnery putují z tuzemska do Německa.²³

Závěrem v této kapitole z dostupných informací lze říci, že přímá vlaková spojení mezi ČR a Čínou jsou v ohledu na celý rok dost ojedinělá. V průběhu let se vypravilo několik desítek vlaků, ovšem projekt One Belt, One Road se přímo naší země netýká a týkat se nebude. Pro Čínu jsou daleko atraktivnější terminály v Německu. Česká republika pravděpodobně bude pouze jen tranzitní zemí pro tyto vlakové spoje. Čína sice zájem má o investování v ČR, ale do mnoha odlišných projektů. Potenciál pro přímou pravidelnou cílovou zastávku v některém z českých terminálů zatím Čína nepreferuje. V okolí ostatních našich zahraničních států vidí zatím mnohem větší perspektivu.

²³ ČD Cargo přivezlo první letošní vlak z Číny, cílem je frekvence jednou týdně – Zdopravy.cz [online]. 2018 [cit. 2018-10-26]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/cd-cargo-privezlo-prvni-letosni-vlak-z-ciny-cilem-je-frekvence-jednou-tydne-11644/>

Závěr

Diplomová práce se zabývala novou dopravní cestou mezi Čínou a Evropou. Takzvaná Nová Hedvábná stezka či One Belt, One Road je projekt rozvoje železniční sítě a dalších logistických, energetických a jiných projektů. Diplomová práce je strukturována do pěti stěžejních kapitol.

Jelikož řešila stěžejně železniční koridor One Belt, One Road, bylo nezbytné analyzovat současné možnosti přepravy zboží mezi Čínou a Evropou. Tomuto rozboru byla věnována celá první kapitola, ve které si zabývám přepravou zboží jak po železnici, tak i po moři. Nebyla opomenuta plavidla, vlaky a samotné kontejnerové jednotky, pomocí kterých se zboží přepravuje.

Samotnému projektu a železničnímu koridoru One Belt, One Road byla věnována celá druhá kapitola, ve které byl projekt charakterizován po stránce historického kontextu, za jakých okolností se projekt realizoval. Kam byl směřován na počátku a v co přerostl. Problematika zahrnuje i objasnění dotační politiky a orientaci projektu na nová odbytiště výrobků, zisk surovin, posílení čínského vlivu a zrychlení dopravy. S tím související i úzká místa v podobě terminálů a významu projektu.

Ve třetí kapitole je řešen železniční koridor jako páteřní cesta, kdy bylo nezbytné poukázat na situaci, za jakých okolností a jakým způsobem dochází k samotné realizaci projektů napříč zainteresovanými zeměmi, přes které vede. Pro financování celého projektu byla založena konkrétní banka Asijská infrastrukturální a investiční banka (AIIB), přes kterou dochází k financování projektů členských zemí. Modelovým příkladem těchto aktivit a čínských zájmů, chování ukázkově posloužil v práci stát Pákistán.

Zkoumání ekonomických aspektů železniční přepravy zboží se věnuje čtvrtá kapitola. Ta pojednává o vývoji železniční přepravy zboží mezi Čínou a Evropou v posledních cca 10 letech. Byly vytvořeny kalkulace pro všechny tři druhy přepravy a následné zhodnocení i pomocí SWOT Analýzy.

Závěrečná pátá kapitola Diplomové práce patří zaměření naší země, České republiky. Protože samotný projekt rozděluje i českou politickou scénu na dva tábory, kdy Prezident republiky a jeho blízká společnost jsou pročínsky orientovaní, zatímco většina politických stran je proti. Tím pádem bylo nahlédnuto, do jakých projektů v souvislosti s ČR Čína investovala, jak se mění a vyvíjí ekonomická situace a jaká byla četnost čínských vlaků, které dorazily do terminálu v ČR.

Na závěr lze tedy konstatovat, že projekt One Belt, One Road je sice zajímavým projektem s hezkou myšlenkou propojení celého světa. Ale při pohledu do hloubky, na způsoby a podmínky poskytování investic, okolnosti jak fungují investice, dotace a politika, jaké přínosy jsou a budou pro samotnou Čínu a pro zainteresované země, už zase tolik

optimistický pohled není. Neboť už bylo ukázáno na několika příkladech, že Čína dokáže pomoci a zainvestovat do projektů v jiných zemích, ale není to zadarmo. Nastaví takové podmínky, kdy v případě neschopnosti zainteresovaných zemí plnit je, převezme vedení. V oblasti logistiky a spedice v přepravě zboží dotační kontejnerová politika mezi Čínou a Evropou silně a nepříliš transparentně ovlivňuje toto obchodní prostředí.

Projekt je určen pro zcela jiné země, než je Česká republika. A zároveň se ČR pravděpodobně nikdy nestane tranzitní zemí pro železniční dopravu v ose Východ (Dálný)-Západ. Pravděpodobně vlaky nebudou projíždět přes Bratislavu a Prahu, takto ideálně až do Německa a dále. Zaprvé v tom brání politická situace mezi Ruskem a Ukrajinou a za druhé nikdy nebude pro zákazníka přijatelné platit tranzitní poplatky za 3 země místo 1, a zboží celně odbavovat o jeden celní úřad víc. Dalším omezením je prozatím to, že český zpracovatelský průmysl, eventuálně závislý na dodávkách z Dálného Východu není na takové výši jako např. v Rakousku a Německu, kdy firmy z těchto zemí raději zaplatí nákladnější dopravu, ale nedostanou se do situace zastavení výroby nebo penalizace za včasné nedoručení. Mentalita české podnikatelské sféry je orientována mírně jinak, cena hraje velkou roli a i dlouhotrvající partnerství může být kvůli ní zničehonic rozvázáno.

I přes to má tato železniční doprava pro Čínu smysl. Jedním z důvodů je vysoký podíl obchodu v importním směru do ČR z Číny. Nejedná se jen o spotřební zboží jako je oblečení, ale i o výrobky z odvětví elektroniky, strojírenství, automobilového průmyslu a dalších. Důvod, proč je import do ČR z této asijské země tak velký, je zcela jednoznačný. Jedná se o náklady na pracovní sílu, které jsou v Asii nižší než v evropských zemích. Jestliže si tedy obchodník v praxi spočítá náklady na výrobek pořízené v Číně a připočítá k nim i vyšší náklady za dopravu, zjistí, že v celkovém výsledku vidí stále pozitivní efekt v konečné ceně výrobku, než kdyby vyráběl v Evropě...

Lze také říci, že Evropa je v rukou Číny a závislá na importu z Asie, i díky jejich politice dotovaných kontejnerů. V současné době existuje v ČR mnoho spedičních logistických společností nabízejících „pravidelné kapacitní spojení s Čínou po železnici“. V praxi systém funguje tak, že všechny tyto spediční logistické společnosti mají přes místní agenty s lokálními operátory v zahraničí nasmlouvané konkrétní množství kontejnerů, které přepraví vypravovaný vlak.

Zcela zásadní otázkou jsou, avšak pod povrchem spolehlivost a životaschopnost celého tak gigantického projektu, jakým OBOR bezesporu je. Projekt je silně navázán na přebytek čínské ekonomiky, vytvářen ne zcela rovným obchodováním se zámořím a rostoucí opozice vůči němu, včetně zjevné manipulace čínské vlády s kurzem národní měny, může v okamžiku úplného rozpoutání obchodní války s USA zaznamenat vážné problémy. Naštěstí si již Evropa začíná uvědomovat potřebu proporcionálního vztahu s Čínou, a i když nepostupuje tak drasticky jako americký prezident, některé kroky (zákaz koupě

strategických podniků čínským investorům) vzbuzují určitou naději i v dobudování skutečně životaschopného a od politického balastu očištěného projektu multimodálního propojení Východní Asie (Dálného Východu) s ostatními regiony euroasijského prostoru.

Seznam použité literatury

- 1 Interní dokument Doprava zboží z dálného Východu – možnosti realizace. Mezinárodní obchodní komora: ICC Česká republika. 2017.
- 2 Interní dokument Doprava zboží z dálného Východu – možnosti realizace. Mezinárodní obchodní komora: ICC Česká republika. 2017.
- 3 Interní dokument Doprava zboží z dálného Východu – možnosti realizace. Mezinárodní obchodní komora: ICC Česká republika. 2017.
- 4 *Containerships: Then and Now - Port Technology International* [online]. 2015 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.porttechnology.org/news/containerships_then_and_now
- 5 Václav Kopecký, Václav Lídl, Alice Rezková, Michal Vodrážka. Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti. *Asociace pro mezinárodní otázky (AMO)*. 2016. Dostupné také z: https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/03/amocz_RP_1_2016_web.pdf
- 6 *CEEC-China (16+1)* [online]. 2016 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://ceec-china-latvia.org/page/about>
- 7 Kopecký V., Lídl V., Rezková A., Vodrážka M. Nová Hedvábná cesta: výzvy a příležitosti. *Asociace pro mezinárodní otázky (AMO)*. 2016. Dostupné z: https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/03/amocz_RP_1_2016_web.pdf
- 8 SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických systémů*. Praha: Radix, 2006. ISBN 80-86031-68-3.
- 9 PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století: (supply chain management)*. Praha: Radix, 2005. ISBN 80-86031-59-4.
- 10 *EU Commission: 'The Belt and Road initiative is a Chinese project' | RailFreight.com* [online]. 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.railfreight.com/specials/2018/09/18/eu-commission-the-belt-and-road-initiative-is-a-chinese-project/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20week%202018-38
- 11 *Financing Operations – AIIB* [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/financing-operations/index.html>

- 12 *Financing Operations – AIIB* [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/financing-operations/index.html>
- 13 Rodon - knihovna, umění, hudba, fotogalerie [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://rodon.cz/clanky/Politika/velka-hra-pokracuje-kde-a-proc-se-mohou-stretnout-indie-a-cina-6980>
- 14 Projev čínského prezidenta na Fóru o mezinárodní spolupráci v rámci iniciativy Pás a stezka--china radio international [online]. 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://czech.cri.cn/811/2017/05/14/1s171561.htm>
- 15 Čína plánuje investovat desítky miliard dolarů v Pákistánu. Nebudou zadarmo | Hospodářské noviny (IHNE.D.cz) [online]. 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-65749180-cina-planuje-investice-v-pakistanu-nebudou-zadarmo>
- 16 SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. Business books (CP Books). ISBN 80-251-0573-3.
- 17 Seznam schválených projektů ekonomické a obchodní spolupráce v rámci iniciativy One belt, One road [online]. [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.hrad.cz/file/edee/2017/05/projekty_schvalene.pdf?fbclid=IwAR0GWAAtUNhsKwtLczJH-g_ErPupQgnWEgITF6-yanWFNbW51e0Z12aj62SY
- 18 Postavíme na Moravě obří přístav za čínské peníze, slibovala firma. Teď přiznává: Projekt hned tak nebude - Seznam Zprávy [online]. 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: Baloch activists protest against China-Pakistan Economic Corridor [online]. In: . 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.tribuneindia.com/news/world/baloch-activists-protest-against-china-pakistan-economic-corridor/535451.html>
- 19 Na Nové hedvábné stezce je zatím jen Ruzyně | E15.cz [online]. 2018 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/na-nove-hedvabne-stezce-je-zatim-jen-ruzyne-1342799>
- 20 *ERS spojil Čínu s Českou republikou po železnici - K-REPORT český dopravní server* [online]. 2007 [cit. 2018-10-26]. Dostupné z: <https://www.k-report.net/clanky/ers-spojil-cinu-s-ceskou-republikou-po-zeleznici/>
- 21 Vlak s kontejnery dojel z Číny do Česka za rekordních šestnáct dnů | E15.cz [online]. 2012 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlak-s-kontejnery-dojel-z-ciny-do-ceska-za-rekordnich-sestnact-dnu-934073>

- 22 Z Prahy do Číny vyjel první přímý nákladní vlak | Týden.cz [online]. 2017 [cit. 2018-10-23]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/byznys/cesko/z-prahy-do-ciny-vyjel-prvni-primy-nakladni-vlak_438838.html
- 23 ČD Cargo přivezlo první letošní vlak z Číny, cílem je frekvence jednou týdně – Zdopravy.cz [online]. 2018 [cit. 2018-10-26]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/cd-cargo-privezlo-prvni-letosni-vlak-z-ciny-cilem-je-frekvence-jednou-tydne-11644/>

Seznam obrázků

Obrázek 1-1: Mapa části světa s vyobrazením přepravních tras a důležitých přístavů.....	11
Obrázek 1.1-1: Mapa části světa s námořními i železničními trasami.....	13
Obrázek 1.1-2: Mapa části světa s námořními i železničními trasami.....	14
Obrázek 1.1-3: Výseč mapy se Suezským průplavem, vyobrazení provozu.....	15
Obrázek 1.2-1: Transsibiřská Magistrála.....	17
Obrázek 1.2-2: Železniční koridory pro přepravu zboží mezi Asií a Evropou.....	19
Obrázek 1.2-3: Koridory OBOR.....	20
Obrázek 1.3.1-1: Evoluce kontejnerových lodí.....	22
Obrázek 1.3.3-1: Přehled typů kontejnerů.....	24
Obrázek 2.2 -1: Mapa projektů OBOR z roku 2015	29
Obrázek 2.2-2: Rozvětvení železničního koridoru.....	31
Obrázek 2.2-3: Současně využívané terminály na území Číny	31
Obrázek 2.5-1: Pozice železniční dopravy jako alternativy při přepravě zboží z Asie do Evropy	35
Obrázek 2.5-2: Vývoj hodnoty projektu OBOR.....	36
Obrázek 3.2-1: Ekonomické koridory v rámci projektu One Belt, One Road	43
Obrázek 3.3-1: Mapa aktivit v zemi Pákistán	46
Obrázek 4.1-1: Vývoj železniční přepravy zboží mezi Čínou a Evropou	48
Obrázek 4.3-1: Podíl jednotlivých druhů přepravy zboží mezi Čínou a Evropou	60
Obrázek 5.1.2-1: Vývoj počtu čínských turistů v ČR	66
Obrázek 5.2-1: Bilance vzájemné obchodní výměny v letech 2013 – 2017 (v mld. CZK).....	68

Seznam tabulek

Tabulka 1.3.3-1: Dělení a typy kontejnerů.....	24
Tabulka 2.5-1: Srovnání nákladů na přepravu zboží.....	35
Tabulka 4.1-1: Četnost týdenních vlakových spojení	49
Tabulka 4.2-1: Výchozí parametry pro výpočet ceny přepravy zboží na jeden tkm.....	55
Tabulka 4.3-1: SWOT Analýza námořní přepravy mezi Čínou a Evropou.....	58
Tabulka 4.3-2: SWOT Analýzy železniční přepravy mezi Čínou a Evropou	58
Tabulka 4.3-3: SWOT Analýza letecké přepravy mezi Čínou a Evropou	59
Tabulka 4.3-4: Analýza SWOT projektu One Belt, One Road	61