

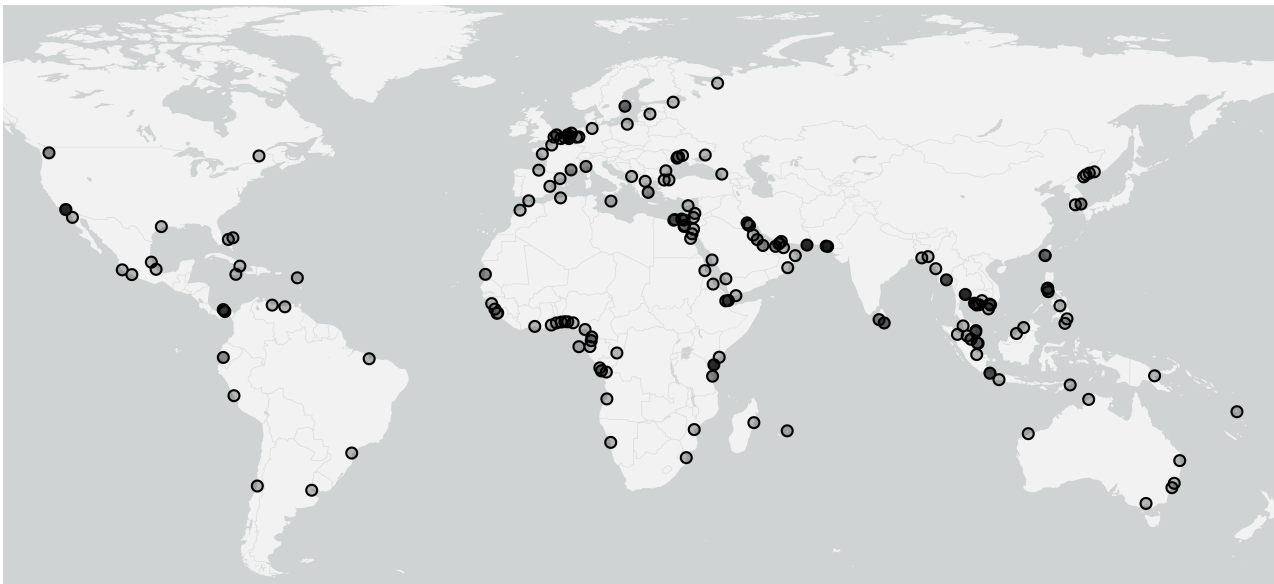
Zkoumání čínského globálního přístavního impéria

NI nationalinterest.org/blog/examining-china-s-global-port-empire-206555

15. června 2023



Peking je nyní největším držitelem mezinárodních přístavních aktiv na světě. Prostřednictvím sítě desítek státních provozovatelů přístavů, dodavatelů, investičních firem a bank investoval čínský stát do provozu zahraničních přístavů a rozvojových projektů v osmdesáti přístavních státech více než 110 miliard USD, což je hodnota ekvivalentní celkovému zahraničnímu přímému investiční (ODFI) akcie Izraele.



Obrázek 1. Umístění přístavních investic čínskými státními podniky.



Obrázek 2. Čínské státní podniky investující do zahraničních přístavů.

Tyto investice byly většinou uskutečněny v důsledku globální finanční krize v roce 2008, kdy byla poptávka po kapitálu vysoká a předpokládaly se ozdravné a vzájemně prospěšné účinky přímých zahraničních investic (FDI).

Objevení se několika problémových čínských státem vedených přístavních investic však tento optimismus snížilo. Sporná opětovná vyjednávání smluv , hrozící zrušení projektů nebo přímé zakázky čínských přímých zahraničních investic signalizují rostoucí znepokojení nad „předáním klíčů“ od kritické infrastruktury cizí vládě. Takové obavy nejsou neopodstatněné. V nedávno publikovaném článku v časopise *Marine Policy* (k dispozici otevřený přístup) moji spoluautoři a já tvrdíme, že politická povaha těchto investic ve vztahu k čínskému státnímu vlastnictví investujících firem s sebou nese jedinečnou řadu ekonomických, strategických, a politická rizika pro přijímající přístavní státy.

Za prvé, čínské státem vedené investice jsou jedinečně náchylné ke komerčnímu selhání. Nadměrná kapacita je systémový problém v čínské průmyslové ekonomice, poháněný národními dotacemi a špatnými vnitřními kontrolami státem řízeného průmyslového rozvoje. Od roku 2013 je politikou Pekingu pro nápravu nadměrné kapacity její přesunutí do rozvojových ekonomik prostřednictvím rozsáhlých projektů rozvoje zámořské infrastruktury. Výsledkem bylo několik projektů rozvoje přístavů typu „bílého slona“, řízených čínskou potřebou uvolnit tlak na přebujelý domácí průmysl spíše než předpokládanými komerčními přínosy pro přijímající přístavní stát. Nejznámější z nich je přístav Hambantota, jejíž roční ztráty ve výši 60 milionů dolarů znamenaly, že srílanské úřady byly schopny splatit pouze 1,5 miliardy dolarů čínských půjček použitých na financování jejího rozvoje, a to udělením pronájmu na devadesát devět let čínskému státnímu provozovateli přístavu.

Za druhé, čínské státem vedené investice riskují, že hostitelský stát uvízne v čínských vojenských sporech. Jak čínská státní kontrola nad cizími přístavními aktivy rostla, čínští vojenští stratégové stále více umísťují tato aktiva do pekingské námořní doktríny. Konkrétně tito stratégové tvrdí, že cizí přístavní aktiva, přestože byla pořizována pod komerční záminkou, mohou být přivlastněna pro vojenské mise, od obecného průzkumu po sloužící jako logistická a

doplňovací centra pro čínská námořní plavidla. Pokud by došlo k pokusu o takové vojenské využití, hostitelský přístavní stát by byl v neblahé pozici buď přijmout čínské vojenské operace ve svých teritoriálních vodách a riskovat odvetu od čínských vojenských rivalů, nebo odmítnout čínské vojenské operace ve svých teritoriálních vodách a riskovat odvetu ze strany Číny.

Za třetí, přístavní státy, které hostí čínské státem vedené investice, riskují, že se stanou cílem špionáže. Přístavy jsou v tomto případě bohatým cílem, a to jak z vojenského, tak obchodního hlediska. Vojensky může špionáž odhalit pohyb vojenského vybavení přístavem i operační charakteristiky cizího nebo domácího námořnictva využívajícího přístav; například požadavky na zásobování a materiál, totožnost personálu, původ a další cíle. Komerčně může špionáž poskytovat obchodní zpravodajství o obchodovaných zásilkách a přístavních službách, které lze těžit, aby poskytly konkurenční výhodu konkurenčním firmám nebo identifikovaly kritické body v průmyslových strategiích přístavních států. Čínští státní aktéři mohou prostřednictvím čínských státem vlastněných firem kontrolujících zahraniční přístavní aktiva,

A za čtvrté, čínské státem vedené přístavní investice se mohou stát nástrojem ekonomického nátlaku. V době politického konfliktu mezi Pekingem a přístavním státem může Peking nařídít svým státem vlastněným přístavním investorům působícím v tomto státě, aby narušili provoz přístavu, například odkloněním přístavní dopravy, zastavením provozu terminálů, zadržováním následného financování, zahájením otravných soudních sporů nebo vypovězení smlouvy. To vytváří tlak na přístavní státy, aby se vyhnuly politickým konfliktům s Pekingem, aby udržely ekonomický blahobyt svých čínských přístavů, což potenciálně omezuje autonomii přístavního státu při řešení otázek citlivých pro Peking. Připsali si například pozorovatelé Řecké veto prohlášení Evropské unie o lidských

právech v Číně z roku 2017 o tom, že čínský státní přístavní operátor COSCO převzal kontrolní podíl v nejrušnějším řeckém přístavu o rok dříve.

Zatímco čínské přístavní investice by měly být podporovány do té míry, aby pomohly překlenout mezeru v mezinárodní infrastruktuře, zvýšily legitimní konkurenci mezi mezinárodními poskytovateli lodní dopravy a logistiky a dále integrovaly Čínu do globální ekonomiky, přístavní státy musí zůstat pozorné vůči mnohostranným rizikům, která představují čínské unikátní státem vedený program OFDI.

Dr. Christopher J. Watterson je vědeckým pracovníkem na katedře válečných studií, King's College London.

Obrázek: Shutterstock.