

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Filozofická fakulta

Katedra asijských studií

BAKALÁRSKA PRÁCA

**Analýza čínských infrastrukturních investicí v politicko-
ekonomickom kontexte**

Analysis of Chinese infrastructural investments in the political
economy context

OLOMOUC 2023 David Zetocha

Vedúci bakalárske práce: Ing. Mgr. Richard Turcsányi, Ph.D.

Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že som bakalársku prácu *Analyza čínskych infraštruktúrnych investícií v politicko-ekonomickom kontexte* vypracoval samostatne pod vedením Ing. Mgr. Richarda Turcsányiho, Ph.D. a na základe preštudovanej literatúry, ktorú som následne v texte a v bibliografií riadne odcitoval.

V Olomouci,

Podpis

Anotácia

Meno a priezvisko autora: David Zetocha

Názov katedry a fakulty: Filozofická fakulta, Katedra asijských štúdií

Názov bakalárskej práce: Analýza čínskych infraštruktúrnych investícií v politicko-ekonomickom kontexte

Vedúci bakalárskej práce: Ing. Mgr. Richard Turcsányi, Ph.D.

Počet znakov: 63 206

Počet strán: 52

Počet príloh: 0

Počet použitej literatúry: 66

Čínske infraštruktúrne investície prispeli k rastu ekonomiky a životnej úrovne, ale vyvolávajú pochybnosti týkajúce sa politického vplyvu, financovania či vzťahu so životným prostredím. Bakalárska práca sa zaoberá čínskymi infraštruktúrnymi investíciami a oficiálnym postojom čínskej vlády k týmto investíciám. Cieľom práce je odpovedať na výskumnú otázku: „*Aký je oficiálny postoj čínskej vlády voči jej infraštruktúrnym investíciám?*“ Práca sa nezaobera jednotlivými projektami, ale skúma infraštruktúrne investície ako celok. Hlavným nástrojom na dosiahnutie cieľa je analýza čínskych päťročných plánov, ktoré reprezentujú hospodárske a sociálne smerovanie Číny. Praktická časť práce je štruktúrovaná podľa teoretickej časti, ktorá sa zaoberá infraštruktúrnymi investíciami a kritikou odborníkov na tieto investície. Odpoveď na výskumnú otázku zhrňujeme v závere.

Kľúčové slová

Infraštruktúrne investície, Čína, čínska vláda, päťročné plány, financie, životné prostredie.

Pod'akovanie

Týmto by som rád pod'akoval vedúcemu práce Ing. Mgr. Richardovi Turcsányimu, Ph.D. za jeho ochotu, čas a vecné poznámky, ktoré mi pomohli pri písaní tejto bakalárskej práci.

Obsah

Použité skratky	7
Edičná poznámka	8
Úvod	9
I. Teoretická časť	11
1. Charakteristika infraštruktúrnych investícií	11
1.1 Infraštruktúra a infraštruktúrne investície	11
1.2 Financovanie a politika infraštruktúrnych investícií	11
2. Rozvoj ČII	13
3. ČII ako nástroj ekonomického rastu	15
4. Kritika ČII	16
4.1 Negatívny vplyv na ekonomický rast.....	16
4.2 Dlh spôsobený LGFV.....	17
4.3 Politický vplyv	18
4.4 Životné prostredie	21
4.5 Zistenia teoretickej časti.....	23
II. Praktická časť	25
5. Päťročné plány	25
6. Popis analýzy	26
7. Súhrn starších plánov	27
Deviaty plán (1996-2000)	27
Desiaty plán (2001-2005).....	27
8. Analýza	29
Jedenásty plán (2006-2010)	29

Dvanásty plán (2011-2015).....	31
Trinásty plán (2016-2020).....	34
Štrnásty plán (2021-2025).....	36
Zistenia praktickej časti.....	39
Záver	41
Resumé	43
Zoznam tabuliek a grafov	44
Bibliografia	45

Použité skratky

ČII – čínske infraštruktúrne investície

LGFV (local government financing vehicle) – finančné nástroje miestnej vlády

KSČ – Komunistická strana Číny

HDP – hrubý domáci produkt

ČĽR – Čínska ľudová republika

SR – Slovenská republika

PPP (public-private partnership) – verejno-súkromné partnerstvo

NDRC (National Development and Reform Commission) – Národná komisia pre rozvoj a reformu

USD (United States dollar) – americký dolár

Edičná poznámka

V názvoch čínskych dokumentov, štátnych inštitúcií a projektov sme použili slovenské preklady. Do zátvoriek sme pridali čínske znaky a štandardný prepis pinyin (bez tónov). Pri názvoch čínskych miest, provincií a menách politikov sme zvolili štandardnú transkripciu a v zátvorkách sme uviedli čínske znaky. V praktickej časti tejto práce sú pojmy „čínska vláda“ a „vláda“ zameniteľné a odkazujú na vedenie ČĽR. Pojmy „čínsky päťročný plán“, „päťročný plán“ a „plán“ vyjadrujú jednotný význam a odkazujú na čínske päťročné plány.

Úvod

Čínske infraštruktúrne investície (ČII) v posledných dekádach výrazne vzrástli a stali sa jedným z významných elementov, ktoré zabezpečili Číne ekonomický rast a zlepšenie životnej úrovne (Wilkins a Zurawski, 2014). V súčasnosti sú najvyššie na svete (Stipp, 2022). Existujú však pochybnosti, že veľká časť týchto investícií nezvýšila ekonomickú hodnotu. Poukazuje sa na problémy vo vzťahu ČII so životným prostredím či na nevhodný systém financovania, ktorý smeruje Čínu k ekonomickým problémom (Ansar a kol., 2016; Zhang a kol., 2013). Navyše, politici by mali rozhodovať o infraštruktúrnych investíciách s objektivitou a nezáujatosťou. Realita však ukazuje, že v Číne sa používajú ako nástroj na premenu politickej moci do fyzickej podoby (Degood, 2020; Thorne, 2021).

Cieľom bakalárskej práce je skúmanie pozície čínskej vlády voči infraštruktúrnym investíciám a poskytnutie odpovedi na výskumnú otázku, ktorá znie: „*Aký je oficiálny postoj čínskej vlády voči jej infraštruktúrnym investíciám?*“ Práca sa pokúša priblížiť vývoj tohto postoja v čase. Cieľom bakalárskej práce nie je rozoberať postoj čínskej vlády na jednotlivé projekty investícií a infraštruktúry, ale skúmať ČII ako jeden celok a zaoberať sa pozíciou čínskej vlády voči nim. V rámci tejto práce sa zameriavame na investície, ktoré Čína smeruje do infraštruktúry na jej vlastnom území.

Primárnym nástrojom na dosiahnutie cieľa práce je analýza *päťročných plánov národného hospodárskeho a sociálneho rozvoja Čínskej ľudovej republiky* (中华人民共和国国民经济和社会发展五年规划 Zhonghua renmin gongheguo guomin jingji he shehui fazhan wu nian guihua). Tieto plány predstavujú návod na pochopenie ekonomického a sociálneho smerovania rozvoja Číny (Veľvyslanectvo ČĽR v SR, 2020). Analýza v praktickej časti je štruktúrovaná podľa teoretickej časti, v ktorej sa zaoberáme ČII a kritikou odborníkov na tieto investície.

Analýza päťročných plánov je rozdelená na tri časti:

- vnímanie ČII ako nástroja ekonomického rastu,
- financovanie ČII so zameraním na skrytý dlh,
- vzťah ČII a životného prostredia

Porovnávame informácie z jednotlivých plánov pre každú časť, aby sme sledovali vývoj postoja čínskej vlády. Päťročné plány kódujeme a analyzujeme v nich informácie súvisiace s ČII a jednotlivými časťami. Týmto spôsobom zanalyzujeme štyri posledné päťročné plány (11. až 14.), čo nám umožní poskytnúť odpoveď na výskumnú otázku. Odpoveď zhrňujeme v závere.

I. Teoretická časť

1. Charakteristika infraštruktúrnych investícií

1.1 Infraštruktúra a infraštruktúrne investície

Pojem infraštruktúra zahŕňa všetky fyzické zdroje, zariadenia a služby, ktoré sú nevyhnutné pre rast a rozvoj spoločnosti (Global Infrastructure Investor Association, 2023). Infraštruktúra zohráva kľúčovú úlohu pri podpore hospodárskeho rastu a prosperity v krajinách. Zvyšuje produktivitu a expanziu, zjednodušuje obchod a vzájomné prepojenie, a podporuje hospodársky rozvoj (Ava a kol., 2020). Infraštruktúra má zásadný význam pre podporu udržateľného rozvoja v jeho troch základných aspektoch: hospodársky rast, ochrana životného prostredia a sociálny blahobyt (The EIU, 2019). Na vybudovanie infraštruktúry sú však potrebujeme finančné zdroje – infraštruktúrne investície.

Infraštruktúrne investície sú prostriedky vďaka ktorým je možné akýkoľvek typ infraštruktúry vybudovať, spravovať či rozvíjať. Tieto prostriedky využívajú vlády po celom svete nato, aby zlepšili stav hmotného majetku, teda cesty, vlaky, mosty, školy, zariadenia na úpravu vody a iné. Tento hmotný majetok významne ovplyvňuje schopnosť hospodárstva fungovať a rozvíjať sa (Mcnicol, 2019). Infraštruktúrne investície sú prostriedkom na budovanie ciest, železníc, telekomunikačných sietí ako i na ďalšie výdavky, ktoré tvoria základ prosperujúcej ekonomiky (Puentes, 2019). Nedostatok infraštruktúrnych investícií vytvára prekážky, ktoré bránia udržateľnému rastu a znižovaniu chudoby (Sahoo a kol. 2010). Zároveň, i napriek svojej dôležitosti a výhodám je výška infraštruktúrnych investícií po celom svete podpriemerná, čo podnecuje ich zvýšenie (Stipp, 2022).

1.2 Financovanie a politika infraštruktúrnych investícií

Infraštruktúrne investície sú zvyčajne nákladné a kapitálovo náročné, ale sú nevyhnutné pre hospodársky rozvoj a prosperitu regiónu. Projekty týkajúce sa budovania infraštruktúry sú

financované prostredníctvom súkromných zdrojov, *verejno-súkromných partnerstiev*¹ (z ang. public-private partnership - PPP) ale predovšetkým zo štátnych zdrojov (Boyle, 2023). O rozdeľovaní a smerovaní investícií rozhodujú v krajine politici (Thorne, 2021).

Určiť komplexný vplyv infraštruktúrnych investícií na danú krajinu predstavuje náročnú úlohu, keďže infraštruktúra zahŕňa širokú škálu odvetví. Infraštruktúrne investície sú kľúčové pre zníženie chudoby, ale ich vplyv na životy ľudí sa samozrejme líši v závislosti od typu projektu. Vzhľadom na rozpočtové obmedzenia je teda dôležité pre krajiny správne rozdeliť investície a súčasne dosiahnuť efektívnosť a spravodlivosť rozdelenia investícií (Xiao a kol., 2022). Podľa rôznych zdrojov i v prípade, že máme dobré podmienky týkajúce sa projektu, je veľmi náročné nájsť spoľahlivé údaje o výkonnosti infraštruktúrnych investícií (Flyvbjerg a kol., 2002; Flyvbjerg a kol., 2005; Ansar a kol., 2014).

Infraštruktúrne investície môžu byť ľahko zamieňané podľa ich smerovania, a preto je dôležité ich v tomto kontexte definovať. Ak krajina smeruje svoje infraštruktúrne investície do iných krajín (investovanie do výstavby infraštruktúry v zahraničí), hovoríme o zahraničných infraštruktúrnych investíciách. Druhou skupinou sú infraštruktúrne investície určitej krajiny, ktorá ich smeruje na budovanie jej vlastnej infraštruktúry. V tejto práci sa zaoberáme druhou skupinou.

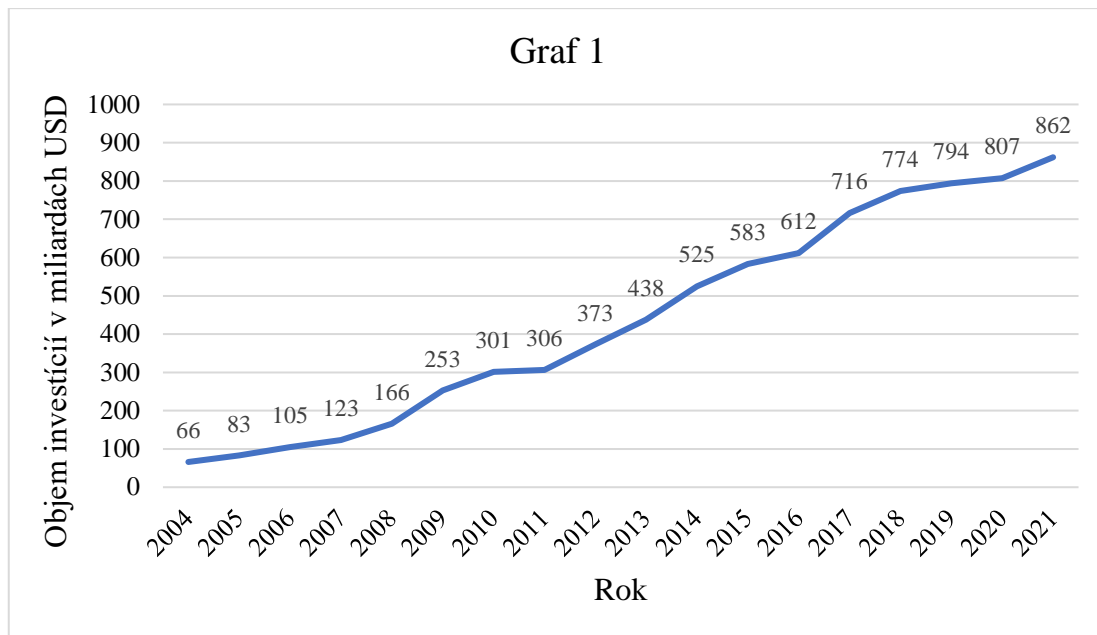
¹ Verejno-súkromné partnerstvo (PPP) charakterizujeme ako trvalú dohodu medzi súkromným subjektom a vládny orgánom zameranú na poskytovanie verejného majetku alebo služieb (Deloitte, 2023).

2. Rozvoj ČII

V posledných dekádach čínske infraštruktúrne investície (ČII) výrazne vzrástli a stali sa jedným z významných elementov, ktoré zabezpečili Číne ekonomický rast a zlepšenie životnej úrovne (Wilkins a Zurawski, 2014). Od roku 1978, kedy Čína zreformovala svoju ekonomiku a začala postupné „otváranie sa svetu“, priemerný ročný nárast HDP presahuje 9%. Rovnako 800 miliónov ľudí už nežije na hranici chudoby, zlepšila sa zdravotná starostlivosť, vzdelávanie a iné (The World Bank, 2023). Za týmto úspechom sú vo všeobecnosti brané i infraštruktúrne investície (Natarajan, 2022).

Čína prešla v oblasti rozvoja infraštruktúry rôznymi etapami. Vďaka ekonomickým transformáciám po roku 1978 a procesu finančnej decentralizácie, ktorý sa odohrával v 90. rokoch, sa zvýšili investície zo strany centrálnej vlády a regionálnych organizácií do rôznych foriem dopravnej infraštruktúry (Bayane a Yanjun, 2017). Dôležitým medzníkom bola tiež vidiecka reforma, ktorá sa uskutočnila koncom 70. a začiatkom 80. rokov minulého storočia. Reforma spôsobila vyššiu produktivitu práce na vidieku a tiež veľký prebytok pracovnej sily, ktorá vstupovala do sektorov výroby a služieb. Pre ekonomický rast Číny bola potrebná lacná pracovná sila a vybudovanie primeranej infraštruktúry. Na vidieku bolo lacnej pracovnej sily veľké množstvo a z toho dôvodu bolo už len potrebné vybudovať infraštruktúru. Investície do jej výstavby sa stali základným kameňom stratégie (Sahoo a kol., 2010).

Veľkú zásluhu má vo zvyšovaní ČII tiež implementácia východoázijského modelu po vzoru iných ázijských krajín. Ide o model, v ktorom vláda intenzívne smeruje investície do infraštruktúry a exportnej výroby, i napriek tomu, že súkromné firmy sa starajú o väčšinu produkcie. Implementácia tohto modelu mala najväčší vplyv na rozvoj infraštruktúry a zohrala tiež dôležitú úlohu v ekonomickom raste Číny (Kroeber, 2020).



Graf 1: Investície Číny do dopravnej infraštruktúry a výdavky na jej údržbu (2004-2021)

ČII sa v porovnaní s minulosťou navyšujú. Podľa grafu 1, ktorý zobrazuje dostupné štatistické údaje, v roku 2021 boli celkové investície do dopravnej infraštruktúry a jej údržby vo výške 862 miliárd USD, čo je viac ako trinásťnásobný nárast oproti roku 2004 (Poogi a kol., 2021). V rokoch 1992 až 2013 ročné výdavky Číny na ČII v oblasti dopravy, energetiky, vodného hospodárstva a telekomunikácií predstavovali približne 8,6 % jej národného HDP. To je takmer dvojnásobok pomeru zaznamenaného v Indii (4,9 %) a viac ako trojnásobok pomeru v Severnej Amerike (2,5 %) či západnej Európe (2,5 %) (Woetzel a kol., 2016).

Čína v minulosti prostredníctvom reforiem zvýšila infraštruktúrne investície, začala sa „otvárať svetu“ a zároveň implementovala východoázijsky model. Toto všetko prispelo k výraznému rozvoju infraštruktúry a ekonomickému rastu krajiny. ČII posunuli Čínu na popredné miesto medzi svetovými ekonomikami a zároveň zvýšili životnú úroveň jej občanov.

3. ČII ako nástroj ekonomického rastu

Infraštruktúrne investície majú podľa niektorých odborníkov významný pozitívny vplyv na hospodársky rast Číny, pričom v ňom zohrávajú kľúčovú úlohu (Ke a kol., 2020). ČII prispievajú k hospodárskemu rastu zvýšením produktivity (Du a kol., 2022). ČII sa preukázali ako dôležité hnacie sily hospodárskeho rastu, spolu s ľudským kapitálom a verejnými i súkromnými investíciami. Vzťah medzi rozvojom infraštruktúry a rastom produkcie je jednosmerný, teda infraštruktúra ovplyvňuje hospodársky rast, kým produkcia a investície sú navzájom prepojené obojstranne. To znamená, že produkcia a investície sú vzájomne závislé a ovplyvňujú sa (Sahoo a kol., 2010). Empirický výskum naznačuje, že až 79 % hospodárskeho rastu Číny možno pripísať budovaniu dopravnej infraštruktúry. Jednotkové zvýšenie dopravnej infraštruktúry vedie k 3,9-jednotkovému zvýšeniu hospodárskeho rastu (Magazzino a Mele, 2021).

Stratégia rastu založená na investíciách sa ukázala pre Čínu ako úspešná. Investície do ľudského kapitálu (vzdelanie, zdravotníctvo), spolu s infraštruktúrnymi investíciami pomáhajú Číne zmierniť účinky globálnych finančných kríz, ako bola tá z roku 2008, a udržiavať rast ekonomiky (Sahoo a kol., 2010).

Významným prínosom ČII je tiež ich schopnosť stimulovať inovácie a technologický pokrok, čo zvyšuje konkurencieschopnosť krajiny a podporuje diverzifikáciu ekonomiky. Sú nástrojmi na podporu spolupráce a integrácie medzi rôznymi sektormi ekonomiky, čo prispieva k tvorbe spolupráce medzi rôznymi odvetvami (Du a kol., 2022).

Vzhľadom na tieto pozitívne aspekty ČII na hospodársky rast Číny je dôležité, aby politickí predstavitelia i naďalej podporovali rozvoj infraštruktúry a investovali do kľúčových odvetví, ako sú doprava, energetika, telekomunikácie a vodohospodárstvo (Du a kol., 2022). Pozitívne dopady ČII však závisia od mnohých faktorov, ako sú správna koordinácia projektov, zohľadnenie miestnych potrieb a obmedzení ale i kvalita infraštruktúry a rozumné rozdelenie zdrojov medzi typy infraštruktúry (Xiao a kol., 2022). Čínska vláda musí tieto faktory zohľadňovať a prispôbovať im svoju stratégiu ČII (Du a kol., 2022).

4. Kritika ČII

Je všeobecne známe, že ČII boli jedným z nástrojov, ktoré pomohli dosiahnuť rýchly hospodársky rast Číny (Natarajan, 2022). Nedávne štúdie o vplyve ČII sú však rozporuplné. Odborníci kritizujú financovanie ČII, politiku, ktorá o nich rozhoduje ale i vplyv týchto investícií na životné prostredie či na ekonomický rast Číny.

4.1 Negatívny vplyv na ekonomický rast

Podľa viacerých zdrojov majú ČII nielen pozitívne, ale i negatívne vplyvy na ekonomický rast Číny. Infraštruktúrne projekty majú podľa odborníkov neisté parametre nákladov, času a prínosov, a často neprinášajú pozitívny výnos upravený o riziko. V Číne sú náklady na výstavbu infraštruktúry často o 30,6 % vyššie ako odhadované náklady. Neproduktívne projekty môžu mať v skutočnosti škodlivé makroekonomické dôsledky. Podľa štúdie dve tretiny ciest v Číne majú nízke využitie (priemerný nedostatok 41,2 %), zatiaľ čo jedna tretina je preťažená s priemerným prebytkom dopravy 61,4 % (Ansar a kol., 2016). Poukazuje sa tiež na relatívne nízku návratnosť ČII (Li a Li, 2013).

Po modernizácii vysokorýchlostných železníc došlo v okresoch, ktoré sa nachádzajú pri zmodernizovaných železničných tratiach ale nemajú k nim priamy prístup, k spomaleniu rastu HDP oproti tým okresom, ktoré k vysokorýchlostným železniciam priamy prístup majú. Toto zníženie súvisí s poklesom vlakových služieb v týchto okresoch a zvýšenou konektivitou medzi veľkými mestami. Dochádza k presmerovaniu ekonomických aktivít z malých okresov do veľkých miest, čo môže mať negatívny ekonomický dopad na menšie regióny (Qin, 2017).

Odprezentovali sme rôzne názory odborníkov na tému ČII ako nástroja na ekonomický rast krajiny. Na jednej strane, ČII majú pozitívny vplyv na hospodársky rast prostredníctvom zvýšenia ekonomickej produktivity, stimulácie inovácií a podpory spolupráce medzi rôznymi sektormi. Na druhej strane však niektoré štúdie poukazujú na negatívne aspekty ČII, ako sú neisté parametre nákladov, času a prínosov, často nedostatočnú návratnosť a regionálne rozdiely v prínosoch z infraštruktúry. Tieto rozdielne názory poukazujú na komplexnosť vplyvu ČII na ekonomický rast a zdôrazňujú dôležitosť správneho plánovania, koordinácie a prispôsobenia infraštruktúrnych projektov k podmienkam daného regiónu.

4.2 Dlh spôsobený LGFV

ČII sú vo väčšine čerpané zo štátnych zdrojov - prostredníctvom štátnej podpory, pôžičiek od verejných bánk, prenájmu pozemkov ale predovšetkým pomocou platforiem financovania *miestnych vládnych inštitúcií*² (z ang. local government financing vehicle - LGFV) (地方政府融资平台 *difang zhengfu rongzi pingtai*) (Natarajan, 2022). Čínsky systém financovania infraštruktúry sa vyznačuje závislosťou od dlhového financovania a jednorazových príjmov, čo stavia celý tento systém do rizika. Financovanie na dlh, kde patria pôžičky od verejných bánk či LGFV, má v poslednom meranom období 2009 až 2015 vyše 70% podiel financovania ČII a od roku 1983 tento podiel neustále narastá (Zhao a kol., 2019). Dlh nadobudnutý miestnymi samosprávami prostredníctvom LGFV zaznamenal rýchly rast a vytvoril prvú a najväčšiu časť skrytého dlhu Číny (Bo a kol., 2022).

Samotné miestne vlády v Číne sú primárne zodpovedné za implementáciu a financovanie infraštruktúrnych projektov vo svojich regiónoch (Chong a Poole, 2013). Nemôžu si však požičiavať priamo úvery alebo vydávať dlhopisy na financovanie svojich investičných projektov a preto na toto financovanie využívajú spomínané LGFV. Ide o štátne podniky, ktorých hlavným alebo jediným akcionárom sú miestne vlády. LGFV získava kapitál prostredníctvom vydávania cenných papierov, ako sú bankové úvery a dlhopisy, aby mohli financovať rozsiahle investičné projekty. Väčšina projektov LGFV však nevytvára príjem a pri splácaní svojich dlhov sa spolieha na financovanie zo strany miestnych vlád (vo väčšine prípadov sú LGFV spoločnosti bez obmedzenia zodpovednosti, čo znamená, že miestna vláda v konečnom dôsledku preberá zodpovednosť za dlh LGFV alebo ho podporuje v prípade nesplácania) (Ambrose a kol., 2015).

Rozsah a stabilita dlhu miestnych vlád v Číne sú teda zdrojom pozornosti. Ku koncu roka 2018 predstavoval nesplatený dlh miestnych vlád v Číne približne 2,7 bilióna USD³ a pomer dlhu k HDP bol približne 76,6 %. Napriek tomu, že sa tento pomer nachádza pod medzinárodnou varovnou úrovňou 100 % až 120 %, rozsah dlhu narastá a vyvoláva obavy (Ouyang a Li, 2021).

² LGFV v Číne sú špeciálne zriadené inštitúcie miestnymi vládami na zabezpečenie finančných prostriedkov pre regionálne infraštruktúrne projekty. LGFV boli vytvorené ako osobitný finančný mechanizmus na podporu hospodárskych snáh miestnych vlád. Tento prístup však viedol aj k značným fiškálnym výdavkom na celoštátnej úrovni (Qiu a kol., 2022)

³ Na základe priemerného výmenného kurzu čínskeho yuanu (元) k USD v roku 2018

Problémy s financovaním ČII sú teda zrejme a môžu mať na ekonomiku Číny ďalekosiahlejšie následky. Pri financovaní týchto investícií prostredníctvom dlhu nadmerné investície do neproduktívnych projektov vedú k akumulácii dlhu, menovej expanzii či celkovej nestabilite finančného trhu a ekonomiky, čo je presne to, čo sa deje v Číne (Ansar a kol., 2016; Huntley, 2021). Problémy akými sú stagnácia ekonomického rastu, vysoká nezamestnanosť mladých ľudí, kríza realitného trhu a finančný dlh o veľkosti viac ako 250% HDP Číny môžu mať na druhú najväčšiu ekonomiku sveta nezvratiteľné následky (Wu, 2022; Toh, 2022; He, 2022). Problémy financovania ČII sú hlavným vysvetlením ekonomických a finančných problémov Číny (Ansar a kol., 2016).

Financovanie prostredníctvom LGFV vedie k akumulácii dlhu a nestabilite finančného trhu. Budúce zmeny a vylepšenia LGFV však nebudú jednoduché. Je potrebná zvýšená kontrola a lepší management týchto inštitúcií. Takéto kroky by mohli mať zásadný vplyv na riešení problému skrytého dlhu v Číne (Bo a kol., 2022). Pre čínsku vládu by malo byť dôležité hľadať inovatívne a udržateľné spôsoby financovania infraštruktúry, ktoré by zohľadňovali aktuálne problémy, riziká a potreby čínskeho hospodárstva. Taktiež je nevyhnutné zlepšiť riadenie a transparentnosť v oblasti financovania infraštruktúry, aby sa minimalizovali negatívne vplyvy na úroveň dlhu a finančnú stabilitu krajiny.

4.3 Politický vplyv

Za schvaľovanie investícií je v prevažnej miere zodpovedná Štátna rada Čínskej ľudovej republiky (中华人民共和国国务院 Zhonghua renmin gongheguo guowuyuan) a Národná komisia pre rozvoj a reformu (z ang. National Development and Reform Commission - NDRC) (国家发展和改革委员会 Guojia fazhan ha gaige weiyuanhui). NDRC schvaľuje väčšie projekty a provinčné komisie projekty menšie (NDRC, 2014).

Vysoká úroveň čínskych verejných investícií do infraštruktúry je dôsledkom rýchlej industrializácie, urbanizácie ale i systému povzbudzovania miestnych predstaviteľov, aby prioritne podporovali ekonomický rast (Guo a Shi, 2018). Úradníci na miestnych úrovniach sú hodnotení predovšetkým na základe podpory ekonomického rastu, čo vedie k zvýšeným investíciám v regiónoch s vyššími tokmi verejných príjmov a väčšími príležitosťami na

povýšenie. „*Domáci úradníci*“⁴ sa zameriavajú na vzdelávanie a zdravotnú starostlivosť, zatiaľ čo „*cudzí úradníci*“⁵ na budovanie infraštruktúry (Persson a Zhuravskaya, 2016).

Hoci úradníci na miestnych úrovniach môžu mať určitú autonómiu pri presadzovaní záujmov svojho regiónu, v konečnom dôsledku zohrávajú politiky a nariadenia ústrednej vlády rozhodujúcu úlohu pri formovaní smerovania a rozvoja čínskej infraštruktúry. Dôkazom toho je príklad s mestom Yancheng (盐城) na severovýchode Číny. I napriek tomu, že Yancheng je významným regionálnym centrom vo východnej provincii Jiangsu (江苏), bol pôvodne vynechaný z plánu výstavby vysokorýchlostnej železnice zverejneného v roku 2008, zatiaľ čo susedné mesto Huai'an (淮安) s menším počtom obyvateľov a menej významnou úlohou v hospodárstve regiónu bolo zahrnuté. Vedúci predstavitelia mesta Yancheng sa pustili do desaťročného úsilia lobovať za zaradenie svojho mesta do plánu (Zheng a kol., 2019). Tento prípad objasňuje zložitý vzťah medzi rôznymi úrovňami vládnych inštitúcií v rámci ČII. Hoci plán výstavby vysokorýchlostnej železnice pôvodne vydala provinčná vláda, úradníci v Yanchengu museli požiadať o schválenie a podporu regulačné orgány a ústrednú vládu, aby si zabezpečili zahrnutie do plánu a zvýšenie rýchlosti budovania železnice. Čínska vysokorýchlostná železnica sa rozvíja rýchlo, ale prípad Yancheng nám ilustruje význam politických kontaktov a vytrvalosti na úrovni miestnych úradníkov pri zabezpečovaní prístupu k infraštruktúrnym investíciám (Ma, 2022).

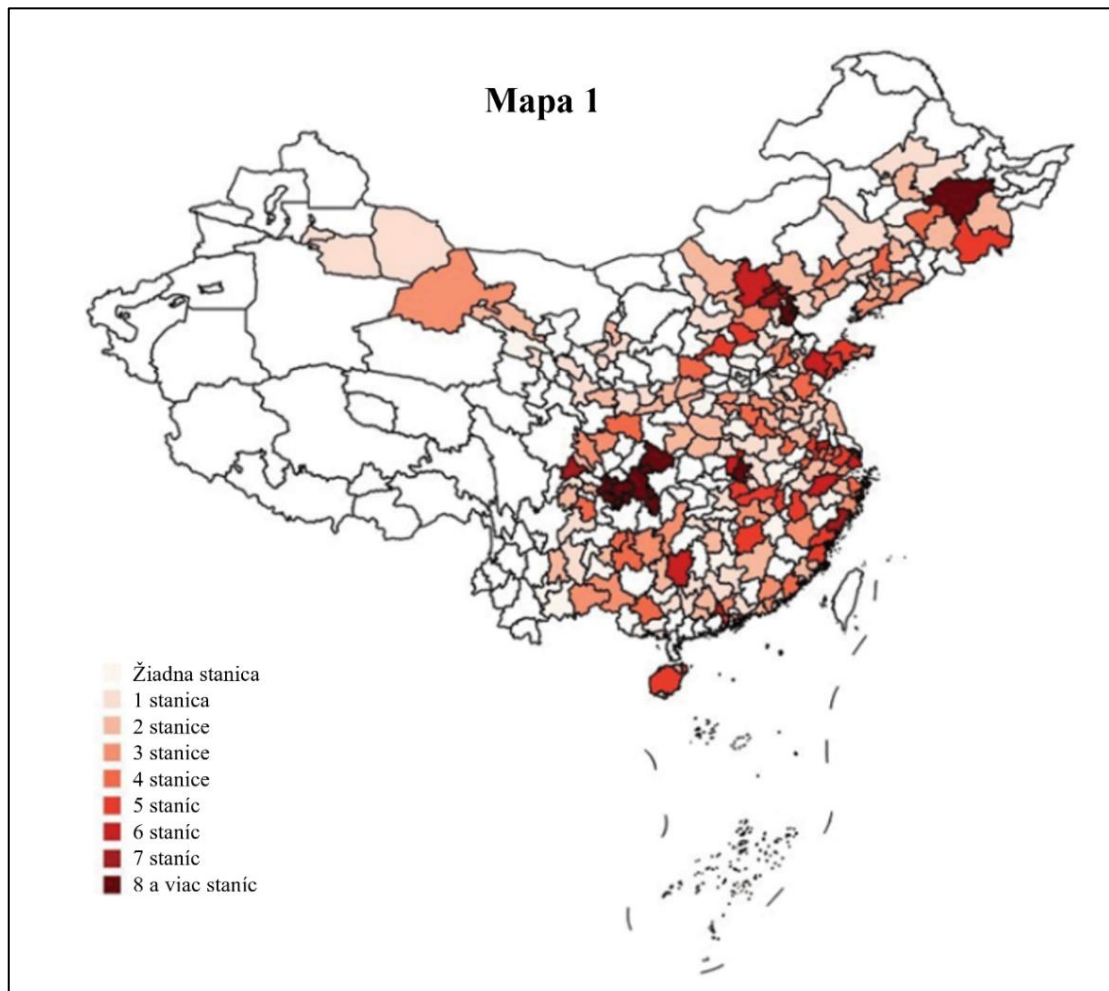
Autor Ma sa vo svojej knihe zaoberá dôležitým aspektom, ktorý ovplyvňuje smerovanie ČII. Jeho zavedený pojem „*silu vyjednávania*“ sa týka celkovej charakteristiky miestnej vlády, nie jednotlivých lídrov, hoci osobné vlastnosti alebo kontakty lídrov môžu tiež ovplyvniť silu vyjednávania. Miestna vláda často drží silu vyjednávania z minulosti, ktorá je zakotvená v pravidlách, normách a hierarchiách, ktoré riadia miestnu politiku bez ohľadu na konkrétnych lídrov. Napríklad hlavné mestá provincií v Číne väčšinou dostávajú viac zdrojov od vlády na provinčnej úrovni ako iné mestá, bez ohľadu nato akých majú lídrov či straníckych tajomníkov. I napríklad otváracie ceremonie nových tratí železníc prinášajú značnú mediálnu publicitu na národnej úrovni, čo môže pritiahnúť ešte viac investícií do miestnych oblastí a podporiť politické kariéry miestnych lídrov (Ma, 2022).

Čínsky spôsob vedenia politiky v kontexte ČII však môže byť jeden z aspektov, ktorý spôsobuje regionálne rozdiely (Donnithorne 2013). Napríklad v rámci poskytovania služieb

⁴ „*Domáci úradníci*“ sú tí, ktorí sa v danej provincii narodili.

⁵ „*Cudzí úradníci*“ sú tí, ktorí boli do danej provincie presunutí z inej provincie.

medzi mestami je badateľná výrazná nerovnosť. Schvaľovanie výstavby železníc pre regióny s podobnými potrebami železničnej dopravy často prebieha s veľkým časovým odstupom, čo znižuje efektívnosť a rovnováhu vo výstavbe infraštruktúry. Mapa 1 nižšie demonštruje rozdiely v jednotlivých regiónoch na úrovni prefektúr (Ma, 2022).



Mapa 1: Mapa zobrazujúca administratívne rozdelenie Číny podľa prefektúr s vyznačením počtu staníc vysokorychlostných vlakov v jednotlivých oblastiach.

V Číne sú veľké rozdiely medzi západným, stredným a východným regiónom. Východné regióny mali lepšiu dopravnú sieť ako chudobnejšie stredné a západné regióny. Nedostatok infraštruktúry spôsobený nedostatočným množstvom investícií v minulosti je hlavným dôvodom ekonomickej zaostalosti najmä vidieckych oblastí západného regiónu (Zou a kol., 2008). Pokrytie a výkonnosť cestnej infraštruktúry sú nerovnomerné, čo si vyžaduje ciele investície na riešenie chýbajúcich spojení či modernizáciu diaľnic (Donnithorne, 2013). Nerovnomerné rozloženie ČII prispieva k rozdielom v hospodárskom raste medzi regiónmi (Jönson a Tengström, 2005).

Kombináciou celkových charakteristík miestnej vlády a osobnými vlastnosťami miestnych politikov či celého miestneho vedenia môže daný región rýchlejšie a efektívnejšie získať investície od vyššej úrovne vlády, ktoré môže smerovať do budovania infraštruktúry na svojom vlastnom území. Čínska vláda a jej orgány (Štátna rada a NDRC) majú kľúčovú úlohu pri schvaľovaní a smerovaní investícií. Avšak miestni úradníci a ich schopnosť lobovať a presadzovať záujmy svojho regiónu tiež zohrávajú významnú úlohu.

V tomto smere je Čína odlišná od ostatných krajín, pretože jej politika má jedinečný charakter. Krajina má najmodernejší vysokorýchlostný železničný systém na svete, ktorý vybudovala vláda. Tá však funguje úplne inak ako západné vlády. V Číne sa nekonajú voľby (s výnimkou niektorých dedinských komunít). Vládnuca KSCĽ prísne kontroluje všetky médiá a často násilne potláča nesúhlas. Na rozdiel od iných krajín rozhodnutia nie sú formované volebnými podnetmi, spätnou väzbou ani zastupiteľskými inštitúciami (Ma, 2022). Miestne politiky a osobné konexie preto ovplyvňujú ČII a tento spôsob politiky nám dokazuje, že v Číne nedochádza k rozdeleniu týchto investícií podľa potreby, ale skôr podľa politických preferencií a sily vyjednávania.

4.4 Životné prostredie

Čínske investície do výstavby ekologickej infraštruktúry vrátane vládnych rozpočtov a mimovládnych investícií sa zvýšili z 1,15 % HDP v roku 2000 na 1,67 % HDP v roku 2010. Táto úroveň HDP je nižšia ako v rozvinutých krajinách, čo poukazuje na nedostatky v riadení výstavby ekologickej infraštruktúry v Číne. K týmto nedostatkom prispieva i nevhodná štruktúra investícií, nedostatočne rozvinuté technológie a neefektívna prevádzka zariadení na ochranu životného prostredia. Okrem toho nedostatočný dohľad štátnych orgánov viedol k nesprávnemu prerozdeleniu ČII. K tomuto problému prispieva aj častý výskyt nedodržovania zákonov, neprimerané tresty pre porušovateľov a slabá vymožitelnosť práva (Zhang a kol., 2013). Na dosiahnutie komplexného udržateľného rozvoja v mestských oblastiach sa vyžaduje vyvážený rozvoj v oblasti hospodárskej, sociálnej a ekologickej infraštruktúry (Sun a kol., 2017).

Emisie uhlíka v Číne primárne spôsobuje práve dopravná infraštruktúra, ale na znečisťovaní má zásluhy i priemysel a spotreba energie. Keď sa dopravná infraštruktúra v určitej lokalite zvýši o 1 %, miestne emisie uhlíka sa zvýšia o 0,049 % a emisie uhlíka v

susedných mestách sa zvýšia o 2,432 %. Z toho vyplýva, že doprava ovplyvňuje emisie uhlíka nielen na miestnej úrovni, ale aj v okolitých oblastiach. Je jasné, že dochádza k inému znečisťovaniu na regionálnych úrovniach. Regióny ako Guangdong (广东) a Zhejiang (浙江), ktoré sú významnými obchodnými a finančnými centrami, majú vysoké emisie uhlíka kvôli hustému osídleniu a priemyselným odvetviám (Xiao a kol., 2023). Nárast dopravnej infraštruktúry spôsobuje nepriamo úmerný vzťah medzi ekonomickým rastom a zlepšovaním životného prostredia (pokiaľ nastáva ekonomický rast, životné prostredie sa zhoršuje). Efektívnym riešením by mohlo byť komplexnejšie pochopenie prepojenia medzi dopravnou infraštruktúrou a emisiami uhlíka. Vláda sa môže zamerať na zlepšenie efektívnosti dopravy, integráciu národnej dopravnej siete a vedenie obyvateľov k tomu, aby využívali cestovné trasy, ktoré spôsobujú nižšie emisie uhlíka (Zhang a kol., 2013).

V tomto kontexte je potrebné vyzdvihnúť konkrétne odvetvie dopravnej infraštruktúry, ktorého budovanie znečisťuje životné prostredie najmenej. Je ním železničná infraštruktúra, ktorá nemá negatívny vplyv na životné prostredie v takom rozsahu, ako cestná a letecká infraštruktúra. Čínskej vláde sa odporúča smerovať investície do moderných systémov elektrických železníc, ktoré môžu prispieť k vybudovaniu udržateľnej a bezpečnej dopravy a zároveň znížiť spotrebu emisií. Uprednostnením investícií do železničnej infraštruktúry sa tiež môžu politici odkloniť od investícií do viac znečisťujúcich odvetví (cestnej a leteckej infraštruktúry). Dodatočné vybavenie existujúcich ciest a letísk stavebnými materiálmi šetrnými k životnému prostrediu môže byť tiež účinným spôsobom ako minimalizovať ich vplyv na životné prostredie. V konečnom dôsledku väčší dôraz na možnosti železničnej dopravy môže pomôcť vytvoriť čistejšie a zdravšie mestské a prímestské prostredie, a teda celkovo udržateľnejšiu Čínu (Liu a kol., 2022).

Čínska vláda musí nastoliť rovnováhu medzi hospodárskym rastom, sociálnymi potrebami a ochranou životného prostredia. Je nevyhnutné, aby vláda pracovala na plánovaní a smerovaní investícií, ktoré podporujú trvalo udržateľný rozvoj a znižujú negatívny vplyv na životné prostredie. Toto zahŕňa investície do ekologickej infraštruktúry či zlepšenie existujúcich dopravných systémov. Takto môže Čína dosiahnuť rast a zabezpečiť udržateľnejšie prostredie pre súčasné aj budúce generácie.

4.5 Zistenia teoretickej časti

Vypracovaním teoretickej časti sme dospeli k určitým zisteniam, ktoré v tejto časti práce zhrňujeme:

- V minulosti čínska vláda realizovala reformy v oblasti rozvoja infraštruktúry, otvorila sa svetu, uskutočnila ekonomické reformy a inšpirovala sa východoázijským modelom podobne ako iné krajiny tohto regiónu (The World Bank, 2023; Kroeber, 2020). Tieto kroky prispeli k významnému rozvoju infraštruktúry a hospodárskemu rastu krajiny. ČII boli kľúčovým nástrojom, ktorý posunul čínsku ekonomiku na popredné miesto medzi svetovými ekonomikami a zvýšil životnú úroveň jej občanov (Natarajan, 2022).
- ČII majú komplexný vplyv na ekonomický rast krajiny. Na jednej strane prispievajú k zvýšeniu produktivity, stimulujú inovácie a podporujú spoluprácu medzi rôznymi sektormi (Li a Li, 2013; Ansar a kol., 2016). Na druhej strane, niektoré štúdie poukazujú na negatívne aspekty ČII, ako sú neisté parametre nákladov, času a prínosov, často nedostatočnú návratnosť a regionálne rozdiely v prínosoch z infraštruktúry (Qin, 2017). Je dôležité správne plánovanie, koordinácia a prispôsobenie infraštruktúrnych projektov k podmienkam daného regiónu (Xiao a kol., 2022).
- LGFV, ktoré sú zdrojom financovania ČII a sú využívané miestnymi vládami, často nespĺňajú očakávania a spôsobujú zvyšovanie skrytého dlhu Číny (Bo a kol., 2022). Väčšina LGFV nevytvára príjem, čím sa zvyšuje závislosť miestnych vlád na pomoci od centrálnej vlády (Ambrose a kol., 2015). Nadmerné investície do neproduktívnych projektov financované dlhom spôsobujú v Číne akumuláciu dlhu, menovú expanziu a finančnú nestabilitu (Ansar a kol., 2016).
- Miestne politiky a osobné konexie ovplyvňujú rozdelenie ČII, čo vedie k nerovnomernému rozdeleniu týchto investícií medzi regióny. Schopnosť miestnych politikov lobiť a presadzovať záujmy svojho regiónu zohráva významnú úlohu pri pridelení investícií (Persson a Zhuravskaya, 2016; Ma, 2022).

- Čínska vláda musí nájsť rovnováhu medzi ekonomickým rastom, sociálnymi potrebami a ochranou životného prostredia. Dopravná infraštruktúra je hlavným zdrojom emisií uhlíka v krajine, čo poukazuje na potrebu plánovania a smerovania ČII, ktoré podporujú trvalo udržateľný rozvoj a znižujú negatívny vplyv na životné prostredie (Zhang a kol., 2013; Xiao a kol., 2023).

II. Praktická časť

5. Päťročné plány

Čínske päťročné plány zohrávajú dôležitú úlohu v politike a plánovaní, pričom od svojho prvého zavedenia v roku 1953 sa výrazne menili a formovali. V hospodárskom systéme Číny majú ústredné postavenie a ich cieľom je stanoviť strategické ciele, zefektívniť činnosť vlády a usmerniť úsilie trhových a netrhových subjektov v krajine (Kaja a kol., 2021).

Týmito plánmi sa začína päťročný cyklus plánovania čínskej politiky a navrhuje ich KSČ, konkrétne Stály výbor čínskeho zhromaždenia ľudových zástupcov (全国人民代表大会常务委员会 Quanguo Renmin Daibiao Dahui Changwu Weiyuanhui). Po schválení ústrednou vládou vydajú provinčné vlády svoje vlastné päťročné programy regionálneho rozvoja. Všetky tieto plány následne podrobnejšie opisujú, ako čínska vláda dosiahne ciele daného päťročného plánu (Koleski, 2017). Ministerstvá a vládne agentúry sú zodpovedné za plnenie týchto cieľov (Zhu, 2020; Tian a Li, 2021).

Päťročné plány sú dôležité dokumenty, ktoré sa zaoberajú problémami a slabými stránkami v každej sfére rozvoja Číny. Tieto plány pomáhajú čínskemu hospodárstvu rásť a podporujú dlhodobý pokrok krajiny vo všetkých smeroch (Tian a Li, 2021). Z uvedených dôvodov ide o dobre vypovedajúce dokumenty, vďaka ktorým sme schopní zistiť viac o vývoji pozície čínskej vlády voči jej vlastným infraštruktúrnym investíciám.

6. Popis analýzy

Analýzu päťročných plánov sme rozdelili na tri časti takým spôsobom, aby sme nadviazali na teoretickú časť práce. Prvá časť analyzovala ako čínska vláda vníma ČII v kontexte ekonomického rastu. Druhá časť riešila financovanie týchto investícií so sekundárnym zameraním na postoj čínskej vlády k problému skrytého dlhu, ktorý narastá i prostredníctvom LGFV. Tretia časť sa zaoberala vzťahom ČII a životného prostredia. Z charakteru päťročných plánov vychádza, že analýza politického vplyvu na ČII by bola nerelevantná, pretože čínska vláda sa v päťročných plánoch k svojej vnútroštátnej politike vyjadruje pomerne nedostatočne a nekonštruktívne. Pre každú časť sme analyzovali k nej súvisiace informácie a zároveň sme tieto informácie porovnávali s predchádzajúcimi plánmi, aby sme opísali vývoj postoja čínskej vlády v čase.

Analýzou začíname 11. päťročným plánom (skrátene 十一五规划 Shiyiwu guihua) z dôvodu zachovania aktuálnosti práce a zároveň tento plán predstavuje odklon od predchádzajúcich plánov. Od predchádzajúcich plánov sa 11. plán zmenil z prísnej smernice na flexibilnejší plán vypracovaný vládou a viac sa spolieha na súkromný sektor než na sektor vládny. Tento posun odráža vyvíjajúcu sa povahu čínskeho hospodárstva, v ktorom sa zmenšuje štátny sektor a rastie súkromný sektor. V dôsledku toho je pre vládu čoraz náročnejšie realizovať päťročný plán rovnakým spôsobom ako predtým. Tieto zmeny v 11. päťročnom pláne odrážajú významný posun v prístupe vedúcich predstaviteľov krajiny k jej hospodárskej budúcnosti. Zmenila i časť čínskeho názvu pre päťročný plán z „jihua“ (计划 jihua) čo podľa autorov znamená „prísny plán“ na „guihua“ (规划 guihua), ktorý odkazuje len na slovo „plán“ poprípade „dlhodobý plán či „program“ (Naughton, 2005; Zhang, 2006). 11. čínsky päťročný plán sa odlišuje od svojich predchodcov aj pokiaľ ide o proces jeho tvorby. Štátna rada usporiadala viacero konferencií na získanie spätnej väzby a rád, čo ešte viac zdôrazňuje nový prístup k plánu (Chen a kol., 2017).

Primárne sa teda analýza zameriava na posledné štyri päťročné plány (11. až 14.). Aby sme však poskytli komplexnejší pohľad na vývoj pozície vlády voči ČII, v nasledujúcej časti stručne sumarizujeme aspekty z predchádzajúcich päťročných plánov (konkrétne 9. a 10.). Tento súhrnný naratív poskytne čitateľovi lepšie prepojenie a porozumenie vývoja pozície čínskej vlády voči ČII.

7. Súhrn starších plánov

Deviaty plán (1996-2000)⁶

V 9. päťročnom pláne čínska vláda načrtla dlhodobú stratégiu budovania infraštruktúry a zdôraznila svoj záväzok investovať do týchto projektov na dlhšie obdobie (nad časový rámec plánu). Hlavným cieľom bolo zosúladiť výstavbu infraštruktúry s úrovňou rozvoja národného hospodárstva a zabezpečiť, aby tieto odvetvia rástli v rovnováhe s celkovým hospodárstvom. Vláda sa chcela zamerať na zvýšenie návratnosti ČII s cieľom dosiahnuť vyššie príjmy z týchto infraštruktúrnych projektov. Je možno konštatovať, že na základe tohto plánu čínska vláda vnímala ČII ako nástroj na podporu hospodárskeho rastu, pričom kládla dôraz na dlhodobé plánovanie, zvyšovanie návratnosti a rovnováhu ČII s celkovým hospodárskym rastom.

Plán ďalej navrhuje všeobecnú modernizáciu investičného systému (napríklad v prípade, že hlavný investor určitej investície je podnik alebo štát, musia byť jasne vymedzené jeho riziká a záväzky). V pláne sa čiastočne spomína dôležitosť zvyšovania finančnej podpory a investícií na projekty infraštruktúry (prevažne pre západný a centrálny región). Čínska vláda sa však nevyjadřila na konkrétny spôsob či na zlepšenie financovania infraštruktúrnych investícií.

K vplyvu ČII na životné prostredie vláda spomenula potrebnú synchronizáciu hospodárskeho rozvoja, výstavby miest a vidieka a ochrany životného prostredia. Cieľom bolo zabezpečiť, aby všetky stavebné projekty spĺňali požiadavky na ochranu životného prostredia. Konkrétnejšie sa však k tejto problematike nevyjadřovala.

Desiaty plán (2001-2005)⁷

Podľa 10. päťročného plánu je jednou z hlavných metód čínskej vlády na dosiahnutie 7 % ročného rastu HDP investovanie do rôznych infraštruktúrnych projektov. Rozšírením investičných kanálov a zameraním sa na návratnosť investícií sa zároveň snaží pozdvihnúť

⁶ Analýza vykonaná na základe Peng, 1996.

⁷ Analýza vykonaná na základe China's National People's congress, 2001.

výstavbu infraštruktúry na novú úroveň. Na základe tohto plánu čínska vláda i naďalej pokračuje vo vnímaní ČII ako nástroja na ekonomický rast.

Čínska vláda vo všeobecnosti tiež uvádza, že je potrebné „reformovať finančný systém na vidieku“ a „zlepšiť metódy poskytovania úverov“. Hoci neuviedla konkrétne podrobnosti o financovaní ČII, toto vyhlásenie môže naznačovať, že vtedajšie metódy poskytovania úverov neboli primerane nastavené na podporu rozvoja či na správne financovanie ČII.

Čínska vláda plánovala dosiahnuť výrazný pokrok v oblasti budovania infraštruktúry a ekologického prostredia (predovšetkým však v tomto kontexte zdieňovala západný región). Pri napredovaní projektov v oblasti infraštruktúry sa mal tiež uprednostniť trvalo udržateľný rozvoj a práve ochrana životného prostredia. To naznačuje podobný prístup ako na základe predchádzajúceho päťročného plánu.

8. Analýza

Jedenásty plán (2006-2010)⁸

ČII ako nástroj čínskej vlády (11. plán)

Cieľom vlády na základe 11. päťročného plánu je zvyšovať infraštruktúrne investície do poľnohospodárstva a vidieckych oblastí, ale i do ďalších kľúčových odvetví, ako je doprava a energetika. Vláda plánuje zaviesť reformu investičného systému tým, že posilní právomoc podnikov pri rozhodovaní o investíciách a zníži počet vládnych povolení pre investičné projekty, čo má do istej miery súvislosť s ČII. Týmto spôsobom sa zefektívni investičný proces a zvýši sa jeho účinnosť. Vláda chce podporovať koordinovaný regionálny rozvoj, zdôrazňuje rozvoj západného regiónu. Rozvoj infraštruktúry je i naďalej významnou témou, ale vládou už je skôr prezentovaný ako nástroj na riešenie regionálnych rozdielov než ako motor ekonomického rastu. Vláda uvádza výstavbu a zlepšenie viac ako milióna kilometrov *vidieckych ciest*⁹, rozšírenie železničnej a cestnej siete, a modernizáciu letísk. Vláda preukazuje zlepšiť infraštruktúru v celej krajine, čo by malo stimulovať hospodársky rast, ale hlavne zlepšiť životnú úroveň a znížiť regionálne rozdiely.

V predchádzajúcich plánoch bol kladený dôraz na ČII ako na kľúčový nástroj podpory hospodárskeho rastu, pričom vláda sa sústreďovala na dlhodobé plánovanie, zvyšovanie návratnosti a rovnováhu ČII s celkovým hospodárskym rastom. V 11. pláne je však vidieť mierny posun v rétorike vlády. ČII sa stále považujú za dôležitý nástroj pre ekonomický rast, vláda však začala zdôrazňovať potrebu riešiť nekoordinované investície a uprednostniť konkrétne oblasti rozvoja (vidiek, poľnohospodárstvo) tiež práva pomocou týchto investícií. Môžeme konštatovať, že na základe tohto plánu čínska vláda začína vnímať ČII v širšom kontexte, kedy sa nekoncentruje na infraštruktúru ako hlavný motor ekonomického rastu, ale skôr ako na možný nástroj riešenia regionálnych rozdielov či koordinovaného rozvoja.

⁸ Analýza vykonaná na základe China's National People's congress, 2006.

⁹ Vidiecke cesty spájajú menšie mestá a regióny.

Financovanie ČII (11. plán)

Čínska vláda si na základe 11. päťročného plánu opisuje tému financovania ČII zavedením viacerých zmien. Implementáciou reformy monopolných odvetví (napríklad presadzovaním a urýchlením reformy železničných investícií a systému financovania) chce vláda vytvoriť efektívnejšie prostredie na využívanie infraštruktúrnych investícií. Podporou rozvoja neverejnej ekonomiky sa vláda snaží zvýšiť súkromné infraštruktúrne investície tým, že umožní neverejným subjektom vstupovať do rôznych odvetví a zúčastňovať sa na reformách štátnych podnikov.

Okrem toho sa usiluje o zlepšenie finančného systému urýchlením budovania verejného finančného systému, vymedzením zodpovednosti za fiškálne výdavky na jednotlivých úrovniach verejnej správy. Tým sa môže vytvoriť transparentnejšie finančné prostredie pre ČII. Na ďalšie získanie týchto investícií sa zároveň vláda snaží využiť pôžičky od medzinárodných finančných organizácií a zahraničných vlád (najmä pre stredný, západný a severovýchodný región) a tiež sa snaží o lepšie mapovanie výstavby infraštruktúry a podporou služieb v oblasti investícií a správy aktív, ktoré súvisia s plánovaním projektov.

Vo všeobecnosti je vláda v 11. päťročnom pláne konkrétnejšia a venuje sa väčšiemu počtu tém týkajúcich sa financovania ČII oproti predchádzajúcim plánom. Pre našu analýzu je však dôležité to, že zatiaľ konkrétne nerieši otázku rastúceho skrytého dlhu či dlhu miestnych samospráv.

ČII a životné prostredie (11. plán)

Čo sa týka otázky životného prostredia, vláda sa nevyjadruje konkrétne na ČII, ale skôr prezentuje všeobecné zameranie na vytvorenie spoločnosti, ktorá efektívne využíva zdroje a je šetrná k životnému prostrediu. Dôraz na udržateľnosť a environmentálnu zodpovednosť je zrejmý z opatrení na ochranu životného prostredia. Tieto opatrenia zahŕňajú uprednostňovanie investícií do ochrany životného prostredia v rámci fiškálnych výdavkov a každoročné zvyšovanie týchto investícií na rôznych úrovniach vlády. V 11. päťročnom pláne sa tiež zdôrazňuje skutočnosť, že cieľom vlády je dosiahnuť významný pokrok v boji proti ekologickej a environmentálnej degradácii. Vláda chce znížiť celkové množstvo vypúšťaných znečisťujúcich látok o 10 % a dosiahnuť pozitívne výsledky v oblasti kontroly emisií skleníkových plynov. I napriek tomu, že ide o ciele, ktoré nešpecificky riešia vplyv ČII na

životné prostredie, je možné registrovať širší prístup vlády k životnému prostrediu, čo môže mať na vzťah medzi ČII a životným prostredím pozitívny vplyv.

Ak porovnáme analýzu tejto časti plánu s tými predchádzajúcimi, môžeme konštatovať, že čínska vláda v oblasti životného prostredia postupne prezentuje väčšie záväzky voči udržateľnosti a environmentálnej zodpovednosti. Zároveň začala uznávať význam ekologických otázok a integrovať ich do svojej rozvojovej politiky.

Dvanásty plán (2011-2015)¹⁰

ČII ako nástroj čínskej vlády (12. plán)

V 12. päťročnom pláne vláda stanovila kľúčové body na zlepšenie verejných služieb, pričom infraštruktúra sa nachádza na predposlednom mieste tohto zoznamu. I keď v tomto prípade nejde o ekonomický rast ale o zlepšovanie verejných služieb, poukazuje to na rôznorodosť priorít v rámci plánu. Hoci vláda vyjadruje presvedčenie o svojej schopnosti pozdvihnúť hospodársky a sociálny rozvoj na novú úroveň a zvýšiť celkovú silu krajiny, v pláne sa výslovne neuvádza infraštruktúra ani infraštruktúrne investície ako kľúčové faktory tohto rastu. To nemusí znamenať, že dôležitosť ČII klesá, ale skôr že vláda v tomto pláne rozdeľuje priority na viac nástrojov, ktoré majú Číne pomôcť k rozvoju.

Na rozdiel od predchádzajúcich plánov, tento plán načrtáva konkrétne kroky na zlepšenie infraštruktúry v západnom regióne. Zároveň sa vláda zameriava na budovanie dopravných systémov, medzimestských železníc a podporu infraštruktúrneho rozvoja „zanebaných“ regiónov (regióny národnostných menšín, pohraničných oblastí a chudobných oblastí). Vláda týmto spôsobom prezentuje záväzok plánu riešiť regionálne rozdiely a podporovať vyváženejší rozvoj v celej krajine. Na základe tohto plánu je viditeľná zmena vo vnímaní ČII. Vláda ich začína vnímať skôr ako primárny nástroj na znižovanie regionálnych rozdielov, než ako nástroj na ekonomický rast. Čínska vláda sa tiež zaviazala zvýšiť kapacitu miest a obcí zameraním sa na komplexný rozvoj verejných zariadení s cieľom zlepšiť dopravu, telekomunikácie, prístup k elektrickej energii, vykurovaniu a kanalizácií. Zlepšením týchto zariadení sa vláda snaží zvýšiť celkovú odolnosť a funkčnosť miest a obcí a zabezpečiť ich

¹⁰ Analýza vykonaná na základe China's National People's congress, 2011.

schopnosť podporovať rastúci počet obyvateľov a hospodársku činnosť. V tomto prípade ide o nástroj, ktorý podporí hospodársku činnosť.

Vývoj postoja vlády voči ČII v priebehu rokov prechádza od pôvodného vnímania ako nástroja na budovanie ekonomickej rastu na nástroj zameraný na zmenšenie regionálnych rozdielov, rozvoj „zanedbaných“ regiónov ale i na zlepšenie verejných služieb. Tým sa tieto investície stávajú primárnym nástrojom na podporu vyváženejšieho rozvoja. Úloha ČII sa v podstate nemení, pretože budovanie infraštruktúry podporuje ekonomický rast. Čo sa však mení je postoj a vnímanie čínskej vlády, ktorá sa na základe tohto plánu sústreďuje na iné alternatívy, ktoré tiež môžu pomôcť Číne k ekonomickému rastu.

Financovanie ČII (12. plán)

Vláda sa snaží zmeniť financovanie ČII realizáciou viacerých reforiem, tak ako tomu bolo v predchádzajúcom 11. pláne. Všeobecná rétorika sa zameriava na posilnenie makroekonomickej kontroly a optimalizáciu investičných štruktúr. Na dosiahnutie týchto cieľov vláda plánuje reformy fiškálneho systému. Čo je pre našu analýzu najdôležitejšie je však fakt, že čínska vláda sa snaží vytvoriť spoľahlivý systém, ktorý bude riadiť dlh miestnych vlád. Vláda teda týmito krokmi reaguje na zvyšujúci sa dlh miestnych samospráv. Zároveň tiež skúma ďalšie možnosti vydávania dlhopisov miestnych vlád.

Okrem toho sa vláda usiluje o zlepšenie systémov rozpočtového hospodárenia, posilnenie rozpočtov verejných financií a optimalizáciu štruktúry fiškálnych výdavkov a vládnych investícií. Tieto tvrdenia sa však opakujú v každom z analyzovaných plánov a zároveň bližšie nešpecifikujú o aké kroky vlastne ide.

V 12. pláne prišlo k zmene prístupu vlády voči zvyšujúcemu sa dlhu miestnych vlád. To môže znamenať, že vláda chce riešiť tento dlh, na rozdiel od predchádzajúcich plánov, kde dlh a ani miestne vlády v kontexte financovania neboli spomenuté. Z teoretickej časti vieme, že práve tento dlh môže byť pre Čínu problémom, a preto tento postoj vlády môže signalizovať správne smerovanie. Ostatné kroky čínskej vlády týkajúce sa financovania ČII nie sú konkrétnejšie definované, opakujú sa z predchádzajúcich plánov alebo sú opísané príliš všeobecne, čo zabraňuje určiť konkrétne závery.

ČII a životné prostredie (12. plán)

V 12. pláne vláda pomerne obsiahlo opisuje rozvoj krajiny v oblasti životného prostredia. Vláda sa snaží zlepšiť úroveň dopravných služieb presunutím pozornosti zo znečisťujúcej infraštruktúry, ako sú diaľnice, na energeticky úspornejšie a ekologickejšie dopravné prostriedky a spôsoby dopravy. Z teoretickej časti vieme, že ide o výborný krok vpred, keďže diaľnice znečisťujú životné prostredie ďaleko viac ako napríklad železničná doprava. Týmto presunom sa výrazne zníži negatívny vplyv diaľnic na životné prostredie. Vláda tiež podporuje rozvoj automobilového priemyslu využívajúceho nové energie, najmä plug-in hybrid vozidlá a čisto elektrické vozidlá. Čo je však dôležité, pripravuje pre tieto vozidlá aj infraštruktúru – v pláne bol vyjadrený záväzok vybudovať zariadenia na nabíjanie elektrických vozidiel.

V snahe podporiť ekologický rozvoj vláda aktívne reaguje na globálne klimatické zmeny presadzovaním prísnejších noriem pre vypúšťanie znečisťujúcich látok a emisií. Snaží sa o intenzívne znižovanie emisií. Zdôrazňuje tiež potrebu vyhodnocovať environmentálne vplyvy ČII a posilňuje dohľad nad dodržiavaním zákonov.

Prijatím týchto komplexných opatrení čínska vláda preukazuje snahu zmierniť negatívne vplyvy infraštruktúrnych investícií na životné prostredie. Zameranie na trvalo udržateľný rozvoj, ekologické technológie a zlepšené environmentálne normy svedčí o jasnej vízii vyváženejšieho a ekologickejšieho rastu Číny.

Vláda sa viac sústreďuje na udržateľný rozvoj a zodpovedné smerovanie ČII než ako tomu bolo v predchádzajúcich obdobiach. Tiež sa snaží znížiť negatívne vplyvy na životné prostredie prostredníctvom cielenejších opatrení. V 12. pláne sa Čína zameriava na alternatívne možnosti dopravy, ktorými sa na základe predchádzajúcich plánov nezaoberala. Zároveň sa zameriava na hodnotenie ČII a ich environmentálny vplyv. Tento krok zabezpečí, že nové projekty budú zamerané na udržateľný rozvoj a budú mať minimálny vplyv na životné prostredie. Posun v politike čínskej vlády ukazuje rastúce uvedomenie si potreby zohľadniť environmentálne faktory pri ČII.

Trinásty plán (2016-2020)¹¹

ČII ako nástroj čínskej vlády (13. plán)

Na základe analýzy ďalšieho z plánov, v tomto prípade 13., sa zdá, že čínska vláda sa vracia späť k svojmu postoju, kedy vníma ČII ako dôležitý nástroj ekonomického rastu. V tomto kontexte však používa termín „*udržateľného rastu*“. Hlavný dôraz kladie na rozvoj dopravných systémov, ktoré spájajú domáce a medzinárodné trasy a ktoré pokrývajú mestské a vidiecke regióny.

Vláda prostredníctvom plánu ďalej kladie dôraz na rozvoj infraštruktúry v rôznych regiónoch (západný región, severovýchodný región, región Bejingu (北京), Tianjinu (天津) a Hebei (河北), oblasti etnických menšín a pohraničných oblastí). Prezentuje sa vlastne prístup vlády podporovať udržateľný rast pomocou výstavby infraštruktúry v týchto oblastiach. V tomto smere je 13. päťročný plán naozaj rozsiahly a špecifický a dáva si za cieľ zlepšovať či rozširovať infraštruktúru vo veľkom množstve regiónov Číny.

Významnú úlohu v pláne zohráva aj iniciatíva Jeden pás, jedna cesta¹² (一帶一路 Yidai yilu), ktorá je v pláne zahrnutá. Táto iniciatíva podporuje rozvoj dopravy so zameraním na rýchlostné, železničné, vodné a letecké cesty. Integráciou týchto druhov dopravy a posilnením rozvoja infraštruktúry pozdĺž hlavných prístavov iniciatíva prispieva ešte viac k budovaniu infraštruktúry.

V 13. päťročnom pláne sa čínska vláda vrátila k vnímaniu ČII ako dôležitého nástroja ekonomického rastu. Táto zmena mohla byť spôsobená potrebou podporiť dlhodobú hospodársku prosperitu a zohľadniť sociálne aspekty rozvoja. Počet a rozsah infraštruktúrnych projektov v rôznych častiach krajiny dokazuje zmenu, s ktorou prichádza 13. plán oproti predchádzajúcim plánom. Tentokrát nešlo o zameranie na zníženie regionálnych rozdielov, ale predovšetkým o rozsiahly rozvoj infraštruktúry vo viacerých oblastiach Číny. Vývoj postoja čínskej vlády medzi 12. a 13. päťročným plánom teda ukazuje, že vláda prehodnotila svoje priority a vrátila sa k svojej stratégii - vnímanie ČII ako motor ekonomického rastu. Táto

¹¹ Analýza vykonaná na základe China's National People's congress, 2016.

¹² Táto strategická koncepcia spolupráce medzi Čínou a krajinami Ázie a Afriky je zameraná na vytváranie väzieb s týmito regiónmi v oblastiach energetického zabezpečenia, obchodu a dopravnej infraštruktúry. Hlavným zámerom je založenie ekonomickej a politickej sféry vplyvu ČLR (Sinopsis, 2016).

skutočnosť môže súvisieť s iniciatívou Jeden pás, jedna cesta, ktorá na implementáciu potrebuje budovať infraštruktúru ale zároveň i s tým, že 13. plán je prvým plánom počas ktorého je prezidentom ČĽR Xi Jinping (习近平). Ten sa netají tým, že ČII považuje ako kľúčový nástroj na ekonomický rast (Reuters, 2022).

Financovanie ČII (13. plán)

Cieľom čínskej vlády je zlepšiť rozdeľovanie finančných zdrojov z provinčnej úrovne, zaviesť mechanizmus riadenia štátneho dlhu a varovania pred rizikami, ktoré môže tento dlh spôsobiť. Vláda teda pokračuje v riešení problému spojeného so štátnym dlhom, i napriek tomu že sa nekonkretizuje na skrytý dlh spôsobený LGFV. Vláda tiež pracuje na optimalizácii vládnych výdavkov a udržiavania vládnych deficitov a dlhu v zvládnuteľnom rozsahu. Týmto krokmi chce predchádzať celoštátnym a regionálnym finančným rizikám.

Okrem toho vláda plánuje zrušiť obmedzenia prístupu na trh v sektoroch, ako sú infraštruktúra a verejné služby. Týmto krokom chce podporiť financovanie ČII prostredníctvom modelov verejno-súkromného partnerstva, ktoré sme vysvetlili v teoretickej časti.

Môžeme konštatovať, že čínska vláda zdôrazňuje snahu riešiť dlh, či už na celoštátnej alebo regionálnej úrovni (dlh na regionálnej úrovni bol spomenutý v 12. pláne). Hlavným cieľom je dosiahnuť makroekonomickú stabilitu. Tento dôraz na riešenie dlhu je zreteľný v 12. aj v 13. pláne, kde sa vláda sústreďuje na riadenie štátneho dlhu a včasné varovanie pred rizikami.

Postoj čínskej vlády od 12. plánu je na dobrej ceste riešiť problém s narastajúcim dlhom. Vláda si uvedomuje dôležitosť riešenia dlhu a usiluje sa o jeho riešenie, aby podporila trvalo udržateľný rast a rozvoj krajiny. Na druhú stranu však v žiadnom z plánov nezaznela konkrétna potreba optimalizácie LGFV či riešenie narastajúceho dlhu miestnych vlád.

ČII a životné prostredie (13. plán)

Čínska vláda na základe analýzy 13. plánu rieši environmentálne problémy v kontexte infraštruktúrnych investícií. Plánuje účinne kontrolovať emisie uhlíka a výrazne znížiť množstvo znečisťujúcich látok prostredníctvom efektívneho využívania zdrojov a podpory ekologickej dopravy. Tento krok je pokračujúcou snahou z prechádzajúceho plánu.

Na dosiahnutie tohto cieľa tiež podporuje používanie vozidiel na elektrický pohon v mestskej verejnej doprave a pokračuje s podporou rozvoja nabíjacích zariadení pre tieto vozidlá. Zameriavajú sa na nízko uhlíkovú dopravu, pričom využívajú moderné, energeticky účinné a ekologické dopravné prostriedky. Vláda tiež podporuje súkromné investície do výstavby infraštruktúry na ochranu životného prostredia. To svedčí o ich odhodlaní zapojiť do riešenia environmentálnych problémov viaceré sektory.

Vláda pokračuje v podpore udržateľného rozvoja prostredníctvom vyváženia rastu infraštruktúry s ochranou životného prostredia. Trend je nastolený od predchádzajúceho, 12. päťročného plánu.

Štrnásty plán (2021-2025)¹³

ČII ako nástroj čínskej vlády (14. plán)

Čínska vláda na základe 14. päťročného plánu poskytuje pomerne podrobný prehľad rôznych spôsobov, ako využíva ČII s cieľom podporiť hospodársky rast. Jedným z ich hlavných zameraní je zlepšenie vidieckej infraštruktúry a verejných služieb s cieľom zmenšiť rozdiely medzi mestskými a vidieckymi oblasťami. Vláda sa tiež zaviazala vybudovať moderné metropolitné oblasti prostredníctvom rozvoja medzimestských železníc, mestských železníc a zlepšenia ciest.

Tiež sú naplánované viaceré projekty regionálneho rozvoja vo podobných regiónoch ako tomu bolo v predchádzajúcom pláne. Tieto projekty zahŕňajú zvýšené infraštruktúrne investície a sú zamerané na podporu regionálnych ekonomík a vzájomného prepojenia.

Konštatujeme, že čínska vláda vníma ČII ako komplexný nástroj nielen na podporu hospodárskeho rastu, ale i na prekonávanie regionálnych rozdielov a zvýšenie kvality života svojich občanov. Zameraním sa na výstavbu infraštruktúry v rôznych regiónoch a zlepšenie prístupu k základným službám a doprave kladie pevné základy pre pokračujúcu prosperitu. V kontexte vývoja sa pozícia čínskej vlády od posledného plánu nezmenila. ČII sú i naďalej vnímané vládou ako dôležitý nástroj na ekonomický rast.

¹³ Analýza vykonaná na základe China's National People's congress, 2021.

Financovanie ČII (14. plán)

Pozitívnym zistením tejto časti analýzy je, že v poslednom vydanom pláne čínska vláda naozaj ukazuje snahu pracovať na probléme skrytých dlhov miestnych vlád. Zavádza opatrenia na jeho identifikáciu, hodnotenie a včasné varovanie pred rizikami zadlženia. Zároveň vyvíja účinné mechanizmy prevencie a kontroly.

Čínska vláda chce podporovať infraštruktúrne projekty pomocou rôznych metód, ako sú PPP a predaj dlhodobých štátnych a infraštruktúrnych dlhopisov. Do svojich minulých plánov už zahrnula podporu PPP s cieľom pomôcť verejným a súkromným skupinám spolupracovať na projektoch v oblasti infraštruktúry. Posilnenie a rozšírenie trhu s dlhopismi za účelom financovania infraštruktúry je však nový spôsob.

Miestnym vládam chce ústredná vláda vytvoriť jasné pravidlá spolupráce vo finančných otázkach a zabezpečiť, aby sa so všetkými regiónmi zaobchádzalo spravodlivo. Chce tiež vytvoriť špeciálne fondy vo viacerých mestách, ktoré by pomohli platiť infraštruktúrne projekty a získali väčšiu podporu z centrálného rozpočtu.

V 14. pláne sa čínska vláda oproti predchádzajúcemu plánu zamerala na riešenie problému skrytých dlhov miestnych vlád a aktívne zvažovala nové prístupy k financovaniu infraštruktúrnych investícií. Zmenou bolo i posilnenie úlohy verejno-súkromných partnerstiev (PPP), predaja štátnych a infraštruktúrnych dlhopisov na financovanie ČII. Týmto spôsobom sa čínska vláda snažila diverzifikovať zdroje financovania a znižovať riziká spojené so štátnym dlhom.

ČII a životné prostredie (14. plán)

Čínska vláda venuje veľkú pozornosť vplyvu investícií do infraštruktúry na životné prostredie. Jej cieľom je dosiahnuť nové úspechy v oblasti budovania ekologickej civilizácie, zlepšiť moderný systém riadenia životného prostredia a intenzívne rozvíjať ekologické hospodárstvo. Vláda sa zaviazala podporovať ekologické transformácie, uprednostňovať rozvoj mestskej verejnej dopravy a zvyšovať úspory energie a ochranu životného prostredia.

Jedným z kľúčových aspektov tohto prístupu je jej zámer presunúť nákladnú dopravu z diaľnic na udržateľnejšie možnosti, ako sú železnice a vodné cesty. Tieto stratégie dokazujú odhodlanie čínskej vlády znížiť vplyv ČII na životné prostredie a podporovať čistejšiu a udržateľnejšiu budúcnosť.

Postoj čínskej vlády sa zlepšil smerom k lepšiemu voči infraštruktúrnym investíciám a životnému prostrediu, pretože sa začali oznamovať snahy uprednostňovať železničnú dopravu pred diaľničnou. Toto zlepšenie postojov sa prejavilo v 13. pláne, kde sa začali riešiť environmentálne problémy a podporovala sa ekologickejšia doprava.

V 14. pláne Čínska vláda pokračuje v podobných úsilí ako v 13. pláne, čo zahŕňa podporu ekologických transformácií, rozvoj mestskej verejnej dopravy a zvyšovanie úspor energie a ochranu životného prostredia. Vláda sa zameriava na presun nákladnej dopravy z diaľnic na udržateľnejšie možnosti, ako sú železnice a vodné cesty. Tieto kroky svedčia o zlepšení postojov a odhodlaní čínskej vlády podporovať čistejšiu a udržateľnejšiu budúcnosť.

Zistenia praktickej časti

V nasledujúcej kapitole sú zhrnuté hlavné zistenia praktickej časti práce:

Tabuľka 1			
Plán	ČII ako nástroj	Financovanie ČII	ČII a životné prostredie
11.	Zlepšenie životnej úrovne a znižovanie regionálnych rozdielov	Reformy monopolných odvetví, podpora súkromných investícií, zlepšenie fiškálneho systému	Udržateľnosť a ochrana životného prostredia
12.	Znižovanie regionálnych rozdielov a zlepšovanie verejných služieb	Riešenie miestnych dlhov, možnosti vydávania dlhopisov	Udržateľný rozvoj, alternatívne dopravné možnosti, hodnotenie environmentálnych vplyvov
13.	Udržateľný ekonomický rast, rozvoj dopravných systémov a infraštruktúry	Riešenie dlhových problémov, makroekonomická stabilita	Ekologická doprava, zapojenie súkromného sektora, investície do ekologickej infraštruktúry
14.	Hospodársky rast, znižovanie regionálnych rozdielov, rozvoj dopravy a služieb	Riešenie skrytých dlhov, verejno-súkromné partnerstvá, štátne infraštruktúrne dlhopisy, špeciálne fondy pre mestá	Ekologické transformácie, udržateľné možnosti dopravy

Tabuľka 1: Stručne popísané zistenia praktickej časti

Vláda v 11. päťročnom pláne kládla dôraz na zvýšenie ČII, a to hlavne kvôli zlepšeniu životnej úrovne a znižovaniu regionálnych rozdielov (najmä na vidieku a v oblasti poľnohospodárstva). Usiluje sa o efektívnejšie financovanie infraštruktúry prostredníctvom reforiem monopolných odvetví, podpory súkromných investícií a zlepšenia fiškálneho systému. Súčasne sa vyjadruje väčšej pozornosti k udržateľnosti a ochrane životného prostredia, hoci priamy vzťah medzi infraštruktúrnymi investíciami a životným prostredím nezmieňuje.

V 12. päťročnom pláne už čínska vláda nehľadí na infraštruktúrne investície len z hľadiska ekonomického rastu, ale zameriava sa na znižovanie regionálnych rozdielov a zlepšovanie verejných služieb. Súčasne sa zaoberá rastúcim dlhom miestnych samospráv a skúma možnosti vydávania dlhopisov, hoci konkrétne kroky týkajúce sa financovania ČII ešte nie sú jasne stanovené. Vláda teraz kladie väčší dôraz na udržateľný rozvoj a ekologické aspekty ČII, zameriavajúc sa na alternatívne dopravné možnosti a hodnotenie

environmentálnych vplyvov, čo svedčí o rastúcom uvedomení si potreby zohľadniť environmentálne faktory pri plánovaní a realizácii infraštruktúrnych projektov.

V 13. päťročnom pláne čínska vláda vníma ČII ako kľúčový nástroj udržateľného ekonomického rastu, s dôrazom na rozvoj dopravných systémov a infraštruktúry vo viacerých regiónoch. Táto zmena od 12. plánu môže súvisieť s implementáciou iniciatívy Jeden pás, jedna cesta. Ďalej sa vláda zameriava na riešenie dlhových problémov na celoštátnej a regionálnej úrovni, s cieľom dosiahnuť makroekonomickú stabilitu a podporiť trvalo udržateľný rast. Na podporu vzťahu ČII a životného prostredia pokračuje vláda vo zvyšovaní ekologickej dopravy a zapojení súkromného sektora, aby investoval do ekologickej infraštruktúry.

Čínska vláda v rámci 14. päťročného plánu využíva ČII na podporu hospodárskeho rastu, znižovanie regionálnych rozdielov a rozvoj dopravy a služieb v mestských aj vidieckych oblastiach. Súčasne rieši problém skrytých dlhov miestnych vlád a zvažuje nové prístupy k financovaniu ČII, ako sú verejno-súkromné partnerstvá, štátne infraštruktúrne dlhopisy a špeciálne fondy pre mestá. V snahe minimalizovať vplyv ČII na životné prostredie sa čínska vláda zameriava na ekologické transformácie a podporuje udržateľnejšie možnosti dopravy, ako sú železnice a vodné cesty.

Je zaujímavé sledovať, ako sa postoj čínskej vlády postupne menil. Zatiaľ čo v minulosti bola hlavnou prioritou ekonomický rast, dnes sa čoraz viac zameriava na udržateľný rozvoj a ochranu životného prostredia. Avšak, stále ostáva dôležité nájsť inovatívne spôsoby financovania ČII a riešiť problémy s dlhom, aby bolo možné dosiahnuť ciele stanovené v plánoch.

Záver

Cieľom bakalárskej práce bolo skúmanie pozície čínskej vlády voči infraštruktúrnym investíciám a poskytnutie odpovedi na výskumnú otázku, ktorá znela: „*Aký je oficiálny postoj čínskej vlády voči jej infraštruktúrnym investíciám?*“

Oficiálny postoj čínskej vlády na infraštruktúrne investície sa vyvíja v čase. V minulosti vnímala vláda ČII ako nástroj na ekonomický rast a vo svojom oficiálnom postoji neuvádzala ďalšie konkrétnejšie účely ich využívania. Na základe päťročných plánov sa však tento prístup zmenil a v súčasnosti sú ČII pre vládu ďaleko komplexnejším nástrojom, ktorý nielen že napomáha ekonomickému rastu a budovaniu iniciatívy Jeden pás, jedna cesta, ale ktorý podľa oficiálnej pozície vlády je primárne určený na budovanie udržateľného rozvoja, znižovania regionálnych rozdielov a zvyšovania životnej úrovne svojich obyvateľov. Týmto spôsobom sa čínska vláda snaží zlepšiť situáciu v krajine nielen z ekonomického hľadiska, ale i z hľadiska sociálneho.

Čínska vláda sa snaží o riešenie dlhových problémov a hľadanie inovatívnych spôsobov financovania ČII. Vývoj pozície vlády je v päťročných plánoch prezentovaný všeobecnými krokmi ako zlepšiť investičný a fiškálny systém krajiny. K ČII sa v starších plánoch vláda konkrétne nevyjadrovala. V 12. pláne sa však postoj zmenil a vláda tu začala riešiť problémy týkajúce sa skrytého dlhu a to na rôznych úrovniach. Oficiálna rétorika sa v analyzovaných plánoch často sústreďuje na príliš všeobecné a opakujúce sa kroky, ktoré v rámci päťročných plánov nemajú prílišnú výpovednú hodnotu. Vláda sa i začala zaoberať problematikou skrytého dlhu a dlhu miestnych vlád. Tento dlh chce komplexnejším spôsobom kontrolovať a tým znižovať jeho riziko. Napriek tomu však tento postoj ani v súčasnosti nezohľadňuje špecifický problém financovania ČII na dlh, ktorý je spôsobený predovšetkým LGFV. Vláda rieši skrytý dlh a dlh miestnych samospráv, ale na základe plánov sa konkrétne nevyjadruje k problému LGFV. Táto skutočnosť naznačuje, že pozícia čínskej vlády sa voči financovaniu ČII skonkretizovala, ale naďalej sú potrebné intenzívnejšie snahy na riešenie problému LGFV.

V otázke ČII a životného prostredia je oficiálny postoj čínskej vlády adekvátny, keďže zohľadňuje dôležitosť chrániť životné prostredie. Od 11. plánu sa zintenzívil prístup k riešeniu všeobecných environmentálnych otázok. V súčasnosti sa vláda čoraz viac zameriava na udržateľný rozvoj, budovanie infraštruktúry, ktorá spĺňa ekologické požiadavky a snaží sa o podporu udržateľnejších dopravných možností.

Čínska vláda postupne mení svoj postoj na infraštruktúrne investície z prostého motora ekonomického rastu na komplexnejší nástroj určený na udržateľný rozvoj, znižovanie regionálnych rozdielov a zvyšovanie životnej úrovne obyvateľov. Napriek snahe riešiť dlhové problémy a hľadať inovatívne spôsoby financovania ČII, vláda dostatočne nerieši problém skrytého dlhu a s tým súvisiacich projektov LGFV. V oblasti životného prostredia sa čínska vláda zameriava na udržateľný rozvoj, ekologicky zodpovednú infraštruktúru a podporu udržateľných dopravných možností, čím potvrdzuje svoj záväzok k ochrane životného prostredia.

Na základe päťročných plánov vláda prezentuje komplexný postoj voči svojim infraštruktúrnym investíciám. Ale realita, ktorú nám prezentujú odborníci prostredníctvom kritiky (vid'. kapitola 3), je pesimistická. Vláda musí intenzívnejšie riešiť súčasné problémy súvisiace s ČII.

Politika krajiny by mala mať minimálny vplyv na alokovanie a rozsah infraštruktúrnych investícií. V Číne je však tento vplyv citelný a je len na vedení KSCĽ, aby sa ho v tomto kontexte pokúsila zmierniť. Riešením tohto problému by vláda mohla zabezpečiť lepšiu budúcnosť pre obyvateľov Číny z rôznych regiónov a nielen pre tých, ktorí žijú v hlavných mestách provincií.

V tejto bakalárskej práci sme sa zamerali na oficiálny postoj čínskej vlády voči jej infraštruktúrnym investíciám. Aj keď súčasný postoj prezentuje ČII ako nástroj na udržateľný rozvoj, ekologickú zodpovednosť a znižovanie regionálnych rozdielov, stále existujú výzvy a problémy, ktoré je potrebné riešiť. Rozdiely v regiónoch sa nebudú rapídne znižovať pokiaľ vláda nenastaví reformu vo svojej politike rozdeľovania ČII, ktorá by ich smerovala do regiónov, v ktorých sú potrebné. I v oblasti financovania týchto investícií sú potrebné ďalšie zmeny a reformy, ktoré by riešili konkrétny problém s LGFV. Ak sa čínska vláda dokáže efektívne vyrovnáť s týmito problémami, výsledkom bude silnejšia a prosperujúca Čína, ktorá poskytne lepšiu budúcnosť pre svojich obyvateľov, bez ohľadu na to, kde žijú. Na záver dúfame, že naše zistenia prinesú hodnotu a inšpiráciu pre ďalší výskum v tejto oblasti.

Resumé

China's infrastructure investments have contributed to economic growth and living standards, but raise questions about political influence, financing or the relationship with the environment. This bachelor's thesis examines Chinese infrastructure investments and the Chinese government's official attitude to these investments. The thesis aims to answer the research question: "*What is the official attitude of the Chinese government towards its infrastructure investments?*" The thesis does not focus on individual projects, but examines infrastructure investment as a whole. The main tool to achieve the objective is an analysis of China's five-year plans, which represent China's economic and social direction. The practical part of the thesis is structured according to the theoretical part, which deals with infrastructure investments and the critique of experts on these investments. The answer to the research question is summarized in the conclusion.

Key words

Infrastructure investments, China, Chinese government, five-year plans, finance, environment.

Zoznam tabuliek a grafov

Graf 1: Investície Číny do dopravnej infraštruktúry a výdavky na jej údržbu (2004-2021)

Mapa 1: Mapa zobrazujúca administratívne rozdelenie Číny podľa prefektúr s vyznačením počtu staníc vysokorýchlostných vlakov v jednotlivých oblastiach.

Tabuľka 1: Stručne popísané zistenia praktickej časti

Bibliografia

AMBROSE, B. W. a kol., 2015. Understanding the risk of China's local government debts and its linkage with property markets. In *Social Science Research Network*. ISSN 1556-5068, 2015, s. 35.

ANSAR, A. a kol., 2014. Should we build more large dams? The actual costs of hydropower megaproject development. In *Energy Policy*. ISSN 1873-6777, 2014, roč. 69, s. 43-56.

ANSAR, A. a kol., 2016. Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China. In *Oxford Review of Economic Policy*. ISSN 1460-2121, roč. 32, č. 3, s. 360-390.

AVA, P. a kol., 2020. Building the future of quality infrastructure. Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2020. ISBN 978-4-89974-222-7.

BAYANE, B. M. - YANJUN, Q. 2017. Transport infrastructure development in China. In *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*. ISSN 2520-2979, 2017, roč. 2, č. 1, s. 29-39.

BO, L. a kol., 2022. New development: Implicit government debt in China—past, present and future. In *Public Money & Management*. ISSN 1467-9302, 2022, roč. 43, č. 4, s. 370-373.

BOYLE, M. 2023. Infrastructure: Definition, meaning, and examples. In *Investopedia*. 2023, s. 1.

DEGOOD, K. 2020. Infrastructure investment decisions are political, not technical. In *Center for American Progress*. 2020, s. 8.

DELOITTE, 2023. What is Public-private Partnerships. Dostupné na internete: <https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/real-estate/articles/what-is-public-private-partnerships.html>.

DONNITHORNE, A. 2013. China's economic system. Abingdon: Routledge. 2013. 572 s. ISBN 0-415-36147-8.

DU, X. a kol., 2022. How does new infrastructure investment affect economic growth quality? Empirical evidence from China. In *Sustainability*. ISSN 2071-1050, 2022, roč. 14, č. 6, s. 3511.

FLYVBJERG, B. a kol., 2002. Cost underestimation in public works Projects: Error or lie? In *Journal of the American Planning Association*. ISSN 0194-4363, 2002, roč. 68, č. 3, s. 279-295.

FLYVBJERG, B. a kol., 2005. How (in) accurate are demand forecasts in public works projects? The case of transportation. In *Journal of the American Planning Association*. ISSN 0194-4363, 2005, roč. 72, s. 131-146.

GLOBAL INFRASTRUCTURE INVESTOR ASSOCIATION, 2023. About Infrastructure investment, 2023. Dostupné na internete: <https://giia.net/infrastructure>.

GUO, S. - SHI, Y. 2018. Infrastructure investment in China: A model of local government choice under land financing. In *Journal of Asian Economics*. ISSN 1049-0078, 2018, roč. 56, s. 24-35.

HE, L. 2022. China's economy is in bad shape and could stay that way for a while. In *CNN Business*. Dostupné na internete: <https://edition.cnn.com/2022/09/09/economy/china-economy-party-congress-intl-hnk-mic/index.html>.

HUNTLEY, J. 2021. Economic effects of infrastructure investment. In *Penn Wharton Budget Model*. 2021. Dostupné na internete: <https://budgetmodel.wharton.upenn.edu/issues/2021/6/15/economic-effects-of-infrastructure-investment>.

CHEN, D. a kol., 2017. Five-year plans, China finance and their consequences. In *China Journal of Accounting Research*. ISSN 2214-1421, 2017, roč. 10, s. 189-230.

CHINA'S NATIONAL PEOPLE'S CONGRESS, 2001. 中华人民共和国国民经济和社会发
展第十个五年计划纲要 . China, 2001, 1-26 s. Dostupné na internete:
http://www.gov.cn/gongbao/content/2001/content_60699.htm.

CHINA'S NATIONAL PEOPLE'S CONGRESS, 2006. Guidelines of the eleventh five-year
plan for national economic and social development. China, 2006, 1-59 s. Dostupné na internete:
[https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/11th%20Five-
Year%20Plan%20%282006-
2010%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28E
N%29.pdf](https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/11th%20Five-Year%20Plan%20%282006-2010%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf).

CHINA'S NATIONAL PEOPLE'S CONGRESS, 2011. 中华人民共和国国民经济和社会发
展第十二个五年规划 . China, 2011. Dostupné na internete:
<https://policy.asiapacificenergy.org/node/37>.

CHINA'S NATIONAL PEOPLE'S CONGRESS, 2016. The 13th five-year plan for economic
and social development of the people's republic of China. China, 2016. Dostupné na internete:
<https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf>.

CHINA'S NATIONAL PEOPLE'S CONGRESS, 2021. 中华人民共和国国民经济和社会发
展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要 . China, 2021. Dostupné na internete:
http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm.

CHONG, S. - POOLE, E. 2013. Financing infrastructure: A spectrum of country approaches.
In *Reserve Bank of Australia Bulletin*. ISSN 1837-7211, 2013, s. 65-76.

JÖNSON, G. - TENGSTRÖM, E. 2005. Urban transport development a complex issue. Berlin:
Springer. 2005. 65 s. ISBN 3-540-25376-9.

KAJA, A. a kol., 2021. China's 14th five-year plan (2021-2025): Signposts for doing business
in China. In *International Business Strategy*. ISSN 2378-8585, 2021, s. 5.

KE, X. a kol., 2020. Transport infrastructure development and economic growth in China: Recent evidence from dynamic panel system-GMM analysis. In *Sustainability*. ISSN 2071-1050, 2020, roč. 12, s. 5618.

KOLESKI, K. 2017. The 13th five-year plan. In *Journal of Economics and Trade*. ISSN 2456-8821, 2017, s. 51.

KROEBER, A. R. 2020. China's Economy: What everyone needs to know. 2. vyd. New York: Oxford University Press, 2020, 320 s. ISBN 9780-1909-464-63.

LI, H. - LI, Z. 2013. Road investments and inventory reduction: Firm level evidence from China. In *Journal of Urban Economics*. ISSN 1095-9068, 2013, roč. 76, s. 43-52.

LIU, Y. a kol., 2022. The effect of transport infrastructure (road, rail, and air) investments on economic growth and environmental pollution and testing the validity of EKC in China, India, Japan, and Russia. In *Environmental Science and Pollution Research*. ISSN 1614-7499, 2022, 30, s. 32585–32599.

MA, X. 2022. Localized bargaining: The political economy of China's high-speed railway program. New York: Oxford University Press, 2022. 248 s. ISBN 019-764-822-3.

MAGAZZINO, C. - MELE, M. 2021. On the relationship between transportation infrastructure and economic development in China. In *Research in Transportation Economics*. ISSN 1875-7979, 2021, roč. 88, s. 100947.

MCNICHOL, E. 2019. It's time for states to invest in infrastructure. In *Center on Budget and Policy Priorities*. 2019. Dostupné na internete: <https://www.cbpp.org/research/state-budget-and-tax/its-time-for-states-to-invest-in-infrastructure>.

NATARAJAN, G. 2022. How China funds its infrastructure. In *Swarayja*. ISSN 0250-6637, 2022, s. 1.

NAUGHTON, B. 2005. The new common economic program: China's eleventh five year plan and what it means. In *China Leadership Monitor*. ISSN 1542-4197, 2005, roč. 16, č. 2, s. 1-10.

NDRC, 2014. ‘国家发展改革委关于发布首批基础设施等领域鼓励社会投资项目的通知. In *Press Releases*. 2014, roč. 981, s. 1.

OUYANG, A.Y. - LI, R. 2021. Fiscal decentralization and the default risk of Chinese local government debts. In *Contemporary Economic Policy*. ISSN 1465-7287, 2021, roč. 38, č. 3, s. 205-215.

PENG, L. 1996. Report on the outline of the ninth five-year plan (1996-2000) for national economic and social development and the long-range objectives to the year 2010 (excerpts). In *China Daily*. ISSN 0748-6154, 1996, s. 1. Dostupné na internete: <http://www.china.org.cn/95e/95-english1/2.htm>.

PERSSON, P. - ZHURAVSKAYA, E. 2016. The limits of career concerns in federalism: Evidence from China. In *Journal of the European Economic Association*. ISSN 1542-4774, 2016, roč. 14, č. 2, s. 338-374.

POGGI, R. a kol., 2021. Transport infrastructure investment and maintenance spending. In *International Transport Forum Policy Papers*. ISSN 2410-8871, 2021.

PUNTES R. 2015. Why infrastructure matters: Rotten roads, bum economy. In *Brookings Papers on Economic Activity*. ISSN 0745-1253, 2015, s. 1.

QIN, Y. 2017. ‘No county left behind?’ The distributional impact of high-speed rail upgrades in China. In *Journal of Economic Geography*. ISSN 1468-2710, 2017, roč. 17, č. 3, s. 489-520.

QIU, Z. a kol., 2022: The 2018 new asset management regulation and LGFV bonds in China. In *Economic and Political Studies*. ISSN 2470-4024, 2022, s. 1.

REUTERS, 2022. China will step up infrastructure construction to boost growth - President Xi. Beijing: China, 2022. 1-8 s. Dostupné na internete: <https://www.reuters.com/world/china/china-will-step-up-infrastructure-construction-boost-growth-president-xi-2022-04-26/>.

SAHOO, P. a kol., 2010. Infrastructure development and economic growth in China. In *Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization*. ISSN 2434-0847, 2010, roč. 261, s. 24.

SINOPSIS, 2016. Jedno pásmo, jedna cesta. In *AcaMedia z.ú.* 2016, s. 1-6. Dostupné na internete: <https://sinopsis.cz/sinopsis/jedno-pasmo-jedna-cesta/>.

STIPP, H. 2022. Global investments on the construction and maintenance of infrastructure as share of GDP in 2020, by selected countries. In *Statista Research Department*. 2022. Dostupné na internete: <https://www.statista.com/statistics/566787/average-yearly-expenditure-on-economic-infrastructure-as-percent-of-gdp-worldwide-by-country/>.

SUN, X. a kol., 2017. Comprehensive evaluation of different scale cities' sustainable development for economy, society, and ecological infrastructure in China. In *Journal of Cleaner Production*. ISSN 1879-1786, 2017, roč. 163, s. S329-S337.

THE EIU. 2019. The critical role of infrastructure for the sustainable development goals. Londýn: Veľká Británia, 2019. 22 s.

THE WORLD BANK, 2023. The World Bank Group. Dostupné na internete: <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview#1>.

THORNE, J. 2021. Infrastructure and politics – a fine balance. In *The Institute of Public Works Engineering Australasia*. ISSN 2652-6050, 2021, s. 1.

TIAN, H. - LI, H. 2021. How does the five-year plan Promote China's economic development? In *Hradec Economic Days*. ISSN 2464-6067, 2021, s. 10.

TOH, M. 2022. China slashes mortgage rate to tackle deepening property crisis. In *CNN Business*. Dostupné na internete: <https://edition.cnn.com/2022/08/22/economy/china-lpr-rate-cut-property-crisis-intl-hnk/index.html>.

VEL'VYSLANECTVO ČĽR V SR, 2020. Čína predstavuje „14. päťročný plán" - Chopme sa spoločne príležitostí. Bratislava: Slovenská republika, 2020, 1-2 s. Dostupné na internete: http://sk.china-embassy.gov.cn/slo/sgxx/xwdt/202011/t20201125_3369455.htm.

WILKINS, K. - ZURAWSKI, A. 2014. Infrastructure investment in China. In Reserve Bank of Australia. ISSN 0725-0320, 2014, s. 27-36.

WOETZEL, J. a kol., 2016. Bridging global infrastructure gaps. In *McKinsey & Company*. ISSN 475394, 2016, s. 44.

WU, J. 2022. China's debt problem. In *Reuters*. Dostupné na internete: <http://fingfx.thomsonreuters.com/gfx/rngs/CHINA-DEBT HOUSEHOLD/010030H712Q/index.html>.

XIAO, F. a kol., 2023. How does transportation infrastructure affect urban carbon emissions? an empirical study based on 286 cities in China. In *Environmental Science and Pollution Research*. ISSN 1614-7499, 2023, roč. 30, s. 10624–10642.

XIAO, H. a kol., 2022. Promoting pro-poor growth through infrastructure investment: Evidence from the targeted poverty alleviation program in China. In *China Economic Review*. ISSN 1873-7781, 2022, roč. 71, s. 101729.

ZHANG, X. a kol., 2013. Evaluating the relationships among economic growth, energy consumption, air emissions and air environmental protection investment in China. In *Renewable and Sustainable Energy Reviews*. ISSN 1879-0690, 2013, roč. 18, s. 259-270.

ZHANG, Y. 2006. To achieve the goals of China's 11th five-year plan through reforms. In *Development Research Center*. 2006, s. 1-23.

ZHAO, J. Z. a kol., 2019. Financing China's unprecedented infrastructure boom: the evolution of capital structure from 1978 to 2015. In *Public Money & Management*. ISSN 1467-9302, 2019, roč. 39, č. 8, s. 581-589.

ZHENG, S. a kol., 2019. 逐梦通衢，理想照进现实 ——来自盐徐高铁建设一线的报告之一 . In *Yanfu Dazhong Daily Newspaper Group*. 2019. Dostupné na internete: <http://www.ycnews.cn/p/437671.html>.

ZHU, V. 2020. What to expect from China's new five-year plan. In *Rhodium Group, LLC*. 2020, s. 10.

ZOU, W. a kol., 2008. Transport infrastructure, growth, and poverty alleviation: Empirical analysis of China. In *Annals of Economics and Finance*. ISSN 1529-7373, 2008, roč. 9-2, s. 345-371.