

# **STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST**

**Obor č. 13: Ekonomika a řízení**

## **Dopady nové Hedvábné stezky na čínsko-africké ekonomické vztahy**

**Michael Procházka  
Jihomoravský kraj**

**Židlochovice 2021**

# STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Obor č. 13: Ekonomika a řízení

**Dopady nové Hedvábné stezky na čínsko-africké  
ekonomické vztahy**

**The Impact of the New Silk Road on Sino-African  
Economic Relations**

**Autoři:** Michael Procházka

**Škola:** Gymnázium Židlochovice, příspěvková organizace,  
Tyršova 400, 667 01 Židlochovice

**Kraj:** Jihomoravský kraj

**Konzultant:** Mgr. Bc. Eduard Pataki

Židlochovice 2021

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem svou práci SOČ vypracoval samostatně a použil jsem pouze prameny a literaturu uvedené v seznamu bibliografických záznamů.

Prohlašuji, že tištěná verze a elektronická verze práce SOČ jsou shodné.

Nemám závažný důvod proti zpřístupnění této práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

V Židlochovicích dne 5.4.2021

podpis:  .....

## **Poděkování**

Následujícími větami bych chtěl poděkovat svému konzultantovi, Eduardu Patakimu, který mi byl při psaní práce značnou oporou. I přes svoji pracovní vytíženost mi vždy poskytl cenné rady a poznatky, které jsem se snažil naplno využít.

## **Anotace**

Práce SOČ s názvem „Dopady nové Hedvábné stezky na čínsko-africké ekonomické vztahy“ se stručně zabývá historií ekonomické spolupráce mezi Afrikou a Čínou. Dále poskytuje základní informace a stručný přehled o nové Hedvábné stezce a o její historické podobě.

Tyto informace jsou poté využity na vypracování empirické části práce, která se zaměřuje na rozbor dopadů této nové obchodní trasy na vybrané africké státy.

## **Klíčová slova**

Nová Hedvábná stezka; Afrika; Čína; ekonomické vztahy; historie

## **Abstract**

My work “The Impact of the New Silk Road on Sino-African Economic Relations“ briefly discusses the history of economic cooperation between Africa and China. It also provides basic information and a brief overview of the new Silk Road and its historical form.

This information is then used to develop an empirical part of the work. This part focuses on analysing the impact of this new trade route on selected African countries.

## **Key words**

Belt and Road Initiative; Africa; China; economic relations; history

## Obsah

Úvod.....	8
Cíl práce.....	8
Metodika práce .....	9
1 Čínská Hedvábná stezka .....	10
1.1 Obecný úvod .....	10
1.2 Původ názvu.....	11
1.3 Vliv na rozvoj regionu .....	11
1.4 Shrnutí první kapitoly .....	13
2 Čínsko-africké vztahy .....	14
2.1 Bandungská konference .....	14
2.2 Postupné navazování diplomatických vztahů .....	15
2.3 Politika jedné Číny.....	17
2.4 První diplomatické styky .....	18
2.5 Nová éra spolupráce.....	18
2.6 Diplomacie dluhové pasti .....	21
2.7 Shrnutí druhé kapitoly .....	23
3 Nová Hedvábná stezka.....	24
3.1 Obecné informace .....	24
3.2 Zapojení Afriky.....	26
3.3 Zapojené africké státy .....	26
3.4 Projekty v rámci Afriky .....	27
3.5 Shrnutí třetí kapitoly .....	29
4 Empirická část.....	30
4.1 Egypt.....	30
4.1.1 Historie spolupráce .....	30

4.1.2 Egyptská ekonomika .....	30
4.1.3 Projekty nové Hedvábné stezky .....	33
4.1.4 Shrnutí .....	35
4.2 Keňa .....	36
4.2.1 Historie spolupráce .....	36
4.2.2 Keňská ekonomika .....	37
4.2.3 Projekty nové Hedvábné stezky .....	38
4.2.4 Shrnutí .....	40
Závěr .....	42
Seznam použitých pramenů .....	44
Seznam tabulek .....	51
Seznam obrázků .....	52
Seznam příloh .....	53
Přílohy .....	54



# Úvod

Afrika a Čína jsou dva diametrálně odlišné regiony, dvě diametrálně odlišné kultury, dvě diametrálně odlišné ekonomiky. I přesto jsou na sobě v mnoha ohledech závislé.

Každý si Afriku představuje jinak – někoho zaujme její národnostní složení, někdo řeší její mnohdy nehumánní podmínky pro život. Naprosté minimum populace ovšem napadne to, že Afrika je oblast s obrovským geoeconomickým potenciálem. Tohoto faktu se snaží využít Čína.

Čínská ekonomika je druhá nejsilnější na světě, po uplynulých letech zažívala obrovský růst, který bude s velkou mírou pravděpodobnosti pokračovat i do budoucna. Ovšem k tomu občas používá taktiky, které jsou za hranou všech pravidel. Po představení projektu nové Hedvábné stezky ihned všichni zpozorněli. Za vytvořením tak obrovského projektu, kterým tato iniciativa bez pochybností je, určitě není jen oboustranně výhodná spolupráce. Ovšem záměry Čínské lidové republiky znají jen ti nejzasvěcenější.

Africký kontinent byl jako jeden z prvních, které byly do projektu zapojeny. Už jen třeba proto, že má obrovské množství nerostných surovin. Nebo z toho důvodu, že její obyvatelé jsou vděční za jakoukoliv pomoc. Ovšem i pomoc má mnoho podob, jelikož ziskovost čínského jednání mnohdy nezná mezí.

## Cíl práce

Ve své práci SOČ se zabývám novou Hedvábnou stezkou. Snažím se rozebrat, jakou roli má v tomto novém projektu africký kontinent. V empirické části práce zhodnotím dopady této nové obchodní trasy na vybrané africké regiony. Na začátek čtenáře obeznámím s historií čínsko-africké spolupráce, aby měl představu, jak se v průběhu let vyvíjela a měnila.

## **Metodika práce**

Ke zpracování práce byly použity již zpracované práce na podobná témata, která mě uvedly do problematiky. Dále byla použita odborná literatura a články, jichž existuje na toto téma více než dost. To je způsobeno i tím, že téma je vcelku aktuální a značně rezonuje světovým děním. K lepší představě byl text doplněn i množstvím grafů a map, které usnadní pochopení textu.

# 1 Čínská Hedvábná stezka

## 1.1 Obecný úvod

Po tom, co se Východ a Západ začaly lépe poznávat, se vytvořily podmínky a předpoklady pro navázání obchodní spolupráce mezi těmito oblastmi. První písemná zmínka a popis Hedvábné stezky pochází z období vlády sedmého císaře dynastie Chan (období 2. a 1. století př. n. l.). Celá idea vznikla na základě poznatků diplomata Čang Čchiena z cesty za spojenectvím. Všiml si, že arabští koně jsou více výkonní než ti jejich. Proto navrhl export hedvábí, jehož výrobu po cestě nezaznamenal. Vyměňovalo se za již zmíněné koně a další zboží. Na základě této události můžeme tvrdit, že tento muž dokázal navázat ekonomické vztahy mezi Čínou a ostatními vzdálenými zeměmi. Obchod v průběhu let nabýval na síle, jelikož se zvýšily počty diplomatů v jednotlivých zemích a konaly se objevné cesty za navázáním obchodních vztahů (Gonchar, 2018, s. 2).

Postupem času se země začaly orientovat i na jiné typy dopravy než jen tu pozemní. Z tohoto důvodu vznikla i námořní trasa Hedvábné stezky. Tento proces můžeme považovat za jakousi diversifikaci dopravy. Což je další faktor, který pomohl Číně v ekonomickém rozvoji. Za počátek vzniku námořního úseku cesty se považuje rok 1514, kdy portugalská loď dosáhla čínské pevniny (Gonchar, 2018, s. 2).



Obrázek č. 1: Schéma hlavních tras Hedvábné stezky (Zdroj: Autor neuveden. In: Wikipedia).

Z přiložené mapy (obrázek č. 1) můžeme vyzorovat dva hlavní směry tras, po nichž se putovalo. Byla to severní a jižní část Hedvábné stezky. Směrodatným ukazatelem byla poušť Taklamakan a jezero Lobnor, které se nachází na severozápadě nynější Číny. Námořní trasy a cesty k nim vedoucí jsou vyznačeny netučně (Hansen, 2012, s. 23).

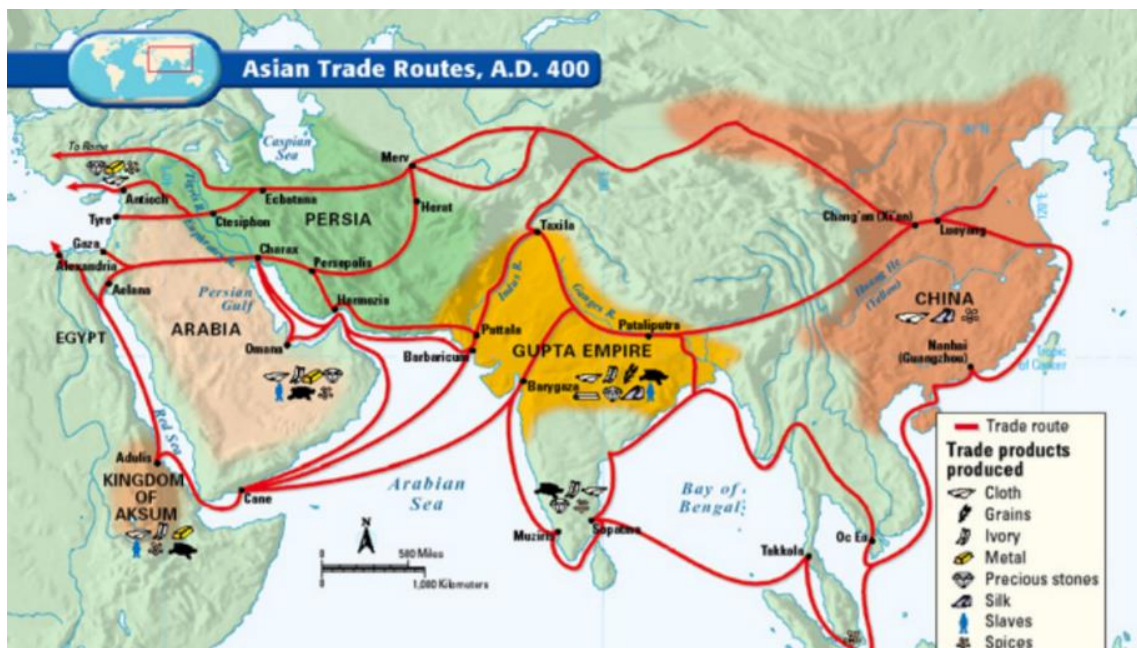
## 1.2 Původ názvu

Název, pod kterým tuto trasu známe, vznikl až v druhé polovině 19. století. Jméno ji dal německý cestovatel Ferdinand von Richthofen. Německý pojem *Die Seidenstraße* použil ve svém díle *Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien* (ve volném překladu *Výsledky vlastních cest a na nich založené studie*). Tímto termínem měl na mysli celé spektrum obchodních cest, které spojují Čínu se Západem. V Číně tento pojem nabyl na popularitě až v moment, kdy byl všeobecně uznáván v zahraničí (Liščák, 2000, s. 15–16).

## 1.3 Vliv na rozvoj regionu

Hedvábná stezka je doposud jedna z největších obchodních tras, které kdy vznikly. Zboží po ní putovalo více než 1 600 let. Její celková délka dosahovala zhruba 9 000 kilometrů a její překonání zabralo obchodníkům i několik let. Díky této stezce (z anglického překladu cestě), se šířilo nejenom zboží, ale i náboženství, umění, vědecké a kulturní poznatky (Yiping, 2005, s. 12).

Jak už název napovídá, tak hlavním a nejdůležitějším obchodním artiklem bylo světově proslulé látkové hedvábí, které bylo produkováno bourcem morušovým. Dalším exportním zbožím byl porcelán, papír, koření, léky, barviva a drahokamy. Naopak do Číny a blízkého okolí putovaly hlavně drahé kovy (stříbro a zlato), jadeit a nefrit. Dalšími oblíbenými artikly byla slonovina, tepané předměty a různé typy vlněných a lněných látek (obrázek č. 2). Za obrovský pokrok a zázrak bylo v Číně považováno hlavně sklo. Bohužel, velice žádanou oblastí byl i obchod evropskými otroky, zejména Slovankami z Ruska a pobřeží Jaderského moře. Proto je i slovo otrok v mnoho jazycích odvozeno právě od „Slovan“ (Fraňková, 2017, s. 9).



Obrázek č. 2: Schéma obchodních tras dle typu komodity (Zdroj: Fraňková, 2017, s. 45).

Další inovace, která pomohla lepším obchodním vztahům mezi zeměmi, byly depozitní certifikáty (vznikly za říše Tchang, 7. –10. století). Jejich zdomácnělý název zněl „létající peníze“. Fungovaly jako stvrzenky na přepravu a výměnu hotovosti za zboží. Právě tato platební metoda je považována za předchůdce peněz papírových, které se objevily zhruba v polovině 10. století (Obuchová, 1999, s. 61).

Hedvábná stezka se tak stala „mostem“ pro dosud nepoznané věci, místa a kulturu. Její význam v té době byl obrovský. Proto můžeme říct, že provoz na těchto obchodních trasách výrazně urychlil vývoj celé lidské civilizace. A to nejen v Číně, ale i v Mezopotámii, Indii a tehdejší Persii. Díky ní se podařilo položit základy moderní lidské civilizace (Liščák, 2000, s. 171).

Na počátku 21. století se obchodní cesty bývalé *Hedvábné stezky* znovu začaly ve větším měřítku používat. Státy centrální Asie doufaly v to, že rozšíří oblast zájmu směrem k Číně. Chtěly investovat do čínské dopravy, telekomunikací, IT technologií, potravinářského, textilního a zpracovatelského průmyslu. Dále chtěly navázat spolupráci v zemědělských oblastech. Tento počínající rozmach naznačoval to, že v blízké budoucnosti se tyto cesty mohou začít opět naplno využívat (Zhao, 2020, s. 3).

## 1.4 Shrnutí první kapitoly

Hedvábná stezka byla ve své době obrovským projektem, který neměl obdoby. Nejstarší zmínky o její existenci pocházejí již z období před Kristem. Po celá staletí se využívala k převozu všech typů zboží, od skla až po zvířata. Díky ní se do různých koutů světa dostaly věci, bez kterých se tamní civilizace nemohla dále rozvíjet. Tato obchodní trasa pomohla šířit i vzdělanost, kulturní poznatky a mnoho dalších nezbytných náležitostí lidského života.

Název „hedvábná stezka“ pochází až z poloviny 19. století, kdy ji takto pojmenoval německý cestovatel Ferdinand von Richthofen. V Číně se tento název ujal až po tom, co se ujal ve světě.

S ohlédnutím do historie můžeme být nesmírně rádi, že naši předci dokázali stvořit něco takto nevídaného. Ovšem musíme myslet také na to, že záměry předků nebyly tak silně ovlivněny vidinou zisku či území. Proto musíme podrobit poskytované informace našemu kritickému myšlení, včetně všech pro a proti plánované nové Hedvábné stezky aneb „není všechno zlato, co se třpytí“.

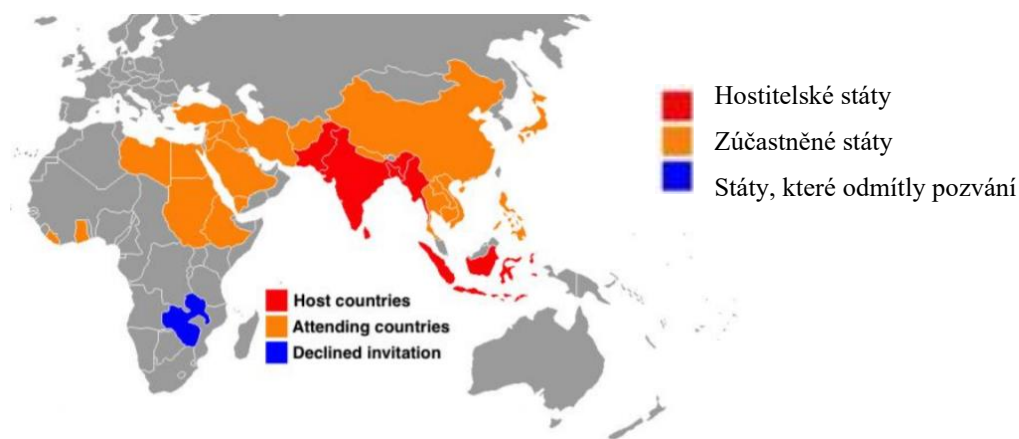
## 2 Čínsko-africké vztahy

Spolupráce Číny a Afriky je stará skoro jako lidstvo samo. První zmínky o součinnosti těchto dvou států se datují již do starověku. Stejně tak byly nalezeny i další dokumenty o tom, že čínsko-africké vztahy vzkvétaly i v období středověku. Od těchto období jsme se však dostali na úplně jinou úroveň myšlení a přehodnotili jsme cíle kooperace s ostatními regiony.

Historie sino-afrických vztahů je velice rozmanitá, proto se dále budeme zabývat pouze vývojem spolupráce od roku 1949, kdy vznikla Čínská lidová republika. Zaměříme se na významné milníky, které pomohly formovat pozdější ekonomickou spolupráci a napomohly Číně k tomu, aby se některé africké státy staly téměř jejími „otroky“ (Trnka, 2008, s. 10).

### 2.1 Bandungská konference

První a nejdůležitější zlom pro budování čínsko-afrických vztahů představovala konference v indonésckém Bandungu. Zúčastnilo se jí celkem 29 států – 6 afrických a 23 asijských. V celkovém součtu tyto země představovaly více než polovinu světové populace (obrázek č. 3), (Haddad-Fonda, 2017).



Obrázek č. 3: Státy, které se účastnily Bandungské konference (Zdroj: HADDAD-FONDA, 2017, s. 1).

Hlavním a nejdůležitějším cílem konference byla podpora ekonomické a kulturní spolupráce mezi Afrikou a Asií. Dalším tématem, jež se řešilo, byl i kolonialismus, jenž státy zkritizovaly. Pro většinu účastníků byl tento sjezd státníků první možností, jak komunikovat s komunistickou Čínou (Hadad-Fonda, 2017).

Pohled Západu byl velice skeptický a plný obav. Britové a Francouzi se báli, že konference bude mít značný dopad na jejich africké kolonie. Ve Spojených státech se báli toho, že tento typ spolupráce může způsobit komunistickou kritiku západních zemí.

Dále se zúčastněné státy shodly na tom, že regiony, které potřebují peněžitou pomoc, ji mohou přijmout od vlád ze zahraničí. Závěrem země odsoudily kolonialismus a neokolonialismus a shodly se na pěti principech mírového soužití, tzv. Pančaišile:

- I. Uznání územní suverenity
- II. Neútočení
- III. Nevměšování se do vnitřních záležitostí
- IV. Rovnost a vzájemná výhodnost
- V. Mírové soužití

Polemizuje se nad tím, zdali Čína všechny tyto stanovené principy vždy dodržela a jejich znění nevyužila ve svůj prospěch (Mohelníková, 2019, s. 17).

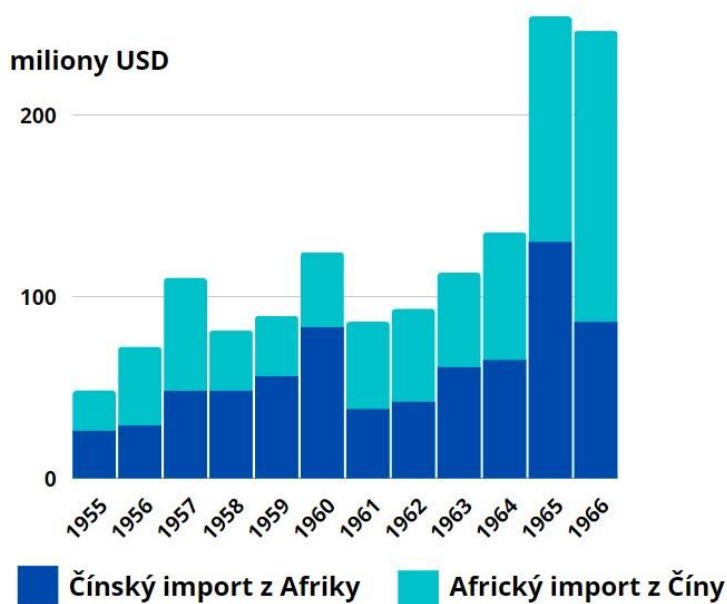
V roce 2005 se při příležitosti padesátého výročí Bandungské dohody sešly africké a asijské státy v Jakartě a Bandungu. Na výročním sjezdu těchto regionů vzniklo tzv. nové asijsko-africké strategické partnerství (NAASP). V rámci tohoto nového uskupení se státy opět zavázaly k podpoře ekonomické, politické a kulturní (Mohelníková, 2019, s. 18).

## **2.2 Postupné navazování diplomatických vztahů**

Vztahy Číny a Afriky byly v druhé polovině 50. let velice významně zatíženy komunistickou ideologií. ČRL v tomto období naprosto odmítala navazování kontaktů s těmi zeměmi, které považovala za ideologické nepřátele. Rovněž byly přerušeny i styky



čínské komunistické strany s africkými prosovětskými stranami. V průběhu kulturní revoluce (1966–1976) se Čína horlivě snažila o zvýšení svého vlivu. Ale bez úspěchu, jelikož způsob navazování vztahů odporoval principu nevměšování se do vnitřních záležitostí (Mohelníková, 2019, s. 19).



Obrázek č. 4: Objem obchodu mezi Afrikou a Čínou v letech 1955–1966 (Zdroj: Hamilton; Eisenman, 2012, s. 105. Vlastní zpracování autora).

Čínský premiér Zhou Enlai navštívil v letech 1963 a 1964 deset afrických zemí, v nichž formuloval dalších pět principů průběhu rozvoje. I díky této návštěvě si můžeme v grafu (obrázek č. 4) povšimnout značného zvětšení jak importu, tak i exportu. Čína se v těchto principech zavázala k tomu, že bude africké státy podporovat v boji proti imperialismu a nastolení samostatnosti. Státy si mohly samy zvolit, jakou míru solidarity a jednoty chtějí. Další body se ztotožňovaly s těmi, které už zazněly v Pančošile (China.org, 2003).

Zhou Enlai při svém pobytu v Ghaně v roce 1964 stanovil ještě dalších 8 ekonomicko-technických principů, které dále spolupráci mohly rozvíjet. Pokud se zaměříme na ty principy ekonomické, jednalo se o:

- I. Nastavení nízkých, nebo nulových úroků z půjček
- II. Snaha o pomoc africkým zemím krok za krokem, aby nebyly na Číně závislé
- III. Co nejrychlejší zařazení hotových afrických projektů k vydělávání peněz

Čína se dle těchto popsaných principů musela řídit, když chtěla navazovat nové diplomatické vztahy (Shinn a Eisenman, 2012, s. 424).

## 2.3 Politika jedné Číny

Velice důležitým faktorem při navazování jakýchkoliv typů vztahů byla i tzv. politika jedné Číny. Státy, které se ucházely o spolupráci s Čínou, nesměly mít žádný styk s Taiwanem. Například Libérie uznávala Taiwan v 70. letech, ale kvůli spolupráci s ČLR jeho uznání zrušila. Poté jej znovu v roce 1989 uznala, jelikož to pro ni bylo v dané situaci výhodnější. O 4 roky později se ale opět vrátila k uznání ČLD, jelikož čínská expanze ji mohla přinést větší výhody (tabulka č. 1).

Politika jedné Číny tvrdí to, že existuje pouze jedna legitimní moc, která vládne entitě zvané Čína. Z tohoto pohledu je Taiwan (Čínská republika) brán jako čínská provincie, tudíž není možné s ním navazovat žádné mezinárodní vztahy. Africké státy se tak mnohdy dostaly do těžké situace, proto se mnohokrát stalo, že svoji spolupráci s Taiwanem jich mnoho vypovědělo (Blanchard, 2018).

Tabulka č. 1: Střídání diplomatických vztahů afrických zemí s ČLR a Taiwanem v letech 1989–2008.

Země, které zrušily uznání ČLR a uznaly Tchaj-wan		Země, které zrušily uznání Tchaj-wanu a uznaly ČLR	
1989	Libérie*	1993	Libérie (podruhé)
1990	Guinea-Bissau	1994	Lesotho (podruhé)
1990	Lesotho*	1996	Niger (podruhé)
1991	Středoafriická republika (podruhé)*	1998	Středoafriická republika (potřetí)
1992	Niger*	1998	Guinea-Bissau
1994	Burkina Faso*	1998	Jihoafrická republika
1996	Gambie*	2003	Libérie (potřetí)
1996	Senegal*	2005	Senegal (podruhé)
1997	Čad*	2006	Čad (podruhé)
1977	Libérie (podruhé)*	2008	Malawi
1997	Svatý Tomáš a Princův ostrov		

\*Tyto země měly předchozí diplomatické vztahy s Tchaj-wanem a zrušily je, aby mohly uznat ČLR (většinou v 70. letech)

(Zdroj: Mohelníková, 2019, s 22)

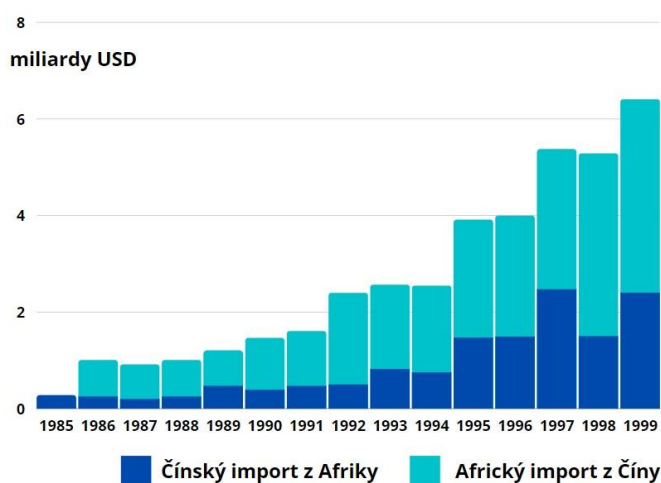
## 2.4 První diplomatické styky

První africký stát, se kterým Čína začala spolupracovat, byl v roce 1956 Egypt. Postupně přibýly diplomatické styky s Marokem, Tuniskem, Súdánem a Etiopií. Velice důležitý faktor, kterého se Čína snažila využít, byla stále probíhající studená válka. Během tohoto období došlo k dekolonizaci většiny afrického kontinentu, a proto vznikali i noví státní aktéři. Čína se usilovně snažila právě o jejich přízeň, která mohla hrát důležitou roli v budoucnu (Blanchard, 2018).

Od roku 1970 už byla Čína plnohodnotným africkým partnerem. Zároveň se stala jednou z mála komunistických zemí, která poskytovala zahraniční pomoc (příloha č. 1). Dokonce se Číně podařilo překonat v zahraniční pomoci i tehdejší Sovětský svaz (Shinn a Eisenman, 2012). Všechna tato snaha se však od roku 1976 začala pomalu vytrácet. Se smrtí Mao Ce-tunga se Čína z Afriky téměř stáhla, jelikož Maův nástupce inicioval jiné směřování čínské ekonomiky. Další změnu přineslo i dokončení dekolonizačního procesu (Trnka, 2008, s. 11).

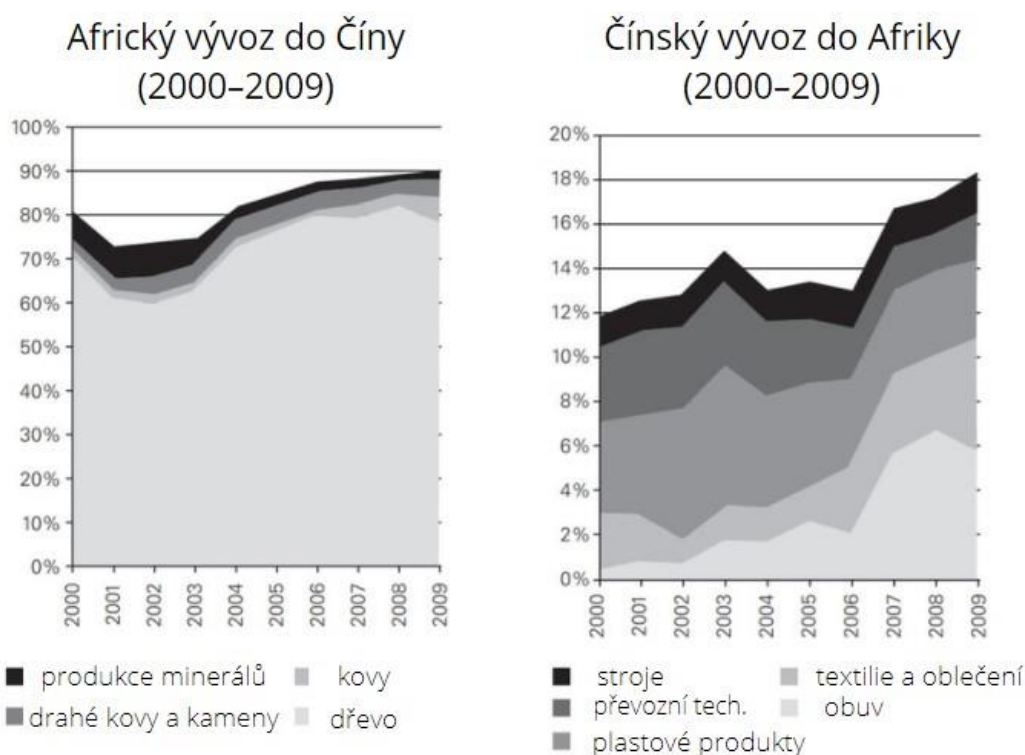
## 2.5 Nová éra spolupráce

Počátek devadesátých let byl pro Čínu důvod k oslavě, jelikož se rozpadl její největší komunistický rival – Sovětský svaz. Čínská ekonomika až nebývale rostla a dá se říct, že zažívala několik let po sobě hospodářský zázrak, který se projevoval i při obchodu s Afrikou (obrázek č. 5), (Trnka, 2008, s. 11).



Obrázek č. 5: Objem čínsko-afrického obchodu v letech 1985–1999 (Zdroj: Hamilton; Eisenman, 2012, s. 112. Vlastní zpracování autora).

Od počátku devadesátých let si Peking začal čím dál tím více uvědomovat, že udržení soběstačnosti už není možné. Proto se začala Čína dívat na Afriku jako na zemi, která má obrovské množství nerostného bohatství. Nejdůležitější jsou pro Čínu zejména ropa v Angole, Súdánu, Nigérii, měď v Zambii a Demokratické republice Kongo, uran v Namibii (příloha č. 2), (Trnka, 2008, s. 6–7). Dále se čínské firmy snaží prorazit na trhu s kobaltem, který je ohromně důležitý pro výrobu elektrických autobaterií. Objem obchodu od roku 1993 narůstal velice rychlým tempem (Shinn a Eisenman, 2012, s. 47).

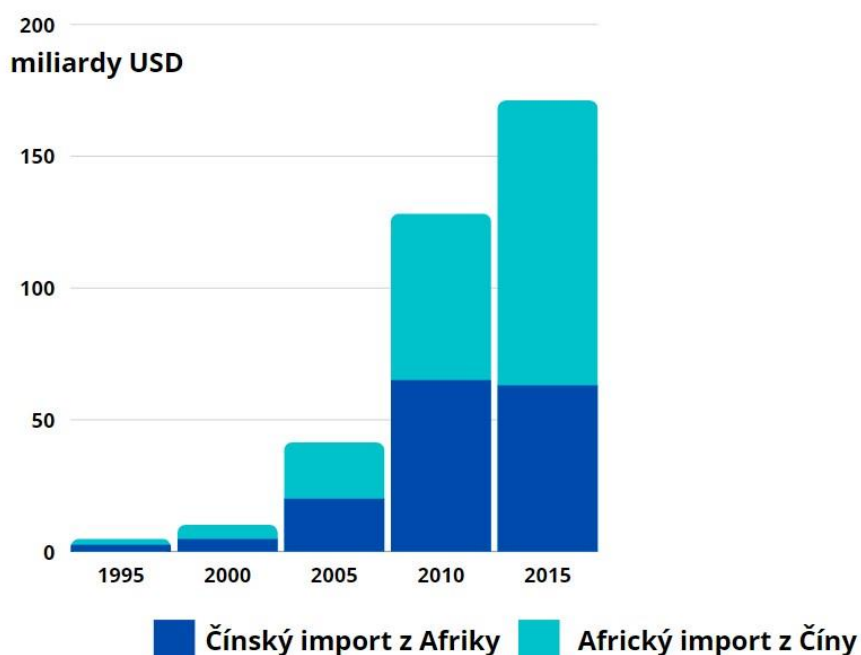


Obrázek č. 6: Čínsko-africký import/export v % z celkového obchodu (Zdroj: Hamilton; Eisenman, 2012, s. 119. Vlastní zpracování autora).

Na počátku spolupráce mezi Čínou a Afrikou byly vztahy navazovány většinou diplomaticky, avšak největší motivace byla obchodní. Za účelem rozkvětu v oblasti obchodu vzniklo v roce 2000 Fórum k čínsko-africké spolupráci (FOCAC), v němž působí více než 50 afrických států a společně s nimi i Čína. Hlavní úlohou tohoto spolku bylo a je podporování silnějších obchodních vztahů a investičních propojení mezi veřejným a soukromým sektorem. Schází se každé tři roky.

Hned na počátku svoji úlohu splnilo, jelikož vzájemný obchod se mezi roky 1999 až 2004 (obrázek č. 7) více než zpětinásobil oproti minulým obdobím. Třetí společné zasedání, které proběhlo v roce 2006 v Pekingu, přineslo další výrazné změny.

Vznikla tzv. „win-win“ kooperace a také nový typ strategické spolupráce. Prioritou vzájemné spolupráce mělo být zejména zemědělství, infrastruktura, průmysl, rybolov, informační technologie a veřejné zdraví (Sigmundová, 2014, s. 22–23).



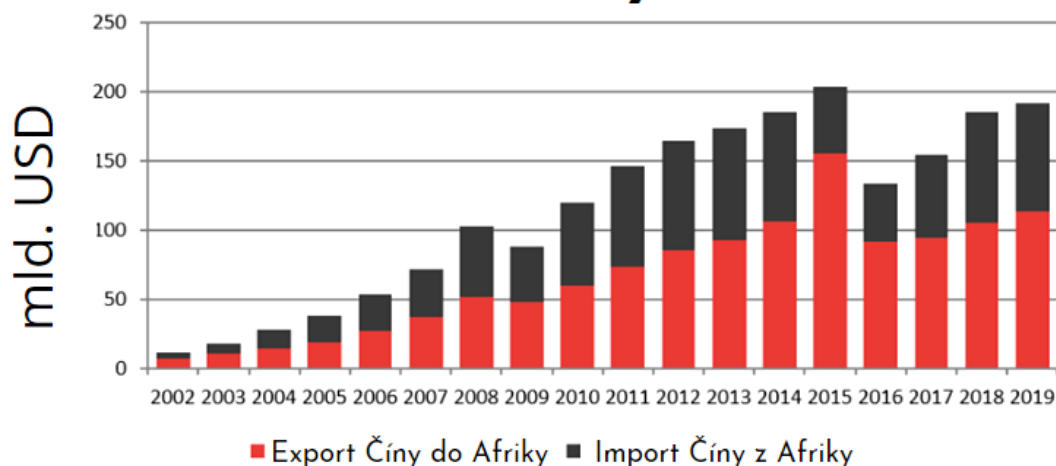
Obrázek č. 7: Čínský obchod s Afrikou v průběhu let (Zdroj: ČT24, 2018, s. 1. Vlastní zpracování autora).

Od roku 2009 Čína vystřídala USA na vedoucí pozici největšího obchodního partnera a svůj náskok stále navyšuje. Ale její taktiky nejsou vždy výhodné pro obě strany. Čína si do Afriky přiváží svoje pracovníky, kteří berou pracovní místa místním obyvatelům, čínské firmy jsou také velkou konkurencí pro zdejší podnikatele, kteří mnohdy bojují o přežití (Sigmundová, 2014, s. 24).

Ekonomická spolupráce mezi Afrikou a Čínou se rok od roku zvyšuje. Ekonomiky těchto dvou regionů už jsou značně provázané a do budoucna se očekává ještě zvětšení objemu vzájemného obchodu. Obrázek č. 8 znázorňuje vývoj čínsko-afrického obchodu v letech 2002–2019.

Pro nás je zajímavý zejména rok 2016, kdy došlo ke značnému propadu čínského importu. V tomto roce se většina afrických států potkala s problémy, které se týkaly veřejných financí – velké investiční programy do mnoha zemí, zhroutily se ceny přírodních komodit, proběhly devalvace směnných kurzů, zvýšily se úrokové sazby (Cauwenbergh; Laleman, 2018).

## Čínsko-africký obchod

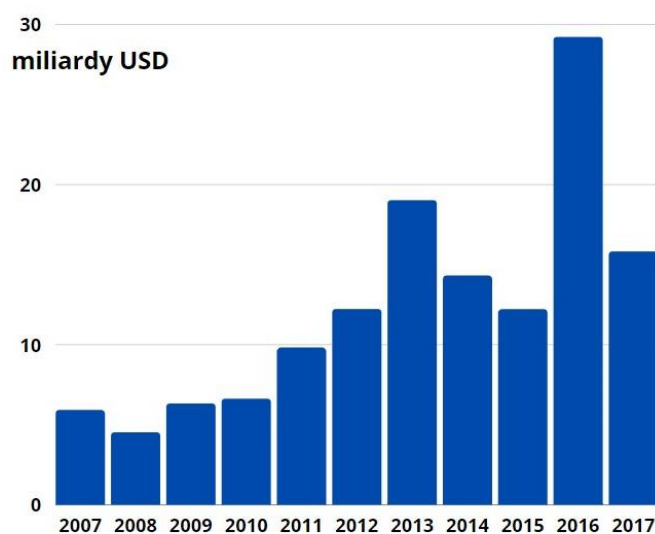


Obrázek č. 8: Čínský obchod s Afrikou 2002–2019 (Zdroj: *China and Africa Research Initiative*, 2021).

## 2.6 Diplomacie dluhové pasti

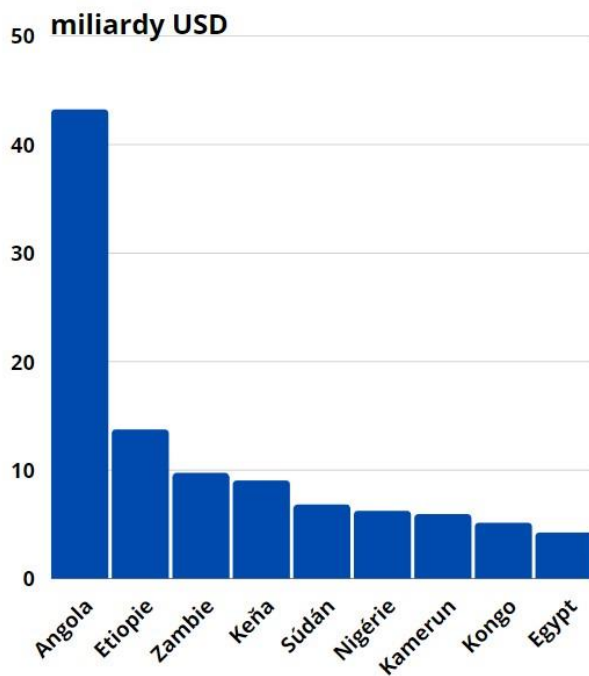
Diplomacie dluhové pasti je jeden z typů diplomacie, kdy ekonomicky vyspělé a bohaté státy investují a půjčují peníze do rizikových zemí. Tyto investice a půjčky ale v mnoha případech nebudou s vysokou pravděpodobností splaceny. Hlavním záměrem je získání politického a ekonomického vlivu nad ekonomikou, která daných půjček využije.

Získání takové převahy může přinést národní bezpečnost, jelikož půjčující si státy budou zavázány a nebudou chtít ohrozit stát, který jim dané finance poskytl. Další motivací mohou být nerostné suroviny, kterými státy půjčené peníze mohou splácet.



Obrázek č. 9: Roční půjčky Číny do Afriky (Zdroj: *Villamil*, 2020, s. 1. *Vlastní zpracování autora*).

Diplomacii dluhové pasti již několik let uplatňuje Čína vůči africkým zemím, které se tak už mnohdy dostaly do nesplacitelných dluhů vůči této asijské zemi (Guanová, 2020, s. 16).



Obrázek č. 10: Africké státy, které jsou Číně nejvíce zadlužené (Zdroj: *China and Africa Research Initiative*, 2020, s. 1. Vlastní zpracování autora).

## 2.7 Shrnutí druhé kapitoly

Afrika a Čína rozvinula svoji spolupráci už na začátku 50. let 20. století, když se několik afrických zemí zúčastnilo Bandungské konference, kde vznikly první dohody o tom, jak má spolupráce mezi státy vypadat. Postupně probíhalo navazování diplomatických a obchodních vztahů, protože si Čína velice dobře uvědomovala, čím pro ni Afrika může do budoucna být.

Milníkem pro další období spolupráce může být konec studené války, po které Čína postupně navyšovala vliv. To ale netrvalo dlouho, jelikož se s příchodem nového prezidenta změnila rétorika země a spolupráce na několik let utichla.

S počátkem 90. let si ekonomicky prosperující Čína postupně začala uvědomovat, že rozhodně nedokáže být soběstačná ve všech ohledech. Proto se opět obrátila na Afriku, přesněji řečeno na její nerostné bohatství a snadno dosažitelné výsledky svých zájmů. Snahy Číny se postupně dařilo plnit a spolupráce vzkvétala. Přesněji řečeno, hlavně Čína dostávala a dostává to, co potřebuje. A zatím se jí stále daří držet si africké státy na svojí straně, i když už státy začínají pomalu chápat, proč kooperace s Čínou nemusí být vždy výhodná.

Jedním z mnoha problémů, kterým Afrika v posledních letech čelí, jsou dluhy. Mnohé z tamních regionů jsou zadlužené tak moc, že svůj dluh už nikdy nemůžou splatit. Právě v těchto oblastech Čína využívá tzv. diplomacií dluhové pasti. Tento typ diplomacie se zaměřuje právě na slabé a chudé ekonomiky, kterým Čína s radostí půjčuje peníze. Díky tomu Čína získá v daném státě politickou a ekonomickou převahu. Další čínskou výhodou je to, že si může splátky nárokovat i v nerostných surovinách.



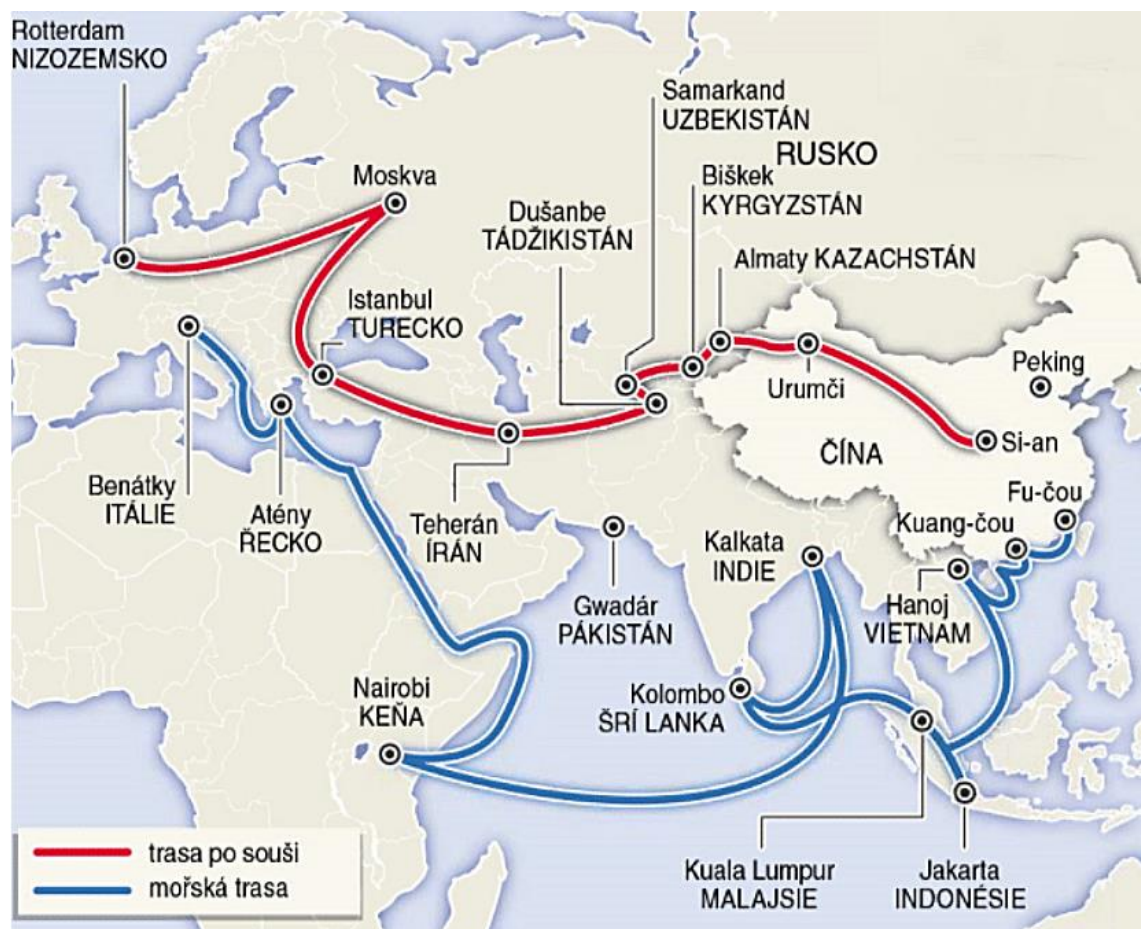
## 3 Nová Hedvábná stezka

### 3.1 Obecné informace

Projekt nové Hedvábné stezky (The Belt and Road Initiative – BRI; The One Belt One Road – OBOR, dle anglických zkratk) oficiálně představil v roce 2013 čínský prezident Si Ťin-pching. V září 2013 představil v Kazachstánu plány na obnovení obchodních tras po souši. O měsíc později v Indonésii přednesl záměry na vybudování námořnických tras. Nový projekt této obchodní trasy tedy zahrnuje jak cestu pozemní, tak cestu námořní:

- I. Ekonomický pás Hedvábné stezky – spojení Číny, Střední Asie, Ruska a Evropy
- II. Námořní část Hedvábné stezky – spojení Číny a Evropy, Číny a jižního Pacifiku

Rozdělení obchodních tras má dopad i na Afriku. Jak jde vyčíst z obrázku č. 11, africký kontinent je důležitý zejména pro námořní část (Githaiga, 2019, s. 118–119).



Obrázek č. 11: Trasy nové Hedvábné stezky (Zdroj: iDNES.cz., 2018).

Tento projekt si můžeme vyložit více způsoby, jelikož za ním nestojí jen vidina ekonomické kooperace států. Celý návrh lze chápat i jako globální strategii, protože jeho součástí je mnoho dalších dílčích projektů, které mají v co největší míře podpořit bezproblémové fungování nové Hedvábné stezky. Jedná se zejména o vybudování lepší infrastruktury a integraci v mnoha dimenzích – například v kultuře. Mezi důležité investory patří Asijská infrastrukturní investiční banka (AIIB), která spravuje peníze poskytnuté Čínou. Obecně se dá ovšem říct to, že tvůrci nové Hedvábné stezky si vymezili pět hlavních cílů:

- I. Koordinace politik zapojených států
- II. Zajištění konektivity všech typů zařízení
- III. Umožnit neomezený obchod
- IV. Pokusit se o finanční integraci
- V. Zlepšit mezilidské vztahy (Green Belt and Road Initiative, 2020, s.1).

Dále si tento obrovský projekt dává za úkol zlepšit propojenost mezi Asií, Evropou a Afrikou. Nemůžeme ale opomenout ani mnohé názory, které považují tuto čínskou snahu jako jeden z nástrojů její zahraniční politiky (Githaiga, 2019, s. 118).

Představa nové Hedvábné stezky není zcela jasně vymezena a naplánována. V současné době se k ní oficiálně připojilo 138 států, ale ty další se mohou neustále připojovat. Při svém nejširším možném pojetí by tato geoeconomická aktivita mohla obsáhnout až 55 % HNP, přes 70 % světové populace a více než 75 % globálních energetických rezerv (Bondaz, 2015, s. 1).

V prvních 7 letech od uvedení projektu Čína přímo, či nepřímo investovala do zapojených regionů více než 755 miliard amerických dolarů. Do regionu subsaharské Afriky z těchto peněz putovalo více než 154 miliard (příloha č. 3). Nejvíce se investice zaměřovaly na energetický sektor a zlepšení transportu (příloha č. 4), (Green Belt and Road Initiative, 2020, s. 1).

## 3.2 Zapojení Afriky

Afrika je stále považována za jeden z klíčových regionů globálního růstu, proto Čína od dob založení FOCAC neustále zvyšuje svůj vliv. Proto je nutné, aby i africké státy byly plně začleněny do velké čínské vize nové Hedvábné stezky. Aby toho bylo možné dosáhnout, bude nutné skloubit roli OBOR v projektu africké Agendy 2063<sup>1</sup>, tedy industrializovat a diverzifikovat kontinentální ekonomiku, zlepšit propojení a vybudovat lepší infrastrukturu (Managa; Simelane, 2018, s. 3).

Většina afrických vůdců projekt OBOR uvítala a kladně jej hodnotila. Čínsko-africké vztahy se ještě více utužily po návštěvě čínského premiéra Li Kche-čchianga v květnu roku 2014. Potvrzení čínské podpory v rozvoji africké infrastruktury bylo stvrzeno i podepsáním memoranda mezi Čínou a Africkou unií dne 27. ledna 2015 (Managa; Simelane, 2018, s. 3).

Nová Hedvábná stezka se nejvíce zaměřuje na státy východní Afriky, včetně těch, které se nachází v tzv. Africkém rohu. Jmenovitě jsou to Keňa, Tanzánie a Somálsko, které leží při pobřeží Indického oceánu. Dále Egypt a Džibuti ležící při pobřeží Rudého moře. V budoucnosti je možnost expandovat i do států jako je Nigérie, Kamerun a Namibie (Githaiga, 2019, s. 119).

## 3.3 Zapojené africké státy

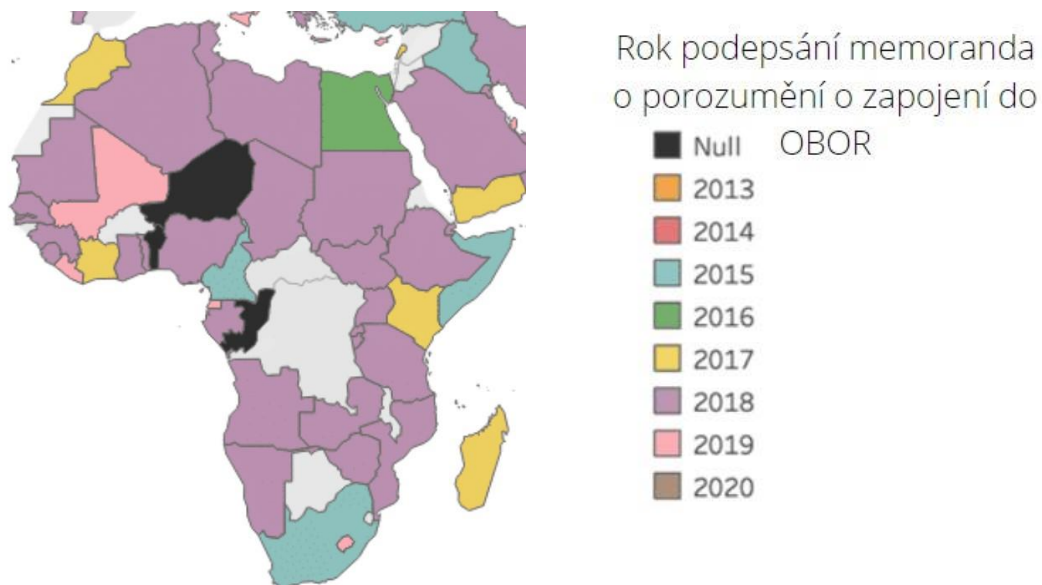
V Africe se k projektu přidalo nejméně 42 států (obrázek č. 12), z toho 28 jich podepsalo memorandum o porozumění v roce 2018, kdy se konala schůze FOCAC. Nicméně existuje nedostatek informací o podobě a podrobnostech těchto memorand. To je do značné míry důsledek toho, že o projektech nové Hedvábné stezky v Africe nejsou podávány transparentní a systematické informace (Phiri; Mungomba, 2019, s. 6).

To může způsobovat pocit toho, že Čína může za veškerý ekonomický růst daných afrických států. V mnoha případech ovšem byly smlouvy podepsány mezi více státními

---

<sup>1</sup> Agenda 2063 je africký projekt, který si dává za cíl transformaci tohoto státu do podoby globální velmoci budoucnosti. Celý projekt vznikl pod vedením leaderů z Africké unie (Neznámý autor (Agenda 2063: The Africa we want), 2013, s. 1)

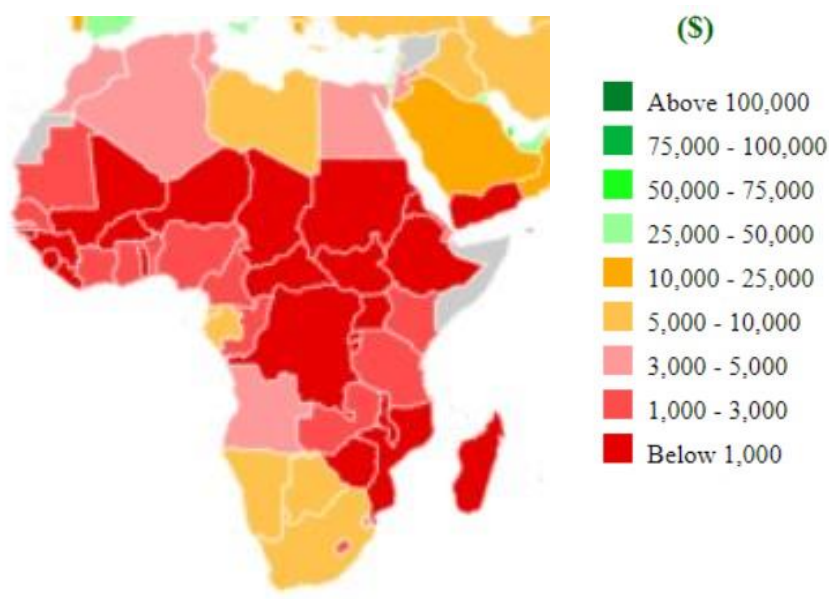
a soukromými firmami před oznámením iniciativy OBOR. A i přesto se z velké části projekty tváří tak, že byly naplánovány až po roce 2013 (Odgaard, 2019, s. 81).



Obrázek č. 12: Státy, které podepsaly memorandum o porozumění (Zdroj: *Green Belt and Road Initiative, 2020, s. 1*).

### 3.4 Projekty v rámci Afriky

Afrika jako celek je výrazně zaostalý kontinent, který by se mnohdy bez pomoci ze zahraničí neobešel. To můžeme vyčíst i z mapy, která se zaměřuje na HDP na hlavu dle jednotlivých regionů (obrázek č. 13).



Obrázek č. 13: Africké státy dle HDP na hlavu - 2019 (Zdroj: *Statistics Times, 2020, s. 1*).



### 3.5 Shrnutí třetí kapitoly

Projekt nové Hedvábné stezky je plán, který má obrovský potenciál, ovšem jen do té doby, než se čínské záměry zvrtnou a namísto oboustranně výhodné spolupráce bude Čína vnímat pouze své vlastní zájmy. Od roku 2013, kdy byl poprvé představen, už Čína zaznamenala několik úspěchů. A to nemluvě o tom, že si málokdo uvědomuje to, že čínský vliv a pomoc na oko má mnoho dalších záměrů.

V současné době se zapojilo 138 států po celém světě, v Africe jich je už 42. Z toho nám jasně vyplývá, že iniciativa OBOR zaznamenala u tamních leaderů výrazný úspěch. Ještě aby ne, když jedním z hlavních záměrů je vybudovat perfektní infrastrukturu, která by zjednodušila obchod mezi zapojenými státy. A Afrika je jasným adeptem. Úroveň infrastruktury je zde naprosto tristní, proto se budují a plánují zejména silnice, železnice a přístavy.

Za zmínku stojí i to, že pro naprosto hladký průběh všech projektů se bude muset iniciativa OBOR do značné míry shodovat s plány, které stanovila Africká unie (Agenda 2063, AfCFTA<sup>2</sup>).

---

<sup>2</sup> The African Continental Free Trade Area (AfCFTA) je největší zónou volného obchodu na světě. Obsáhla 54 z 55 afrických států (Kolektiv autorů, 2020, s. 1).

## **4 Empirická část**

Empirická část práce se zabývá dosavadními dopady nové Hedvábné stezky na státy Egypt a Keňa. Pro další práci jsem si vybral tyto dva již zmiňované státy, jelikož jejich poloha a ochota spolupracovat z nich dělá velmi zajímavé oblasti pro čínskou finanční expanzi.

U těchto regionů se zaměříme na stručný historický vývoj spolupráce s Čínou, dále pak ekonomickou situaci, plánované projekty v rámci iniciativy OBOR a možnými vyhlídkami do budoucnosti.

### **4.1 Egypt**

#### **4.1.1 Historie spolupráce**

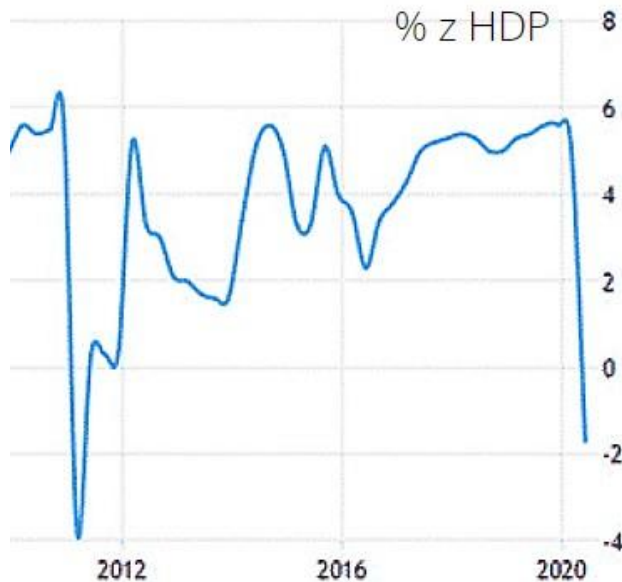
Čína začala navazovat vztahy s oblastí severní Afriky již od brzké poloviny 20. století. Důvod byl jasný – v této oblasti bylo velké množství samostatných regionů, mezi které patřil i Egypt. Snaha o získání nezávislosti na metropoli byl v tehdejší době fenomén, proto mluvíme o procesu dekolonizace Afriky. Po prvotním odmítání spolupráce čínská diplomacie nakonec otočila, proto se Egypt stal v roce 1956 prvním africkým státem, který spolupracuje s Čínskou lidovou republikou. Průběh 60. let se nesl v postupném rozvoji spolupráce, která dále vzkvétala. To i navzdory tomu, že Egypt neměl nadbytečnou ropu ani minerály, které by mohly pomoci čínské ekonomice. Ta si udržovala dobré vztahy s Egyptem hlavně kvůli zbrojnímu průmyslu a Suezskému průplavu, do kterého investovala čínská vláda značný obnos peněžních prostředků (Shinn; Eisenman, 2012, s. 229–231).

#### **4.1.2 Egyptská ekonomika**

Egyptská ekonomika je jedna z nejrozvinutějších a nejdiverzifikovanějších ekonomik zemí arabského světa. Do roku 2010 ekonomika tohoto státu rostla v průměru o 5 % za čtvrtletí. To hlavně díky tomu, že v Egyptě proběhlo hned několik hospodářských reforem, které přilákaly zahraniční investory. I přes zlepšení životních podmínek velké části obyvatelstva na tom byl průměrný Egyptan stále špatně. Což zapříčinilo značnou



nespokojenost široké části populace, která vedla až ke svržení režimu prezidenta Husního Mubáraka (Trading economics, 2021, s. 1). Tyto politické nepokoje vedly k tomu, že ekonomika se téměř zastavila, jelikož nejasná státní situace poškozovala úroveň cestovního ruchu, stavebnictví a výrobu obecně (obrázek č. 15).

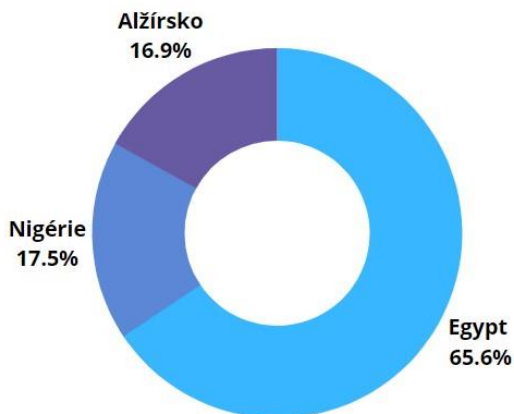


Obrázek č. 15: Vývoj egyptské ekonomiky dle ročního přírůstu HDP v letech 2011–2020 (Zdroj: *Trading economics, 2021*).

V dalších letech se ekonomika z této krize snažila dostat. Na přelomu roku 2016 a 2017 se jí to podařilo, ustálila se a začala postupně růst. Pokles ekonomiky v roce 2020 je způsoben pandemií koronaviru SARS-CoV-2, která výrazně zasáhla do všech oblastí ekonomického rázu (Trading economics, 2021, s. 1). Podrobnější informace o vývoji egyptské ekonomiky jsou součástí přílohy č. 5.

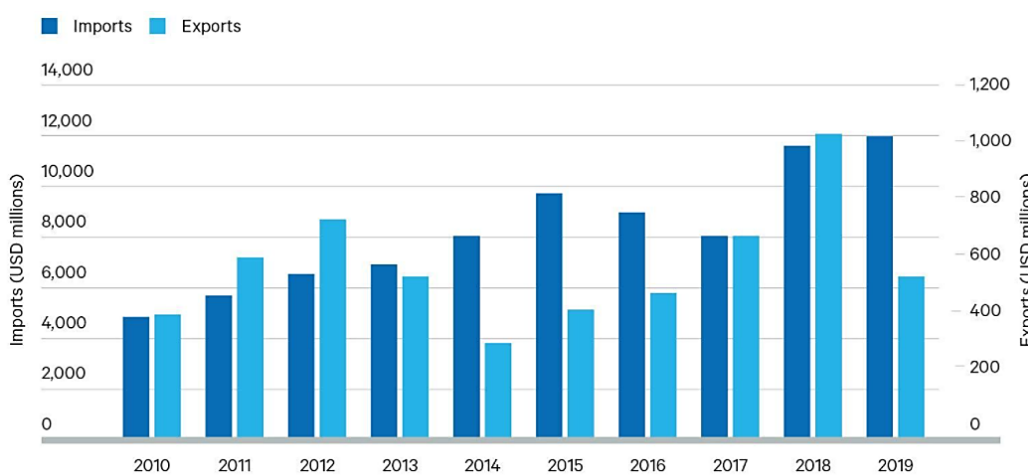
Čína nejvíce do Egypta investovala v období do roku 2006, kdy tyto země měly společné podniky v hodnotě přesahující 2,7 miliardy USD. Od tohoto období investice postupně klesaly, ale i přesto Čína investuje do této africké země největší množství finančních prostředků (obrázek č. 16), (Shinn; Eisenman, 2012, s. 232).



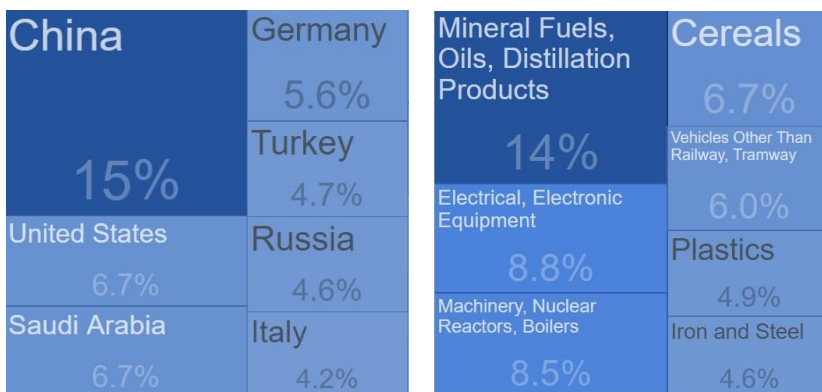


Obrázek č. 16: Podíl přímých zahraničních investic z Číny dle tří nejvíce zapojených států (Zdroj: *Trading economics, 2021*).

Ten fakt, že Egypt není nikterak bohatý na nerostné suroviny, se výrazně odrazuje ve statistikách exportu, v nichž je Čína výrazně vzadu (příloha č. 6). Zatímco statistikám importu Čína bezkonkurenčně vévodí (obrázek č. 18). Příloha č. 7 uvádí přesná čísla týkající se jak exportu, tak importu. Obrázek č. 17 uvádí statistiky vzájemného obchodu v letech 2010–2019.



Obrázek č. 17: Čínsko-egyptský obchod mezi roky 2010–2019 (Zdroj: *LaprinthX, 2021*).



Obrázek č. 18: Egyptský import dle států a dováženého zboží (Zdroj: *Trading economics, 2021*).

Nejdůležitějším odvětvím egyptské ekonomiky je terciální sektor, který zaměstnává skoro polovinu egyptského obyvatelstva. Největší příjmy z tohoto sektoru přichází z odvětví telekomunikací a cestovního ruchu. Sekundární sektor se nejvíce věnuje zpracování ropy, méně významný je automobilový průmysl a pěstování bavlny. I když se Egypt snaží o hospodářskou diverzifikaci, je stále hodně závislý na Suezském průplavu (Nordea, 2020, s. 1).

### **4.1.3 Projekty nové Hedvábné stezky**

Když Čína představila novou Hedvábnou stezku, Egypt byl v roce 2015 první africký stát, který se stal její součástí. Důvodů, proč je Egypt výhodný, je více:

- I. Spojuje Afriku s Evropou i Asií, má blízko k arabským státům
- II. Egypt je vstupní bránou na globální trh

Produkty vyrobené v Egyptě jsou osvobozeny od cla ve velké části arabských států, na trzích v Evropě a USA. Pro samotný Egypt je nejvýznamnější Suezský průplav, v němž operuje více než 190 zahraničních firem. Putuje přes něj více než 40 % celosvětového obchodu s ropou (Githaiga, 2019, s. 123).

V roce 2015 byla podepsána dohoda, která Egyptu přinesla více než 10 miliard USD, které mohl využít na zlepšení infrastruktury – zvětšení přístavu v Alexandrii, vybudování nových dálnic, zlepšení úrovně energetického sektoru (Githaiga, 2019, s. 123).

Největší projekt je vybudování ekonomické zóny Suezského průplavu (SCZone). Inovativní a soběstačný koridor pro průmyslový rozvoj, který změní tuto oblast v mezinárodní obchodní centrum. Tato ekonomická zóna slibuje, že díky inovativní a integrované rozvojové strategii zvýší konkurenceschopnost egyptské ekonomiky. SCZone se chystá podpořit téměř milion nových pracovních míst a také očekává přes dva miliony nových obyvatel (WHCCCCO, 2019, s. 4).



Obrázek č. 19: Ekonomická zóna Suezského průplavu (Zdroj: WHCCCCO, 2019, s. 11).

S touto oblastí souvisí také budování nového administrativního hlavního města Nová Káhira. Nové město poblíž Káhiry je považováno za součást ekonomického rozvoje a jako jedna z částí egyptského projektu „Egypt Vision 2030“<sup>3</sup>. Do tohoto města Čína prozatím poskytla peněžní prostředky na vybudování nových elektro vlaků (Arab development portal, 2016, s. 3–5).

Pokud se blíže podíváme na další projekty v rámci nové obchodní trasy, můžeme zmínit uhelnou elektrárnu v Hamraweinu, v blízkosti Rudého moře, jejíž výstavba byla s ohledem na pandemii pozastavena (Energy Egypt, 2018, s. 1). Vznikají nové podmořské tunely spojující egyptskou pevninu a Sinajský poloostrov. Egypťané se dále snaží o zlepšení telekomunikačních sítí (WHCCCCO, 2019, s. 12–18).

<sup>3</sup> Jedná se o národní projekt, který byl představen v roce 2016. Víze se dělí na celek osm hlavních národních cílů, které by měly být splněny do roku 2030 (State Information Service, 2020, s. 1).

#### 4.1.4 Shrnutí

Egypt je jedním z nejvíce ekonomicky rozvinutých států Afriky, čehož se snaží využít i Čína. Ta s tímto státem navázala spojení již několik let po vzniku Čínské lidové republiky (1949). Spolupráce postupně nabývala na síle a z těchto dvou regionů se stali silní obchodní partneři. To dokládá i množství přímých investic, které do Egypta z Číny putují více než kamkoliv jinam na africkém kontinentu.

Ekonomika Egypta se v posledních letech vzpamatovala z Arabského jara a dalších politických problémů, které ji značně uškodily. Nejvíce peněz do státní pokladny přináší cestovní ruch a zisky z telekomunikačních sítí. Zde je nezbytné zmínit to, že Egypt není nikterak bohatý na nerostné suroviny, tudíž Čína v tomto regionu musí vidět jiný, výhodný cíl.

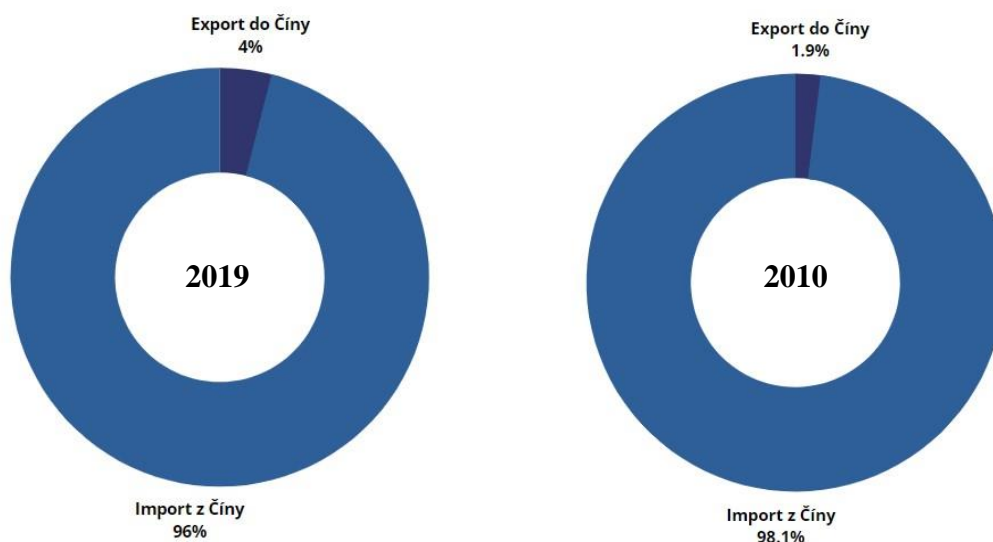
Hlavním důvodem čínského zájmu je Suezský průplav. Kanál, který je spojnice Afriky, Asie a Evropy. Suezská ekonomická zóna, která je obrovským plánem, udělá z této oblasti obrovské mezinárodní obchodní centrum. Z čehož bude prosperovat i Čína, která tudy bude moct převážet ještě více zboží.

Egypt je ve spolupráci docela střízlivý, orientuje se i na jiné státy, což dokládají i statistiky jeho exportu. Do budoucna bude velice důležité, aby se Egypt ještě více nezadlužil a nepodlehł čínské dluhové pasti. Velice důležité bude taky to, aby si udržel vedoucí pozici při rozhodování okolo Suezského průplavu, bez kterého by Egypt nedokázal svoji ekonomiku dále rozvíjet.

## 4.2 Keňa

### 4.2.1 Historie spolupráce

Kooperace Keni a Číny začala již před vyhlášením nezávislosti v roce 1963. Kdy její tehdejší prezident Oginga Odinga Čínu přímo zbožňoval, několikrát v ní i pobýval. Stal se pro čínsko-keňské vztahy velikým spojencem, který jí pomáhal udržet dobré vztahy i přes nelibost ostatních keňských státníků. Po jeho mandátu ovšem byli jeho nástupci ve vztazích s Čínou opatrnější. Po roce 2000 se kooperace postupně upevňovala. Ale peněžní pomoc Číny do Keni nikdy nebyla jedna z nejvyšších. Největší problém, kterému musí Keňa už od roku 1964 čelit, se týká vyrovnanosti obchodní bilance. Ten spočívá v tom, že Čína ve velkém do tohoto regionu exportuje, zatímco import je zanedbatelný. Toho si můžeme všimnout i v posledních letech (obrázek č. 20).

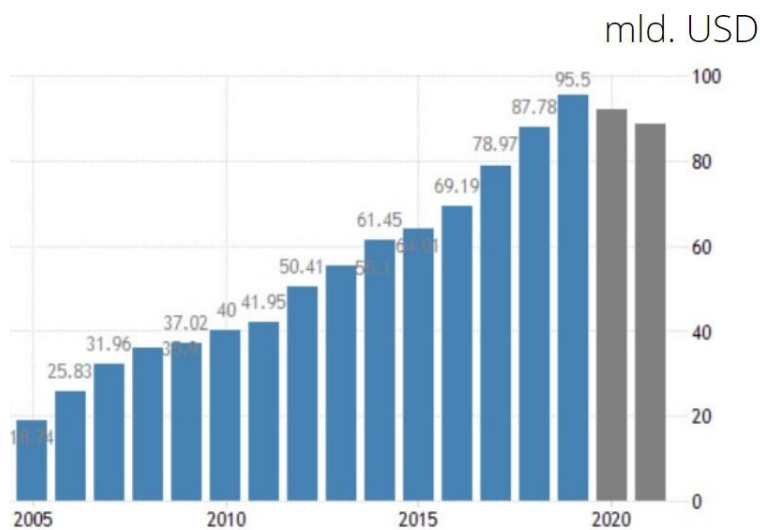


Obrázek č. 20: Podíl keňské obchodní bilance v letech 2019 a 2010 (Zdroj: *Trading economics, 2021. Vlastní zpracování autora*).

Nejvíce čínských investic putovalo na zlepšení telekomunikace (Huawei a ZTE dominují tamnímu trhu) a infrastruktury, zejména silnic a dálnic (Shinn; Eisenman, 2012, s. 266–269).

## 4.2.2 Keňská ekonomika

Keňa zažívá dekádu hospodářského růstu (podrobný vývoj posledních let v příloze 8), který ji dopomohl k tomu, že v roce 2016 získala statut státu se středními příjmy. Tento ekonomický růst je zapříčiněn zlepšením povětrnostních podmínek pro primární sektor, odolností terciálního sektoru, silnou soukromou spotřebou a trvalou důvěrou tamních obyvatelů v ekonomiku (Nordea, 2020, s. 1). Graf (obrázek č. 21) znázorňuje vývoj keňské ekonomiky, šedé sloupce označují předpokládaný objem HDP.



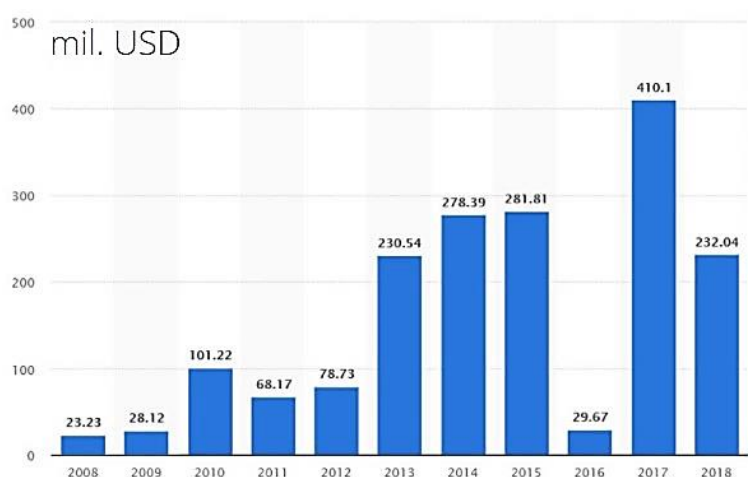
Obrázek č. 21: Vývoj keňské ekonomiky v letech 2005–2020 (Zdroj: Trading economics, 2021).

Keňa je nejvíce vyspělá v oblasti služeb, jejichž know-how přejímá celý kontinent. Terciální sektor zaměstnává více než 35 % obyvatelstva, ale jeho podíl na tvorbě HDP je největší. Nejdůležitějším odvětvím zůstává stále cestovní ruch. Pro Keňu je dále velice důležitý primární sektor, v němž pracuje přes 55 % obyvatel. Pěstuje se hlavně káva, pšenice, cukrová třtina a ovoce. Všechny tyto komodity tvoří významnou část exportu do Ugandy, USA a Nizozemska (přílohy 9 a 10). Sekundárnímu sektoru můžou pomoci nová naleziště ropy a zemního plynu. Obecně se dá říct, že nerostné suroviny v Keni nehrají významnou roli (Nordea, 2020, s. 1).

Do budoucna má Keňa potenciál stát se jednou z nejúspěšnějších afrických ekonomik, a to i díky rostoucímu podílu mladistvých v populaci, dynamickému soukromému sektoru, vysoce kvalifikované pracovní síle, nové ústavě a svým obrovským významem v oblasti severní Afriky. Při svém dalším rozvoji bude muset dbát na to, aby vyřešila

obrovské rozdíly mezi lidmi jako je chudoba, nerovnost před zákonem a špatnou úroveň státní správy (The World Bank, 2020, s. 1).

Čína do Keni přispívá určitým obnosem přímých investic, ale jejich množství se v průběhu let značně mění. Stejně ovšem zůstává jejich využití – rozvoj infrastruktury, výrobního sektoru a telekomunikačních technologií (Jere, 2019, s. 1).



Obrázek č. 22: Čínské přímé investice do Keni (Zdroj: Statista, 2020).

### 4.2.3 Projekty nové Hedvábné stezky

Keňa je jeden z nejdůležitějších čínských partnerů v rámci nové Hedvábné stezky. Již od roku 2013 je přístav v Mombase klíčový stavební kámen celé iniciativy. V posledních letech byla podepsána řada memorand a smluv o spolupráci, ty mimo jiné zahrnovaly posílení čínského turismu a zvýšení vývozu z oblasti zemědělství.

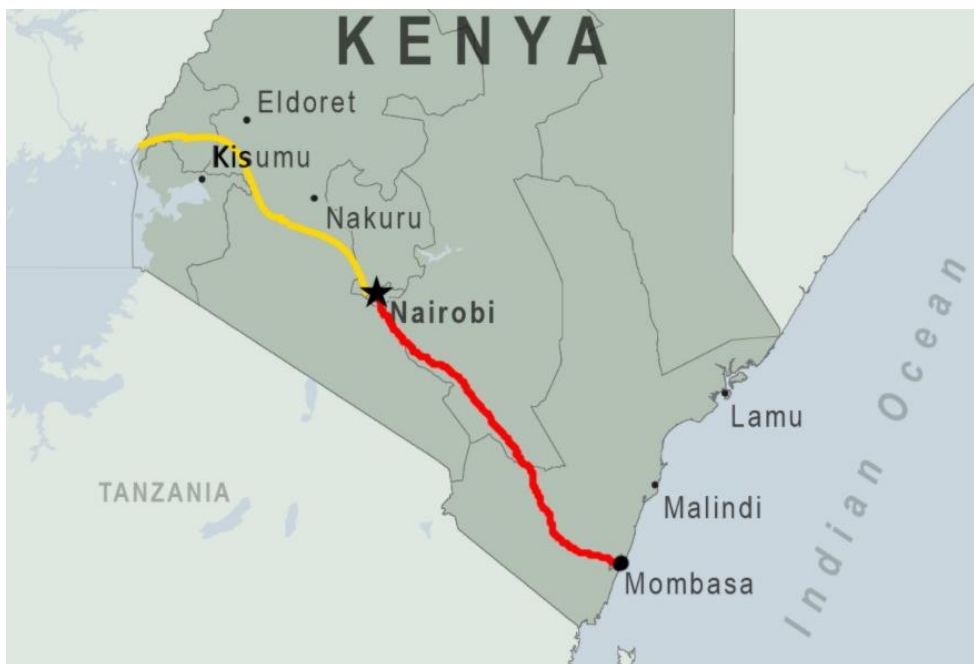
Dle mnoha keňských orgánů urychlí zapojení do projektu OBOR rozvoj národních strategií, které byly stanoveny v dokumentu „Kenyan Vision 2030“ vydaném v roce 2008. Popsaná vize si klade za úkol učinit do roku 2030 z Keni průmyslový stát založený na třech základních pilířích – ekonomickém, sociálním a politickém. Ekonomická složka zahrnuje vytvoření několika zvláštních ekonomických zón, jako je například přístav Dongo Kundu. V roce 2017 byl představen další, doplňující projekt, s názvem „Big Four Agenda“ (Goulard, 2020, s. 1).

Společně s keňskou vizí si kladou čtyři základní úkoly:

- I. Rozvíjet keňský průmyslový sektor
- II. Budovat cenově dostupné bydlení, lepší urbanizace
- III. Zdravotní péče dostupná pro všechny
- IV. Boj proti podvýživě

Tyto vytyčené cíle vyžadují značné zdroje a modernizaci infrastruktury. Přičemž jedním z možných mechanismů, jak může Keňa získat potřebné prostředky, je nová Hedvábná stezka (Goulard, 2020, s. 1).

Největším projektem je bez pochyb železnice spojující Nairobi a klíčový přístav v Mombase (obrázek č. 23). Trať zde byla Brity již postavena, ale od 90. let byla ve velmi špatném stavu. Nová linka je v provozu od 2017 a poskytuje jak přepravu osobní, tak nákladní.



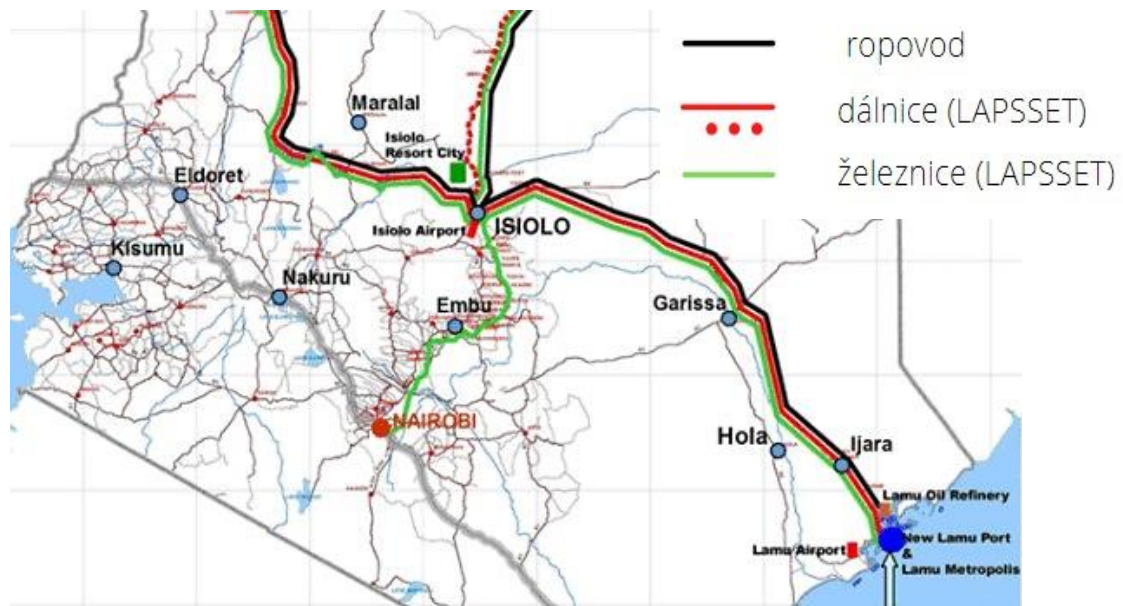
Obrázek č. 23: Trasa železnice spojující Nairobi a Mombassu (Zdroj: Goulard, 2020).

Problém, který tato stavba přinesla, spočíval v tom, že keňské úřady poukázaly na právní stránku stavby a tenderu. Zmiňovaly to, že čínské firmy jsou před ostatními zvýhodněny. Tato situace rozhodně není ojedinělá. Stejný problém byl například řešen i maďarskými soudy. Výsledky jednání mají většinou stejný výsledek – záměry staveb vznikly před



ohlášením nové Hedvábné stezky, proto čínské firmy vyhrály tendery bez jakékoliv pomoci (Goulard, 2020, s.1).

Dále se jedná o výstavbě nového ropovodu, který by spojoval keňské přístavy s ropnými poli v Ugandě a Jižním Súdánu (LAPPSET). V plánu je i nový, moderní přístav Lamu. Chystají se i nové dálnice a silnice, které by propojily významná keňská města (Githaiga, 2019, s. 121).



LAPSSET - Lamu Port and Lamu-Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor (koridor Lamu)

Obrázek č. 24: Koridor Lamu a trasa ropovodu (Zdroj: Wikipedie, 2013).

Ačkoliv iniciativa nové Hedvábné stezky má v Keni za sebou nějaké úspěchy, žádná dvoustranná dohoda mezi Čínou a Keňou ohledně projektu OBOR neexistuje (Githaiga, 2019, s. 121).

#### 4.2.4 Shrnutí

Keňa a Čína spolu začaly spolupracovat již před osamostatněním tohoto afrického regionu. Ne vždy ale byla spolupráce chtěná. Zdali je pro další rozvoj nutná, už nedokážu posoudit. Ale zřejmě tomu tak bude.

Keňa je v iniciativě nové obchodní trasy veliký hráč, jelikož se jeden z klíčových přístavů nachází právě na jejím území. Proto není divu, že byla mezi prvními státy, které se staly

tváří čínského megaprojektu. Od roku 2013 se v Keni podařilo vybudovat novou železnici, které spojuje Nairobi a již zmiňovaný čínský přístav Mombasa. S ohledem na keňské obyvatelstvo se jedná o velice úspěšnou stavbu, která dokáže zjednodušit mnohem lidem práci. Z právního hlediska to už tak úspěšný projekt nebyl. Zde můžeme narazit na jeden z obrovských problémů, které od začátku ubírají celé vizi na kráse. Čínské firmy se vždy snaží prosadit jen samy sebe, bez ohledu na firmy ostatní. A nejednou to bylo mimo meze zákona.

Pokud se podíváme na budoucnost keňské ekonomiky, můžeme být značnými optimisty. Zdejší ekonomika vykazuje značnou stálost, i přes občasné výkyvy způsobené teroristickými útoky. Tento region se může v budoucnu stát ještě více prosperující ekonomikou a konkurovat větším, významnějším státům.

## Závěr

Nová Hedvábná stezka je mohutně podporovaným projektem, který se postupně stává jedním z prostředků čínské zahraniční politiky. Celá idea byla oznámena v roce 2013, kdy čínský prezident představil myšlenku na znovuzrození Hedvábné stezky. Těmito plány se chce Čína zasloužit o větší propojení světového obchodu a zrychlení nákladní dopravy, proto se snaží investovat do velkého množství dopravních projektů jako jsou dálnice, železnice a lodní přístavy. Mimo to se snaží zvýšit rozsah svého působení do více částí světa, v nichž chce získat vliv.

Díky dlouhodobě se rozvíjejícím vztahům Afriky a Číny se iniciativa nové Hedvábné stezky zaměřila i na africký kontinent. Hlavním cílem iniciativy nové Hedvábné stezky je zlepšit africkou infrastrukturu a pomoci tamním ekonomikám růst. Zaměřuje se zejména na východní Afriku, která má velice výhodnou polohu, a Egypt, který disponuje Suezským průplavem. Celkově je zapojeno přes 40 států, do nichž Čína postupně směřuje své investice a půjčky. Mnohé státy jsou tak zadlužené, že Číně umořují svůj dluh nerostnými surovinami, což umožňuje aplikovaná diplomacie dluhové pasti.

Afrika je pro Čínu atraktivní nejen nerostnými surovinami, které jsou hlavním vývozním artiklem, ale i ochotou a vděčností za spolupráci. Proto Afrika byla jasný cíl pro novou Hedvábnou stezku. Výhody pro její další rozvoj zde určitě najdeme – zlepšení životní úrovně, nová pracovní místa, zlepšení zdravotní péče, dopravní obslužnosti. Dopady na ekonomiku jsou rovněž značné.

Využití Afriky v rámci tohoto obrovského projektu může zlepšit její obchodní vztahy se zbytkem světa, zdokonalit ekonomické uvažování, povzbudit soukromý sektor, nabudit cestovní ruch a z Afriky udělat konkurenceschopný region. Její účast na projektu ovšem přináší i značná negativa. Zúčastněné státy se stále více podrobují čínskému režimu, s čímž je spojené i značné zadlužení a závislost na výrobcích z tohoto asijského státu. Tento fakt je obrovský problém, který africké státy musí pomalu začít měnit. Měly by se ekonomicky začít více vázat i na jiné regiony, které by byly lepšími a transparentnějšími partnery.

Praktická část práce zhodnotila dopad nové iniciativy Hedvábné stezky na dva státy, konkrétně Egypt a Keňu. V obou případech byla nalezena pozitiva spolupráce, která se především týká zlepšení životní úrovně obyvatel a lepší infrastruktury. Negativní stránku věci tvoří vysoká zadluženost obou států vůči Číně, neschopnost postavit se na vlastní nohy, což způsobuje neustálé zvyšování závislosti na pomoci čínského trhu.

Dále nám empirická část dokázala to, že Čína se snaží investovat hlavně do oblastí infrastruktury, které jsou a do budoucna budou hrát stěžejní roli při světovém obchodu.

## Seznam použitých pramenů

Arab development portal, 2016. *Egypt Vision 2030* [online]. Bejrút. [cit. 2021-01-16].

Dostupné z:

[https://arabdevelopmentportal.com/sites/default/files/publication/sds\\_egypt\\_vision\\_2030.pdf](https://arabdevelopmentportal.com/sites/default/files/publication/sds_egypt_vision_2030.pdf)

BLANCHARD, Ben, 2018. China wins back Burkina Faso, urges Taiwan's last African ally to follow. In: *Reuters* [online]. Beijing, 2018 [cit. 2020-12-04].

Dostupné z: <https://www.reuters.com/article/us-china-burkina/china-wins-back-burkina-faso-urges-taiwans-last-african-ally-to-follow-idUSKCN1IR09W>

BONDAZ, Antoine, 2015. European council on foreign relations: "One Belt, One Road China's great leap outward [online] Praha. [cit. 2021-01-08].

Dostupné z: [https://ecfr.eu/archive/page/-/China\\_analysis\\_belt\\_road.pdf](https://ecfr.eu/archive/page/-/China_analysis_belt_road.pdf)

CAUWENBERGH, Van Louise a LALEMAN, Jan-Pieter, 2018. *Rychlý nárůst dluhu v subsaharské Africe* [online]. [cit. 2021-03-29].

Dostupné z: <https://www.credendo.com/cz/country-news/rychly-narust-dluhu-v-subsaharskeafrice?fbclid=IwAR3bttrjfxiTuXlbZSJg0EeKBCODkY2DhQ8WLIPPkL91KQviwy3JHueZyQU>

ČT24, 2018. *Čína potřebuje Afriku, ale Afrika Čínu ještě víc* [online]. Praha. [cit. 2021-01-08].

Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2385610-manzelstvi-z-rozumu-cina-mobily-a-vlaky-afrika-vzacne-suroviny-a-chut-obchodovat>

DAVIS, Matthew, Carolyn DONG a YU, Simin, 2018. China's One Belt One Road: Opportunities in Africa. In: *DLA PIPER* [online]. Londýn. [cit. 2021-01-10].

Dostupné z: <https://www.dlapiper.com/en/southafrica/insights/publications/2018/11/africa-connected-doing-business-in-africa/chinas-one-belt-one-road-opportunities-in-africa/>

Energy Egypt, 2018. *Chinese consortium wins contract for Hamrawein coal-fired plant* [online]. Káhira. [cit. 2021-01-16].

Dostupné z: <https://energyegypt.net/chinese-consortium-wins-contract-for-egypts-hamrawein-coal-fired-power-plant/>

FRÁNKOVÁ, Lenka, 2017. *Hedvábná stezka jako nástroj čínské zahraniční politiky* [online]. Praha. [cit. 2020-11-30].

Dostupné z: <https://theses.cz/id/n0c9mn/>. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

GITHAIGA, Nancy, Alfred BURIMASO a Salum Mohammed AHMED, 2019. *The Belt and Roan Initiative: Opportunities and Risks for Africa's Connectivity*. In: *ResearchGate* [online]. Berlín [cit. 2021-01-08].

Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/335238107\\_The\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_Opportunities\\_and\\_Risks\\_for\\_Africa's\\_Connectivity](https://www.researchgate.net/publication/335238107_The_Belt_and_Road_Initiative_Opportunities_and_Risks_for_Africa's_Connectivity)

Green Belt and Road Initiative, 2020. *Belt and Road Initiative Quick Info* [online]. Peking. [cit. 2021-01-09].

Dostupné z: <https://green-bri.org/belt-and-road-initiative-quick-info/>

Guanová, XueYing, 2020. *Analýza iniciativy nové Hedvábné stezky a její dopad vybrané státy*. [online]. Praha. [cit. 2020-12-13].

Dostupné z: <https://theses.cz/id/4dm9sg/>. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

GONCHAR, Stepan, 2018. *Nová Hedvábná stezka: analýza současné situace, perspektiv a výzev do budoucna* [online]. Praha. [cit. 2020-11-30].

Dostupné z: <https://theses.cz/id/ynd263/>. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

GOULARD, Sebastien, 2020. *Obstacles to the BRI in Kenya*. In: *Oboreurope.com* [online]. [cit. 2021-01-15].

Dostupné z: <https://www.oboreurope.com/en/obstacles-bri-kenya/>

HADDAD-FONDA, Kyle, 2017. The Asian-African (Bandung) Conference: Fact and Fiction. *Blackpast.org* [online]. [cit. 2020-12-01].

Dostupné z: <https://www.blackpast.org/global-african-history/perspectives-global-african-history/asian-african-bandung-conference-fact-and-fiction/>

HANSEN, Valerie, 2012. *The Silk Road: A New History*. New York: Oxford University Press. ISBN 9780195159318.

China and Africa Research Initiative, 2020. *Chinese loans to Africa database* [online]. [cit. 2021-01-12].

Dostupné z: <https://chinaafricaloandata.org/>

China and Africa Research Initiative, 2020. *Data: China-Africa Trade* [online]. [cit. 2021-01-12].

Dostupné z: <http://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade>

China.org, 2003. Chinese Leaders on Sino-African Relations [online]. [cit. 2021-01-12].

Dostupné z: <http://www.china.org.cn/english/features/China-Africa/82054.htm>

iDNES.cz, 2018. *Čína chce polární Hedvábnou stezku. Přes Arktidu by obchod zrychlil* [online]. Praha [cit. 2021-03-26].

Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/zahranicni/nova-hedvabna-stezka-arktida-cina.A180129\\_152147\\_eko-zahranicni\\_div](https://www.idnes.cz/ekonomika/zahranicni/nova-hedvabna-stezka-arktida-cina.A180129_152147_eko-zahranicni_div)

JERE, Jane Regina, 2019. *The State of Foreign Direct Investments in Africa* [online].

Londýn. [cit. 2021-01-15].

Dostupné z: <https://newafricanmagazine.com/19037/>

KAČER, Jan a LAVIČKA, Václav, 2019. Čína půjčuje ve velkém africkým vládám. Láká ji zejména obří nerostné bohatství. In: *Hospodářské noviny* [online]. Praha. [cit. 2021-01-07]. ISSN 1213-7693.

Dostupné z: <https://infografiky.ihned.cz/cinska-bomba-v-africe/r~39c07310d30f11e9b1410cc47ab5f122/>

Laptrinhx.com, 2021. *Egyptian Exceptionalism in a Chinese-led World*. [online]. [cit. 2021-01-08].

Dostupné z: <https://laptrinhx.com/news/egyptian-exceptionalism-in-a-chinese-led-world-QDW8rd/>

LIŠČÁK, Vladimír, 2000. *Čína-dobrodružství Hedvábné cesty: po stopách styků Východ-Západ*. Praha: Set Out. ISBN 80-86277-11-9.

MANAGA, Lavhelesani, SIMELANE, Thokozani, ed, 2018. *Belt and Road Initiative: Alternative Development Path for Africa* [online]. Pretoria: Africa Institute of South Africa. [cit. 2021-01-09].

Dostupné z: <https://1lib.eu/book/3694556/091d84>

MOHELNÍKOVÁ, Tereza, 2019. *Čínské přímé investice v Africe* [online]. Praha. [cit. 2020-12-01].

Dostupné z: <https://theses.cz/id/p3crz0/>. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

NEUFELD, Dorothy, 2020. Mapped: The Top Export in Every Country.

In: *Visual Capitalist* [online]. [cit. 2020-12-03].

Dostupné z: <https://www.visualcapitalist.com/mapped-top-export-in-every-country/>

Neznámý autor. Hedvábná stezka. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2020-11-30].

Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Hedv%C3%A1bn%C3%A1\\_stezka#/media/Soubor:Transasia\\_trade\\_routes\\_1stC\\_CE\\_gr2.png](https://cs.wikipedia.org/wiki/Hedv%C3%A1bn%C3%A1_stezka#/media/Soubor:Transasia_trade_routes_1stC_CE_gr2.png)

Neznámý autor, 2013. LAPSSET. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2021-01-17].

Dostupné z: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:LAPSSET.gif>



Nordea, 2020. *Maaprofiili Egypt* [online]. [cit. 2021-01-16].

Dostupné z: <https://www.nordeatrade.com/fi/explore-new-market/egypt/economical-context>

OBUCHOVÁ, Lúbia, 1999. *Číňané 21. století: dějiny, tradice, obchod*. Praha: Academia. ISBN 80-200-0641-9.

ODGAARD, Liselotte, 2019. China's Policy on Development and Security in East Africa. In: *Scientia Militaria* [online]. 46(2), 81 [cit. 2021-01-11]. ISSN 2224-0020.

Dostupné z: <file:///C:/Users/14lub/Downloads/183735-Article%20Text-467707-1-10-20190220.pdf>

PHIRI, Mwanda a Nakubyana MUNGOMBA, 2019. *Leveraging the BRI for Africa's Industrialisation and Intra-Trade* [online]. Lusaka. [cit. 2021-01-09].

Dostupné z:

[https://media.africaportal.org/documents/Leveraging\\_the\\_BRI\\_for\\_Africas\\_\\_Industrialisation\\_.pdf](https://media.africaportal.org/documents/Leveraging_the_BRI_for_Africas__Industrialisation_.pdf)

Shinn, David Hamilton a EISENMAN, Joshua, 2012. *China and Africa: a century of engagement*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press. ISBN 978-0-8122-4419-9.

Dostupné z: <https://1lib.eu/book/5346046/3a3968>

SIGMUNDOVÁ, Marie, 2014. *Čínsko-afriické ekonomické vztahy* [online]. Brno. [cit. 2020-12-07].

Dostupné z: [https://is.muni.cz/th/r3kvd/Diplomova\\_prace\\_-\\_celkova\\_hotova\\_kompletni.pdf](https://is.muni.cz/th/r3kvd/Diplomova_prace_-_celkova_hotova_kompletni.pdf).

Diplomová práce. Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity.

STARÁ, Veronika, 2009. *Čínsko-afriická hospodářská spolupráce: vybrané problémy* [online]. Praha. [cit. 2020-12-10].

Dostupné z: [file:///C:/Users/14lub/Downloads/zaverecna\\_prace%20\(26\).pdf](file:///C:/Users/14lub/Downloads/zaverecna_prace%20(26).pdf)

Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

Statista, 2020. *Annual flow of foreign direct investments from China to Kenya between 2008 and 2018* [online]. [cit. 2021-01-16].

Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/720497/china-outward-fdi-flows-to-kenya/>

Statistics times, 2020. *List of Countries by GDP (nominal) per capita* [online]. [cit. 2021-01-11].

Dostupné z: <http://statisticstimes.com/economy/countries-by-gdp-capita.php>

The World Bank, 2020. *The African Continental Free Trade area* [online]. Washington. [cit. 2021-01-09].

Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/the-african-continental-free-trade-area>

The World Bank, 2020. *The World Bank in Kenya* [online]. Nairobi. [cit. 2021-01-16].

Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/country/kenya/overview>

Trading economics, 2021. *Egypt's economic indicators* [online]. Káhira. [cit. 2021-01-16].

Dostupné z: <https://tradingeconomics.com/egypt/external-debt>

Trading economics, 2021. *Kenya's economic indicators* [online]. [cit. 2021-01-16].

Dostupné z: <https://tradingeconomics.com/kenya/indicators>

TRNKA, Jan, 2008. *Čína-africké státy: Motivy, vznik a vývoj partnerství* [online]. České Budějovice. [cit. 2020-12-01].

Dostupné z: <http://soc.nidv.cz/archiv/getWork/hash/40C17JT200289A>.

Středoškolská odborná činnost. Gymnázium v Jírovcově ulici, České Budějovice.

VIEIRA, Victor, 2019. From Third World Theory to Belt and Road Initiative: International Aid as a Chinese Foreign Policy Tool. In: *Contexto Internacional* [online]. [cit. 2020-12-03]. ISSN 1982-0240.

Dostupné z: [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-85292019000300529&tlng=en](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-85292019000300529&tlng=en)

VILLAMIL, Justin, 2020. China May Agree to Delay, Not Forgive, \$150 Billion Africa Debt. In: *bloomberg.com*. [online] New York. [cit. 2020-12-13].

Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-05-18/china-may-agree-to-delay-not-forgive-150-billion-africa-debt>

World Historic and Cultural Canal Cities Cooperation Organization (WHCCCCO), 2019. *SCZone* [online]. [cit. 2021-03-23].

Dostupné z:

[http://www.whccco.org/uploads/file/20191010/20191010161909\\_94657.pdf](http://www.whccco.org/uploads/file/20191010/20191010161909_94657.pdf)

YIPING, Zhou, 2005. *Story of the Silk Road*. Beijing: China Intercontinental Press. ISBN 75-0850-832-7.

ZHAO, Mingyu, 2020. *The Impact of the One Belt One Road Initiative on the Economy of China* [online]. Praha. [cit. 2020-11-30].

Dostupné z: <https://theses.cz/id/dnauno/>. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.

## Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Střídání diplomatických vztahů afrických zemí s ČLR a Taiwanem v letech 1989–2008. ....	17
---	----

## Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Schéma hlavních tras Hedvábné stezky. ....	10
Obrázek č. 2: Schéma obchodních tras dle typu komodity.....	12
Obrázek č. 3: Státy, které se účastnily Bandungské konference. ....	14
Obrázek č. 4: Objem obchodu mezi Afrikou a Čínou v letech 1955–1966.....	16
Obrázek č. 5: Objem čínsko-afrického obchodu v letech 1985–1999.....	18
Obrázek č. 6: Čínsko-africký import/export v % z celkového obchodu.....	19
Obrázek č. 7: Čínský obchod s Afrikou v průběhu let.....	20
Obrázek č. 8: Čínský obchod s Afrikou 2002–2019.....	21
Obrázek č. 9: Roční půjčky Číny do Afriky. ....	21
Obrázek č. 10: Africké státy, které jsou Číně nejvíce zadlužené. ....	22
Obrázek č. 11: Trasy nové Hedvábné stezky.....	24
Obrázek č. 12: Státy, které podepsaly memorandum o porozumění. ....	27
Obrázek č. 13: Africké státy dle HDP na hlavu - 2019. ....	27
Obrázek č. 14: Africké projekty v rámci iniciativy OBOR. ....	28
Obrázek č. 15: Vývoj egyptské ekonomiky dle ročního přírůstku HDP v letech 2011–2020. ....	31
Obrázek č. 16: Podíl přímých zahraničních investic z Číny dle tří nejvíce zapojených států.....	32
Obrázek č. 17: Čínsko-egyptský obchod mezi roky 2010–2019.....	32
Obrázek č. 18: Egyptský import dle států a dováženého zboží .....	32
Obrázek č. 19: Ekonomická zóna Suezského průplavu.....	34
Obrázek č. 20: Podíl keňské obchodní bilance v letech 2019 a 2010.....	36
Obrázek č. 21: Vývoj keňské ekonomiky v letech 2005–2020. ....	37
Obrázek č. 22: Čínské přímé investice do Keni.....	38
Obrázek č. 23: Trasa železnice spojující Nairobi a Mombasu.....	39
Obrázek č. 24: Koridor Lamu a trasa ropovodu. ....	40

## Seznam příloh

Příloha č. 1: Objem zahraniční pomoci z Číny do afrických států. ....	54
Příloha č. 2: Nejzastoupenější komodity dle států v Africe.....	55
Příloha č. 3: Mapa států Afriky, do kterých Čína nejvíce investovala v letech 2013–2020 (první čtvrtletí).....	56
Příloha č. 4: Graf rozdělení čínských investic dle sektorů. ....	57
Příloha č. 5: Tabulka podrobného vývoje egyptské ekonomiky.....	58
Příloha č. 6: Státy, do nichž Egypt nejvíce exportuje.....	59
Příloha č. 7: Tabulka podrobného vývoje egyptského importu a exportu. ....	60
Příloha č. 8: Tabulka podrobného vývoje keňské ekonomiky.....	61
Příloha č. 9: Země, do kterých Keňa nejvíce exportuje.....	62
Příloha č. 10: Země, z nichž Keňa nejvíce importuje.....	63

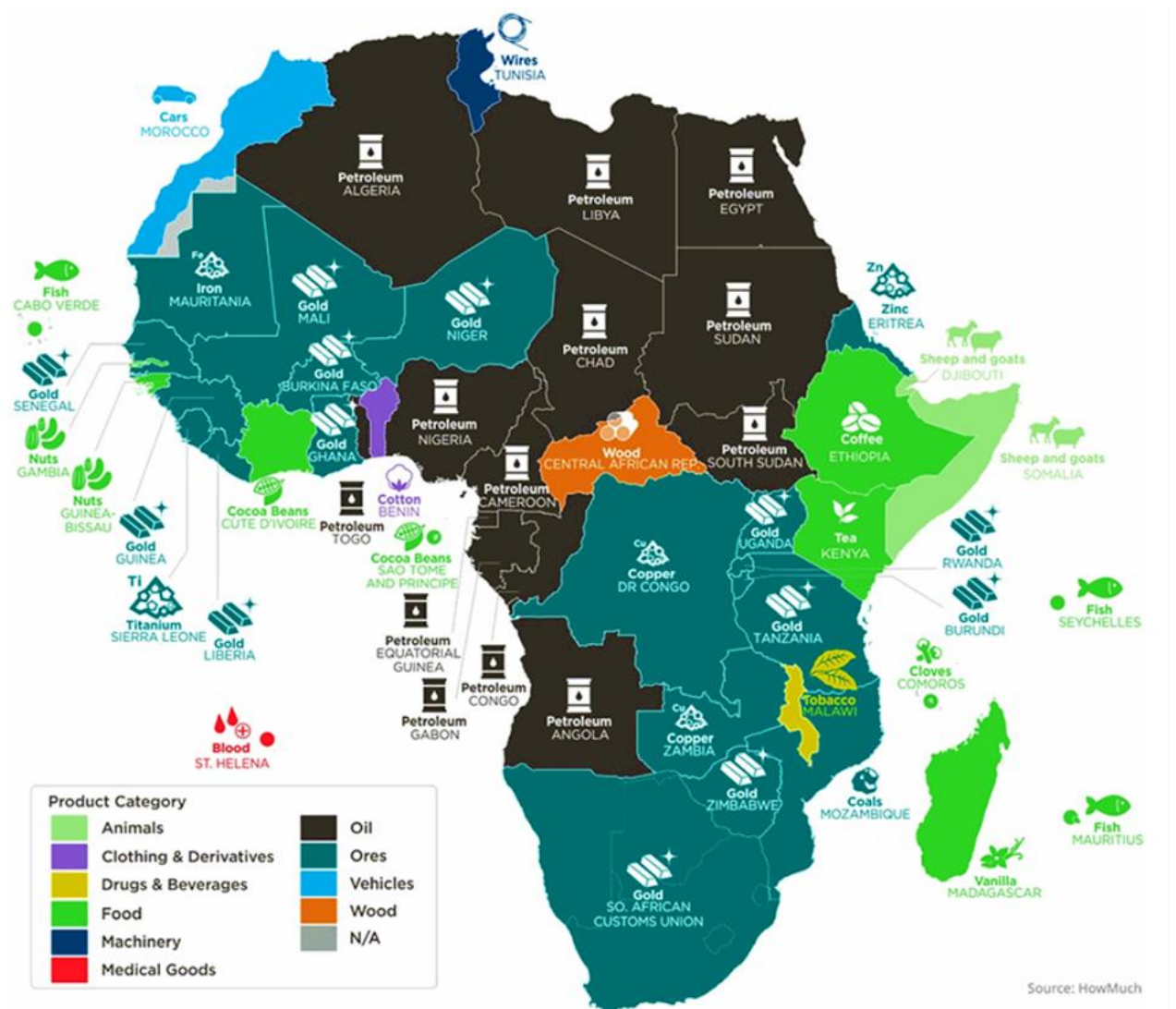
## Přílohy

Příloha č. 1: Objem zahraniční pomoci z Číny do afrických států.

Country	Year of first aid agreement	Value (US\$m)
Algeria	1958	100
Egypt	1958	193
Ghana	1961	81
Mali	1961	148
Somalia	1963	220
Tanzania	1964	534
Kenya	1964	91
Burundi	1964	125
Central African Republic	1964	56
Congo	1964	205
Uganda	1965	77
Mauritania	1967	239
Zambia	1967	372
Sudan	1970	230
Equatorial Guinea	1971	18.7
Ethiopia	1971	155
Guinea	1971	161
Sierra Leone	1971	94
Togo	1972	77
Tunisia	1972	97
Benin	1972	72
Mauricio Islands	1972	48
Nigeria	1972	3
Rwanda	1972	56
Burkina Faso	1973	92
Cameroon	1973	124
Chad	1973	77
Senegal	1973	108
Niger	1974	64.7
Gabon	1975	26
Gambia	1975	36
Guinea Bissau	1975	18
Mozambique	1975	116
São Tomé-Príncipe	1975	12
Botswana	1976	19.4
Comoros	1976	10.3
Morocco	1976	32
Cape Verde	1977	17.6
Liberia	1977	37.4
Seychelles	1978	8.1
Djibouti	1979	12.9

Zdroj: Vieira, 2019, s. 1.

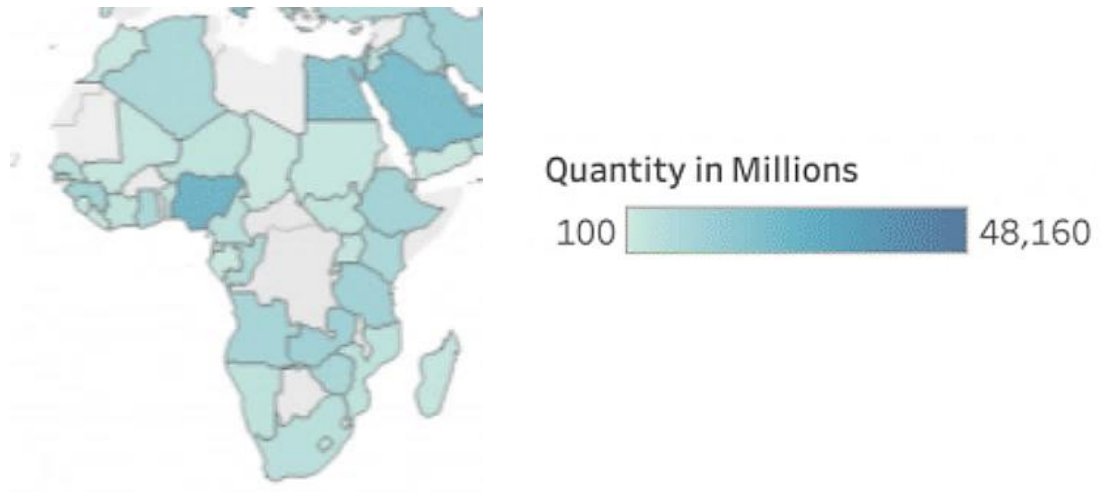
Příloha č. 2: Nejzastoupenější komodity dle států v Africe.



Zdroj: Neufeld, 2020, s. 1.

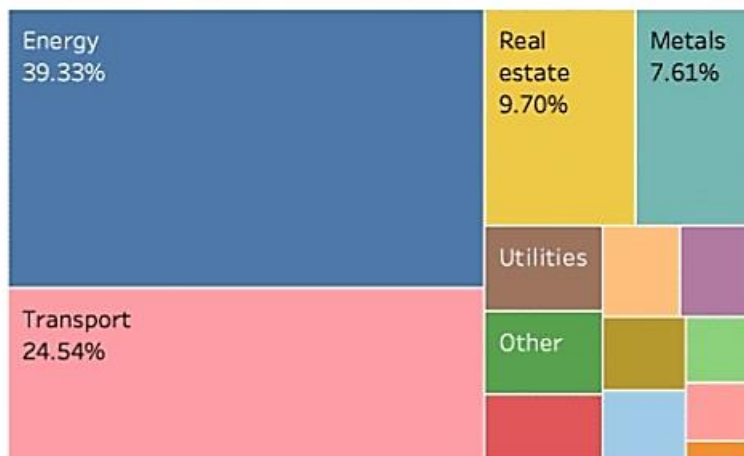
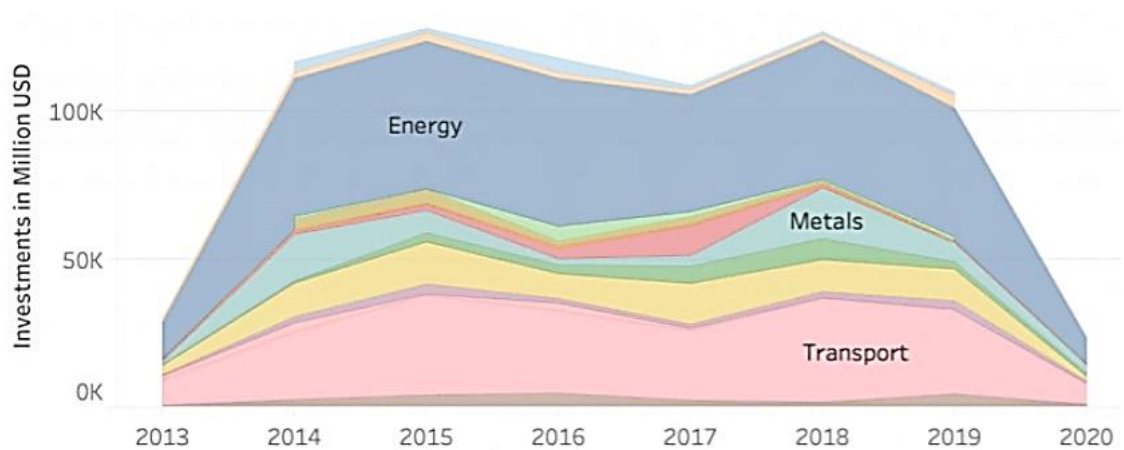


Příloha č. 3: Mapa států Afriky, do kterých Čína nejvíce investovala v letech 2013–2020 (první čtvrtletí).



Zdroj: Belt and Road Initiative Quick Info, 2020, s. 1.

Příloha č. 4: Graf rozdělení čínských investic dle sektorů.



Zdroj: Belt and Road Initiative Quick Info, 2020, s. 1.

Příloha č. 5: Tabulka podrobného vývoje egyptské ekonomiky.

<b>Main Indicators</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 (e)</b>
<b>GDP</b> ( <i>billions USD</i> )	250.25	302.34	361.88
<b>GDP</b> ( <i>Constant Prices, Annual % Change</i> )	5.3	5.6e	3.5
<b>GDP per Capita</b> ( <i>USD</i> )	2	3e	3
<b>General Government Balance</b> ( <i>in % of GDP</i> )	-9.5	-7.2	-7.5
<b>General Government Gross Debt</b> ( <i>in % of GDP</i> )	92.7	83.8	86.6
<b>Inflation Rate</b> (%)	20.9	13.9	5.7
<b>Unemployment Rate</b> ( <i>% of the Labour Force</i> )	10.9	8.6	8.3
<b>Current Account</b> ( <i>billions USD</i> )	-5.96	-10.89	-11.59
<b>Current Account</b> ( <i>in % of GDP</i> )	-2.4	-3.6	-3.2

Zdroj: Nordea, 2020.

Příloha č. 6: Státy, do nichž Egypt nejvíce exportuje.

United States	Saudi Arabia	Spain
7.4%	5.7%	3.5%
United Arab Emirates	Italy	Malta
6.9%	5.6%	3.0%
Turkey	United Kingdom	Jordan
5.8%	5.2%	3.0%
	India	Libya
	5.0%	2.8%
		Canada
		2.5%

Zdroj: Trading economics, 2021.

Příloha č. 7: Tabulka podrobného vývoje egyptského importu a exportu.

<b>Foreign Trade Indicators</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Foreign Trade</b> <i>(in % of GDP)</i>	34.8	30.2	45.1	48.3	n/a
<b>Trade Balance</b> <i>(million USD)</i>	-31,389	-31,048	-29,065	-29,590	-29,285
<b>Trade Balance (Including Service)</b> <i>(million USD)</i>	-30,369	-34,677	-27,349	-24,709	-25,428
<b>Imports of Goods and Services</b> <i>(Annual % Change)</i>	1.0	-2.2	52.5	11.3	n/a
<b>Exports of Goods and Services</b> <i>(Annual % Change)</i>	-0.0	-15.0	86.0	32.2	n/a
<b>Imports of Goods and Services</b> <i>(in % of GDP)</i>	21.7	19.9	29.3	29.4	n/a
<b>Exports of Goods and Services</b> <i>(in % of GDP)</i>	13.2	10.3	15.8	18.9	n/a

Zdroj: Nordea, 2020.

Příloha č. 8: Tabulka podrobného vývoje keňské ekonomiky.

Main Indicators	2018	2019	2020 (e)	2021 (e)	2022 (e)
<b>GDP</b> ( <i>billions USD</i> )	87.80	95.41e	101.05	105.68	113.78
<b>GDP</b> ( <i>Constant Prices, Annual % Change</i> )	6.3	5.4e	1.0	4.7	6.0
<b>GDP per Capita</b> ( <i>USD</i> )	1	2	2	2	2
<b>General Government Gross Debt</b> ( <i>in % of GDP</i> )	60.2	62.1	66.4	70.5	73.3
<b>Inflation Rate</b> (%)	4.7	5.2	5.3	5.0	5.0
<b>Current Account</b> ( <i>billions USD</i> )	-5.05	-5.55	-4.95	-5.70	-6.42
<b>Current Account</b> ( <i>in % of GDP</i> )	-5.7	-5.8	-4.9	-5.4	-5.6

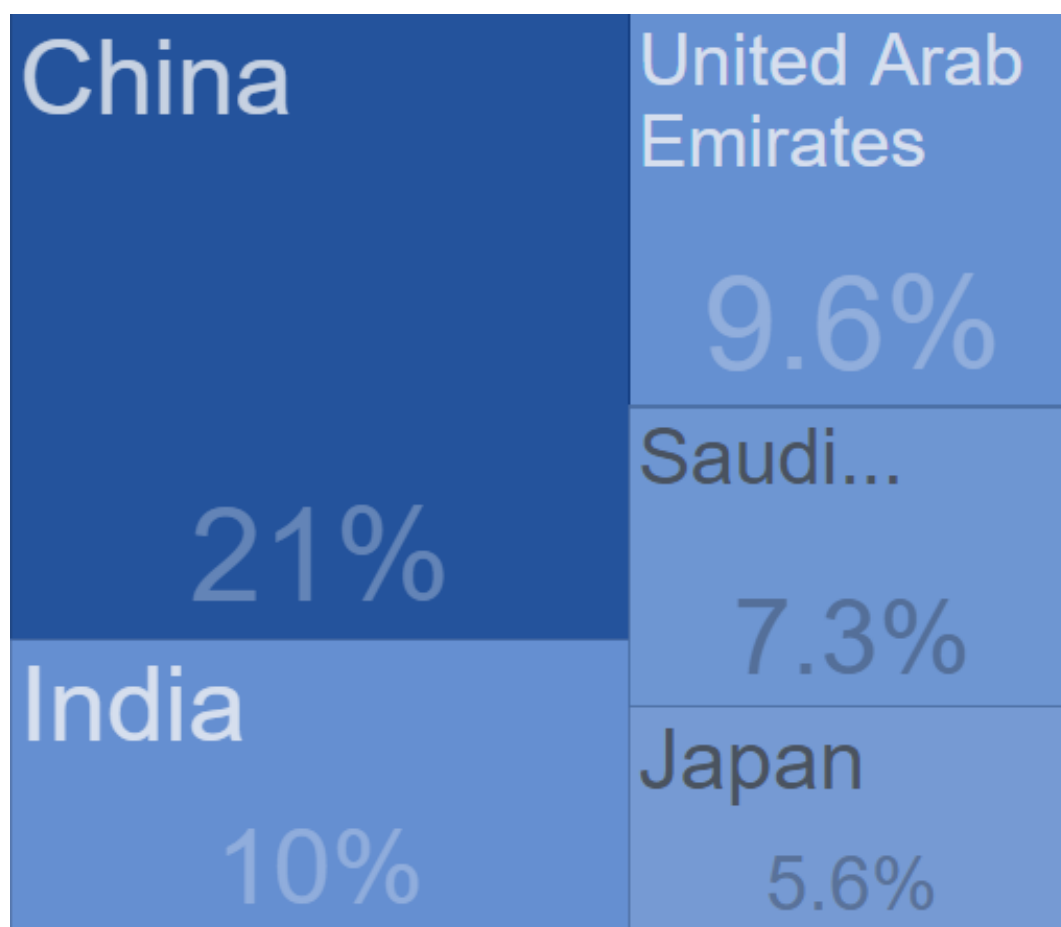
Zdroj: Nordea, 2020.

Příloha č. 9: Země, do kterých Keňa nejvíce exportuje.

Uganda	Pakistan	Tanzania
11%	7.7%	5.7%
United States	United Kingdom	Rwanda
8.8%	6.8%	3.9%
Netherlands	United Arab Emirates	Egypt
8.1%	6.5%	3.2%
		China
		2.6%

Zdroj: Trading economics, 2021.

Příloha č. 10: Země, z nichž Keňa nejvíce importuje.



Zdroj: Trading economics, 2021.