

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Katedra ruských a východoevropských studií

Bakalářská práce

2024

Ing. Kryštof Navrátil

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Katedra ruských a východoevropských studií

Černá Hora jako oběť čínské diplomacie dluhové pasti

Bakalářská práce

Autor práce: Ing. Kryštof Navrátil

Studijní program: Teritoriální studia

Vedoucí práce: PhDr. Ondřej Žíla, Ph.D.

Rok obhajoby: 2024

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 15. července 2024

Ing. Kryštof Navrátil

Bibliografický záznam

NAVRÁTIL, Kryštof. *Černá Hora jako oběť čínské diplomacie dluhové pasti*. Praha, 2024. 42 s. Bakalářská práce (Bc). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií, Katedra ruských a východoevropských studií. Vedoucí bakalářské práce PhDr. Ondřej Žíla, Ph.D.

Rozsah práce: 76 077

Abstrakt

Tato bakalářská práce se věnuje fenoménu tzv. diplomacii dluhové pasti ve vztahu k čínským úvěrům a investicím v Černé Hoře. Cílem práce bylo ověřit hypotézu, zda investice Čínské lidové republiky, související s výstavbou černohorské dálnice A1 (Bar – Boljare) v rámci projektů Nové hedvábné stezky, naplňují obecné charakteristiky, které mohou představovat riziko pro černohorský stát z geopolitického či strategického hlediska, a zda v dlouhodobém horizontu působí proti národním zájmům země. Tato práce je jedinečná díky kombinaci kvalitativního a kvantitativního přístupu. Dále pak svým úzkým zaměřením pouze na Černou Horu. V akademickém výzkumu ve vztahu k BRI je nejčastěji region západního Balkánu vnímán jako jednolitý celek, často ignorující specifika jednotlivých zemí.

Autor této práce ideově vycházel z metodologie vypracované kolektivem výzkumníků z Center for New American Security, kterou dále rozšířil o vlastní vícekriteriální analýzu variant za účelem co největší objektivizace a kvantifikace výsledků. Bylo zjištěno, že ve zkoumaném případě se pravděpodobně nejedná o plánovitý proces s primárním účelem získat geostrategický vliv v regionu. Spíše jde o tzv. agresivní merkantelismus, při němž Čína investuje do projektů, které jsou pro západní bankovní a další instituce potenciálně rizikové a nerentabilní. Získání geopolitické, či strategické výhody je pak v tomto případě jen možným vedlejším benefitem souvisejícím s kapitalistickými praktikami Číny v dotčeném regionu.

Abstract

This bachelor thesis focuses on the so-called debt trap diplomacy of Chinese loans and investments in Montenegro. The aim of this thesis was to test the hypothesis whether the investments of the People's Republic of China, related to the construction of the Montenegrin A1 Highway (Bar – Boljare), within the framework of the Belt and Road Initiative projects, fulfill the general characteristics that may pose a risk to the Montenegrin state from a geopolitical and strategic perspective and in the long term act against the country's national interests. This thesis is unique due to the combination of qualitative and quantitative approaches. Further, by its narrow focus on Montenegro alone. In academic research related to the Belt and Road Initiative, the Western Balkans region is most

commonly perceived as a homogeneous entity, often ignoring the specificities of individual countries.

The author of this paper has ideologically drawn on the methodology developed by a collective of researchers at the Center for New American Security, which author has further expanded with his own multi-criteria analysis of variance in order to maximize objectification and quantification of the results. It was found that in the examined case, it is likely not a deliberate process with the primary purpose of gaining geostrategic influence in the region. Rather, it is a case of so-called 'aggressive mercantilism', with China investing in projects that are potentially risky and unprofitable for Western banking and other institutions. Gaining a geopolitical or strategic advantage in this case is then only a possible secondary benefit related to China's capitalist practices in the region.

Klíčová slova

Černá Hora, Čína, diplomacie dluhové past, Nová Hedvábná stezka, geopolitika

Keywords

Montenegro, China, debt trap diplomacy, Belt and Road Initiative, geopolitics

Title

Montenegro as a victim of China's 'debt trap' diplomacy

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat vedoucímu své bakalářské práce, PhDr. Ondřeji Žilovi, Ph.D. Dále pak PhDr. Michaelu Romancovovi, Ph.D. za inspiraci při tvorbě použité metodologie a Mgr. Václavu Studničkovi za konzultaci v oblasti matematiky.

Obsah

Seznam zkratk	9
Úvod: Černá Hora – země mezi dvěma (třemi) geopolitickými realitami	10
1 Aktuální stav výzkumu	13
1.1 Diplomacie dluhové pasti – relevantní pojem?	13
1.2 Příklad západního Balkánu a Černé Hory	16
2 Metodologie a teoretický rámec práce	17
3 Analýza zkoumaných oblastí	19
3.1 Eroze národní suverenity a neudržitelná finanční zátěž	22
3.2 Odtrženost od místních ekonomických potřeb a negativní vliv na životní prostředí	25
3.3 Nedostatečná transparentnost a značný potenciál korupce	27
3.4 Geopolitická rizika	29
4 Aplikace metody a ověření hypotézy	32
Závěr	35
Summary	36
Seznam použité literatury	37
Přílohy	43
Seznam příloh	43

Seznam zkratek

- BRI – Belt and Road Initiative (Nová hedvábná stezka)
- CBRC – China Road and Bridge Corporation
- CNAS – Center for a New American Security
- COSCO Shipping – China Ocean Shipping Company
- ČLR – Čínská lidová republika
- DPH – daň z přidané hodnoty
- DPS – Demokratska partija socijalista Crne Gore (Demokratická socialistická strana Černé Hory)
- DTD – Debt-trap diplomacy (diplomacie dluhové pasti)
- ECB – European Central Bank (Evropská centrální banka)
- EIA – Environmental impact assessment (posuzování vlivů na životní prostředí)
- EU – Evropská unie
- FDI – Foreign direct investment (přímé zahraniční investice)
- FIDIC – Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils (Mezinárodní federace konzultačních inženýrů)
- GRU – Glavnoje razvedyvatelnoje upravlenije (Hlavní správa rozvědky)
- HDP – Hrubý domácí produkt
- CHEXIM Bank – China Export-Import Bank
- LNG – Liquefied natural gas (zkapalněný zemní plyn)
- MANS – Mreža za afirmaciju nevladinog sektora
- NATO – North Atlantic Treaty Organization (Severoatlantická aliance)
- PPP – Public Private Partnership (Partnerství veřejného a soukromého sektoru)
- UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizace spojených národů pro vzdělání, vědu a kulturu)
- URA – Ujedinjena reformska akcija
- USA – United States of America (Spojené státy americké)
- WB – Western Balkans (západní Balkán)

Úvod: Černá Hora – země mezi dvěma (třemi) geopolitickými realitami

Malý přímořský stát v oblasti západního Balkánu, který je svou rozlohou srovnatelný se Středočeským krajem a se zhruba polovinou jeho obyvatel. Přesto se v současném světě stává Černá Hora předmětem zvýšené pozornosti politiků, novinářů, ale i akademiků zabývajících se sociálními vědami. Země je od roku 2017 členem Severoatlantické Aliance a v současnosti pravděpodobně nejvážnějším kandidátem ze zemí západního Balkánu pro brzký vstup do Evropské unie. Prozápadní směřování země reflektovaly i prezidentské a parlamentní volby v roce 2023, ve kterých uspělo nově vzniknuvší hnutí „*Evropa Sad!*“, jehož čelní představitelé obsadili prezidentské i premiéřské křeslo. Tímto došlo k symbolickému politickému konci éry Mila Đukanoviće, reformovaného komunisty, který se svojí stranou Demokratických socialistů (DPS) řídil zemi od rozpadu Socialistické federativní republiky Jugoslávie v 90. letech. Z hlediska ekonomické mezinárodní spolupráce je Evropská unie (EU) stabilně největším obchodním partnerem Černé hory. V roce 2022 činil export do zemí EU 30,3 %, import pak přibližně 44,3 % zboží.¹ Ve vyjádření z prosince 2023 uvedla předsedkyně Evropské komise, Ursula von der Leyen, že s novou černohorskou vládou přichází nový impuls v pokračování přístupových rozhovorů.² Ty probíhají od roku 2015 a do dnešního dne bylo otevřeno 33 z 35 kapitol jednání, z čehož tři byly předběžně uzavřeny. Evropská rada nicméně jedním dechem konstatovala, že dokud nebudou splněny podmínky a kritéria v oblasti posilování právního státu, nebudou předběžně uzavřeny žádné další kapitoly.³ Západní Balkán (WB) je pro EU důležitým obchodním a strategickým partnerem. Místní trh roste nejrychlejším tempem v celé unii a díky Stabilizačním a asociačním dohodám dochází k prohlubování vazeb na společný evropský trh. Ze strategického hlediska je jedním z primárních cílů posílení bezpečnosti v regionu, například v souvislosti s nelegální migrací, organizovaným zločinem a terorismem.⁴ Integrace zemí západního Balkánu je jednou z unijních dlouhodobých priorit⁵. Druhým významným geopolitickým subjektem v regionu je Ruská federace, která svůj vliv v Černé hoře prosazuje skrz část srbského nacionalistického etnika a zejména pak přes srbskou pravoslavnou církev. Napětí mezi Černou Horou a Ruskem vrcholilo v roce 2016, před vstupem země do NATO. Rusko se pravděpodobně, prostřednictvím srbské militantní proxy skupiny s podporou zpravodajských služeb, pokusilo zorganizovat státní převrat, jehož součástí měl být i atentát na prezidenta a předsedu vlády.⁶ Akci se podařilo včas zmařit, došlo k zatčení 14 osob, včetně

¹ Montenegro and the WTO. In: *World Trade Organization* [online]. 2023 [cit. 2024-01-12]. Dostupné z: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/ME_e.pdf.

² Statement by President von der Leyen at the joint press conference with President Michel following the EU-Western Balkans Summit. In: *European Commission* [online]. 2023 [cit. 2024-01-12]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/statement-president-von-der-leyen-joint-press-conference-president-michel-following-eu-western-2023-12-14_en.

³ EVROPSKÁ RADA. Černá Hora: Jednání o přistoupení. Online. In: Evropská rada. 2024. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/enlargement/montenegro/>. [cit. 2024-05-11].

⁴ EUROPEAN COMMISSION. A CREDIBLE ENLARGEMENT PERSPECTIVE FOR AND ENHANCED EU ENGAGEMENT WITH THE WESTERN BALKANS. Online. In: European Commission. 2018. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-03/western_balkans_strategy_brochure.pdf. [cit. 2024-05-11]., str. 7-12.

⁵ VON DER LEYEN, Ursula. Statement by President von der Leyen on the 2023 Enlargement Package and the new Growth Plan for the Western Balkans. In: *Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations* [online]. 2023 [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/statement-president-von-der-leyen-2023-enlargement-package-and-new-growth-plan-western-balkans-2023-11-08_en.

⁶ HUNT, Jeremy a Foreign & Commonwealth Office. Attempted coup in Montenegro in 2016: Foreign Secretary's statement. In: *Government of the United Kingdom* [online]. 2019 [cit. 2024-03-29]. Dostupné z:

dvou údajných zpravodajců ruské vojenské rozvědky GRU. Jednoznačné určení viníka hybridních operací je mimořádné složité, a soud v této věci bude v Černé Hoře pokračovat i v roce 2024.⁷ Třetí geopoliticky významnou mocností se pak zejména během posledních deseti let stala Čínská lidová republika. Její motivy a zájem o oblasti WB se zdají být primárně ekonomické. Od roku 2013 se zvýšil import čínských produktů do Černé Hory o 50 %, na přibližně 290 milionů dolarů a Čína se tak stala třetím nejvýznamnějším importérem (po EU a Srbsku).⁸ I díky půjčce čínské investiční banky na stavbu dálniční infrastruktury zadlužení Černé Hory v roce 2020 vzrostlo na astronomických 107 % HDP⁹, následované poklesem na zhruba 66 % HDP v roce 2023.¹⁰ Prudký pokles veřejného dluhu Černé Hory byl způsoben zejména procesem obnovy ekonomiky v post-pandemickém období, vysokou inflací a také použitím úspor nahromaděných z emitovaných dluhopisů z roku 2020. Efekt těchto vlivů bude v následujících letech slábnout a bez vhodných fiskálních opatření dojde k opětovnému nekontrolovanému nárůstu veřejného dluhu.¹¹ Černá Hora se tak nachází na symbolickém rozhraní mezi významnými geopolitickými subjekty, kteří tamějším obyvatelům nabízí odlišné cesty budoucího vývoje země a společnosti.

V roce 2013 byl čínským prezidentem Si Ťin-pchingem představen rozsáhlý hospodářsko-ekonomický projekt s globálním dosahem, známý jako tzv. „Nová hedvábná stezka“ (v angličtině *Belt and Road Initiative*, zkráceně *BRI*). Cílem této iniciativy je posílení transkontinentální konektivity mezi státy za účelem podpory vzájemného obchodu a rozvoje oblastí, které se nachází v blízkosti této trasy.¹² Kumulativní objem investic tohoto projektu od jeho zahájení v roce 2013 dosáhl přibližně 962 miliard dolarů, z čehož 573 miliard dolarů tvoří stavební kontrakty souvisejících projektů a zbývajících 389 miliard se vztahuje k nefinančním investicím. Energetika představuje primární oblast těchto investic, následovaná dopravní infrastrukturou, přičemž téměř 80 % kontraktů se zaměřuje na výstavbu nových dopravních tras a přidružených projektů.¹³ Do prosince 2023 podepsalo s ČLR memorandum o porozumění 151 států, z čehož 34 signatářů pochází z Evropy (17 z EU) a Střední Asie¹⁴.

V souvislosti s projektem Nové hedvábné stezky se ve veřejném i akademickém prostoru objevil termín tzv. diplomacie dluhové pasti (DTD) související s úvěry a investicemi, které Čína poskytuje na budování související infrastruktury. Tento pojem poprvé použil Brahma Chellaney, profesor strategických studií v Centre for Policy Research v Novém Dillí. Ve svém

<https://www.gov.uk/government/news/foreign-secretary-statement-on-the-attempted-coup-in-montenegro-in-2016>.

⁷ RADEVIĆ, Komnen. The trial in the "Coup d'etat" case continues in February. In: *Vijesti* [online]. 2023 [cit. 2024-01-12]. Dostupné z: <https://en.vijesti.me/news/black-chronicle/676462/the-trial-in-the-coup-d%27etat-case-continues-in-February>.

⁸ Montenegro and the WTO, 2023.

⁹ Pozn. autora: tj. přibližně na 5,1 miliard amerických dolarů.

¹⁰ Zdroj dat: https://www.imf.org/external/datamapper/GGXWDG_NGDP@WEO/MNE?zoom=MNE&highlight=MNE.

¹¹ INTERNATIONAL MONETARY FUND. Montenegro: Staff Concluding Statement of the 2024 Article IV Mission. Online. In: International Monetary Fund. 2024. Dostupné z: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2024/02/11/cs02122024-Montenegro-Staff-Concluding-Statement-of-the-2024-Article-IV-Mission>. [cit. 2024-05-11].

¹² RUTA, Michele. Belt and Road Initiative. *The World Bank* [online]. 2018 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.

¹³ NEDOPIL, Christoph. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022. In: *Green Finance & Development Center, FISF Fudan University* [online]. 2023 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/02/Nedopil-2023_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2022.pdf.

¹⁴ Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). In: *Green Finance & Development Center* [online]. 2023 [cit. 2024-01-13]. Dostupné z: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.

článku z roku 2017 se zabývá analýzou investic BRI ve východní Asii. Ilustruje na případu Srí Lanky důsledky dluhové spirály, zapříčiněné velkým množstvím těžko splatitelných úvěrů, vedoucí k majoritnímu pronájmu tamějšího přístavu Hambantota Číně. Pro ČLR pak tento přístav představuje důležitý strategický a geopolitický bod v oblasti Indického oceánu.¹⁵ Černá Hora sice zatím nefiguruje na oficiálních mapách BRI, nicméně to neznamená, že se jejich součástí nemůže výhledově stát – Čína navíc uvažuje o zapojení Jaderského moře do námořní cesty, spojené přes řecký přístav Piraeus,¹⁶ který je v současnosti majoritně vlastněn (ze 67 %) čínskou společností COSCO Shipping.¹⁷ Pokud nedojde k omezení migrační trasy přes Řecko, Makedonii a Srbsko, bude Čína zvažovat alternativní cesty pro dopravu svého zboží do Evropy (zejména na východoevropský trh) prostřednictvím Jaderského moře. Černohorský přístav Bar a následně budovaná dopravní infrastruktura do evropského vnitrozemí pak disponuje potenciálem poskytnout alternativní obchodní cestu.

V roce 2019, před realizací druhého čínského BRI fóra, připravili výzkumníci Daniel Kliman, Rush Doshi, Kristine Lee a Zack Cooper z Center for New American Security zprávu,¹⁸ jejímž účelem bylo zhodnotit dosavadní průběh realizace projektů BRI. Cílem bylo poskytnout vládám, společnostem, ale i laické veřejnosti informační materiál, na jehož základě lze hodnotit projekty, které mají být součástí BRI včetně jejich přínosů a zejména rizik s nimi spjatých. Ve své práci autoři mimo jiné identifikovali sedm klíčových oblastí, které by státy a společnosti měly brát v úvahu během rozhodovacího procesu a posuzování projektů. Dále pak pro každou oblast vytvořili sérii otázek, které by měly být zodpovězeny za účelem posouzení jednotlivých kritérií. Tato metodologie se pak stala inspirativním podkladem pro vypracování této bakalářské práce, která je kombinací kvalitativního a kvantitativního přístupu. Cílem této práce je analyzovat, jaký dopad mají čínské investice na Černou horu a jakou roli čínské investice představují v geopolitickém uspořádání v regionu, zejména ve vztahu k Evropské unii a Číně. Na základě provedené analýzy, blíže popsané v metodologické části, bude ověřována hypotéza:

„Čínské investice v Černé Hoře, související s výstavbou dálnice A1 (Bar–Boljare), v rámci projektů BRI naplňují obecné charakteristiky (dle metodologie Center for a New American Security), které mohou představovat riziko pro černohorský stát z geopolitického a strategického hlediska a v dlouhodobém horizontu působí proti národním zájmům země.“

Národními zájmy země se dle CNAS pak rozumí sedm zkoumaných oblastí, mezi kterými jsou například geopolitická rizika, neudržitelná finanční zátěž či eroze národní suverenity. Detailní metodologií pro ověření této hypotézy se zabývá druhá kapitola.

¹⁵ CHELLANEY, Brahma. China's Debt-Trap Diplomacy. In: *Project Syndicate* [online]. 2017 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>.

¹⁶ GRGIĆ, Mladen. Chinese infrastructural investments in the Balkans: political implications of the highway project in Montenegro. Online. *Territory, Politics, Governance*. 2017, roč. 7, č. 1, s. 42-60. ISSN 2162-2671. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/21622671.2017.1359106>. [cit. 2023-11-22]., str. 47.

¹⁷ PIRAEUS PORT AUTHORITY S.A. In: *MarketScreener.com* [online]. [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://www.marketscreener.com/quote/stock/PIRAEUS-PORT-AUTHORITY-S--6258929/company/>.

¹⁸ KLIMAN, Daniel, RUSH DOSHI, KRISTINE LEE a ZACK COOPER. Grading China's Belt and Road. In: *Center for New America Security* [online]. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: https://s3.amazonaws.com/files.cnas.org/CNAS+Report_China+Belt+and+Road_final.pdf.

1 Aktuální stav výzkumu

1.1 Diplomacie dluhové pasti – relevantní pojem?

Od roku 2017 se pojem DTD stabilně usadil v diskurzu akademické sféry, ale i veřejnosti (reprezentované médií, laickou veřejností a politiky). Relevance tohoto pojmu a samotný koncept DTD jako nástroje čínské zahraniční politiky, bývá ale často zpochybňován jinými výzkumníky či přímo označován za mýtus (například Debora Brautigam¹⁹ či Ajit Singh²⁰). V akademickém prostoru se tak od roku 2017 objevilo velké množství výzkumů a publikací zabývajících se DTD. Autor konceptu, Brahma Chellaney, ve svém článku vyzdvihuje, že: „Čína exceluje v použití ekonomických nástrojů za účelem prosazení svých geostrategických cílů“²¹ (překlad autora). Při bližším studiu popsáných případů a dalších Chellaneyho souvisejících analýz²² by pak bylo možné diplomacii dluhové pasti volně definovat jako:

Stát X (v tomto případě Čína) poskytne státu Y úvěrovou či jinou finanční pomoc za účelem uhrazení nákladných projektů, na kterých má stát X vlastní geopolitický a strategický zájem. Neschopnost státu Y splácet poskytnutý úvěr pak vede k umořování dluhu prostřednictvím výměny za vlastní kapitál, například formou dlouhodobého pronájmu či přenechání majetku. Stát X tak získává na stát Y politickou a ekonomickou páku.

Americké ministerstvo obrany ve svém „Shrnutí národní obranné strategie pro rok 2018“ popsalo ekonomické aktivity Číny, zejména ve východoasijském prostoru, jako predátorské, s cílem získat ekonomickou výhodu nad svými regionálními rivaly, zatímco sama pokračovala v militarizaci Indopacifického regionu.²³ Výzkumníci z Harvardovy univerzity, Sam Parker a Gabrielle Chefitz, zpracovali rozsáhlý dokument zabývající se predátorskými ekonomickými praktikami ve východní Asii. Ve své analýze pak popisují stejný jev, jakým je DTD, jak jej identifikoval i Chellaney. Rozdíl je nicméně v názvosloví: v americké literatuře se častěji objevují pojmy „debtbook diplomacy“ nebo i „checkbox diplomacy“. Parker a Chefitz vyzdvihují vzrůstající důležitost této techniky, na jejímž základě Čína posiluje své ekonomické vazby v Indopacifiku, a tím oslabuje americkou regionální pozici.²⁴

Podle Chellaneyho nicméně primárním cílem Nové hedvábné stezky není posloužit strategickým zájmům Číny. Přestože si je jistě vědoma svého postavení při dojednávání kontraktů a poskytování úvěrů, její chování vůči rozvojovým zemím zapojených do projektů

¹⁹ BRAUTIGAM, Deborah. A critical look at Chinese ‘debt-trap diplomacy’: the rise of a meme. *Area Development and Policy* [online]. 5(1), 1-14 [cit. 2023-11-07]. ISSN 2379-2957. Dostupné z: doi:10.1080/23792949.2019.1689828.

²⁰ SINGH, Ajit. The myth of ‘debt-trap diplomacy’ and realities of Chinese development finance. *Third World Quarterly* [online]. 2021, 42(2), 239-253 [cit. 2023-11-08]. Dostupné z: doi:10.1080/01436597.2020.1807318

²¹ CHELLANEY, Brahma. China’s Debt-Trap Diplomacy. In: *Project Syndicate* [online]. 2017 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>.

²² CHELLANEY, Brahma. China’s Creditor Imperialism. In: *Project Syndicate* [online]. 2017 [cit. 2024-01-13]. Dostupné z: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-sri-lanka-hambantota-port-debt-by-brahma-chellaney-2017-12>.

²³ Summary of the 2018 National Defense Strategy of The United States of America. In: *U.S. Department of Defense* [online]. [cit. 2024-01-16]. Dostupné z: <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf>, str. 1-5.

²⁴ PARKER, Sam a Gabrielle CHEFITZ. *Debtbook Diplomacy: China’s Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy* [online]. In: . Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School, s. 1-64 [cit. 2024-01-16]. Dostupné z: <https://www.belfercenter.org/publication/debtbook-diplomacy>.

BRI nemusí být nutně považováno za „predátorské“. Dále argumentuje, že si vymožení svých závazků dokáže zajistit komunistický režim, například prostřednictvím refinancováním úvěrů či jejich odpuštěním za účelem získání nových projektů. Toto je narativ, na kterém se shodují prakticky všechny studie zastávající relevanci DTD. Pro silně zadlužené rozvojové země (často s vládami prosazujícími primárně své vlastní zájmy nad zájmy obyvatel) jsou pak čínské peníze „sňatkem z rozumu“, který umožní infrastrukturní rozvoj snadno přetavitelný v politický kapitál na domácí politické scéně. Čína pak prostřednictvím zahraniční, ekonomické a bezpečnostní politiky pokračuje ve své strategii stát se hegemonek v oblasti obchodu, komunikace, dopravy, ale i bezpečnosti.²⁵ Pro země WB je přístup k čínským investicím velkým lákadlem. Vládnoucí elity nejsou svazovány politickými kompromisy výměnou za poskytnutí úvěrů ani nejsou ze strany Číny kritizovány za vnitropolitické uspořádání, netransparentnost či korupci.

Jako nejčastější příklad DTD využívají zastánci této teorie případovou studii přístavu Hambantota na Srí Lance. Země se kvůli despotickému vedení a obrovským půjčkám dostala do stavu neschopnosti splácet své závazky, proto tedy za 1,12 miliardy dolarů na 99 let pronajala přístav Hambantota čínské a státem ovládané společnosti China Merchants Port.²⁶ Jeremy Garlick ve své knize zabývající se dopadem Nové hedvábné stezky na asijské a evropské země konstatuje, že případ Hambantota posiluje argumenty zastánců teorie DTD, kterou podle nich Čína vědomě prosazuje, a to za účelem naplnění svých neo-kolonialistických a geostrategických cílů po trase BRI.²⁷ Kritici výše zkoumané teorie rovněž využívají příkladu srílanského přístavu. Debora Brautigam poukazuje na to, že přístav Hambantota je jediným citovaným případem tohoto způsobu diplomacie, přitom Čína v nedávné době postavila či provozuje 116 přístavů v 62 zemích. Dále pak, že zadlužení Srí Lanky není výsledkem projektů BRI a politiky Číny, ale zejména dlouhodobě špatným a korupčním poměrům v zemi, jejíž dluh v roce 2016 přesahoval 57 % HDP a pouze 10 % dluhu patřil Číně. Peníze, které srílanský stát získal pronájemem přístavu Hambantota, pak sloužily k umoření úvěrů s vyšší úrokovou sazbou, tedy těch, které poskytly například Spojené státy americké.²⁸ Kritici teorie DTD poukazují, že tento krok byl často nesprávně interpretován jako výměna suverenity za odpuštění čínského dluhu.²⁹ Ten ale stále existuje a bude muset být v budoucnu rovněž splacen. Pronájem přístavu vládou Srí Lanky tak může působit i jen jako vyrážení klínu klínem. Ajit Singh, jako většina kritiků teorie dluhové pasti, rozebírá detailněji opět případ srílanského přístavu s prakticky stejnými argumenty a závěry jako ostatní kritici. Zdůrazňuje, že jde pouze o pronájem a bezpečnost přístavu a že majetek zůstane v rukou místní vlády, i když prostřednictvím třetí strany – soukromé společnosti, ve které má však majoritní podíl Colombo.³⁰ Doplnuje, že čínské půjčky například na africkém kontinentu nejsou hlavní příčinou finančních problémů místních států, a naopak pomohly vybudování důležité infrastruktury v oblasti. V závěru

²⁵ Ibid.

²⁶ SIRILAL, Ranga. Chinese firm pays \$584 million in Sri Lanka port debt-to-equity deal. In: *Reuters*[online]. [cit. 2023-11-07]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-ports-idUSKBN1JG2Z6>

²⁷ GARLICK, Jeremy. *The Impact of China's Belt and Road Initiative From Asia to Europe*. Routledge, 2021. ISBN 9781032083667., str. 212.

²⁸ BRAUTIGAM, Deborah. A critical look at Chinese 'debt-trap diplomacy': the rise of a meme. *Area Development and Policy* [online]. 5(1), 1-14 [cit. 2023-11-07]. ISSN 2379-2957. Dostupné z: doi:10.1080/23792949.2019.1689828., str. 8-10.

²⁹ SINGH, Ajit. The myth of 'debt-trap diplomacy' and realities of Chinese development finance. *Third World Quarterly* [online]. 2021, 42(2), 239-253 [cit. 2023-11-08]. Dostupné z: doi:10.1080/01436597.2020.1807318, str. 244.

³⁰ Ibid.

porovnává investice USA a tzv. Západu³¹ v latinské Americe a Karibiku, které mají naplňovat parametry DTD více než diskutované čínské investice. Pejorativní termín označující čínské aktivity ve světě je pak jen výsledkem strachu USA z rychlého rozvoje Číny a její narůstající angažovanosti ve světě.³²

Jednou z těžko zodpověditelných otázek debaty týkající se DTD je, zda Čína tento nástroj používá vědomě a predátorsky poskytuje úvěry zemím ve špatné politické a rozpočtové situaci za účelem získání budoucí strategické výhody, či jde jen o obchodní a rozvojové aktivity. Michal Himmer a Zdeněk Rod provedli analýzu čínských investic v Keni, Džibuti, Srí Lance, Maledivách, Laosu a Malajsii s cílem zhodnotit, zda je DTD mýtus, či strategie Číny při posilování svého vlivu v zahraničí. Během pandemie koronaviru měly některé ze zkoumaných zemí prohlubující se potíže při splácení svých závazků. Ačkoliv Čína smluvně disponovala nástroji, jak od států získat výměnou strategický majetek, takové možnosti nevyužila. Naopak Keni poskytla půlroční odklad splácení, maledivský a malajský dluh dokonce snížila (až o 30 %). Himmer a Rod se tudíž nedomnívají, že cílem čínských investic bylo získat strategický majetek, pro takové jednání nenašli žádný důkaz, konstatují však že došlo k posílení regionálního vlivu Číny. Zdá se, že se tyto země nestaly obětí čínské predátorské DTD, ale spíše spoluviníky své vlastní špatné situace.³³ Na čínské projekty v rámci BRI a proces renegociace úvěrových podmínek se zaměřila i analytická skupina Rhodium Group. Přezkoumáním 40 případů došla k závěru, že opětovné projednávání a refinancování dluhu je časté, včetně částečného či dokonce úplného odpuštění dluhu. Zabavování majetku či území je pak velmi vzácným jevem³⁴ a navzdory své ekonomické síle je čínská vyjednávací pozice relativně slabá, zejména ve chvíli, kdy dojde v dotčené zemi k výměně politického vedení (které požaduje dojednání výhodnějších podmínek) nebo v případě, že má stát přístup k dalším externím zdrojům financí.³⁵

Akademickou debatu týkající se DTD lze rozdělit do dvou hlavních proudů. První, jehož zástupci jsou například Chellaney a Garlick, zastává přesvědčení, že DTD slouží k naplnění neo-kolonialistických a geopolitických cílů Číny, dále pak k rozvoji a posílení ekonomických a strategických vazeb v zájmových regionech. Výzkumníci druhého proudu, kterými jsou Singh a Brautigam, se více soustředí na vnitropolitickou a socioekonomickou situaci v zemích, které nejsou schopné splácet čínské úvěry. Tvrdí pak, že ačkoliv ČLR může prostřednictvím těchto investic regionálně zvyšovat svůj vliv, nejde ale o plánovitý proces a postižené státy se do problémů dostaly z velké míry vlastní vinou. Mezi typické znaky těchto států patří velká míra korupce v zemi, vláda politických elit, či nedokonalá forma demokracie a s ní související nízká vymahatelnost práva a slabé instituce. V souvislosti s čínskými investicemi v zemích západního Balkánu se spíše nabízí přístup druhého proudu, k čemuž se přiklání i Mladen Grgić, zabývající se právě zeměmi bývalé Jugoslávie. Ačkoliv je Černá Hora velmi malým státem, jeho

³¹ Poznámka autora: Takzvaným „Západem“ se v diskutované problematice rozumí soubor států sdílející politické, ekonomické a kulturní hodnoty, v čele se Spojenými státy americkými, Evropskou unií, či dalšími mezinárodními institucemi.

³² Ibid., str. 250.

³³ HIMMER, Michal a ROD, Zdeněk. Chinese debt trap diplomacy: reality or myth? Online. *Journal of the Indian Ocean Region*. 2022, roč. 18, č. 3, s. 250-272. ISSN 1948-0881. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280>. [cit. 2024-01-14]., str. 265.

³⁴ Poznámka autora: Autoři citované studie, kromě již diskutovaného srílanského přístavu identifikovali další případ kdy v roce 2011 mělo v Tádžikistánu dojít k přenechání 1.158 kilometrů čtverečních Číně, je však obtížně prokazatelné, že výměnou došlo ke snížení, či odpuštění dluhu Číně.

³⁵ KRATZ, Agatha, Allen FENG a Logan WRIGHT. New Data on the “Debt Trap” Question. In: *Rhodium Group* [online]. 2019 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://rhg.com/research/new-data-on-the-debt-trap-question/>.

geografická pozice představuje možný zdroj zájmu pro velmocenské vlivové soupeření v celém regionu, například prostřednictvím přímých zahraničních investic, budováním klíčové infrastruktury, a to i navzdory současnému politické ukotvení země (členství v NATO a kandidátská země EU). Definování výše zmíněných proudů je pak pro tuto práci důležité z hlediska následného určení, zda se země dostala do cíleného geopolitického a strategického působení Číny, či zda je současná situace ve vztahu k čínským investicím jen výsledkem patologických společenských jevů.

1.2 Případ západního Balkánu a Černé Hory

Problematikou BRI, respektive jejími geopolitickými a ekonomickými dopady, se zabývá celá řada akademických publikací, ať už se jedná o celé knihy či výzkumné články věnující se dílčím a souvisejícím tématům. Jedním z klíčových děl je publikace Jeremyho Garlicka, *The Impact of China's Belt and Road Initiative*, která se věnuje hloubkové analýze BRI včetně bližší studie jednotlivých dotčených regionů. Jednou z jeho tezí je čínský nedostatek pochopení regionu střední a východní Evropy, který Čína vnímá jako jednolitý blok v kontextu historického vývoje během studené války. Země tzv. formátu 17+1 (iniciativy čínského ministerstva zahraničí sdružující země střední a východní Evropy kooperující s Čínou) se zásadně liší co se historického a socioekonomického vývoje týče.³⁶ Je důležité si uvědomovat regionální rozdíly, na základě kterých je poté vhodné volit diplomatický a obchodní přístup. Pro provedení studie Garlick využil vlastní metodologie popsané jako „komplexní eklekticismus“. Jedním z jeho závěrů je označení čínských aktivit v rozvojovém světě jako agresivní merkantilismus, díky kterému Čína získává potenciální politickou „páku“ na své regionální dlužníky, přičemž Černou Horu jmenuje jako jeden z těchto případů.³⁷ K podobnému závěru došel právě i Chellaney, který zformuloval hypotézu DTD. Dalším dílem zabývající se touto tematikou je soubor textů vydaných knižně pod názvem *China's relations with Central and Eastern Europe*. Autor zde konstatuje, že ekonomické aktivity Číny lze sice přetavit do politického vlivu v oblasti západního Balkánu, nicméně v měřítku geopolitického soupeření mezi lokálními silami, tedy Evropskou unií, Spojenými státy, Ruskou federací a Tureckem, se Čína považuje pouze za ekonomického soupeře a nevyužívá souvisejícího spill-over efektu k dosažení politické a vojenské dominance v regionu. Mimo jiné argumentuje i tzv. zásadami mírového soužití, které ve své zahraniční politice Čína poprvé aplikovala ve vztahu k Indii v 60. letech 20. století. Jde o principy politického nevměšování se do interních záležitostí země, a tedy budovaná ekonomická dominance Číny v oblasti západního Balkánu je pak hlavně kapitalistického rázu, spíše než geopolitickým vlivovým soupeřením.³⁸

Jedním z pojmů prvků zemí WB jsou problematické politické elity, korupce, klientelismus a minimální schopnost dosáhnout konsensu na domácí politické scéně. Právě tyto problémy jsou pravidelně citovány evropskou Komisí jako jedna z překážek v pokračující evropské integraci. Čína v kontextu regionálního geopolitického soupeření pak poskytuje ekonomickou alternativu v atmosféře politického patu či nevole provést potřebné reformy pro odblokování přístupových rozhovorů. Ještě donedávna v Černé Hoře vládnoucí DPS vyhovoval přístup ČLR, respektující a nekritizující domácí politické poměry výměnou za uznání politiky jedné Číny. Snadno získané

³⁶ GARLICK, Jeremy. *The Impact of China's Belt and Road Initiative*. Online. Routledge, 2019. ISBN 9781351182768. Dostupné z: <https://doi.org/10.4324/9781351182768>. [cit. 2023-12-06]., str. 180.

³⁷ Ibid., str. 223.

³⁸ SONG, Weiqing, SONG, Weiqing (ed.). *China's Relations with Central and Eastern Europe*. Online. Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge, 2018. | Series: Routledge contemporary China series ; 172: Routledge, 2017. ISBN 9781315226644. Dostupné z: <https://doi.org/10.4324/9781315226644>. [cit. 2023-12-06]., str. 287-289.

ekonomické investice pak posloužily na domácí scéně k prezentování prosperity, rozvoje a pragmatismu.³⁹ Projekt dálnice A1 v Černé Hoře je tak primárně politickým projektem, iniciovaným místní politickou elitou, vládou od rozpadu Jugoslávie až do roku 2023. Čínská vůle tyto projekty financovat a podílet se na jejich výstavbě je logickým zaplněním vakua, v němž se západní bankovní instituce zdráhají tyto nerentabilní a kontroverzní projekty sponzorovat. Díky individuálním bilaterálním dohodám těží čínské společnosti z výhodných, státem garantovaných benefitů a podmínek (například osvobození z platby DPH apod.). Tyto projekty pak nemusí být nutně součástí složité a promyšlené zahraniční politiky Číny, ale jen čistě pragmatickým krokem zajišťující dlouhodobou míru určitého vlivu v regionu, který může být v budoucnu přeměněn ve strategickou výhodu. Mluvit v případě Černé Hory o primárním záměru Číny zvýšit svůj geopolitický vliv v zemi je pak podle Grgiče pouze spekulace.⁴⁰

Konkrétnímu vlivu Číny na Černou Horu v souvislosti s infrastrukturálními investicemi a BRI se pak věnuje značně menší počet akademické a relevantní literatury. Černá Hora je velmi malou, v kontextu projektu BRI téměř bezvýznamnou zemí, která v současnosti nefiguruje na žádných BRI mapách páteřních sítí. Západní Balkán je z hlediska akademického bádání ve vztahu k BRI a zahraniční politice Číny řešen jako celistvý region sdílející podobnosti i odlišnosti. Existující odborná literatura zabývající se BRI a Černou Horou je primárně zaměřená na dílčí problémy související s ekonomickými či ekologickými překážkami stavěné dálnice A1. Ucelená práce hodnotící aktivity Číny v Černé Hoře v kontextu DTD a probíhající výstavbě infrastruktury pak zatím nebyla vypracována. Tato bakalářská práce je tudíž unikátní svým detailním zaměřením na několik oblastí, které mohou být působením Číny ohroženy a dále pak na aplikaci metodologie CNAS (o té bude hovořeno v následující kapitole), která byla doplněna o vlastní metodu vícekritériální analýzy variant s cílem zvýšit objektivitu posuzování a interpretace kvalitativních dat.

2 Metodologie a teoretický rámec práce

Tato bakalářská práce je koncipována jako jedno-případová studie s multidisciplinárním přístupem, jenž teoreticky vychází jak z metodologie, kterou vytvořili Kliman, Doshi, Lee a Cooper, tak z vlastní vícekritériální analýzy variant vhodně přizpůsobené zkoumanému problému. Jedná se o matematickou metodu výzkumu používanou v případě hledání optimální varianty na základě posuzování množiny rozhodovacích kritérií, které mohou být navzájem konfliktní. Jak bylo zmíněno v úvodní kapitole, autoři reportu CNAS se ve své analýze věnují zkoumání oblastí mající vliv na tzv. národní zájmy. Následně identifikovali sedm oblastí, které jsou potenciálně ohroženy účastí na projektech spojených s BRI. Konkrétně se jedná o tyto:

- 1) Eroze národní suverenity
- 2) Nedostatečná transparentnost
- 3) Neudržitelná finanční zátěž
- 4) Odtrženost od místních ekonomických potřeb
- 5) Geopolitická rizika
- 6) Negativní dopad na životní prostředí
- 7) Značný potenciál korupce

³⁹ Đorđević, Vladimir, Richard Turcsányi, and Vladimir Vuckovic. 2021. "Beyond the EU as the 'Only Game in Town': the Europeanisation of the Western Balkans and the role of China." *Eastern journal of European studies* 12 (2): 21-45. <https://doi.org/10.47743/EJES-2021-0202>, str. 37.

⁴⁰ GRGIĆ, str. 57.

Pro každou oblast pak autoři vytvořili i hodnotící kritérium, a to prostřednictvím pokládaných otázek:

Oblast	Hodnotící kritéria
Eroze národní suverenity	Disponuje Čína v projektu dlouhodobým kapitálem? Má Čína zajištěný dlouhodobý pronájem? Bude čínská firma spravovat infrastrukturu dlouhou dobu?
Nedostatečná transparentnost	Jsou zapojené společnosti transparentní? Jaký je status vyjednávání? Jaká je organizační struktura projektu a jaký je jeho vývoj?
Neudržitelná finanční zátěž	Zvýšilo čínské financování možnost do budoucna neschopnost projekt splácet či zavrhuje vznik finanční krize? Je projekt vystaven riziku překročení nákladů, či ztrátě rentability?
Održenost od místních ekonomických potřeb	Jsou ujednání o podílu ze zisku spravedlivá? Mohou místní obyvatelé profitovat z dotčené infrastruktury? Jsou do projektu zapojeny místní společnosti nebo převážně čínské? Využívá se při stavbě místní znalosti odborníků a pracovní síly či došlo k importu z Číny?
Geopolitická rizika	Ohrozí projekt bezpečnost telekomunikační infrastruktury? Omezí projekt možnosti země spolupracovat s dalšími státy včetně USA a EU ⁴¹ ? Vytvoří projekt potenciální prostor pro budoucí využití čínskou armádou? Dostane se země do centra strategického souboje mezi Čínou a jinou velmocí?
Negativní dopad na životní prostředí	Byly pořízeny studie zkoumající dopad projektu na životní prostředí? Byly místní potřeby ochrany životního prostředí vzaty v potaz během plánování projektu? Způsobí projekt dlouhodobé ekologické škody?
Značný potenciál korupce	Jakého skóre dosahuje země přijímající čínské investice v žebříčku míry kleptokracie v TRACE Bribery Risk Matrix? Byla čínská realizační společnost v minulosti spojována s korupcí? Existují případy domnělé či potvrzené korupce související s tímto projektem?

Tabulka 1 Hodnotící kritéria

Zdroj: (Kliman, Doshi, Lee, Cooper, 2019), překlad autora

Jimi navržená analýza je aplikována na současný projekt dálnice A1, která má spojit černohorské přístavní město Bar se srbskou vesnicí Boljare, ležící na černohorsko-srbských hranicích. Tato dálnice je první stavbou svého druhu v zemi a zároveň je (neoficiálním) projektem BRI, který prostřednictvím masivních úvěrů spolufinancuje právě Čínská lidová republika. Kromě výše zmíněné metodologie je jádro textu kombinací deskriptivní a analytické části, vycházející z již publikovaných odborných studií (detailně se jim věnuji ve třetí kapitole) analyzujících jednotlivá kritéria, ať už v Černé Hoře či v jiných státech zapojených do projektů BRI. Dalším klíčovým dokumentem je samotná smlouva o výstavbě dálnice Bar–Boljare, která byla uzavřena mezi černohorskou vládou a čínskou stavební společností. Praktickým mezi-výstupem provedené analýzy je zodpovězení otázek, které slouží jako hodnotící kritéria pro dané identifikované oblasti. Dle povahy jednotlivých otázek na ně může být odpovězeno buď kvantitativně, tedy určitou číselnou hodnotou, či kvalitativně, a to na základě provedené obsahové analýzy souvisejících dokumentů a hlubšího studia problematiky.

Další část je věnována sjednocení a kvantifikaci dat, a to za využití principů a metod vícekritériální analýzy variant. Výsledkem je hledání tzv. kompromisního řešení, které je nejbližší ideální variantě (v mém případě ověřované hypotéze). Důležitým krokem bylo sjednocení odpovědí a jejich převedení na binární hodnotu. Ve většině případů je využíváno

⁴¹ Výzkumné kritérium dle metodologie CNAS znělo: „Omezí projekt možnosti země spolupracovat s dalšími státy, včetně USA?“. Metodologie byla upravena pro potřeby této práce a v kritériu bylo USA doplněno o EU.

odpovědí ANO a NE. Těmto hodnotám je dále přiřazen symbol „+“, který označuje odpověď, jež má posilující vliv na zkoumanou hypotézu. V případě hodnotícího kritéria týkajícího se skóre v tzv. TRACE Bribery Risk žebříčku byla určena (dle metodologie autora tohoto skóringového systému) prahová hodnota (50). Na základě výsledné hodnoty v žebříčku pak byla přiřazena ke kritériu hodnota s posilujícím, či oslabujícím vlivem. Dalším krokem vícekritériální analýzy bylo stanovení vlivu jednotlivých kritérií na danou oblast, potažmo celou analýzu. Tento krok kombinoval kvalitativní i kvantitativní přístup s využitím tzv. odborného odhadu v kombinaci s metodou párového srovnání (Fullerova metoda). Principem takového srovnání je porovnávání dvou kritérií a z každé takové dvojice výběr toho důležitějšího. Z hlediska hodnocení převážně kvalitativních dat je tato metoda určení vah nejvhodnější, protože dochází k porovnávání všech kritérií mezi sebou. Pro aplikaci Fullerovy metody bylo vybráno celkem 18 kritérií. Čtyři kritéria byla z hodnocení vynechána z důvodu bezpředmětnosti nebo časové nesouslednosti vzhledem ke zkoumanému projektu, což metoda hledání kompromisního řešení umožňuje. Jedná se o následující:

Bude čínská firma spravovat infrastrukturu dlouhou dobu?

Jaký je status vyjednávání?

Jaká je organizační struktura projektu a jaký je jeho vývoj?

Jsou ujednání o podílu ze zisku spravedlivá?

Celkový počet porovnávaných kritérií je pak dán výsledkem kombinačního čísla, jak je znázorněno na následující rovnici:

$$N = \binom{k}{2} = \frac{k(k-1)(k-2)!}{2!(k-2)!} = \frac{k(k-1)}{2} = \frac{18 \times 17}{2} = 153$$

Rovnice 1 - Výpočet celkového počtu porovnávaných dvojic kritérií

Pro lepší přehlednost a zpracování jsou pak kritéria sestavena do tzv. Fullerova trojúhelníku, v rámci něhož následně proběhlo porovnávání dvojic. Posledním krokem je výpočet vah jednotlivých kritérií, který je dán vztahem:

$$v_i = \frac{n_i}{\sum_{i=1}^k n_i} = \frac{n_i}{N}$$

Rovnice 2 - Výpočet vah jednotlivých kritérií

V posledním kroku je pak sestavena výsledná tabulka oblastí, kritérií, nabývaných hodnot a přiřazených vah, které jsou vyjádřeny pomocí procentuálních hodnot. Pro matematické potvrzení či vyvrácení původní hypotézy pak poslouží porovnání sum vah posilujících, či vyvracejících hypotézu. Na základě této orientační hodnoty v kombinaci s provedenou kvalitativní analýzou je pak vytvořen závěr. Zpracované tabulky, Fullerův trojúhelník a další mezikroky jsou součástí příloh této práce.

3 Analýza zkoumaných oblastí

Téma stavby první černoohorské dálnice Bar–Boljare rezonuje ve veřejném prostoru od roku 2006, kdy se Černá Hora na základě referenda osamostatnila a opustila federativní uspořádání se Srbskem. Stavba se stala pomyslným symbolem národní hrdosti a regionálního rozvoje spojující bohaté černoohorské pobřeží s izolovaným a chudším severem země. Od svého uvedení se projekt stal i tradičním tématem předvolebních politických kampaní. Samotná realizace stavby byla rozdělena do čtyř fází. První a jedinou dokončenou částí je úsek mezi Smokovačem (na severním kraji hlavního města Podgorice) a Mateševem ve vnitrozemí. Další fáze jsou nyní

– podle své náročnosti – v různých stádiích příprav. Celý projekt dálnice A1 a jednotlivé fáze jsou zobrazeny na schématu níže.



Obrázek 1 Schéma dálnice Bar–Boljare
Vytvořeno autorem s využitím aplikace mapcreator.io

V následujících podkapitolách se věnuji jednotlivým oblastem dle použité metodologie za účelem zodpovězení otázek hodnotících kritérií. Zjištění jsou pak převedena do vypracované tabulky, na základě které je posuzována platnost zkoumané hypotézy.

Smlouva o zhotovení dálnice v úseku Smokovač–Mateševo je vytvořena podle standardů tzv. *Yellow Books*⁴², vydávaných Mezinárodní federací konzultačních inženýrů (FIDIC). Tato organizace se zabývá vytvářením šablon a normalizačních dokumentů za účelem zjednodušení uzavírání nadnárodních stavebních kontraktů mezi investory (nejčastěji státy, či velcí developři) a zhotovitelstvími společnostmi z celého světa. Z formálního a stylistického hlediska se tak jedná o běžnou smlouvu, jejíž struktura a znění některých ustanovení vychází právě ze zmíněných *Žlutých knih*. Samotná smlouva a následně i smlouva o poskytnutí úvěru obsahují několik ustanovení a kontroverzních částí, které jsou pro potřeby této práce důležité a

⁴² „žlutá kniha“ – překlad autora

ilustrují dynamiku vzájemných vztahů mezi investorem a zhotovitelem. Prostudováním smlouvy⁴³ byly identifikovány tyto články, které mají zásadní vliv na realizaci díla⁴⁴:

Čl. 1.15

Zhotoviteli jsou odpuštěny daně a poplatky v těchto oblastech:

a) DPH

b) celní poplatky související s importem materiálu, zařízení apod.

c) daň z příjmu expatriotů

d) korporátní daň zhotovitelských firem se sídlem v Černé Hoře

e) příspěvky sociálního zabezpečení pro expatrioty

f) poplatky související s využíváním lomů

Čl. 4.4

Minimálně 30 % prací musí být zhotoveno subdodavateli se sídlem v Černé Hoře.

Čl. 4.18

Zhotovitel by měl přijmout přiměřené kroky na ochranu životního prostředí a omezení poškození země, flory a fauny včetně lidí a jejich majetku. Staveniště má být udržováno v čistotě a bez odpadu a případné poškození životního prostředí pak napraveno.

Čl. 6.1.

Zhotovitel by měl, v proveditelném rozsahu, najímat kvalifikované a zkušené zaměstnance z místního pracovního trhu

Přímo souvisejícím dokumentem je pak smlouva⁴⁵ o poskytnutí finančního úvěru uzavřená mezi černohorskou vládou a Export-Import Bank of China, ze 30. 10. 2014. Maximální výše úvěru byla stanovena horní hranicí na 943 991 500 amerických dolarů s roční úrokovou sazbou 2 %. Celková doba splatnosti je pak 240 měsíců, z čehož 72 měsíců tvoří bezúročné období. Nejzásadnějším bodem je pak článek 8.1., součástí odstavce „Různé“, který obsahuje toto ustanovení:

„Dlužník se tímto neodvolatelně vzdává jakékoli imunity na základě suverénních nebo jiných důvodů pro sebe nebo svůj majetek, s výjimkou majetku určeného pro vojenské nebo diplomatické účely, v souvislosti s arbitrážním řízením podle článku 8.5 těchto podmínek s výkonem jakéhokoli rozhodčího nálezu podle článku 8.5 těchto podmínek.“ (překlad autora)⁴⁶

Článek 8.5 poté popisuje případné arbitrážní řízení, které by se konalo v Pekingu. Podle odborníků na čínské právo by tato situace byla pro Černou Horu značně nevýhodná a prakticky

⁴³ Službení list Crne Gore, broj 54/2014 od 23.12.2014.: Design and Build contract for Bar–Boljare Highway. In: *Službeni list Crne Gore* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://sluzbenilist.me/pregled-dokumenta/?id=%7bE04A7839-BB08-4123-BF2C-5D6C3B70FB94%7d>, str. 43-74.

⁴⁴ Pozn. autora: Dostupná veřejná část smlouvy je psaná v černohorském a anglickém jazyce. Citované články jsou autorovým překladem, či interpretací jejich významu.

⁴⁵ Službení list Crne Gore, broj 54/2014 od 23.12.2014.: Preferential Buyer Credit Loan Agreement on Bar–Boljare Highway Section Smokovac–Matesevo Construction Project. In: *Službeni list Crne Gore* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://sluzbenilist.me/pregled-dokumenta/?id=%7bE04A7839-BB08-4123-BF2C-5D6C3B70FB94%7d>, str. 102-143.

⁴⁶ Pozn. autora: Zajímavá je pasáž o výjimce pro vojenský a diplomatický majetek. Z veřejně dostupné smlouvy, jejíž oskenovaná kopie je dostupná na úředních stránkách vlády Černé Hory je tato pasáž napsána jiným písmem o jiné velikosti. Což by mohlo indikovat, že v průběhu vyjednávání, či po uzavření smlouvy došlo ke změně této klauzule.

by vylučovala možnost vyhrát jakýkoliv spor či domoci se náhrad, a to kvůli absenci nezávislých kontrolních institucí charakteristických pro Západní státy.⁴⁷ V čínsko-černohorských vztazích se ale nejedná o první takový případ. První velkou vzájemnou zakázkou bylo přímo nasmlouvané pořízení lodí pro státní společnosti *Crnogorska plovidba* a *Barska plovidba*. Mezi roky 2010 a 2013 poskytla vláda Černé Hory čínským námořním společnostem státní záruky v hodnotě 93,7 miliard dolarů na nákup čtyř lodí, což v té době činilo zhruba 2 % HDP. Úvěr tehdy poskytla rovněž EXIM banka a smlouva rovněž definovala, že v případě sporu o vyplacení záruky bude arbitráž probíhat v Pekingu. Vláda čelila kritice médií a odborníků kvůli nedostatečně provedené analýze ziskovosti projektu a opodstatněným obavám, že významnou část záruk nakonec budou muset platit černohorští občané.⁴⁸

3.1 Eroze národní suverenity a neudržitelná finanční zátěž

V této práci pracuji s pojmem „národní suverenity“, jenž je zároveň pojmenováním jedné ze zkoumaných oblastí a s ní souvisejících kritérií. Definice a přesný rozsah pojmu „suverenity“ je předmětem akademického zkoumání po staletí, nicméně pro potřeby této práce je využito moderního vnímání podle Roberta Koehaneho, podle kterého globalizace a mezinárodní institucionalizace přinesly změny v chápání suverenity, která již neumožňuje státům vykonávat efektivní nadvládu nad vším, co se děje na jejich teritoriu.⁴⁹ Dochází tak k odklonu od absolutistického vnímání suverenity, jak ji popsali například Jean Bodin nebo Thomas Hobbes. V důsledku navazování a prohlubování ekonomických, politických a sociálních vazeb mezi jednotlivými subjekty – státy –, dochází k postupnému rozmělnění a transformaci tradičního vnímání suverenity. Typickým příkladem je Evropská unie, politický systém *sui generis* založený na bázi dobrovolného předání části národní suverenity do rukou společenství fungujícího podle vlastních, nových pravidel. Pokud se tedy bavíme o „erozi národní suverenity“, ve smyslu této práce tak vnímám faktory mající vliv na vnitřní i vnější suverenity státu působící v důsledku sekundárního efektu jiných politických, ekonomických a společenských rozhodnutí či vlivů. Jedním z mnoha příkladů pak může výměna zdánlivě finanční či jiné výhody za možnost dlouhodobého pronájmu kritické infrastruktury, její správy či dokonce přenechání správy vlastního území.

První dokončenou částí dálnice A1 se stal úsek mezi Smokovačem a Mateševem o délce necelých 41 km. Tato část byla i stavebně nejobtížnější, kvůli mimořádně hornatému terénu černohorského vnitrozemí, což vyžadovalo konstrukci 45 mostů a nadjezdů a 32 tunelů.⁵⁰ Podle kontraktu, který uzavřela v roce 2014 černohorská vláda s čínskou společností China Road and Bridge Corporation (CRBC), stál úvodní úsek 809 milionu eur, z toho 688,16 milionu tvoří půjčka od čínské CHEXIM banky. Úvěr financuje cca 85 % hodnoty kontraktu, s roční úrokovou sazbou 2 % na 20 let s pětiletou karenční lhůtou. Celková cena tohoto úseku tak přesáhne jednu miliardu eur a podle odhadů světové banky se tak bude jednat o více jak 20 % ročního HDP Černé Hory.⁵¹

⁴⁷ GRGIĆ, str. 52.

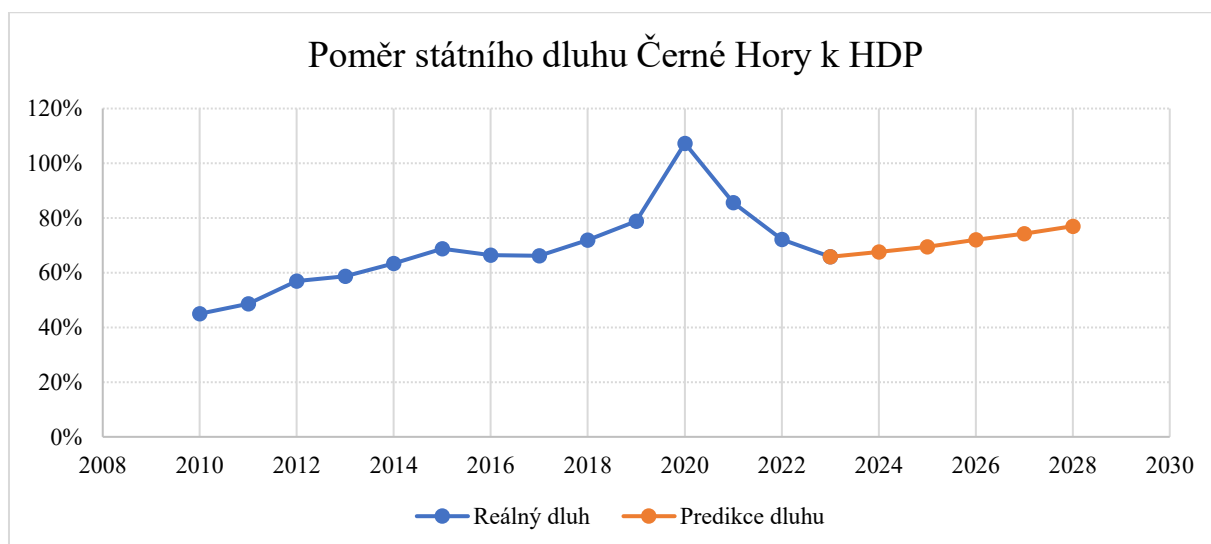
⁴⁸ KOVAČEVIĆ, Milica. Izloženost Crne Gore uticaju Kine. In: Centar za demokratsku tranziciju [online]. 2021 [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.cdtmn.org/wp-content/uploads/2021/02/Izlo%C5%BEenost-Crne-Gore-uticaju-Kine-final-version-1.pdf>, str. 11.

⁴⁹ KEOHANE, Robert O. (Robert Owen). *Power and governance in a partially globalized world*. London: Routledge, 2002. ISBN 1-134-44306-4.

⁵⁰ Bar–Boljare Highway - Section Smokovac-Uvač-Mateševo. In: *Geodata.it* [online]. [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://www.geodata.it/en/sectors/portfolio-road/item/barboliare.html>.

⁵¹ GRGIĆ, str. 47.

Graf č.1 znázorňuje vývoj státního dluhu a jeho poměr k hrubému domácímu produktu. Z grafu je patrné, že od roku 2014 státní dluh přesahuje 60 % HDP (na vrcholu koronavirové pandemie dokonce 107 %). Ačkoliv od té doby došlo k částečné konsolidaci veřejných financí a poklesu poměru dluhu k HDP na před covidovou úroveň, dle výsledků z roku 2023 a odhadů Mezinárodního měnového fondu dojde v následujících letech k opětovnému zvyšování dluhu, který by v roce 2028 měl dosahovat necelých 80 % HDP. Tento vývoj tak může být zásadním problémem integračního procesu země do EU. Ačkoliv Kodaňská kritéria blíže nespecifikují maximální zadlužení kandidátského státu, problém může nastat při naplňování Maastrichtských kritérií, podle kterých schodek veřejných financí nesmí přesahovat 60 % (či musí být zavedena opatření k jeho rychlému snížení).⁵² Černá Hora v roce 2002 jednostranně přijala euro jako svou domácí měnu, aniž by země byla členem EU, natož Evropské měnové unie. Důvody přijetí eura se tehdy zdály logické (navázání černohorského dináru na německou marku a zabránění hyperinflaci v zemi po přechodu na euro), to vše s tichým souhlasem Evropské centrální banky (ECB). V průběhu let však ECB i Evropská komise opakovaně vyjádřily nesouhlas s jednostranným přijetím měny navzdory nesplnění podmínek, včetně (ne)členství v EU.⁵³ Tehdy možná logické a výhodné rozhodnutí černohorské vlády může v současné ekonomické situaci země představovat těžko překonatelnou překážku (a nevýhodu ve srovnání s dalšími kandidátskými zeměmi), pokud se chce Černá Hora opravdu stát členem unie v horizontu nejbližších let.



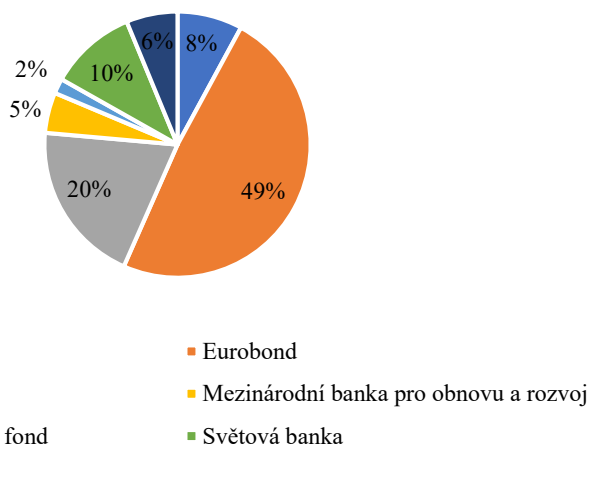
Graf 1 – Poměr státního dluhu Černé Hory k HDP
Zdroj dat: IMF.org

Z dat černohorského ministerstva financí byl vypracován graf č. 2 zobrazující strukturu černohorského zahraničního dluhu. Bezmála polovinu dluhu (nominálně 1,750 mil. euro) tvoří emitované eurové dluhopisy. Druhou největší položkou (20 % podíl) je pak úvěr čínské CHEXIM banky určený k financování výstavby dálnice. Souhrnný dluh všem institucím Evropské Unie a Evropské investiční bance je pak 8 %.

⁵² Specifications on the implementation of the Stability and Growth Pact: Guidelines on the format and content of Stability and Convergence Programmes. In: European Commission [online]. 2012 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/economy_finance/economic_governance/sgp/pdf/coc/2012-01-24.pdf, str. 4.

⁵³ KUBOSOVA, Lucia. EU to question Montenegro's use of euro. In: EUObserver [online]. 2007 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://euobserver.com/eu-political/24924>.

Struktura zahraničního dluhu Černé Hory k 30.09.2023



Graf 2 – Struktura zahraničního dluhu Černé Hory

Zdroj dat: <https://www.gov.me/en/article/report-on-the-central-government-debt-as-of-30-september-2023>

Podgorica si v průběhu výstavby dálnice začala uvědomovat vážnost situace a dopad úvěru na zdraví veřejných financí, zejména s přihlédnutím k útlumu turismu spojeným s koronavirovou pandemií. V roce 2021 se Černá Hora obrátila na Evropskou unii s žádostí o pomoc při financování úvěru. Tehdejší ministr financí Milojko Spajić (současný premiér a předseda vládnoucí strany *Pokret Evropa sad!*) uvedl:

„[...] infrastrukturně jsme nyní závislí na Číně a z geopolitického hlediska je situace dramatická. [...] Musíme se těsněji spojit s našimi spojenci v Evropské unii a sladit naše ekonomiky“⁵⁴ (překlad autora).

Evropští představitelé byli k požadavku Podgorici strážliví, a ačkoliv vyjádřili politickou podporu, na vytvoření reálného mechanismu pomoci vzhledem k velikosti a výkonnosti černohorské ekonomiky a nerentabilitě projektu bylo už pozdě.⁵⁵

Ministerstvo dopravy a námořních záležitostí si nechalo v roce 2008 vypracovat studii proveditelnosti od francouzské pobočky mezinárodní společnosti Louis Berger SAS. Ta konstatuje, že největším společenským benefitem dálnice by bylo snížení cestovního času a úbytek dopravních nehod. Naopak nárůst silniční dálkové obchodní dopravy by byl pouhých 6 %.⁵⁶ Ve svých předběžných analýzách navíc pracovali s kontroverzními objemy předpokládané dopravy. Například odhadovali, že tunelem Sozina – nejvytíženějším místem celé stavby – v roce 2015 denně projede přes 9 000 vozidel, přičemž skutečný provoz v tomto úseku v roce 2014 dosahoval přibližně 5 700 průjezdů za den.⁵⁷ Další studii proveditelnosti vypracovala až v roce 2022 (tedy krátce před zprovozněním prvního budovaného úseku) společnost Hill International. Ve svých závěrech sice konstatuje celospolečenský a strategický

⁵⁴ HOPKINS, Valerie. Montenegro calls for EU help over \$1bn Chinese highway loan. In: Financial Times [online]. 2021 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/3dd7a516-5352-4f48-bfac-236e43b2342d>.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ LOUIS BERGER SAS. FEASIBILITY STUDY FOR TWO HIGHWAYS IN MONTENEGRO: BAR–BOLJARE MOTORWAY. In: *Vlada Crne Gore* [online]. 2008 [cit. 2024-04-24]. Dostupné z: <https://www.gov.me/dokumenta/f1c2fe8e-447b-44db-856e-ee2c37bb4f54>, str. 2.

⁵⁷ GRGIĆ, str. 47.

přínos s potenciálem zvýšit národní a regionální hospodářský růst.⁵⁸ Druhým dechem pak dodává, že ze společenského hlediska by největšího užítku bylo dosaženo při nulovém mýtném, což je ale finančně neudržitelné vzhledem k ceně stavby a stavu veřejných financí. Analýza pracuje s vypočteným mýtem 5 euro centů za kilometr. Bylo totiž zjištěno, že při vyšším zpoplatnění – od 7 centů za kilometr – by docházelo ke snižování objemu dopravy a k dalším finančním ztrátám.⁵⁹ Zpráva Evropské Komise za rok 2022 hodnotící pokrok Černé Hory v evropském integračním procesu konstatuje, že reálná cena mýtného je v celé délce úseku nastavena na 8 centů za kilometr, tedy o více jak 60 % vyšší, než bylo navrženo ve studii proveditelnosti.⁶⁰ Všechny zhotovené studie byly veřejnosti zpřístupněny až v roce 2021, rok po parlamentních volbách, ve kterých poprvé od černohorské samostatnosti skončila dlouho vládnoucí strana DPS v opozici.

3.2 Odrtrženost od místních ekonomických potřeb a negativní vliv na životní prostředí

Nejen astronomická výše samotného úvěru představuje zátěž pro černohorské finance, ale děje se tomu tak i u dalších smluvních podmínek definovaných zejména v článku 1.15 smlouvy, který taxativně vyjmenovává daňové, celní, sociální a další finanční úlevy zhotoviteli díla. Podobná ustanovení jsou v takových dohodách vcelku běžná, nicméně jejich rozsah a celkový dopad na Černou Horu je v tomto případě citelný. Na dani z příjmů a příspěvcích sociálního zabezpečení přišla země těmito opatřeními o přibližně 25 milionů eur. Osvobozením od cla a DPH pak čínská společnost CRBC ušetřila dalších 48 milionů. Hodnota služeb a produktů od zhotovitele a všech subdodavatelů, kteří byli ušetřeni placení daní, pak činilo mezi roky 2015 a 2020 přes 445 milionů eur. Celkové daňové a další státem poskytované úlevy jsou pak odhadovány na více jak 225 milionů eur.⁶¹

Při posuzování hlediska odrtrženosti od místních ekonomických potřeb jsou významné dva články smlouvy, a to článek 4.4., který stanovuje minimální objem prací (30 %) zhotovených prostřednictvím subdodavatelů se sídlem v Černé Hoře. Dále pak článek 6.1. o zaměstnávání kvalifikovaných a zkušených zaměstnanců z místního pracovního trhu. V roce 2020 byla hodnota nasmlouvaných subdodávek od místních společností okolo 420 milionů eur, tedy více jak polovina hodnoty celého budovaného úseku. Zakázky za bezmála 60 % z této částky, zhruba 240 milionů eur, získala černohorská stavební společnost Bemax,⁶² založená v roce 2007 a spojená s řadou kontroverzí, kterým je věnována kapitola 4.3. Dalšími významnými subdodavateli jsou stavební společnost Cijevna Komerc (zakázky za 52 mil. eur) a chorvatská Skladgradnja (36 mil. eur). Celkově se na realizaci podílí 94 místních dodavatelů⁶³. Podmínka

⁵⁸ HILL INTERNATIONAL. Tehnička pomoć „Koridor Orijet (Bliski istok) – Istočni Mediteran, Put R4, Izgradnja autoputa Bar–Boljare: Studija izvodljivosti i Analiza troškova i koristi“ WB18-MNE-TRA-02. In: *Vlada Crne Gore* [online]. Zář 2022 [cit. 2024-04-24]. Dostupné z: <https://www.gov.me/dokumenta/9c6a26e9-8f98-4cdb-88d8-7b630ab5e978>, str. 205.

⁵⁹ *Ibid.*, str. 209.

⁶⁰ EUROPEAN COMMISSION. Montenegro 2022 Report: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. In: *European Commission* [online]. 2022 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/927a32f7609f401a970e831eee3abd33_en?filename=Montenegro%20Report%202022.pdf, str. 111.

⁶¹ MANS. Road without end: Fourth Report on the construction of the Bar–Boljare Highway. In: *MANS* [online]. 2020 [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: <https://www.mans.co.me/en/wp-content/uploads/2020/10/Fourth-report-on-the-construction-of-the-Bar–Boljare-highway-ROAD-WITHOUT-END.pdf>, str. 26.

⁶² *Ibid.*, str. 22.

⁶³ *Ibid.*, str. 25.

minimálně 30 % prací zhotovených subdodavateli byla jednoznačně splněna a zhotovitel využil kromě vlastních sil i know-how regionálních společností a to nejen v oblasti stavitelství, ale i přidružených profesí a oborů. Na samotnou stavbu pak čínský zhotovitel CRBC využíval ze dvou třetin zahraniční pracovní síly, nejčastěji importované z Číny. Pouze 8 % tvořili místní zaměstnanci. Za mzdy mezi roky 2016 a 2018 vyplatila CRBC okolo 300 milionů eur, z toho domácím pracovníkům pouze 5 milionů. Více jak 225 milionů výplat bylo posláno přímo do Číny, tedy došlo k odlivu kapitálu ze země. Dalších 70 milionů bylo vyplaceno zahraničním zaměstnancům přímo v Černé Hoře, kde byl zhotovitel dle smlouvy zproštěn sociálních odvodů a danění vykonané práce. I podle výše uvedených čísel je zřejmé, že rozdíly v platech domácích a importovaných zaměstnanců jsou propastné – příjmová propast dosahovala i osmdesátinásobku platu černohorských pracovníků.⁶⁴ Z dostupných dat lze pozorovat trend, při němž v průběhu let od počátku stavby docházelo k postupnému zvyšování mezd zahraničních pracovníků a zároveň snižování mezd domácím zaměstnancům. Z dat zveřejněných společností CRBC pak vyplývá, že průměrná mzda čínských pracovníků byla okolo 5 tisíc eur měsíčně, zatímco černohorský pracovník si nevydělal v průměru více jak 600 eur.⁶⁵ Průměrná měsíční mzda stavebních dělníků v Číně (závislá na regionu a zkušenostech) je pak okolo 928 eur.⁶⁶

Ochraně životního prostředí se ve zkoumané smlouvě věnuje článek 4.18⁶⁷, který uvádí následující:

„Zhotovitel by měl přijmout přiměřené kroky na ochranu životního prostředí a omezení poškození země, flory a fauny, včetně lidí a jejich majetku. Staveniště má být udržováno v čistotě a bez odpadu a případné poškození životního prostředí pak napraveno.“

Jedná se o poměrně vágní ustanovení, které nijak blíže nespécifikuje a nereflektuje místní ekologické potřeby. Úsek dálnice mezi Smokovačem a Mateševem prochází kaňonem řeky Tara, která má významný dopad na regionální ekosystém. Kaňon i řeka jsou od roku 1976 biosférickou rezervací – zapsanou na ochranný seznam UNESCO v rámci programu *Člověk a biosféra* – plynule navazující na další chráněnou oblast Durmitorského národního parku, kterým 80 km dlouhá řeka částečně protéká. Význam této oblasti tkví v její velké rozmanitosti, díky měnící se nadmořské výšce kaňonu a s ním i různorodosti biotopů v těchto oblastech.⁶⁸ Před stavbou dálnice existovaly obavy o narušení vzácných biotopů v důsledku napřimování a upravování koryta řeky Tara. V této oblasti se nachází i ohrožený druh největší evropské lososovité ryby – hlavatky obecné, jejíž výskyt je jedním z důvodů zápisu oblasti na chráněný seznam UNESCO. Ekologickým dopadům stavby dálnice se důsledně věnuje studie Johanny Coenen, Jense Newiga a Patricka Meyfroidta⁶⁹. Jedním ze zjištěných problémů bylo zakládání nelegálních skládek během stavby a nesprávné přesuny stavebních hmot, znečišťujících okolí a s tím související zvýšená prašnost a vibrace. Z hlediska dlouhodobých ekologických dopadů je třeba vzít v potaz znečištění způsobené emisemi z dopravy, zvýšené riziko požárů způsobených lidskou činností, úhyn zvířat v důsledku střetu s vozidly, ale i nárůst hlukové

⁶⁴ Ibid., str. 34.

⁶⁵ Ibid., str. 35.

⁶⁶ Zdroj dat: <https://www.salaryexpert.com/salary/job/construction-worker/china>.

⁶⁷ Službeni list Crne Gore, broj 54/2014 od 23.12.2014.: Design and Build contract for Bar–Boljare Highway. In: *Službeni list Crne Gore* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://sluzbenilist.me/pregled-dokumenta/?id=%7bE04A7839-BB08-4123-BF2C-5D6C3B70FB94%7d>, str. 43-74.

⁶⁸ Tara River Basin Biosphere Reserve, Montenegro. In: *UNESCO* [online]. 2020 [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://en.unesco.org/biosphere/eu-na/tara-basin>.

⁶⁹ COENEN, Johanna; NEWIG, Jens a MEYFROIDT, Patrick. Environmental governance of a Belt and Road project in Montenegro – National agency and external influences. Online. *Land use policy*. 2022, roč. 119, s. 106136. ISSN 0264-8377. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106136>. [cit. 2024-03-29].

zátěže jak pro místní faunu, tak pro obyvatele žijící v blízkosti stavby.⁷⁰ Na poškození životního prostředí upozornila v roce 2018 černohorská nezisková organizace MANS (*Mreža za afirmaciju nevladinog sektora*), která společně s dalšími šesti nevládními organizacemi podala trestní oznámení na několik vládních i soukromých subjektů, které se dle jejich stanoviska podílely na vzniklých škodách. Po dvou letech nečinnosti orgánů veřejné správy a mnoha veřejných výzvách bylo černohorským státním zastupitelstvím vyšetřování zastaveno.⁷¹ Na poškozování životního prostředí v průběhu stavby upozorňovala tehdejší černohorskou vládu i francouzsko-italská společnost Ingerop-Geodata, která měla na starosti dohled nad průběhem prací na budovaném úseku. Ve svých reportech například oznamovali kontaminaci řeky Tara nepovolenými přejezdy techniky a její mytí či přímo parkování v řece. Dokumenty veřejnosti zpřístupnila až vláda Zdravko Krivokapiće v roce 2021.⁷²

Zvyšující se tlak neziskového sektoru a veřejnosti pak v roce 2021 přinutil zhotovitelkou společnost CRBC začít se sanacemi škod, které souvisely primárně s poškozením koryta a okolí řeky Tara. Práce měly být hotovy do roku 2022, nicméně do současnosti nebyly dokončeny.⁷³ Coenen a spol. ve své studii zjistili, že stavba dálnice začala sedm měsíců před vydáním tzv. EIA (dokumentu vyhodnocujícím vliv na životní prostředí), jenže pro případnou implementaci změn do probíhajícího projektu bylo již pozdě.⁷⁴ Podle neziskové organizace MANS stanovisko EIA obsahovalo ustanovení, které zakazovalo ukládání přebytečného výkopového materiálu do říčních koryt, řek, břehů a zemědělské půdy.⁷⁵ Webová stránka vytvořená černohorskou vládou související s budovaným úsekem, která obsahovala stanovisko EIA ke stažení, není již funkční, proto se nepodařilo toto ustanovení potvrdit. Zároveň Černá Hora, jako kandidátská země pro vstup do EU, nevypracovala tzv. Strategic Environmental Assessment, daný Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES. Pokud pomineme dopady na životní prostředí, absence tohoto dokumentu a nepřejímání *acquis communautaire* je přitěžující okolností v přístupových jednáních.

Stavba zkoumaného úseku dálnice vykazuje podobnosti s dalšími projekty BRI, například v Řecku, Srbsku či Keni, kde rovněž nebyly vypracovány (či se zpožděním) dokumenty studující vliv na životní prostředí. Velkou roli v ochraně životního prostředí zastoupily neziskové organizace a silný tlak veřejnosti jak na úřady státní správy, tak na zhotovitele stavby. Na projektu nejsou nikterak patrné snahy o jeho tzv. ozelenění, jak si v roce 2017 stanovilo ministerstvo pro ekologii a životní prostředí ČLR.⁷⁶

3.3 Nedostatečná transparentnost a značný potenciál korupce

Tato kapitola je kombinací jak kvantitativních, tak kvalitativních zjištění. Kvantitativní část vychází, stejně jako v metodologii CNAS, z tzv. TRACE Bribery Risk Matrix, hodnotící čtyři oblasti na číselné škále 0–100 riziko vzniku korupce a úplatkářství. Pro provedení jednoduché

⁷⁰ Ibid., str. 7.

⁷¹ MANS, Ivan. Case Study – The actions of Montenegrin State Prosecutor’s Office in the case of devastation of the internationally protected river Tara. In: *MANS* [online]. 2020 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.mans.co.me/en/?p=8209>.

⁷² PACCALIN, Claire. Montenegro’s billion-dollar road to nowhere. In: *FRANCE24* [online]. 2021 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.france24.com/en/tv-shows/reporters/20211126-montenegro-s-billion-dollar-road-to-nowhere>.

⁷³ IVANOVIC, Ivan. Chinese Constructor Fails to Repair Damage to Protected River in Montenegro. In: *Balkan Insight* [online]. 2024 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://balkaninsight.com/2024/01/11/chinese-constructor-fails-to-repair-damage-to-protected-river-in-montenegro/>.

⁷⁴ COENEN, str. 7.

⁷⁵ MANS (2020).

⁷⁶ COENEN, str. 12.

komparace výsledků využívám i Index vnímání korupce, sestavovaný nevládní organizací Transparency International. Třetím kvantitativním ukazatelem je Democracy score americké nevládní neziskové organizace Freedom House. Černá Hora dosáhla v těchto hodnoceních následujících výsledků:

	TRACE Barbery Risk	AI Index vnímání korupce	FH Democracy Score	FH Corruption Score
Černá Hora	39 (100)*	46 (100)**	46 (100)***	3/7****

Tabulka 2 – Tabulka skóringu korupce v Černé Hoře

* údaj v závorce vyjadřuje maximální hodnotu riziku korupce podle vlastní metodologie

** údaj v závorce vyjadřuje nejnižší míru korupce v zemi podle vlastní metodologie

*** údaj v závorce vyjadřuje nejdemokratičtější systém v zemi podle vlastní metodologie

**** údaj za lomítkem vyjadřuje nejvyšší skóre korupce

Předmětem této práce není rozbor jednotlivých metodologií zmíněných organizací a jejich hodnocení korupce a demokracie v zemích. Zjištěné hodnoty však slouží jako pomocný indikátor pro porovnání s TRACE Bribery Risk skóre. Ve sledovaném parametru získala Černá Hora skóre 39 (střední míra korupce), což je při porovnání s ostatními skóringovými modely srovnatelná hodnota. Metodologie CNAS považuje⁷⁷ za rizikové oblasti spadající do kategorií rizika korupce „vysoká“ a „velmi vysoká“. Problém korupce, klientelismu a organizovaného zločinu je v Černé Hoře dlouhodobý a je na něj průběžně upozorňováno jak neziskovými organizacemi,⁷⁸ tak Evropskou Unií. Komise se svém každoročním hodnocení konstatuje vysokou míru korupce rozšířenou v mnoha oblastech, včetně státního sektoru, a liknavost při jejím potírání a úpravě vlastní legislativy.⁷⁹

Infrastrukturní projekty financované Čínou s sebou nesou rizika spojená s nízkou transparentností smluv a podmínek jejich financování. Je příhodné, že tam, kde Západní společnosti a banky nechtějí investovat, přichází na řadu Čína, která cílí na vybraná odvětví, jakými jsou doprava, energetika či komunikační infrastruktura.⁸⁰ Černá Hora není výjimkou a problémy s transparentností a korupcí provází projekt dálnice Bar–Boljare od samotného počátku. Vláda Černé Hory označila dokumenty dojednávané s vládou ČLR a stavební společností CRBC za tajné, což prakticky znemožnilo veřejnou kontrolu projektu v souvislosti jak s jeho financováním, tak připomínkovaním technických řešení. Důvodem pro tento krok bylo tvrzení černohorské vlády, že se jedná o obchodní tajemství, a zveřejnění údajů by mohlo mít negativní dopad na hospodářskou soutěž a záměry vlády nejen v oblasti realizace této části dálnice.⁸¹ Prakticky tím pozastavila vymáhání zákona o kontrolním řízení a o svobodném přístupu k informacím.⁸² Případ utajování informací týkajících se plánované stavby dospěl až ke Správnímu soudu Černé Hory, který rozhodl nejednoznačně. V prvním případě rozhodl, že utajování informací Ministerstvem dopravy a námorních záležitostí (na základě rozhodnutí

⁷⁷ KLIMAN a spol., str. 9.

⁷⁸ Např. Country Overview, Freedom House, dostupné z: <https://freedomhouse.org/country/montenegro/freedom-world/2024>.

⁷⁹ EUROPEAN COMMISSION. Montenegro 2023 Report: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. In: *European Commission* [online]. 2023 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_694%20Montenegro%20report.pdf, str. 5.

⁸⁰ CONLEY, Heather, Jonathan HILLMAN, Donatienne RUY a Maesea MCCALPIN. Avenues of Chinese Influence in the Western Balkans. *China's "Hub-and-Spoke" Strategy in the Balkans* [online]. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2020, 6-11 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/resrep24231.6>, str. 10.

⁸¹ MANS. Tajni putevi novca. In: *MANS* [online]. 2018 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.mans.co.me/tajni-putevi-novca/>, str. 18.

⁸² Ibid., str. 20.

ministerstva č. 34/17-01-2229/1 ze dne 7. dubna 2017) bylo v rozporu se zákonem z důvodu nedostatečného odůvodnění potřeby dané informace utajovat. Stejný soud o rok později rozhodl, že i když předchozí rozhodnutí nebylo v souladu s právem, v pozdějších případech soud nezkoumal zákonnost, na jehož základě byly informace utajovány. I když soud rozhodl o nezákonnosti výše uvedeného rozhodnutí, docházelo i poté na jeho základě k utajování dalších dokumentů.⁸³

Obviněním z korupce a netransparentnosti se nevyhnuly ani komerční subjekty podílející se na realizaci zakázky. Podle několika neziskových organizací a investigativních serverů je černošská stavební společnost Bemax (která získala největší podíl subdodávek od CRBC) spojená s politickými špičkami strany DPS Mila Đukanoviće, dlouholetého premiéra a prezidenta Černé Hory. Stínovým vlastníkem společnosti pak má být Milan Roćen (DPS), černošský ministr zahraničních věcí mezi roky 2006 a 2012. Ještě před samotnou výstavbou dálnice byl Bemax prošetřován kvůli údajným daňovým únikům.⁸⁴ Skandálům se nevyhnula ani čínská stavební společnost CRBC, která se podílí na realizaci podobných infrastrukturních projektů po celém světě. V roce 2009 vyřadila Světová banka na osm let společnost CRBC z účasti na všech jí financovaných zakázkách, a to kvůli podvodným praktikám při realizaci projektu rekonstrukce silniční sítě na Filipínách. O dva roky později byl podobný trest udělen i nástupnické společnosti China Communications Constructions Company (pod kterou spadá i CRBC).⁸⁵ Problémům se CRBC nevyhnula ani při realizaci další dopravní stavby – železniční sítě v Keni. Sedm představitelů CRBC bylo zadrženo kvůli podezření z přijímání úplatků v souvislosti se stavbou.⁸⁶ Další korupční případ byl zaznamenán v Kyrgyzstánu, při stavbě 433 km dlouhé silnice, která je součástí BRI. Místní představitelé se měli spolčit se zhotovitelem CRBC, aby zpronevěřili finanční prostředky z investic čínské vlády do infrastruktury.⁸⁷

3.4 Geopolitická rizika

Pro identifikaci geopolitických rizik a jejich hodnocení ve vztahu k této práci je vhodné teoretické vymezení chápání geopolitiky. V nejobecnější rovině lze geopolitiku chápat jako praxi států kontrolovat a soupeřit o území a zisk. Colin Flint⁸⁸ využil rozdílných přístupů geopolitických teoretiků za účelem vytvoření rámce, podle kterého lze geopolitiku chápat v současném světě, tak abychom ji mohli podrobit analýze a kritickému pohledu. Zaměřuje se především na čtyři oblasti. První je vztah mezi geopolitikou, národními státy a jejich teritoriálními strategiemi. Zadruhé, geopolitika je více než soupeření o území a ospravedlňování

⁸³ MANS (2020), str. 40-42.

⁸⁴ RADIO SLOBODNA EVROPA. Kompanija Bemax uz milionske prihode ne plaća porez. In: *Radio Slobodna Evropa* [online]. 2018 [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: https://www.slobodnaevropa.org/a/bemax_ostvaruje_milionske_prihode_ne_placa_porez/24495656.html.

⁸⁵ PRESS RELEASE. World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project. In: *The World Bank* [online]. 2011 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project>.

⁸⁶ SOLOMON, Salem. Chinese Officials Arrested for Bribery Amid Kenya's SGR Corruption Inquiry. In: *Voice of America* [online]. 2018 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.voanews.com/a/china-kenya-bribery/4673798.html>.

⁸⁷ AIDAR, Satina. *Kyrgyzstan: Investigation reveals corruption schemes behind North-South road project funded by China's Exim Bank*. Online. In: Business & Human Rights Resource Centre. 2018. Dostupné z: <https://www.business-humanrights.org/my/%E1%80%9E%E1%80%90%E1%80%84/kyrgyzstan-investigation-reveals-corruption-schemes-behind-north-south-road-project-funded-by-chinas-exim-bank/>. [cit. 2024-03-31].

⁸⁸ FLINT, Colin. *Introduction to geopolitics*. Third edition. Abingdon, Oxon: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017. ISBN 978-1-138-19215-7.

prostředků, jak dosáhnout stanovených cílů. Třetí oblast je pro potřeby této práce nejdůležitější, zabývá se totiž, jak sám tvrdí: „situačním povědomím“,⁸⁹ které zahrnuje lokální vlivy. Mezi ty lze zařadit etnické konflikty, místní tradice a zvyky (ale i legislativní rámec), aktivity občanské společnosti a firem. Na tvorbě geopolitické situace se tak nepodílí pouze státy jako nejviditelnější aktéři, ale i všechny další geograficky relevantní prvky.⁹⁰ Čtvrtou a poslední oblastí je zkoumání mocenských vztahů v rámci geopolitických výroků. V případě této práce by takovým výrokem mohla být prohlášení jako: „eroze národní suverenity“, „posun do centra strategického souboje mezi Čínou a další velmocí“, či „ohrožení možné budoucí spolupráce s dalšími státy“. Kromě samotné definice a přístupu ke geopolitice je důležité i definování současného stavu rozložení sil ve světě. Jedním ze široce rozšířených přístupů je tzv. Kondratěvův model hegemonie, který navazuje na starší Modelskiho model hegemonických cyklů. Tento přístup vychází z premisy, že vzestup a pád dominantních sil ve světě je spjat s opakujícími se cykly, během kterých dochází ke globálnímu posunu moci a vlivu mezi jednotlivými dominantními státy. Kondratěvovy „vlny“ jsou promítány do Modelskiho cyklů a ukazují vztah mezi hegemonií a ekonomickou výkonností. Tzv. „pátá vlna“ začala mezi roky 2000 až 2003 a vedoucími národy (či entitami) jsou Spojené státy Americké, Evropská unie a Čínská lidová republika.⁹¹ Flint v časoprostorové matici⁹² páté vlny označuje východní pobřeží Číny za nový klíčový region, politické rozdělení USA a otázku jednoty EU pak jako hlavní geopolitické události. Na semi-periférii vlivu se nachází státy střední a východní Evropy a jejich role v Evropské unii. Na okraji jsou pak tzv. „křehké státy“, které vyhledávají ekonomické příležitosti prostřednictvím vazeb na Čínu a Indii.

V takové geopolitické realitě se nachází Černá Hora, která v čínských investicích spatřovala potenciál naplnit vlastní politické a národnostní zájmy ztělesněné stavbou dálnice, spojující pobřeží se severem země. Ačkoliv zkoumaná smlouva a projekt samotný nezavdává k přímým obavám o ohrožení bezpečnosti telekomunikační infrastruktury a vytvoření prostoru pro budoucí využití čínskou armádou (dvě zkoumaná kritéria), existuje několik faktorů, ke kterým je třeba při hodnocení těchto kritérií přihlídnout. Srílanský přístav Hambantota je nejviditelnějším a nejstudovanějším přístavem ve vztahu k potenciální čínské DTD. Jak bylo zmíněno v kapitolách výše, čínská státní společnost COSCO Shipping privatizovala nadpoloviční většinu řeckého přístavu Piraneus, majetkový podíl má i v albánském přístavu Durrës, na pobřeží Jaderského moře pak operuje od roku 2009 z chorvatské Rijeky a dále plánuje využívat i přístav ve městě Ploče.⁹³ V roce 2019 se slovinský přístav v Koperu stal oficiální součástí BRI a hlavním hubem námořní dopravy v regionu.⁹⁴ Jedná se o důležitý přístupový bod do regionu střední a východní Evropy, zejména pak pro trhy v Rakousku, Maďarsku a na Slovensku. Ještě v roce 2019 během Fóra spolupráce mezi Čínou a střední a jihovýchodní Evropou v Ningbo tehdy už bývalý prezident Černé Hory, Filip Vujanović (DPS) předestřel možnost navázání úzké spolupráce s Čínou a vytvoření důležitého plavebního koridoru prostřednictvím přístavu Bar.

Dále pak uvedl:

⁸⁹ Ibid., str. 16.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ FLINT, Colin. *Political Geography World-Economy, Nation-State and Locality*. 1. Routledge, Taylor & Francis Group, 2018. ISBN 9781138058262., str. 24.

⁹² Ibid., str. 27.

⁹³ COSCO is looking into the use of Ploce port. In: *Container news* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://container-news.com/cosco-looking-into-use-ploce-port/>.

⁹⁴ Koper and the “Belt and Road” initiative. In: *OBOREurope* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.oboreurope.com/en/koper-adriatic-belt-and-road/>.

„Černá Hora a Čína mají vynikající vztahy, které se v posledních letech zlepšily prostřednictvím mechanismu 16+1 a iniciativy ‚Pás a stezka‘. Tato spolupráce silně posiluje přátelství mezi našimi zeměmi a národy.“⁹⁵ (překlad autora).

Černohorský přístav Bar byl většinově privatizován v roce 2013 tureckým holdingem *Global Ports Holding* a operoval pod obchodním názvem *Port of Adria*. Ke změně postojů černohorské vlády došlo až v roce 2022 během vlády premiéra Dritana Abazoviće (URA), která rozhodla o postupném odkupu podílů minoritních akcionářů s cílem kompletně převést *Port of Bar* (část přístavního komplexu ve městě Bar) do státního vlastnictví. Podle oficiálního vyjádření vlády jde o klíčový dopravní uzel a logistické centrum důležité pro region jihovýchodní Evropy. Nákup těchto akcií pak představoval investici zásadního národního zájmu.⁹⁶ Dlouhodobým cílem je odkoupení i majoritního podílu v *Port of Adria* a spojení těchto entit do jednoho přístavního celku.⁹⁷ Premiér Abazović v roce 2023 podepsal memorandum o porozumění mezi americkými společnostmi Enerflex Energy Systems a Wethington Energy Inovations, týkající se plánů na vybudování LNG terminálu a tepelné elektrárny v blízkosti přístavu Bar. Celková hodnota amerických investic by mohla dosáhnout 750 milionů eur. Abazović v tiskovém prohlášení zdůraznil, že bylo v minulosti téměř nemožné do země přilákat zahraniční investory z USA, nyní se však podařilo zaujmout prestižní společnosti z energetického sektoru, které napomohou rozvoji regionu. Vyjádřil naději, že poctivý obchod respektující ústavu a zákony země přiláká do země další zahraniční investice ze spřízněných zemí.⁹⁸

Od roku 2017 je Černá Hora členskou zemí NATO. Severoatlantická aliance ve své Strategické koncepci z roku 2022 výslovně zmiňuje snahy ČLR o kontrolu klíčových technologických a průmyslových odvětví včetně kritické infrastruktury a komunikací. Uvádí, že Čína využívá svého ekonomického vlivu k vytváření strategických závislostí a posílení vlastního vlivu.⁹⁹ Strategický koncept z roku 2010 (předcházející koncept) Čínskou lidovou republiku a její aktivity ve světě jako potenciální hrozby vůbec nezmiňuje, naopak se zaměřuje na normalizaci vztahů s Ruskou federací a prohloubení vzájemné spolupráce.¹⁰⁰ Z hlediska příklonu Černé Hory k tzv. Západu jsou výše popsané kroky v souladu z koncepcí z roku 2022. Ze strany Číny nedošlo k obávanému zkupování podílů v černohorských přístavech, i když je zjevné, že ve svých dlouhodobých strategických plánech počítá s intenzivním využíváním námořní cesty v Jaderském moři, a to včetně zahrnutí přístavů do koncepce BRI. Viditelná změna ve vnímání a přístupu k zahraniční politice orientované směrem k EU a NATO přišla po parlamentních

⁹⁵ MILOVIĆ, Željko. Vujanović v Ningbo o Port Baru. In: *Radio Bar* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://barinfo.me/vujanovic-u-ningbou-o-luci-bar/>.

⁹⁶ MINISTRY OF FINANCE. Montenegro increases its stake in Port of Bar. In: *Government of Montenegro* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.gov.me/en/article/montenegro-increases-its-stake-in-port-of-bar>.

⁹⁷ The Government of Montenegro will continue with the purchase of the shares of the minority shareholders of Port of Bar. In: *Montenegro Business* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://montenegrobusiness.eu/the-government-of-montenegro-will-continue-with-the-purchase-of-the-shares-of-the-minority-shareholders-of-port-of-bar/>.

⁹⁸ LNG Terminal and gas power plant in the Port of Bar is planned. In: *Montenegro Business* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://montenegrobusiness.eu/lng-terminal-and-a-gas-power-plant-in-the-port-of-bar-is-planned/>.

⁹⁹ NATO 2022 Strategic Concept. In: *North Atlantic Treaty Organisation* [online]. 2023 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_210907.htm, str. 5.

¹⁰⁰ Active Engagement, Modern Defence: strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organisation adopted by Heads of State and Government in Lisbon. In: *North Atlantic Treaty Organisation* [online]. 2010 [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_68580.htm.

volbách v roce 2020, kdy došlo k již zmiňované volební porážce DPS a vytvoření prvního opozičního kabinetu v historii samostatnosti země. Projekt dálnice Bar–Boljare zcela jistě disponuje potenciálem pro rozšiřování geopolitického vlivu Číny (jakožto hlavního investora stavby), nicméně vzhledem ke změně politické a společenské situace v Černé Hoře nedošlo k jeho naplnění, ať už prostřednictvím dalších infrastrukturních projektů, tak zkupováním klíčových přístavů a další důležité infrastruktury. Naopak byla prohloubena a navázána nova spolupráce s USA v podobě podepsaného memoranda o porozumění a možnosti přílivu FDI a technologického know-how do země. V současné době pokračují i přípravné práce na realizaci dalších fází stavby dálnice. O zhotovení již mimo jiné projevila zájem čínská CRBC a to prostřednictvím tzv. principu PPP¹⁰¹ – kontroverzní způsob financování skýtající opět možná rizika, kdy klíčovou infrastrukturu (alespoň dočasně) spravuje soukromý subjekt. Černohorská vláda je pak k takovému řešení v současnosti skeptická a otevřela jednání s dalšími subjekty s cílem vybrat nejvhodnější způsob financování, ale i výstavby.¹⁰² *Western Balkans Investment Framework*, iniciativa EU a vybraných finančních institucí zaměřená na socioekonomický rozvoj západního Balkánu, je ve fázi příprav dvou projektů financování plánované druhé fáze stavby dálnice Bar–Boljare. Jedná se o úsek z Mateševa do Andrijevice a o dálniční obchvat města Podgorica. Hlavním investorem v připravovaném plánu je Evropská banka pro obnovu a rozvoj. Celková délka úseku je 39 km a výše úvěru dosahuje více jak 617 milionu eur.^{103, 104}

4 Aplikace metody a ověření hypotézy

Metodologie CNAS, popsaná v teoretické části práce byla využita pro primárně kvalitativní ověřování navržené hypotézy. Mnou aplikovaná metoda vícekriteriálního rozhodování poté slouží jako nástroj zpřesňování rozhodovacího procesu a umožnila částečné kvantifikování kvalitativních dat. Zkoumané oblasti a související hodnotící kritéria pokrývala možné faktory, mající vliv na výsledné hodnocení, zda je projekt ohrožen rizikem takzvané diplomacie dluhové pasti a s ní souvisejícími průvodními jevy. Těmi jsou definované národní zájmy, strategická a geopolitická rizika.

Původní hypotéza zněla takto:

„Čínské investice v Černé Hoře související s výstavbou dálnice A1 (Bar–Boljare), v rámci projektů BRI naplňují obecné charakteristiky (dle metodologie Center for a New American Security), které mohou představovat riziko pro černohorský stát z geopolitického a strategického hlediska a v dlouhodobém horizontu působí proti národním zájmům země.“

Aplikace obou popsaných metod a zápis výsledků do tabulky pak vypadá následovně:

¹⁰¹ Pozn. autora: Public Private Partnership – smluvní vztah mezi soukromým a veřejným sektorem, typický pro realizaci velkých státních infrastrukturních zakázek. Soukromý sektor, finančně podílející se na výstavbě konkrétní stavby, je poté provozovatelem za úplatu pro veřejný sektor.

¹⁰² KAJOSEVIC, Samir. China's CRBC Keen to Build Montenegrin Highway's Next Stretch. In: *Balkan Insight* [online]. 2023 [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: <https://balkaninsight.com/2023/07/12/chinas-crbc-keen-to-build-montenegrin-highways-next-stretch/>.

¹⁰³ Construction of Bar - Boljare Highway Phase 2: Mateševa - Andrijevice Section. In: *Western Balkans Investment Framework* [online]. [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: <https://www.wbif.eu/project/PRJ-MNE-TRA-005>.

¹⁰⁴ Construction of Bar - Boljare Highway Phase 2: Podgorica Bypass (Smokovac - Tolosi - Farmaci). In: *Western Balkans Investment Framework* [online]. [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: <https://www.wbif.eu/project/PRJ-MNE-TRA-006>.

Oblast	Kritérium	Hodnota		Váha kritéria	Váha oblasti (suma vah)
Eroze národní suverenity	Disponuje Čína v projektu dlouhodobým kapitálem?	ANO +	NE	7 %	13 %
	Má Čína zajištěný dlouhodobý pronájem?	ANO +	NE	6 %	
Nedostatečná transparentnost	Jsou zapojené společnosti transparentní?	ANO	NE+	3 %	3 %
Neudržitelná finanční zátěž	Zvýšilo čínské financování možnost do budoucna neschopnost projekt splácet či zavádá vznik finanční krize?	ANO +	NE	8 %	14 %
	Je projekt vystaven riziku překročení nákladů či ztrátě rentability?	ANO +	NE	6 %	
Održenosť od místních ekonomických potřeb	Mohou místní obyvatelé profitovat z dotčené infrastruktury?	ANO	NE+	4 %	7 %
	Jsou do projektu zapojeny místní společnosti?	ANO	NE+	2 %	
	Využívá se při stavbě místní znalosti odborníků a pracovní síly?	ANO	NE+	1 %	
Geopolitická rizika	Ohroží projekt bezpečnost telekomunikační infrastruktury?	ANO+	NE	10 %	41 %
	Omezí projekt možnosti země spolupracovat s dalšími státy, včetně USA a EU?	ANO+	NE	9 %	
	Vytvoří projekt potenciální prostor pro budoucí využití čínskou armádou?	ANO+	NE	11 %	
	Dostane se země do centra strategického souboje mezi Čínou a jinou velmocí?	ANO+	NE	10 %	
Negativní dopad na životní prostředí	Byly pořizeny studie zkoumající dopad projektu na životní prostředí?	ANO	NE+	3 %	14 %
	Byly místní potřeby ochrany životního prostředí vzaty v potaz během plánování projektu?	ANO	NE+	3 %	
	Způsobí projekt dlouhodobé ekologické škody?	ANO+	NE	8 %	
Značný potenciál korupce	Jakého skóre dosahuje země přijímající čínské investice v žebříčku míry kleptokracie v TRACE Bribery Risk Matrix?	VYSOKÉ +	39 - NÍZKÉ	2 %	8 %
	Byla čínská realizační společnost v minulosti spojována s korupcí?	ANO+	NE	5 %	
	Existují případy domnělé či potvrzené korupce související s tímto projektem?	ANO+	NE	2 %	

Tabulka 3 – Výsledky provedené analýzy

Zvýrazněné hodnoty kritérií byly vybrány na základě kvalitativní analýzy jednotlivých oblastí, tak jak bylo rozebíráno ve třetí kapitole. Váhy kritérií pak vychází z provedení párového srovnání a aplikace matematických vztahů uvedených v teoretické části. Kompletní postup je součástí příloh této práce.

Celkové skóre zkoumaných kritérií posilující původní hypotézu dosahuje v součtu hodnoty 57 %.¹⁰⁵ Ve třech oblastech bylo dosaženo všech posilujících kritérií. Jedná se o oblasti „Nedostatečná transparentnost“, „Neudržitelná finanční zátěž“ a „Negativní dopad na životní prostředí“. Tyto výsledky potvrzují oblasti, které byly v souvislosti s projektem dálnice

¹⁰⁵ Poznámka autora: Kdyby byla splněna všechna posilující kritéria, celkové skóre by bylo 100 % a jednoznačně by potvrdzovalo zkoumanou hypotézu.

v médiích, ale i v akademické sféře nejvíce diskutované a potenciálně ohrožené. Dle výsledné tabulky vícekriteriálního rozhodování jsou geopolitická rizika oblastí s největší vahou (41 %). U většiny kritérií této oblasti však nedošlo k naplnění posilujících parametrů a zkoumaný projekt tak neměl na danou oblast významný vliv. Domnívám se, že největší podíl na tomto výsledku má proběhlá změna politického vedení pokračující od roku 2020. Váhově na stejné úrovni jsou „Neudržitelná finanční zátěž“ a „Negativní dopad na životní prostředí“, dvě velmi důležité oblasti, u nichž budou důsledky z realizace projektu dálnice na černoorské obyvatelstvo dopadat ještě další desítky let, a to v podobě neúměrně vysokého dluhového zatížení veřejných financí (přičemž pravděpodobně dojde k dalšímu navýšení dluhu při stavbě dalších úseků dálnice). Životní prostředí v okolí stavby bylo prováděnými pracemi velmi výrazně zasaženo a poškozeno. V procesu plánování došlo k mnoha pochybením a ignorování zhotovení potřebných studií a posouzení vlivů na životní prostředí. Výsledkem je zdokumentovaný úbytek ryb a dalších živočichů vyskytujících se v řece a jejím okolí, znečištění chráněných oblastí a změna toku řeky. Způsobené škody byly do dnešního dne napraveny jen minimálně či vůbec. Celkové skóre 57 % poté indikuje slabé potvrzení původní zkoumané hypotézy. Jak bylo uvedeno výše, nejvýznamnější vliv ve zkoumaných oblastech měla geopolitická rizika, u nichž bylo splněno jen jedno ze čtyř kritérií. Ve skutečnosti naopak došlo k prohloubení spolupráce s USA a tamějšími firmami, stát pak dále učinil konkrétní kroky pro znovu převzetí strategicky významného přístavu u města Bar. Zároveň nebylo zjištěno, že by stavba dálnice měla vliv na bezpečnost telekomunikační sítě v zemi. Dalším kontroverzním bodem při analýze čínské DTD bývá ohrožení či dokonce ztráta národní nebo územní suverenity. Ve zkoumaném případě se nepotvrdilo, že by čínská strana skrytě usilovala o získání strategické výhody v důsledku přenechání území nebo infrastruktury, výměnou za snížení či odpuštění dluhu. I když v uzavřené smlouvě existuje obecné až vágní ustanovení o řešení případných arbitrží a černoorském vzdání se imunity a suverenity za účelem ochrany sebe a svého majetku, výše uvedené ustanovení se však nevztahuje na objekty diplomatického a vojenského významu.¹⁰⁶ Ani historicky zkoumané případy nepotvrzují podobný čínský *modus operandi* či jsou jen těžko prokazatelné z dostupných informací. Slabé potvrzení hypotézy pak, dle mé analýzy, ukazuje zejména na další dílčí problémy související s výstavbou dálnice A1. Nejpalčivější oblastí je nepřiměřená dluhová zátěž státního rozpočtu a s tím související ekonomické komplikace. Dále pak netransparentnost uzavíraných smluv a nerovnoměrné ohodnocení čínských a černoorských pracovníků. To může indikovat možné snahy o vyvádění finančních prostředků ze země. V neposlední řadě pak škody způsobené na životním prostředí mají vliv i na život a podnikání místních obyvatel.

¹⁰⁶ Službeni list Crne Gore, broj 54/2014 od 23.12.2014.: Design and Build contract for Bar–Boljare Highway. In: *Službeni list Crne Gore* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://sluzbenilist.me/pregled-dokumenta/?id=%7bE04A7839-BB08-4123-BF2C-5D6C3B70FB94%7d>. Odst. 8.5.

Závěr

Zkoumaná hypotéza byla vytvořena v souvislosti s široce debatovaným a zkoumaným pojmem čínské diplomacie dluhové pasti. Ačkoliv v současnosti není žádný Čínou financovaný projekt v Černé Hoře oficiálně součástí tzv. Nové hedvábné stezky, projekt dálnice Bar–Boljare vykazoval některé charakteristicky typické pro DTD. Výsledky provedené analýzy indikují slabé potvrzení zkoumané hypotézy. Existují oblasti, na které měla realizace první fáze stavby dálnice prokazatelně negativní vliv a které působí proti národním zájmům země zejména v oblastech zdraví veřejných financí, ochrany životního prostředí a míry tolerance ke korupci a klientelismu v zemi. Ve vztahu k probíhající akademické debatě se na základě provedené analýzy nedomnívám, že lze v tomto případě hovořit o diplomacii dluhové pasti a plánovitém chování Číny. Souhlasím se zastáncem teorie DTD Chellaneym, že vystupování Číny může při dojednávání kontraktů působit na cílové země „predátorsky“, na druhou stranu – jak píše Singh či Brautigam – katalyzátorem vzniklých komplikací v souvislosti s čínskými investicemi jsou patologické sociopolitické jevy v zemích přijímající tyto investice. Jde zejména o politické elitářství, historicky zakořeněnou korupci a klientelismus. Dále pak o nedostatečnou robustnost veřejných institucí a nízkou vymahatelnost práva, která nedosahuje např. standardů Evropské unie, které je Černá Hora kandidátskou zemí. Spíše než DTD je tedy vhodnějším označením čínských aktivit v zemi takzvaný agresivní merkantilismus, i když dochází k prohlubování závislosti na Číně prostřednictvím dlouhodobých úvěrů. Potenciál zisku geostrategického vlivu je pak pravděpodobně jen možným vedlejším benefitem souvisejícím s kapitalistickými praktikami ČLR v regionu.

Hypotézu považuji za částečně potvrzenou. Pro její ověření jsem kromě metodologie CNAS použil i vlastní vícekriteriální analýzu variant za účelem částečné kvantifikace kvalitativních informací. Domnívám se, že zvolení Fullerova trojúhelníku pro určení vah kritérií bylo vhodné, i když je závislé na subjektivním vnímání důležitosti jednotlivých kritérií jeho zhotovitelem. Nicméně toto vnímání by mělo být založené na určité úrovni osobní expertízy ve zkoumaných oblastech. Kombinací metodologií CNAS a vícekriteriální analýzy jsem docílil dostatečné míry objektivizace pro přijetí závěrů z jejich výsledků. Domnívám se, že při vhodné úpravě a rozšíření této souhrnné metodologie by bylo možné vytvořit obecně platný model za účelem hodnocení čínských a Západních (tj. pocházejících z EU a USA) sociopolitických a ekonomických aktivit v oblasti západního Balkánu. Mohlo by se tak jednat o námět na logicky navazující diplomovou práci.

Summary

The examined hypothesis was developed in the context of the widely debated and researched notion of Chinese debt trap diplomacy. Although no Chinese-financed project in Montenegro is currently an official part of the so-called Belt and Road Initiative, the Bar–Bolja highway project exhibited some characteristics typical of the DTD. The results of the conducted analysis indicate a partial confirmation of the examined hypothesis. There are areas where the implementation of the first phase of the highway construction had a demonstrably negative impact and works against the national interests of the country, especially in the areas of the health of public finances, environmental protection and the level of tolerance to corruption and clientelism in the country. In relation to the ongoing academic debate, based on the analysis carried out, I do not believe that it is relevant to talk about debt trap diplomacy and China's planned behaviour in this case. I agree with the DTD theory proponent Chellaney that China's performance in negotiating contracts may have a “predatory” effect on the target countries; on the other hand, as Singh or Brautigam write, the catalyst for the complications arising from Chinese investments is the pathological socio-political phenomena in the countries receiving these investments. Namely political elitism, historically entrenched corruption and clientelism. There is also the lack of robustness of public institutions and the low level of law enforcement, which does not reach the standards of, for example, the European Union, of which Montenegro is a candidate country. Rather than DTD, then, a more appropriate label for Chinese activities in the country is so-called aggressive mercantilism, in spite of gradually rising dependence on China through long-term loans. The potential for gaining geostrategic influence is then probably only a possible side benefit related to the PRC's capitalist practices in the region.

I consider the hypothesis partially confirmed. To test it, in addition to the CNAS methodology, I used my own multicriteria analysis of variance to partially quantify the qualitative information. I believe that the choice of Fuller's triangle to determine the weights of the criteria was appropriate, although it is dependent on the subjective perception of the importance of each criterion by its author. However, this perception should be based on a certain level of personal expertise in examined areas. By combining the CNAS and multi-criteria analysis methodologies, I achieved a sufficient degree of objectivity to accept the conclusions drawn from their results. I believe that, with appropriate adaptation and extension of this comprehensive methodology, it would be possible to develop a generally valid model for the purpose of assessing Chinese and Western (i.e., EU and U.S.-origin) sociopolitical and economic activities in the WB region. This could be the subject of a logically following diploma thesis.

Seznam použité literatury

Active Engagement, Modern Defence: strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organisation adopted by Heads of State and Government in Lisbon. In: *North Atlantic Treaty Organisation* [online]. 2010 [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_68580.htm.

AIDAR, Satina. *Kyrgyzstan: Investigation reveals corruption schemes behind North-South road project funded by China's Exim Bank*. Online. In: Business & Human Rights Resource Centre. 2018. Dostupné z: <https://www.business-humanrights.org/my/%E1%80%9E%E1%80%90%E1%80%84/kyrgyzstan-investigation-reveals-corruption-schemes-behind-north-south-road-project-funded-by-chinas-exim-bank/>. [cit. 2024-03-31].

Bar–Boljare Highway - Section Smokovac-Uvač-Mateševo. In: *Geodata.it* [online]. [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://www.geodata.it/en/sectors/portfolio-road/item/barboliare.html>
BRAUTIGAM, Deborah. A critical look at Chinese ‘debt-trap diplomacy’: the rise of a meme. *Area Development and Policy* [online]. 5(1), 1-14 [cit. 2023-11-07]. ISSN 2379-2957. Dostupné z: doi:10.1080/23792949.2019.1689828.

BRAUTIGAM, Deborah. A critical look at Chinese ‘debt-trap diplomacy’: the rise of a meme. *Area Development and Policy* [online]. 5(1), 1-14 [cit. 2023-11-07]. ISSN 2379-2957. Dostupné z: doi:10.1080/23792949.2019.1689828.

COENEN, Johanna; NEWIG, Jens a MEYFROIDT, Patrick. Environmental governance of a Belt and Road project in Montenegro – National agency and external influences. Online. *Land use policy*. 2022, roč. 119, s. 106136. ISSN 0264-8377. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106136>. [cit. 2024-03-29].

CONLEY, Heather, Jonathan HILLMAN, Donatienne RUY a Maesea MCCALPIN. Avenues of Chinese Influence in the Western Balkans. *China's “Hub-and-Spoke” Strategy in the Balkans* [online]. Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2020, 6-11 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/resrep24231.6>.

Construction of Bar–Boljare Highway Phase 2: Mateševo - Andrijevica Section. In: *Western Balkans Investment Framework* [online]. [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: <https://www.wbif.eu/project/PRJ-MNE-TRA-005>.

Construction of Bar–Boljare Highway Phase 2: Podgorica Bypass (Smokovac - Tolosi - Farmaci). In: *Western Balkans Investment Framework* [online]. [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: <https://www.wbif.eu/project/PRJ-MNE-TRA-006>.

COSCO is looking into the use of Ploce port. In: *Container news* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://container-news.com/cosco-looking-into-use-ploce-port/>.

Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). In: *Green Finance & Development Center* [online]. 2023 [cit. 2024-01-13]. Dostupné z: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.

Dorđević, Vladimir, Richard Turcsányi, and Vladimir Vuckovic. 2021. "Beyond the EU as the 'Only Game in Town': the Europeanisation of the Western Balkans and the role of China." *Eastern journal of European studies* 12 (2): 21-45. <https://doi.org/10.47743/EJES-2021-0202>.

EUROPEAN COMMISSION. A Credible Enlargement Perspective For And Enhanced EU Engagement With The Western Balkans. Online. In: European Commission. 2018. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2019-03/western_balkans_strategy_brochure.pdf. [cit. 2024-05-11].

EUROPEAN COMMISSION. Montenegro 2022 Report: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. In: *European Commission* [online]. 2022 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/927a32f7609f401a970e831eee3abd33_en?filename=Montenegro%20Report%2022.pdf.

EUROPEAN COMMISSION. Montenegro 2023 Report: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. In: *European Commission* [online]. 2023 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_694%20Montenegro%20report.pdf.

EVROPSKÁ RADA. Černá Hora: Jednání o přistoupení. Online. In: Evropská rada. 2024. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/enlargement/montenegro/>. [cit. 2024-05-11].

FLINT, Colin. *Introduction to geopolitics*. Third edition. Abingdon, Oxon: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017. ISBN 978-1-138-19215-7.

FLINT, Colin. *Political Geography World-Economy, Nation-State and Locality*. 1. Routledge, Taylor & Francis Group, 2018. ISBN 9781138058262.

GARLICK, Jeremy. *The Impact of China's Belt and Road Initiative From Asia to Europe*. Routledge, 2021. ISBN 9781032083667.

GARLICK, Jeremy. *The Impact of China's Belt and Road Initiative*. Online. Routledge, 2019. ISBN 9781351182768. Dostupné z: <https://doi.org/10.4324/9781351182768>. [cit. 2023-12-06].

GRGIĆ, Mladen. Chinese infrastructural investments in the Balkans: political implications of the highway project in Montenegro. Online. *Territory, Politics, Governance*. 2017, roč. 7, č. 1, s. 42-60. ISSN 2162-2671. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/21622671.2017.1359106>. [cit. 2023-11-22].

HILL INTERNATIONAL. Tehnička pomoć „Koridor Orijent (Bliski istok) – Istočni Mediteran, Put R4, Izgradnja autoputa Bar–Boljare: Studija izvodljivosti i Analiza troškova i koristi“ WB18-MNE-TRA-02. In: *Vlada Crne Gore* [online]. Září 2022 [cit. 2024-04-24]. Dostupné z: <https://www.gov.me/dokumenta/9c6a26e9-8f98-4cdb-88d8-7b630ab5e978>.

HIMMER, Michal a ROD, Zdeněk. Chinese debt trap diplomacy: reality or myth? Online. *Journal of the Indian Ocean Region*. 2022, roč. 18, č. 3, s. 250-272. ISSN 1948-0881. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/19480881.2023.2195280>. [cit. 2024-01-14].

HOPKINS, Valerie. Montenegro calls for EU help over \$1bn Chinese highway loan. In: *Financial Times* [online]. 2021 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/3dd7a516-5352-4f48-bfac-236e43b2342d>.

HUNT, Jeremy a Foreign & Commonwealth Office. Attempted coup in Montenegro in 2016: Foreign Secretary's statement. In: *Government of the United Kingdom* [online]. 2019 [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/news/foreign-secretary-statement-on-the-attempted-coup-in-montenegro-in-2016>.

CHELLANEY, Brahma. China's Creditor Imperialism. In: *Project Syndicate* [online]. 2017 [cit. 2024-01-13]. Dostupné z: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-sri-lanka-hambantota-port-debt-by-brahma-chellaney-2017-12>.

CHELLANEY, Brahma. China's Debt-Trap Diplomacy. In: *Project Syndicate* [online]. 2017 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>.

INTERNATIONAL MONETARY FUND. Montenegro: Staff Concluding Statement of the 2024 Article IV Mission. Online. In: International Monetary Fund. 2024. Dostupné z: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2024/02/11/cs02122024-Montenegro-Staff-Concluding-Statement-of-the-2024-Article-IV-Mission>. [cit. 2024-05-11].

IVANOVIC, Ivan. Chinese Constructor Fails to Repair Damage to Protected River in Montenegro. In: *Balkan Insight* [online]. 2024 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://balkaninsight.com/2024/01/11/chinese-constructor-fails-to-repair-damage-to-protected-river-in-montenegro/>.

KAJOSEVIC, Samir. China's CRBC Keen to Build Montenegrin Highway's Next Stretch. In: *Balkan Insight* [online]. 2023 [cit. 2024-04-13]. Dostupné z: <https://balkaninsight.com/2023/07/12/chinas-crbc-keen-to-build-montenegrin-highways-next-stretch/>.

KEOHANE, Robert O. (Robert Owen). *Power and governance in a partially globalized world*. London: Routledge, 2002. ISBN 1-134-44306-4.

KLIMAN, Daniel, Rush DOSHI, Kristine LEE a Zack COOPER. Grading China's Belt and Road. In: *Center for New America Security* [online]. [cit. 2023-11-02]. Dostupné z: https://s3.amazonaws.com/files.cnas.org/CNAS+Report_China+Belt+and+Road_final.pdf
Koper and the "Belt and Road" initiative. In: *OBOREurope* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.oboreurope.com/en/koper-adriatic-belt-and-road/>.

KOVAČEVIĆ, Milica. Izloženost Crne Gore uticaju Kine. In: Centar za demokratsku tranziciju [online]. 2021 [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.cdtmn.org/wp-content/uploads/2021/02/Izlo%C5%BEenost-Crne-Gore-uticaju-Kine-final-version-1.pdf>.

KRATZ, Agatha, Allen FENG a Logan WRIGHT. New Data on the "Debt Trap" Question. In: *Rhodium Group* [online]. 2019 [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: <https://rhg.com/research/new-data-on-the-debt-trap-question/>.

KUBOSOVA, Lucia. EU to question Montenegro's use of euro. In: EUObserver [online]. 2007 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://euobserver.com/eu-political/24924>.

LNG Terminal and gas power plant in the Port of Bar is planned. In: *Montenegro Business* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://montenegrobusiness.eu/lng-terminal-and-a-gas-power-plant-in-the-port-of-bar-is-planned/>.

LOUIS BERGER SAS. FEASIBILITY STUDY FOR TWO HIGHWAYS IN MONTENEGRO: BAR–BOLJARE MOTORWAY. In: *Vlada Crne Gore* [online]. 2008 [cit. 2024-04-24]. Dostupné z: <https://www.gov.me/dokumenta/flc2fe8e-447b-44db-856e-ee2c37bb4f54>.

MANS, Ivan. Case Study – The actions of Montenegrin State Prosecutor’s Office in the case of devastation of the internationally protected river Tara. In: *MANS* [online]. 2020 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.mans.co.me/en/?p=8209>.

MANS. Road without end: Fourth Report on the construction of the Bar–Boljare Highway. In: *MANS* [online]. 2020 [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: <https://www.mans.co.me/en/wp-content/uploads/2020/10/Fourth-report-on-the-construction-of-the-Bar–Boljare-highway-ROAD-WITHOUT-END.pdf>.

MANS. Tajni putevi novca. In: *MANS* [online]. 2018 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.mans.co.me/tajni-putevi-novca/>.

MILOVIĆ, Željko. Vujanović v Ningbo o Port Baru. In: *Radio Bar* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://barinfo.me/vujanovic-u-ningbou-o-luci-bar/>.

MINISTRY OF FINANCE. Montenegro increases its stake in Port of Bar. In: *Government of Montenegro* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://www.gov.me/en/article/montenegro-increases-its-stake-in-port-of-bar>.

Montenegro and the WTO. In: *World Trade Organization* [online]. 2023 [cit. 2024-01-12]. Dostupné z: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/ME_e.pdf.

NATO 2022 Strategic Concept. In: *North Atlantic Treaty Organisation* [online]. 2023 [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_210907.htm.

NEDOPIIL, Christoph. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022. In: *Green Finance & Development Center, FISF Fudan University* [online]. 2023 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/02/Nedopil-2023_China-Belt-and-Road-Initiative-BRI-Investment-Report-2022.pdf.

PACCALIN, Claire. Montenegro’s billion-dollar road to nowhere. In: *FRANCE24* [online]. 2021 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.france24.com/en/tv-shows/reporters/20211126-montenegro-s-billion-dollar-road-to-nowhere>.

PARKER, Sam a Gabrielle CHEFITZ. *Debtbook Diplomacy: China’s Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy* [online]. In: .

Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School, s. 1-64 [cit. 2024-01-16]. Dostupné z: <https://www.belfercenter.org/publication/debtbook-diplomacy>.

PIRAEUS PORT AUTHORITY S.A. In: *MarketScreener.com* [online]. [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://www.marketscreener.com/quote/stock/PIRAEUS-PORT-AUTHORITY-S--6258929/company/>.

PRESS RELEASE. World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project. In: *The World Bank* [online]. 2011 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project>.

RADEVIĆ, Komnen. The trial in the "Coup d'etat" case continues in February. In: *Vijesti* [online]. 2023 [cit. 2024-01-12]. Dostupné z: <https://en.vijesti.me/news/black-chronicle/676462/the-trial-in-the-coup-d%27état-case-continues-in-February>.

RADIO SLOBODNA EVROPA. Kompanija Bemax uz milionske prihode ne plaća porez. In: *Radio Slobodna Evropa* [online]. 2018 [cit. 2024-03-07]. Dostupné z: https://www.slobodnaevropa.org/a/bemax_ostvaruje_milionske_prihode_ne_placa_porez/24495656.html.

RUTA, Michele. Belt and Road Initiative. *The World Bank* [online]. 2018 [cit. 2023-11-01]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.

SINGH, Ajit. The myth of 'debt-trap diplomacy' and realities of Chinese development finance. *Third World Quarterly* [online]. 2021, 42(2), 239-253 [cit. 2023-11-08]. Dostupné z: doi:10.1080/01436597.2020.1807318.

SIRILAL, Ranga. Chinese firm pays \$584 million in Sri Lanka port debt-to-equity deal. In: *Reuters*[online]. [cit. 2023-11-07]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-ports-idUSKBN1JG2Z6>.

Službeni list Crne Gore, broj 54/2014 od 23.12.2014.: Design and Build contract for Bar–Boljare Highway. In: *Službeni list Crne Gore* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://sluzbenilist.me/pregled-dokumenta/?id=%7bE04A7839-BB08-4123-BF2C-5D6C3B70FB94%7d>.

Službeni list Crne Gore, broj 54/2014 od 23.12.2014.: Design and Build contract for Bar–Boljare Highway. In: *Službeni list Crne Gore* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://sluzbenilist.me/pregled-dokumenta/?id=%7bE04A7839-BB08-4123-BF2C-5D6C3B70FB94%7d>.

Službeni list Crne Gore, broj 54/2014 od 23.12.2014.: Preferential Buyer Credit Loan Agreement on Bar-Boljare Highway Section Smokovac-Matesevo Construction Project. In: *Službeni list Crne Gore* [online]. [cit. 2024-02-02]. Dostupné z: <http://sluzbenilist.me/pregled-dokumenta/?id=%7bE04A7839-BB08-4123-BF2C-5D6C3B70FB94%7d>.

SOLOMON, Salem. Chinese Officials Arrested for Bribery Amid Kenya's SGR Corruption Inquiry. In: *Voice of America* [online]. 2018 [cit. 2024-03-31]. Dostupné z: <https://www.voanews.com/a/china-kenya-bribery/4673798.html>.

SONG, Weiqing, SONG, Weiqing (ed.). *China's Relations with Central and Eastern Europe*. Online. Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge, 2018. | Series: Routledge contemporary China series ; 172: Routledge, 2017. ISBN 9781315226644. Dostupné z: <https://doi.org/10.4324/9781315226644>.

Specifications on the implementation of the Stability and Growth Pact: Guidelines on the format and content of Stability and Convergence Programmes. In: European Commission [online]. 2012 [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/economy_finance/economic_governance/sgp/pdf/coc/2012-01-24.pdf.

Summary of the 2018 National Defense Strategy of The United States of America. In: *U.S. Department of Defense* [online]. [cit. 2024-01-16]. Dostupné z: <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf>.

Tara River Basin Biosphere Reserve, Montenegro. In: *UNESCO* [online]. 2020 [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://en.unesco.org/biosphere/eu-na/tara-basin>.

The Government of Montenegro will continue with the purchase of the shares of the minority shareholders of Port of Bar. In: *Montenegro Business* [online]. [cit. 2024-04-06]. Dostupné z: <https://montenegrobusiness.eu/the-government-of-montenegro-will-continue-with-the-purchase-of-the-shares-of-the-minority-shareholders-of-port-of-bar/>.

VON DER LEYEN, Ursula. Statement by President von der Leyen at the joint press conference with President Michel following the EU-Western Balkans Summit. In: *European Commission* [online]. 2023 [cit. 2024-01-12]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/statement-president-von-der-leyen-joint-press-conference-president-michel-following-eu-western-2023-12-14_en.

VON DER LEYEN, Ursula. Statement by President von der Leyen on the 2023 Enlargement Package and the new Growth Plan for the Western Balkans. In: *Directorate-General for Neighbourhood and Enlargement Negotiations* [online]. 2023 [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/news/statement-president-von-der-leyen-2023-enlargement-package-and-new-growth-plan-western-balkans-2023-11-08_en.

Přílohy

Seznam příloh

Příloha č. 1: Vypracovaný Fullerův trojúhelník	A.1
Příloha č. 2: Zpracování porovnání a výpočet kritérií	B.1
Příloha č. 3: Tabulka kritérií a jejich váhy	C.1
Příloha č. 4: Tabulka oblastí, kritérií, jejich hodnot a vah	D.1

Vícekriteriální rozhodování, Fullerova metoda																
k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1	k1
k2	k3	k4	k5	k6	k7	k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18
k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	k2	
k3	k4	k5	k6	k7	k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18	
k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3	k3		
k4	k5	k6	k7	k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18		
k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4	k4			
k5	k6	k7	k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18			
k5	k5	k5	k5	k5	k5	k5	k5	k5	k5	k5	k5	k5				
k6	k7	k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18				
k6	k6	k6	k6	k6	k6	k6	k6	k6	k6	k6	k6					
k7	k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18					
k7	k7	k7	k7	k7	k7	k7	k7	k7	k7	k7						
k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18						
k8	k8	k8	k8	k8	k8	k8	k8	k8	k8							
k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18							
k9	k9	k9	k9	k9	k9	k9	k9	k9								
k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18								
k10	k10	k10	k10	k10	k10	k10	k10									
k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18									
k11	k11	k11	k11	k11	k11	k11										
k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18										
k12	k12	k12	k12	k12	k12											
k13	k14	k15	k16	k17	k18											
k13	k13	k13	k13	k13												
k14	k15	k16	k17	k18												
k14	k14	k14	k14													
k15	k16	k17	k18													
k15	k15	k15														
k16	k17	k18														
k16	k16															
k17	k18															
k17																
k18																

Zpracování výsledků				
k	n(k)	$v(k)=n(k)/N$	váha (%)	$N=(19 \times 18)/2=153$
k1	11	0,07189542	7%	N = počet porovnání
k2	9	0,05882353	6%	
k3	5	0,03267974	3%	
k4	12	0,07843137	8%	
k5	9	0,05882353	6%	
k6	6	0,03921569	4%	
k7	3	0,01960784	2%	
k8	1	0,00653595	1%	
k9	15	0,09803922	10%	
k10	14	0,09150327	9%	
k11	17	0,11111111	11%	
k12	16	0,10457516	10%	
k13	5	0,03267974	3%	
k14	4	0,02614379	3%	
k15	13	0,08496732	8%	
k16	3	0,01960784	2%	
k17	7	0,04575163	5%	
k18	3	0,01960784	2%	
součet	153	1	100%	

značení	Kritérium	váha (%)
k1	Disponuje Čína v projektu dlouhodobým kapitálem?	7%
k2	Má Čína zajištěný dlouhodobý pronájem?	6%
k3	Jsou zapojené společnosti transparentní?	3%
k4	Zvýšilo čínské financování možnost do budoucna neschopnost projekt spláacet, či zadržává vzniku finanční krize?	8%
k5	Je projekt vystaven riziku překročení nákladů, či ztrátě rentability?	6%
k6	Mohou místní obyvatelé profitovat z dotčené infrastruktury?	4%
k7	Jsou do projektu zapojeny místní společnosti? (opak: převážně čínské)	2%
k8	Využívá se při stavbě místní znalosti odborníků a pracovní síly? (opak: import z Číny)	1%
k9	Ohroží projekt bezpečnost telekomunikační infrastruktury?	10%
k10	Omezí projekt možnosti země spolupracovat s dalšími státy, včetně USA?	9%
k11	Vytvoří projekt potenciální prostor pro budoucí využití čínskou armádou?	11%
k12	Dostane se země do centra strategického souboje mezi Čínou a jinou velmocí?	10%
k13	Byly pořízeny studie zkoumající dopad projektu na životní prostředí?	3%
k14	Byly místní potřeby ochrany životního prostředí vzaty v potaz během plánování projektu?	3%
k15	Způsobí projekt dlouhodobé ekologické škody?	8%
k16	Jakého skóre dosahuje země přijímající čínské investice v žebříčku míry kleptokracie v TRACE Bribery Risk Matrix?	2%
k17	Byla čínská realizační společnost v minulosti spojována s korupcí?	5%
k18	Existují případy domnělé, či potvrzené korupce související s tímto projektem?	2%

Oblast	Kritérium	Hodnota		Váha kritéria	Váha oblasti (suma vah)
		ANO +	NE		
Eroze národní suverenity	Disponuje Čína v projektu dlouhodobým kapitálem?	ANO +	NE	7%	13%
	Má Čína zajištěný dlouhodobý pronájem?	ANO +	NE	6%	
Nedostatečná transparentnost	Jsou zapojené společnosti transparentní?	ANO	NE+	3%	3%
	Zvýšilo čínské financování možnost do budoucna neschopnost projekt splácet, či zavádá vzniku finanční krize?	ANO +	NE	8%	14%
Neudržitelná finanční zátěž	Je projekt vystaven riziku překročení nákladů, či zhrátě rentability?	ANO +	NE	6%	
	Mohou místní obyvatelé profitovat z dotčené infrastruktury?	ANO	NE+	4%	
	Jsou do projektu zapojeny místní společnosti?	ANO	NE+	2%	
	Využívá se při stavbě místní znalosti odborníků a pracovní síly?	ANO	NE+	1%	
Odtřizenost od místních ekonomických potřeb	Ohroží projekt bezpečnost telekomunikační infrastruktury?	ANO+	NE	10%	7%
	Omezí projekt možnosti země spolupracovat s dalšími státy, včetně USA a EU?	ANO+	NE	9%	
	Vytvoří projekt potenciální prostor pro budoucí využití čínskou armádou?	ANO+	NE	11%	
	Dostane se země do centra strategického souboje mezi Čínou a jinou velmocí?	ANO+	NE	10%	
Geopolitická rizika	Byly pořízeny studie zkoumající dopad projektu na životní prostředí?	ANO	NE+	3%	41%
	Byly místní potřeby ochrany životního prostředí vzaty v potaz během plánování projektu?	ANO	NE+	3%	
Negativní dopad na životní prostředí	Způsobí projekt dlouhodobé ekologické škody?	ANO+	NE	8%	14%
	Jakého skóre dosahuje země přijímající čínské investice v žebříčku míry kleptokracie v TRACE Bribery Risk Matrix?	VYSOKÉ +	NÍZKÉ	2%	
Značný potenciál korupce	Byla čínská realizační společnost v minulosti spojována s korupcí?	ANO+	NE	5%	8%
	Existují případy domnělé, či potvrzené korupce související s tímto projektem?	ANO+	NE	2%	