



Ministerstvo zahraničních věcí
České republiky

Trh s kolejnicovou ocelí Země jihovýchodní Asie

Stav, perspektivy a obchodní příležitosti



Pro
Odbor ekonomické diplomacie, MZV ČR

Od
Šárka Waisová a Ladislav Cabada
Západočeská univerzita v Plzni

Listopad 2022

Realizováno v rámci grantu Technologické agentury ČR

Projekt č. TL03000150 „Zvyšování konkurenční výhody
vnějších ekonomických vztahů ČR: využití kombinace
regionálně-sektorového přístupu“ (KOVYVEV ČR)

Obsah

1. Metodologie, zdroje dat a prohlášení o etice vědecké práce a nepodjatosti	2
2. Shrnutí a hlavní výsledky analýzy	3
3. Úvod	5
3.1 Produkce a dovoz kolejnicové oceli: situace a perspektivy v zemích jihovýchodní Asie	7
4. Filipíny	12
5. Indonésie	15
6. Kambodža	18
7. Laos	20
8. Malajsie	22
9. Singapur	24
10. Thajsko	26
11. Vietnam	29
12. Seznam zkratk	35
13. Použité zdroje	36

1. Metodologie, zdroje dat a prohlášení o etice vědecké práce a nepodjatosti

Předložená analýza byla zpracována na základě veřejně přístupných dat a informací metodou desk research. Využita byla data statistických úřadů, mezinárodních organizací, vlád analyzovaných zemí a firem pohybujících se na analyzovaných trzích. Pokud to bylo možné, data a informace byly triangulovány. K tomu byly využity zprávy z novin a dalších médií a další zdroje jako databáze příslušných států, OECD či Světové banky. Tam, kde to bylo účelné, byly kontaktovány místní agentury pro podporu obchodu a zahraničních investic. Všechny zdroje využité pro zpracování této analýzy jsou uvedeny pod čarou nebo na konci textu v kapitole „použité zdroje“.

Autoři této zprávy deklarují, že na realizaci jakéhokoliv obchodu či investice zmiňovaných v této analýze nemají žádný osobní, ekonomický nebo

politický zájem a nemají žádný vztah k žádné ze zde zmiňovaných firem, úřadů či států.

Autoři také prohlašují, že analýzu zpracovali samostatně na základě uvedených zdrojů a text není plagiátem.

Shrnutí a hlavní

2. výsledky analýzy

Tato analýza se zabývá obchodními a investičními příležitostmi na trhu s kolejnicovou ocelí v regionu jihovýchodní Asie, a to v následujících zemích: Filipíny, Indonésie, Kambodža, Laos, Malajsie, Singapur, Thajsko a Vietnam. Konkrétně se zaměřujeme na stávající spotřebu a dovozy kolejnicové oceli, perspektivy domácí výroby a dovozů a faktory ovlivňující spotřebu a dovozy kolejnicové oceli, zejména plány jednotlivých zemí na rozvoj domácího ocelářského průmyslu a výstavbu infrastruktury pro kolejovou dopravu.

Podle odhadů OECD (2022) i autorit zemí jihovýchodní Asie (viz dále) bude poptávka po kolejnicové oceli v osmi uvedených zemích růst. Nejrychleji bude růst poptávka na Filipínách, v Indonésii, Malajsii, Singapuru, Thajsku a Vietnamu. Spotřeba stavební a kolejnicové oceli je v uvedených zemích poháněna velkými stavebními projekty. Ty zahrnují budování železnic, dálnic, vodních elektráren, přenosové soustavy a příměstské kolejové dopravy (viz seznam projektů a informace o výstavbě v tabulkách na konci kapitol o každé zemi).

Růst poptávky po kolejnicové oceli však nebude doprovázen rychlým růstem dovozu; důvody jsou tři: 1) téměř bez výjimky si země jihovýchodní Asie stanovily jako cíl snížení

dovozu oceli a začaly budovat domácí ocelářský průmysl, 2) v Číně došlo ke zpomalení stavebního sektoru a čínské firmy se snaží prostřednictvím různých strategií vyvézt nadprodukcí na nejbližší trhy, tj. trhy zemí jihovýchodní Asie (a trhy zemí BRI) a 3) poté, co evropské státy uvalily na Rusko sankce v důsledku invaze na Ukrajinu, začalo Rusko za dumpin-gové ceny dovážet železo a ocel na asijský trh. Trh s ocelí v jihovýchodní Asii je také ovlivňován čínskými cenovými manipulacemi: Čína jako největší dodavatel oceli v regionu politicky manipuluje s cenami a čínská vláda poskytuje místním vládám levné půjčky pod podmínkou nákupu stavebního materiálu v Číně.

Shrneme-li informace a data získaná při analýze jednotlivých zemí, lze konstatovat, že poptávka po kolejnicové oceli nejrychleji poroste na Filipínách, v Indonésii, Malajsie, Singapuru, Thajsku a Vietnamu. Menší růst se očekává v Laosu a Kambodži. Pokud vezmeme v úvahu plány na výstavbu kolejových tratí, výkon domácího ocelářského průmyslu, solventnost zmíněných zemí a aktivity zahraničních (čínských, ruských, korejských a japonských) ocelářských koncernů, tak se jako nejperspektivnější pro vývoz kolejnicové oceli jeví Filipíny, Indonésie, Thajsko a Vietnam.

Tabulka 1: SWOT analýza obchodního prostředí zemí jihovýchodní Asie specificky ve vztahu k sektoru kolejnicové oceli

Silné stránky	Slabiny
<ul style="list-style-type: none"> • silná podpora výstavbě kolejové dopravy ze strany mezinárodních finančních institucí a rozvojových agentur • návrat ekonomického růstu po pandemii COVID • politická stabilita (byť křehká) • liberalizace domácího ekonomického prostředí 	<ul style="list-style-type: none"> • silné a dlouhodobé angažmá ocelářských koncernů z regionu (čínské, korejské, japonské a tchajwanské firmy) • programy domácích vlád na budování vlastního ocelářského průmyslu • vyjma Singapuru rostoucí vazby s Čínou v rámci projektu BRI • zhoršování stavu demokracie a transparentnosti politických a ekonomických procesů • zahájení platnosti RCEP
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • desítky projektů výstavby kolejové dopravy (LRT, MRT, vysokorychlostní železnice) • nedostatečné výrobní kapacity domácího ocelářského průmyslu kombinované se závislostí na dovozu železné rudy a šrotu 	<ul style="list-style-type: none"> • čínská nadprodukce kolejnicové oceli kombinovaná s agresivní politikou levných půjček podmíněných odebíráním čínské produkce • ruský vstup na trhy JVA a dumpingové ceny kolejnicové oceli

Zdroj: vlastní zpracování

3. Úvod

Tato analýza se zabývá obchodními a investičními příležitostmi na trhu s kolejnicovou ocelí v regionu jihovýchodní Asie, konkrétně v následujících zemích: Filipíny, Indonésie, Kambodža, Laos, Malajsie, Singapur, Thajsko a Vietnam. Tyto země již více než dvě desetiletí patří k rostoucím ekonomikám a patří do existujících dodavatelsko-odběratelských řetězců. Vlády všech uvedených zemí přijímají prorůstová opatření a podporují budování dopravní i energetické infrastruktury. Většina zemí regionu jihovýchodní Asie má též velkou podporu mezinárodních finančních institucí a rozvojových agentur. Všechny uvedené země jsou součástí čínského plánu na budování tzv. „Pásu a stezky“ (Belt and Road/BRI) (Tabulka 13).

Ekonomiky zemí jihovýchodní Asie byly - podobně jako světová ekonomika - v posledních letech opakovaně vystavovány silným tlakům a stresu (COVID, ruská invaze na Ukrajinu), což v mnoha ohledech vedlo k významným změnám na trzích i v odběratelsko-dodavatelských řetězcích. Změny se nevyhnuly ani trhu s ocelí. V letech 2019 a 2020 poklesl světový obchod v sektoru kolejnicové oceli o 14 %. Největšími světovými exportéry kolejnicové oceli byly v letech

2019 až 2021 Rakousko, Japonsko, Čína, Polsko a Španělsko (OEC n.d.). V roce 2022 prudce poklesly vývozy z Ruska a Ukrajiny. Ukrajinský ocelářský průmysl se po ruském útoku zastavil a k obnově výroby dochází jen postupně a pouze na západě země. V tomtéž období byly největšími importéry Německo, Kanada, Itálie, Egypt a Brazílie (OEC n.d.).

Dalšími událostmi, které výrazně negativně zasáhly trh s ocelí, patří krize čínského stavebního sektoru a čínské angažmá v iránském ocelářském průmyslu. Čína je výrobcem a vývozcem různých druhů oceli i ocelových komponentů a její produkce významným způsobem ovlivňuje cenu daných komodit, a to zejména v sousedních zemích. Ze současných údajů se zdá, že čínský ocelářský průmysl je vystaven několika protichůdným procesům: 1) tlak na snížení produkce emisí, 2) zpomalení bytové i další výstavby v Číně, 3) obnova ekonomického růstu v zemích jihovýchodní Asie a rostoucí poptávka po stavebních materiálech v těchto zemích a 4) intenzivní expanze čínských stavebních firem a čínských dodavatelů stavebního materiálu do zemí BRI.

Podle odhadů OECD (2022) se bude poptávka po kolejnicové oceli vyvíjet

odlišně: poptávka by měla růst nejrychleji v jižní Americe, naopak v Asii je očekáván jen mírný růst (2 %) (OECD 2022). Zpomalení spotřeby v Asii je vyvoláno zpomalením stavebního sektoru v některých zemích. Z asijských zemí je v roce 2022 očekáván dvouciferný růst ekonomiky pouze u Singapuru a Filipín, růst více než 5 % je očekáván v Indonésii a Vietnamu (OECD 2022: 26 a 73). V letech 2019 až 2021 rostla ve světovém srovnání nejrychleji poptávka a dovozy stavební a kolejnicové oceli v Egyptě. Egyptská spotřeba roste kvůli výstavbě desítky obrovských projektů tzv. národního významu včetně nového hlavního města.¹ Co se týká asijské výroby kolejnicové oceli, tak produkce rostla v roce 2021 nejrychleji v Japonsku, na Tchaj-wanu, v Indii a Koreji (OECD 2022: 29).

Jak jsme uvedli, tato analýza se bude zabývat zeměmi jihovýchodní Asie; konkrétně zahrnuje Filipíny, Indonésii, Kambodžu, Laos, Malajsii, Singapur a Vietnam. Uvedené země sdílejí celou řadu společných socio-ekonomických i politických charakteristik:

- setrvale roste počet jejich obyvatel a růst je očekáván minimálně do roku 2035;
- pokračuje proces urbanizace a modernizace společnosti;
- roste životní úroveň místního obyvatelstva a mění se jeho životní styl;
- politicky se jedná o země spíše stabilní (v žádné z uvedených zemí neprobíhají rozsáhlé ozbrojené střety a riziko jejich vypuknutí je nízké);
- ekonomiky těchto zemí setrvale mírně rostou, k obnově růstu došlo i po pandemii COVID (Tabulka 2);
- jedná se o středně-příjmové a nízkopříjmové ekonomiky (vyjma Singapuru), které se ucházejí o půjčky mezinárodních finančních institucí a projekty rozvojové spolupráce;
- cílem těchto zemí (včetně vnitrozemského Laosu) je zapojení se do globální výrobní struktury a dodavatelsko-odběratelských řetězců;
- největším obchodním partnerem všech uvedených zemí je Čína a všechny jsou součástí čínského projektu Belt and Road (BRI); a
- všechny uvedené země jsou členy ASEAN a RCEP².

¹ Seznam projektů národního významu je dostupný na webových stránkách egyptského prezidentského úřadu (<https://www.presidency.eg/en/القوىموقبلالغياشمل>).

² Regional Comprehensive Economic Partnership je největší zónou volného obchodu na světě. Vstoupila v platnost 1.1. 2022. Odborníci se domnívají, že právě tato smlouva se stane klíčovou hybnou silou dalšího ekonomického růstu v regionu. Smlouva v následujících 10 až 15 letech eliminuje 90 % celních tarifů na zboží, přináší principy ochrany duševního vlastnictví a pravidel pro investice. RCEP je však kritizována, že posílí čínskou roli největšího výrobce spotřebního zboží v regionu.

Tabulka 2: Vývoj HDP zemí jihovýchodní Asie, srovnání let 2020 a 2021

Země JVA	2020	2021
Filipíny	-9,5 %	+5,6 %
Indonésie	-2,1 %	+3,7 %
Kambodža	-3,1 %	+3,0 %
Laos	+0,5 %	+2,5 %
Malajsie	-5,6 %	+3,1 %
Singapur	-5,8 %	+7,6 %
Thajsko	-6,1 %	+1,6 %
Vietnam	+2,9 %	+2,6 %

Zdroj: Světová banka (data.worldbank.org/indicator/NY.GDPMKTP.KD.ZG?end=2020&locations=LA&start=1985)

3.1 Produkce a dovoz kolejnicové oceli: situace a perspektivy v zemích jihovýchodní Asie

V následující analýze se zaměříme na situaci na trhu s kolejnicovou ocelí v zemích jihovýchodní Asie, na stávající spotřebu a dovozy, perspektivy domácí výroby a dovozů a faktory ovlivňující spotřebu a dovozy kolejnicové oceli, zejména plány jednotlivých zemí na rozvoj domácího ocelářského průmyslu a výstavbu infrastruktury pro kolejovou dopravu.

V současné době (2022) není žádná ze zemí jihovýchodní Asie schopna produkovat dostatek kolejnicové a stavební oceli, aby mohla pokrýt vlastní spotřebu. Všechny země regionu kolejnicovou i stavební ocel dovážejí

(Graf 1), hlavními dovozci jsou Čína a Japonsko (Tabulka 3). Z evropských států se na trhu s kolejnicovou ocelí v jihovýchodní Asii prosadily zatím jen Lucembursko a Polsko (viz dále).

Důvodem nízké produkce oceli v zemích jihovýchodní Asie je mj. i skutečnost, že tyto země nemají zásoby železné rudy; tu, případně šrot, musejí dovážet (některé musejí dovážet i uhlí). Největšími importéry železné rudy jsou Malajsie, Vietnam a Indonésie, zdrojovou zemí je Brazílie (46 % dovozu) a Austrálie (34 %). Některé země regionu fungují jako země reexportní, např. Indonésie, Malajsie a Myanmar.³

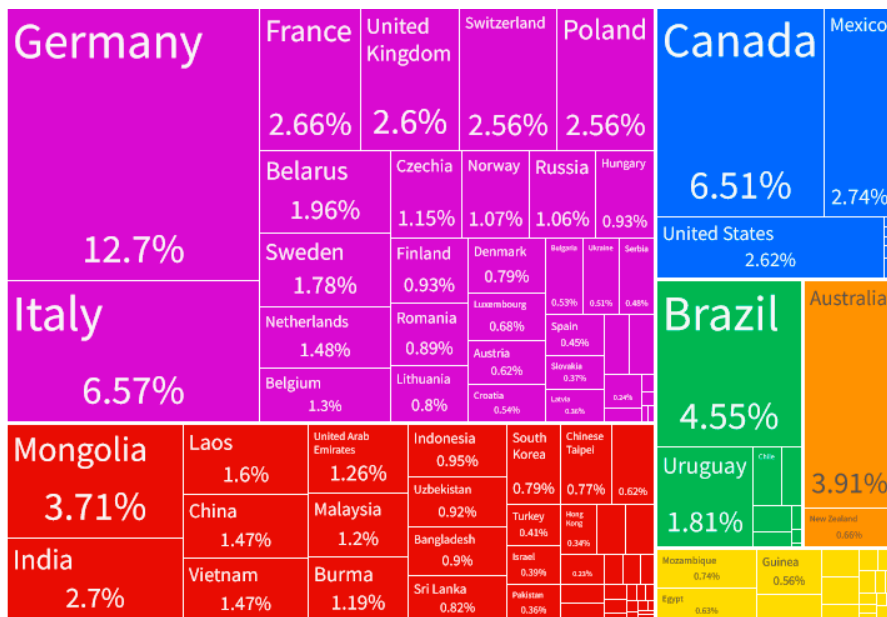
³ Chatham House ([resource.trade.earth/?year=2020&exporter=esa&category=35&units=value&autozoom=1](https://www.chathamhouse.org/2022/01/asia-steel-trade-2022))

Tabulka 3: Dovoz kolejnicové oceli do zemí jihovýchodní Asie, 2019-2020⁴

Země JVA	Dodavatelé a podíl na dovozu		
Filipíny	Čína 70 %	Japonsko 8 %	Thajsko 5 %
Indonésie	Čína 64 %	Japonsko 24 %	
Kambodža	Čína 56 %	Vietnam 18 %	Japonsko 16 %
Laos	Čína 96,7 %		
Malajsie	Čína 77,5 %	Rusko 18,5 %,	Německo 0,7 %
Singapur	Japonsko 61 %	Lucembursko 11,4 %	Čína 9 %
Thajsko	Čína 67 %	Polsko 6 %	
Vietnam	Čína 83 %	Japonsko 4,4 %	Jižní Korea 4,3 %

Zdroj: OEC n.d.

Graf 1: Země dovážející kolejnicovou ocel (podíl na světovém dovozu v roce 2020)



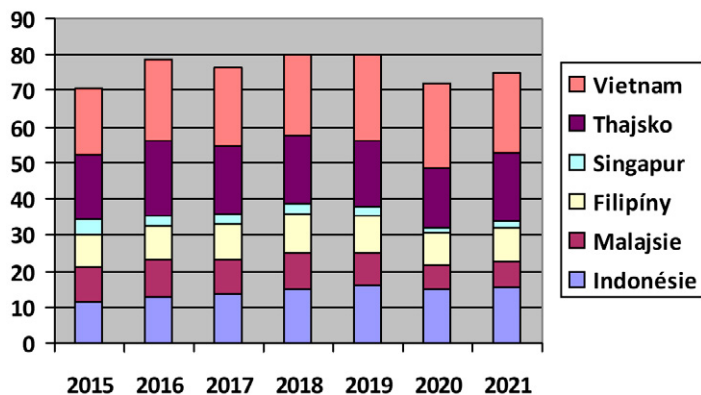
Zdroj: OEC n.d.

⁴ Uvádíme tři největší dodavatele v daném období

Dominanci Číny jako dodavatele stavební a kolejnicové oceli do zemí jihovýchodní Asie vysvětluje několik důvodů: teritorialita, cena a znalost, resp. obsazenost trhu. Čína je teritoriálně blízká a dovozy do jihovýchodní Asie jsou tak relativně snadné, dodavatelské lhůty krátké a logistika jednoduchá. Čína navíc v posledních letech vyrábí více oceli, než sama spotřebuje, což vedlo na nejbližších trzích k poklesu cen čínské oceli a snaze Číny se oceli rychle zbavit. Současně se čínské státní i polostátní firmy angažují v mnoha velkých stavebních projektech v regionu a mají tak možnost ovlivnit rozhodování o dodávkách materiálu. Aby podpořila vlastní stavební průmysl, využívá Čína také ověřeného mechanismu: země jihovýchodní Asie poptávají kapitál pro

velké stavební projekty,⁵ čínské banky poskytnou těmto zemím půjčky s nízkým úrokem s tím, že výměnou tyto země garantují, že část zakázek budou realizovat čínské firmy a materiál pro výstavbu bude dodáván z Číny. Takovýto mechanismus Čína neuplatňuje jen v jihovýchodní Asii; byl např. aplikován i v Panamě při rozšiřování Panamského průplavu, nebo v několika afrických zemích, např. v Demokratické republice Kongo nebo Súdánu. Tomuto mechanismu založenému na propojení státu, bank a firem může na světovém trhu konkurovat jen málokterá země. Čínskému systému půjček a obchodu se např. snažil vyhnout Singapur, který dováží ocel z Japonska. Singapur je však schopen (a ochoten) za ocel platit vyšší cenu (Chang 2019).

Graf 2: Vývoj spotřeby oceli v zemích JV Asie, 2015-2021 (miliony tun)



Zdroj: SEAISI 2022

⁵ Namátkou lze uvést např. výstavbu nového hlavního města Indonésie, či výstavbu vysokorychlostní železnice ve Vietnamu.

Predikce vývoje trhu s ocelí v Asii konstatují (OECD 2022), že jako dodavatel uhlí, oceli a železné rudy vypadla Ukrajina a asijské země budou hledat náhradní dodavatele. Výpadek ukrajinských dodávek se snaží pokrýt Čína a Rusko. Nutno ale poznamenat, že vývoj ocelářské výroby v Číně není z několika důvodů zcela předvídatelný (OECD 2022): „zero-COVID“ politika, nejasný plán naplňování politiky snižování emisí a nejasný vývoj na čínském stavebním trhu. V posledních měsících se snaží na trhu jihovýchodní Asie prosadit Rusko. Sankce uvalené na Rusko mu zakazují dovážet na trh EU a do USA a Kanady a Moskva hledá náhradní trhy. Japonské a tchajwanské firmy upozorňují, že Rusko v Asii nabízí ocel pod cenou světového trhu. To ze střednědobého hlediska výrazně ovlivní regionální výrobu a strukturu dodavatelsko-odběratelských řetězců.⁶

Najít uspokojivou odpověď na otázku, zda mohou čeští výrobci kolejnicové oceli uspět na trhu jihovýchodní Asie, je obtížná. Jak jsme uvedli, není jasné, jak se bude vyvíjet čínská výroba, jaký vliv na stabilitu trhu a dodavatelské vztahy bude mít příchod ruských dodavatelů a nízká cena ruské oceli a v neposlední řadě, jak se do výroby oceli a poptávky na asijském trhu projeví růst cen energetických surovin.

Dílním vodítkem pro posouzení českých možností může být analýza

dvou evropských dodavatelů, kterým se na trh jihovýchodní Asie podařilo proniknout – jedná se o lucemburské a polské firmy (Tabulka 3). Tato dílní analýza však může posoudit pouze minulé prodeje, nepromítá se do ní nový politický a ekonomický vývoj (viz výše). Co se týká Lucemburska, to vyváží ocelové produkty do Číny, Jižní Koreje, Singapuru a Japonska. V Singapuru jsou lucemburské firmy druhým největším dodavatelem; v letech 2019 a 2020 dovezly do Singapuru více než 11 % kolejnicové oceli (OEC n.d.). Lucemburský dovoz však tvoří produkce jedné firmy – ARBED (sdružení lucemburských ocelářských firem od roku 1911). ARBED je od roku 2006 součástí koncernu Arcelor Mittal. Co se týká polského vývozu kolejnicové oceli do Thajska, tak Thajsko je pro Polsko zcela okrajovým trhem, polské ocelárny dodávají své výrobky dominantně na evropský trh (ČR, Německo a Itálie). Za polskými vývozy oceli na thajský trh stojí, podobně jako v případě Lucemburska, resp. Singapuru, ocelárna Arcelor Mittal a její polská divize (Arcelor Mittal je v Polsku největším producentem, následována Celsa Group a CMC Poland).

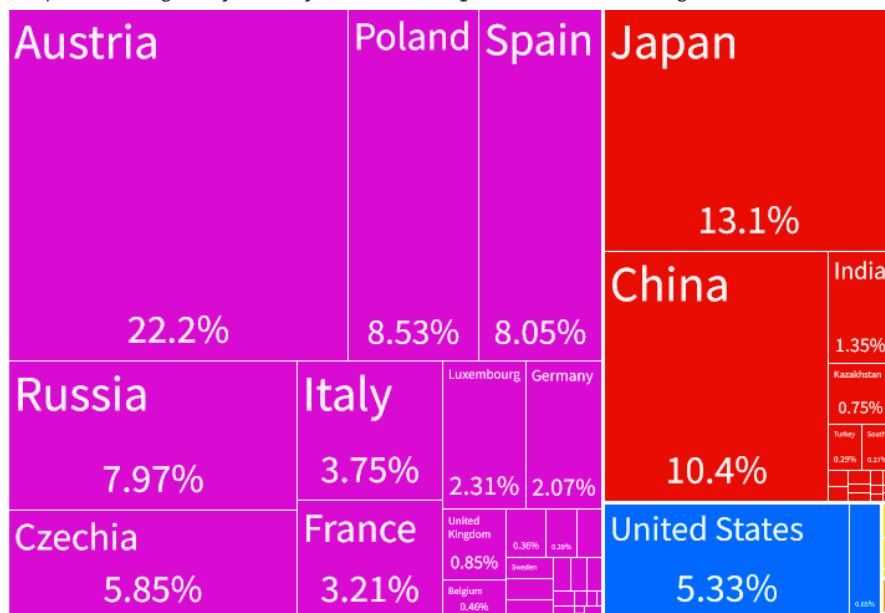
Čínskou, korejskou a japonskou dominanci jako dodavatelů stavební a kolejnicové oceli do zemí jihovýchodní Asie posilují i investice ocelářských firem z těchto zemí do výroby přímo v zemích jihovýchodní

⁶ Bloomberg, 19.7. 2022 (www.bloomberg.com/news/articles/2022-07-19/asian-steel-markets-unsettled-by-inflows-of-cheap-russian-metal)

Asie. Snaha korejských, japonských a čínských ocelářských koncernů proniknout do ocelářského sektoru zemí jihovýchodní Asie také souvisí s novou průmyslovou politikou USA. V době administrativy prezidenta Trumpa byl zahájen program „Made in America“, který pro státní zakázky vyžaduje v sektoru nesofistikované produkce využívat výhradně americkou výrobu. Současná Bidenova administrativa program potvrdila a řídí se stejným principem. Tím došlo k významnému snížení dovozu oceli. Následující text analyzuje stav a perspektivy obchodu s kolejnicovou

ocelí na trzích zemí jihovýchodní Asie. Soustředíme se postupně na jednotlivé země, přičemž každá analýza postupuje analogicky: nejprve krátce představíme socio-politickou a ekonomickou situaci v dané zemi, poté shrneme stav trhu s kolejnicovou ocelí (spotřeba, domácí výroba, dovoz) a nakonec se budeme zabývat perspektivami budoucí spotřeby a výroby, tj. zaměříme se na domácí plány rozvoje ocelářského průmyslu, vyhlídky na příchod zahraničních investorů a plány na rozvoj kolejové dopravy, která je hlavním spotřebitelem kolejnicové oceli.

Graf 3: Země vyvážející kolejnicovou ocel (podíl na světovém vývozu v roce 2020)



Zdroj: OEC

4. Filipíny

Filipíny jsou státem skládajícím se z několika ostrovů s celkovou rozlohou 298 tisíc km². Počet obyvatel Filipín dosahuje 115 milionů a v následujících letech ještě poroste. Filipíny prošly na počátku 90. let 20. století procesem demokratizace, nicméně nástupem prezidenta Duterteho v roce 2016 se začala situace měnit. Současný prezident Marcos Jr. pokračuje v nastoleném trendu a pozorovatelé avizují, že i když formálně jsou na Filipínách zachovávány demokratické politické mechanismy, vnitřně dochází k manipulacím, byla významně omezena lidská práva a občanské svobody a roste korupce. V některých regionech země se objevují nepokoje a objevily se i útoky islamistů.⁷ V ekonomické sféře země pokračuje v transformačních a prorrůstových politikách, které zahájila v minulosti.

Filipínská ekonomika mírně roste a pro roky 2022 i 2023 je předvídan růst cca 6%.⁸ Inlace se zatím pohybuje kolem 5%. Tahounem ekonomiky jsou turistika, soukromé investice a výstavba velkých infrastrukturálních projektů. Právě výstavba infrastruktury, zejména dopravní, je prioritou filipínské vlády. Investice do

infrastruktury jsou kryty ze čtyř zdrojů: domácí rozpočet, mezinárodní půjčky (ADB, WB, Čína), přímé zahraniční investice (Čína) a rozvojová pomoc. V posledních letech se ale objevují zprávy, že čínské investice jsou menší než bylo původně slíbeno a že financování běžících projektů se opožďuje (např. most v Binondo-Intramuros a v Bucana).

Největší dovozy směřují na filipínský trh z Číny, Japonska a Jižní Koreje, v minulosti i z Ruska. Největším zdrojem FDI jsou USA, Japonsko, Singapur, Jižní Korea a Čína. Příliv FDI na Filipíny, specificky do sektoru výroby, mírně roste a souvisí zejména s tím, že země se stala členem RCEP. Zahraniční investory najdeme především ve výrobních zónách soustředících se na lehký průmysl. Ve filipínském dovozu dominují integrované obvody, rafinované ropné produkty, high-tech zařízení a automobily.

Trh s ocelí v zemi roste, poptávku po stavební a kolejnicové oceli zvyšuje výstavba dopravní infrastruktury. Mezi největší dodavatele kolejnicové oceli patří firmy z Číny, Thajska, Japonska, Španělska, Lucemburska a Německa. Rostou dovozy z Turecka, Velké Británie a Spojených

⁷ BTI Transformation Index (bti-project.org/en/reports/country-report/PHL)

⁸ Asijská rozvojová banka (www.adb.org/news/adb-sees-robust-2022-gdp-growth-philippines)

arabských emirátů. Dovoz kolejnicové oceli roste v desítkách procent ročně (ITA 2019b). Největšími domácími producenty jsou Treasure Steel Works Corp., Steel Asia Manufacturing (obě patří TKC Metals Corp.) a Stronghold Steel.

Filipínská spotřeba byla v posledních letech v průměru 18 milionů tun oceli ročně. Přibližně polovinu spotřeby kryjí Filipíny dovozem. Vláda vnímá ocelářský průmysl a budování vlastních produkčních kapacit jako klíčové momenty pro další rozvoj země. Do roku 2030 by země měla být schopná pokrýt 70 % své spotřeby. Láká tak do země zahraniční investory, kteří kupují místní ocelárny a zvyšují jejich výrobní kapacitu, nebo budují nové. Největším projektem je zatím investice čínské Pangua Group. Kapacita nové ocelárny by měla být 10 milionů tun oceli ročně.⁹ Filipínské vlády se v posledních letech soustředí nejen na podporu domácí průmyslové výroby, ale i na výstavbu transportní infrastruktury. Ta je hodnocena jako jeden z nejperspektivnějších sektorů. Filipíny dosud v kvalitě a hustotě dopravní infrastruktury ve srovnání s ostatními státy regionu zaostávaly. Vláda prezidenta Marcose Jr. potvrdila program „Build, Build, Build“ zahájený předchozí administrativou. Program zahrnuje 112 projektů v oblasti dopravy,

mobility, urbanizace, vodních zdrojů, ICT a energetického sektoru. 76 projektů se týká výstavby nových silnic, dálnic, mostů, železnic a systémů příměstské dopravy (úplný seznam projektů viz neda.gov.ph). Finance na uvedené projekty dosud Filipíny získávaly z půjček od Japonska, ADB, Světové banky a Jižní Koreje. 36 projektů dopravní infrastruktury bude plně financováno z rozvojové pomoci, 12 ze státního rozpočtu a zbytek projektů dopravní infrastruktury bude hledat soukromé investory v modelu PPP. Do konce roku 2022 bylo dokončeno pouze 13 % projektů. Na výstavbě se podílejí domácí i zahraniční firmy a dodavatelé. Čínské firmy se do výstavby dopravní infrastruktury na Filipínách zapojily po roce 2003 a v současné době se podílejí na třech projektech včetně největšího projektu, kterým je severo-jihní železnice.¹⁰

Na podzim 2022 uzavřela EU s Filipíny dohodu o spolupráci při budování dopravní infrastruktury, konkrétně projektů LRT-1, LRT-2, MRT-3 a severo-jihní železnice (viz Tabulka 4). Jakou podobu tato spolupráce bude mít, však zatím není jasné. Prohlášení o spolupráci zřejmě souvisí s tím, že v červenci 2022 Čína oznámila zrušení financování několika filipínských železničních projektů, které původně přislíbila.¹¹

⁹ Gov.ph, 16.9. 2019 (www.pna.gov.ph/articles/1080596)

¹⁰ Asia Times, 22.8. 2022 (asiatimes.com/2022/08/philippines-sees-china-as-best-option-for-3-rail-projects/) a dále na Gov.ph, 15.7. 2022 (www.pna.gov.ph/articles/1179059)

¹¹ Gov.ph, 15.7. 2022 (www.pna.gov.ph/articles/1179059)

Tabulka 4: Filipíny: Výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu ¹²	Informace
North-South Railway Project ¹³ (NSCR)	147 km, ostrov Luzon, jednotlivé části projektu mají finanční podporu ADB a JICA
Mindanao Railway Project	1500-2000 km, stavba zahájena v roce 2022, financováno Čínou prostřednictvím ODA, o výstavbu projeví zájem USA
Makati Intra-City Subway	Součástí Metro Manila, 11 km, dokončení v roce 2025, je prvním infrastrukturním PPP na Filipínách, s účastí čínských firem
Renovace Metro Manila, výstavba linek do sousedních provincií	Zvýšení rychlosti souprav, vybavení stanic, částečně financováno JICA
Metro Manila Subway	36 km, dokončení 2026
Prodloužení MRT-7 do Bulacanu	23 km, 13 stanic
MRT-4	15 km, dokončení 2028, spojení provincie Rizal s Metro Manila
South Long Haul Project	380 km, s plánovaným napojením na Metro Manila a prodloužením o 180 km, v roce 2022 vláda podepsala kontrakt s China Railway Group
14 ocelových železničních mostů	Plán zveřejněn jako nabídka v roce 2022, různé lokace v zemi
Prodloužení LRT-1 do Cavite	12 km, 8 nových stanic, dokončení 2024
Prodloužení LRT-2 (East Extension)	3 nové stanice, dokončení 2023
Subic-Clark Railway	Původní dokončení 2022, čínská strana odstoupila, ostrov Luzon

Zdroj: denní tisk a Phillipine National Railways (pnr.gov.ph/bids-awards/invitation-to-bid2/infrastructure-projects.html)

¹² Názvy projektů ponecháváme v anglickém znění tak, jak jsou uváděny v místním tisku a na internetových stránkách místních vlád, aby je bylo možno snadno dohledat.

¹³ Podrobnosti o projektu na www.railway-technology.com/projects/north-south-railway-project/

5. Indonésie

Indonésie je lidnatou (277 milionů obyvatel) zemí rozkládající se na desítkách ostrovů o celkové rozloze 1,8 milionu km². Politicky se jedná o zemi spíše stabilní, byť se lokálně množí různé ozbrojené střety a teroristické útoky islamistů. Pozorovatelé uvádějí, že v posledních letech oslabil demokratická vláda a do vládnutí se vkrádá korupce a konzervativní islám. Zhoršování politické situace však nijak neovlivnilo ekonomiku a současný prezident pokračuje v prorůstové politice a liberalizaci indonéskeho hospodářství.¹⁴

Indonésie patří k nejrychleji rostoucím ekonomikám Asie. Setrvalý ekonomický růst pomohl Indonésii dostat se do skupiny zemí s vyššími středními příjmy. Indonésie je proexportně orientovaná ekonomika, nicméně některé typy komodit (zejména chytré technologie a vyspělá zařízení) musí dovážet. Významnou položku dovozu tvoří také energetické suroviny jako ropa a zemní plyn. Rostoucí počet obyvatel i environmentální problémy v regionu nutí vládu i místní orgány k budování nové infrastruktury včetně dopravní. V roce 2019 země oznámila, že vybuduje nové hlavní

město v provincii Východní Kalimantan, které nahradí přelidněnou a ekologicky problematickou Jakarta.

V době pandemie COVID došlo ke zpomalení indonéske ekonomiky, a to se dotklo i stavebního sektoru. Největší zpomalení můžeme pozorovat u bytové zástavby a kancelářských budov, v sektoru veřejné infrastruktury a průmyslových objektů se situace zlepšuje. Ve stavebním sektoru dominují čínské, korejské a japonské firmy, domácí firmy nejsou schopny konkurovat velkým zahraničním stavebním konglomerátům. Velké indonéske stavební firmy jsou vlastnictvím státu (Waskita Karya¹⁵, Jasa Marga, Wijaya Karya, Hutama Karya). Zejména Čína postupuje na indonéskem stavebním trhu velmi asertivně; čínské firmy nabízejí kromě stavební realizace půjčky od čínských bank a prostřednictvím státní podpory mohou nabízet i nižší cenu, než ostatní zahraniční společnosti. Navíc Indonésie je součástí čínskeho projektu nové Hedvábné stezky. Čína také skupuje indonéske podniky vyrábějící stavební materiál, např. ocelárny, resp. buduje nové (plánovány jsou dvě, obě na Sulawesi). Podle

¹⁴ BTI Transformation Index (bti-project.org/en/reports/country-report/IDN).

¹⁵ Tato firma také vyrábí masivní ocelové konstrukce jako sloupy vysokého napětí či mostní konstrukce.

údajů indonéského statistického úřadu pak čínské firmy exportují zpracované kovy do Číny, případně na jiné trhy. Největší čínskou ocelářskou firmou na indonéském trhu je skupina Tsingshan. Firmy z evropských zemí se uplatňují zejména jako dodavatelé sofistikovaných technologií a high-tech produktů.

V oblasti železa a kolejnicové a stavební oceli vykazuje Indonésie již několik let růst spotřeby. Hybnou silou tohoto růstu je mj. výstavba dopravní infrastruktury. Projekce pro roky 2022 a 2023 uvádějí růst spotřeby oceli o cca 7 % ročně. V roce 2021 byla spotřeba oceli v Indonésii kolem 15 milionů tun, pro rok 2022 je předvídána spotřeba vyšší než 16 milionů tun.

V současné době patří země k největším dovozcům oceli na světě. V roce 2020 dovezla Indonésie 3,9 milionů tun oceli, v roce 2021 to bylo již 4,8 milionů tun. Země není schopna pokrýt potřebu vlastní výrobou. V současné době (2022) dovozem pokrývá 50 % spotřeby. V roce 2021 vláda rozhodla o navýšení domácí výroby: V roce 2019 se v Indonésii vyrobilo 12 milionů tun oceli, v roce 2024 by to mělo být již 17 milionů tun a v roce 2035 pak 25 milionů tun oceli¹⁶ (ITA 2019a). Cílem země je snížit dovoz o 80 %. V roce 2022 se mezi podařilo snížit dovoz o 20 %. Spotřeba oceli roste v automotive sektoru, výrobě

těžkých strojů a stavebnictví. V roce 2021 vláda avizovala, že zavede preferenci domácích dodavatelů oceli. To vedlo v krátké době k enormnímu nárůstu investic do indonéských výrobních kapacit.¹⁷ Z domácích firem patří k největším výrobcům oceli Karakatau Steel, Gunud Garuda a Ispat Indo, ze zahraničních firem vyrobí v Indonésii nejvíce oceli POSCO a Hyundai Steel Co. V současné době se jedná o vstupu čínské Tsingshan Holding a Baowu Steel a větším angažmá korejských POSCO a Hyundai.

V oblasti výstavby infrastruktury je hlavním investorem vláda. V roce 2020 zveřejnila plán na výstavbu 41 projektů tzv. národního významu s nejvyšší prioritou. Mezi těmito projekty jsou i projekty kolejové dopravy (Tabulka 5). Celkem vláda plánuje výstavbu 3258 km železničních tratí na čtyřech ostrovech – Jávě, Sumatře, Sulawesi a Kalimantanu. Současná železniční síť měří 3464 km na Jávě a 1352 km na Sumatře. Železniční trať provozuje státem vlastněná Kereta Api Indonesia (KAI). Železniční doprava se v zásadě teprve rozvíjí, nicméně vláda i mezinárodní dárci jí prezentují jako řešení snížení uhlíkové stopy, a tudíž jako strategický projekt. V současné době je připravována studie proveditelnosti 3 tratí: Trans-sumaterské železnice, Trans-kalimantanské železnice a Trans-sulaweské trati.

¹⁶ National Industry Development Master Plan (RIPIN) 2015-2035/Government Regulation No. 14/2015 of 2015/ (policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/National%20Industry%20Development%20Master%20Plan%20%28RIPIN%29%202015-2035%20%28BH%29.pdf)

¹⁷ SEAIISI, 22.4. 2022 (www.seaisi.org/details/20685?type=news-rooms)

Tabulka B: Indonésie: Výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu	Informace
Vysokorychlostní železnice Jakarta - Bandung	Již ve výstavbě, 142 km, kontrakt získaly čínské firmy, zájem mělo i Japonsko
Vysokorychlostní železnice Bandung - Surabaya	570 km, ve stadiu plánu
MRT Jakarta	Ve výstavbě severo-jívní spojení (23 km), plánováno je také spojení východ-západ (87 km), první fáze financována JICA, druhá fáze projektu by měla být dokončena v roce 2027
Makassar - Parepare	142 km
Medan - Binjai	22 km, oblast Medanu
Kiaracandong - Cicalengka	42 km, dvě koleje, oblast širšího Bandungu
Trans-Sumatra railway	2 856 km, dokončení 2030, Banda Aceh až Bandar Lampung
Trans-Kalimantan railway	2000 km, 2015-2030
Trans-Sulawesi railway	917 km, 2016-2030
Železniční spojení letišť s přilehlými městy	Sumatra: Padang, Batam a Palembang
	Sulawesi: Makassar
	Kalimantan: Bjarasin
	Jáva: Jakarta, Yogyakarta, Surabaya a Kertajati Majalengka

Zdroj: indonéský denní tisk

6. Kambodža

Kambodža je relativně malá země (176 tisíc km²) s malým počtem obyvatel (17 milionů). Je to země s komplikovanou historií (genocidní režim Rudých Khmerů, vojenské převraty) a málo rozvinutou ekonomikou (4200 USD na hlavu). V současné době se jedná o společnost, kde největší podíl obyvatel tvoří etniční Khmerové (96 %). Většina obyvatel vyznává buddhismus. Kambodžská politika je řízena Kambodžskou lidovou stranou a premiérem je od roku 1985 Hun Sen. Volby jsou dlouhodobě považovány za zmanipulované a opozice je podrobena represí. Kambodžská ekonomika je zranitelná; je závislá na dovozu energetických surovin a dalších komodit, sama je schopna vyvázet jen zemědělské komodity (banány, rýže, kasava, krevety) (Ly a Rastogi 2022). Vývoz je komplikován vysokými cenami ropy, slabými logistickými vazbami a zaostalou dopravní infrastrukturou.¹⁸

Kambodžská ekonomika, stejně jako v případě dalších zemí, byla zpomalená pandemií COVID. S pomocí zahraničních dárců a půjček se nicméně

ekonomická situace postupně zlepšuje. Roste příliv FDI, dochází k obnově turistiky, obchodu i stavebního sektoru. Roste zejména bytová výstavba.¹⁹ Hlavním ekonomickým partnerem Kambodži je v posledních letech Čína; obě země v roce 2021 uzavřely bilaterální dohodu o zóně volného obchodu. Dalšími partnery jsou Jižní Korea, Japonsko a Thajsko. Kambodža je účastníkem BRI a v rámci projektu již byly postaveny první stavby. Čína investuje zejména do kambodžského energetického sektoru, přístavů, letišť, dálnic a zvláštních ekonomických zón. V létě 2022 začala Čína budovat v Kambodži přístav, jehož součástí má být i čínská námořní vojenská základna.²⁰

Mezi významné stavební projekty patří kromě uvedeného i modernizace stávajících železničních tratí (650 km, dvě spojení Phnom Penh – Banteay Meanchey a Phnom Penh – přístav Sihanoukville) a výstavba nových tratí včetně vysokorychlostní železnice (Tabulka 6). Železnice hrála dosud malou úlohu; zboží přepravovala minimálně, využívána

¹⁸ Světová banka, Cambodia Economic Update 2022 (www.worldbank.org/en/country/cambodia/publication/cambodia-s-economy-is-growing-but-must-weather-oil-price-shock)

¹⁹ Khmer Times, 12.7. 2022 (www.khmertimeskh.com/501110783/foreign-investment-to-boost-construction-sector/)

²⁰ CNN, 9.6. 2022 (edition.cnn.com/2022/06/09/asia/china-cambodia-naval-base-military-intl-hnk/index.html).

byla silniční spojení. Plánována je výstavba železničního spojení s Vietnamem, Laosem i Thajskem. Výstavba nových tratí a modernizace stávajících je financována z půjček ADB a dalších zahraničních dárců, nebo realizována na základě PPP. Významným hráčem budování nových železnic jsou čínské firmy; ty se podílejí jak na studiích proveditelnosti, tak na konstrukčních pracích.

Budování bytové zástavby i dopravní infrastruktury zvyšuje domácí poptávku po stavební a kolejnicové oceli. Mezi lety 2021 a 2022 narostla

spotřeba oceli o 10 %, hlavními dodavateli byly Čína a Vietnam.²¹ Hlavními dodavateli železa byli ve stejném období Vietnam, Thajsko, Jižní Korea a Čína. Ve snaze snížit závislost na dovozu oceli podporuje vláda zahraniční investice do kambodžského ocelářského průmyslu. V posledních dvou letech tak do zvýšení kambodžské produkce oceli investovaly Chungkang Steel Structure (společný podnik ISI Group a tchajwanské China Steel Structure Corporation) a čínská Hong De Sheng.

Tabulka 6: Kambodža: Výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu	Informace
Metro, Phnom Penh	Vláda váhá mez systémem pozemní kolejové dopravy nebo metrem, v roce 2022 oznámila, že preferuje metro, technická studie podporovaná JICA
Techo International Airport, 30 km od Phnom Penhu	2024/2025
Přístav v provincii Kampot	Stavba zahájena v roce 2022, prostor 600 ha, stavbu realizuje Shanghai Construction Group a China Road and Bridge Corporation
Železnice Kambodža - Vietnam: Phnom Penh - Ho Či Minovo město	Půjčka ADB, stavba zahájena 2020
Železnice Phnom Penh - Bavet, provincie Say Rieng na hranice s Vietnamem	2021 studie proveditelnosti
Železnice Siem Reap - Phnom Penh - Kampot - Sihanoukville	Vysokorychlostní železnice, 2020 příprava studie proveditelnosti
Železniční spojení Kambodža - Thajsko	380 km, Thajsko postavilo trať Bangkok - hranice Ban Klong Luk, Kambodža by měla navázat přeshraničním spojením

Zdroj: kambodžský denní tisk

²¹ The Star, 19.5. 2022 ([/www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2022/05/19/cambodia-iron-steel-imports-mount-as-construction-sector-recovers](https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2022/05/19/cambodia-iron-steel-imports-mount-as-construction-sector-recovers))

7. Laos

Laos je jediná země jihovýchodní Asie bez přístupu k moři, což komplikuje jeho zapojení do dodavatelsko-odběratelských řetězců. Země má rozlohu 230 tisíc km², počet obyvatel byl v roce 2021 7,7 milionu. Společnost je nábožensky i etnicky smíšená. Polovinu populace tvoří lidé do 25 let, 60 % populace pak osoby do 35 let. V zemi je malá, ale rostoucí střední třída. Ta se koncentruje v hlavním městě Vientiane a dalších třech urbánních centrech (Savannakhet, Pakce a Luang Prabang).

Geografická uzavřenost činí z Laosu zemi závislou na sousedech a snižuje jeho atraktivitu jako investiční destinace. Přesto se zemi dařilo v posledních letech nastartovat ekonomický růst. Laos je jednou z posledních komunistických ekonomik, i tak se ale stal členem WTO (2013) a Hospodářského společenství ASEAN (2015). To si vyžádalo hospodářské reformy směřující ke zlepšení investičního a obchodního prostředí. K ekonomickému růstu Laosu přispívá také ekonomický růst sousedních zemí, které do Laosu přesouvají výrobu (Čína), nebo zde investují (Thajsko, Vietnam). Země je politicky stabilní, nicméně je nutné konstatovat, že

obchodní právo a systém řešení obchodních sporů se teprve rodí a politický a ekonomický systém země není příliš transparentní. Za největší problém je považována otázka nejasností ohledně vlastnictví pozemků a korupce.

Ekonomicky se země v posledních letech soustředí na výstavbu dopravní infrastruktury spojující zemi s čínským a asijským trhem a dále na rozvoj lehké výroby a turistiky. Největším zdrojem FDI je Čína, která podle statistik byla od roku 2017 zdrojem až 70 % FDI. Čínské investice se vázaly zejména na infrastrukturní projekty, které jsou součástí BRI a měly posílit konektivitu mezi Laosem a Čínou. Jednalo se o dobudování laosko-čínské dálnice a laosko-čínské železnice (spojení zvláštních ekonomických zón v Laosu s Čínou). V letech 2020 běželo v Laosu 21 stavebních projektů s čínskou účastí. Dosud největším projektem je železniční spojení o délce 422 km mezi Laosem (Boten - Vientiane) a Kunmingem v čínské provincii Junan zahrnující více než 70 tunelů a 60 mostů.²² Tato trať má podle odhadů zvýšit objem přepravovaného zboží mezi Čínou a sousedy Laosu třikrát, neboť se

²² Asia Times, 22.8. 2022 (asiatimes.com/2022/08/philippines-sees-china-as-best-option-for-3-rail-projects/)

má stát základem trans-asijské železnice (Světová banka 2020).

Laos většinu stavebního materiálu dováží, sám má poměrně nízké produkční kapacity. Zejména u sofistikovanějšího materiálu jako stavební chemie, high-tech součástky apod. je závislý na dovozu zcela. Co se týká stavební a kolejnicové oceli, země má několik domácích oceláren (Vientiane Steel Industry Co)

a rostou investice zahraničních firem do tohoto segmentu (např. čínská Khoukham Steel Industry Sole Co.). Rostoucí výroba oceli však není s to pokrýt spotřebu. Obecně je nicméně třeba konstatovat dvě věci: 1) laoský sektor výroby je neefektivní a technologicky zaostalý, a 2) data o průmyslové základně Laosu a fungování místních podniků nejsou většinou dostupná.

Tabulka 7: Laos: Výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu	Informace
Vysokorychlostní železnice Čína - Laos	409 km, budováno v rámci BRI, dokončeno 2021, v roce 2021 oznámeno propojení trati s Thajskem, Vientiane - Kunming
Thanaleng Dry Port - Vientiane Logistics Park	Dostavěno v roce 2021, je budována navazující dopravní infrastruktura
Boten Special Economic Zone	Dostavěno 2020, je budována navazující dopravní infrastruktura
Mohan - Boten Cross-Border Economic Cooperation Zone	Přeshraniční zóna volného obchodu, Čína - Laos zřízená v roce 2015, budována je navazující dopravní infrastruktura

Zdroj: laoský denní tisk a zahraniční média

8. Malajsie

Malajsie je klíčovou zemí jihovýchodní Asie a je srdcem regionálního trhu a dopravy. V současné době počet obyvatel dosahuje 33 milionů lidí a stále mírně roste. V posledních deseti letech se Malajsie stala atraktivním regionálním obchodním, investičním a logistickým centrem. Ekonomicky se zemi dařilo i v době pandemie COVID, což mj. souviselo i s tím, že Malajsie vyrábí elektronické komponenty, polovodiče a čipy. Významným odběratelem těchto produktů jsou USA. Malajský ekonomický úspěch je založen na růstu mezinárodní poptávky po elektronice, dále také po zdravotnických pomůckách a značkovém textilu. Země má rozvinuté obchodní a investiční prostředí, kvalifikovanou pracovní sílu a dobré vztahy s EU i USA. Malajské vlády chtějí ze země udělat moderní investiční, obchodní a logistické centrum. S rozvojem BRI a ekonomickým vzestupem Číny rostou i čínsko-malajské obchodní vazby. Malajsie je díky své fyzické geografii klíčovým dopravním uzlem regionu i strategickým východiskem čínských obchodních tras. Tomu odpovídá i výstavba dopravní infrastruktury, resp. plány na její výstavbu.

Malajský systém kolejové dopravy v současné době zahrnuje příměstské

vlaků, metro (Sarawak), městský systém kolejové dopravy a systém železnic pro osobní a nákladní dopravu. Další železniční tratě jsou již budovány nebo plánovány (Tabulka 8). Nejvýznamnějším partnerem železničních stavebních projektů je Čína; ta hraje jak roli investora, tak dodavatele. Největším současným malajským projektem je železnice východního pobřeží (East Coast Rail Link). I na tomto projektu se investičně a stavebně podílí Čína. Projekt byl pozastaven v důsledku COVID, v roce 2020 restrukturalizován a obě země podepsaly v roce 2021 novou dohodu o stavbě. Trať by měla být dokončena v roce 2035. V souvislosti s výstavbou nových železničních tratí i silničních spojení je plánována výstavba desítky nových mostů. Poroste i poptávka po oceli.

Největším importérem malajských ocelových výrobků jsou dnes čínské firmy, v posledních letech mírně rostly dovozy oceli z Ukrajiny, Saudské Arábie a Vietnamu. Většina dovozů se soustředí na válcovanou ocel a kolejnicovou ocel. Válcovaná ocel pochází z Japonska a Tchaj-wanu, kolejnicová ocel z Číny a Jižní Koreje. V Malajsi najdeme asi sto domácích výrobců, ale jen několik firem má produkci blížící se milionu tun oceli

ročně: Megasteel, Amsteel Mills (obě patří do Lion Group), Ann Joo Steel, Choo Bee Metal Industries, Malaysia Steel Works, Southern Steel a Antara Steel Mills.

Malajské firmy postupně zvyšují své produkční kapacity, a to i s podporou vlády. Hlavními investory jsou WenAn Steel, Alliance Steel, Oriental Shield a Eastern Steel. Ještě v roce

2021 se předpokládalo, že spotřeba v Malajsií poroste, nicméně v roce 2022 se růst zastavil a není jasné, jak se bude domácí spotřeba vyvíjet. Malajsie patří k významným dovozcům i vývozcům oceli. Do roku 2019 import převažoval export, ale v roce 2020 se poměr obrátil a Malajsie vyváží více oceli, než dováží.

Tabulka 8: Malajsie: Výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu	Informace
MRT Putrajaya Line	52,2 km, dokončení 2024, první část otevřena 2022
LRT 3 Line	38 km, dokončení 2024
East Coast Rail Link	665 km, 2017-2035, v roce 2022 bylo dokončeno cca 30 % projektu, bude spojovat Kota Bharu, Kelantan na východním pobřeží s přístavem Klang/Selangor na západním pobřeží, vlastníkem projektu je Malaysia Rail Link Sdn Bhd, na stavbě se podílí China Communications Construction Company.
RTS Link Johor Bahru - Woodlands (Singapur)	4 km, dokončení 2026, spojí Malajsií a Singapur, stavba realizována Ekovest Construction
Kuala Lumpur-Singapore High Speed Rail	350 km, projekt je připravován, původně měl být dokončen 2026
MRT3 Circle Line	51 km, v roce 2022 byly vypsány tendry
Gemas-Johor Double Tracking Project	192 km, elektrifikace a výstavba druhé koleje

Zdroj: Ministry of Transport, Malaysia (www.mot.gov.my/en/land/development/ongoing-rail-project; www.mot.gov.my/en/land/development/new-rail-projects)

9. Singapur

Singapur je malý stát (709 km²) s vysokým počtem obyvatel (5,9 milionu). Patří k ekonomicky vyspělým, bohatým, stabilním a prosperujícím státům. Politicky se jedná o stabilní a předvídatelnou zemi. Singapurská ekonomika je založena zejména na výrobě high-tech zařízení. Jedinou závažnější výzvou pro singapurskou ekonomiku je čínský plán „Made in China 2025“, jehož cílem je nezávislost Číny na dovozu high-tech zařízení a čipů ze zahraničí do roku 2025. Singapur je významným čínským dodavatelem a pokud Čína uvedený cíl dosáhne, bude muset Singapur hledat nová odbytíště. Singapur je současně součástí čínské BRI, resp. námořního koridoru BRI.

Stavební sektor se úspěšně rozvíjí a setrvale mírně roste (2 až 3 % ročně). Největším segmentem stavebního sektoru je výstavba infrastruktury (31 %) a bytová výstavba (30 %). Největším stavebním projektem současnosti jsou projekty metropolitního systému kolejové dopravy a severo-jihní rychlodráha. Do roku 2030 by mělo být postaveno 360 km

nových tratí a každá domácnost by měla mít zastávku veřejné dopravy nejdále 10 minut od místa bydliště. Cílem rozvoje kolejové dopravy je vytlačit z města automobilovou dopravu. Budována jsou také lepší spojení mezi přístavem a průmyslovými komplexy.

I když v minulosti byly evropské stavební firmy na singapurském trhu přítomné, jejich počet se v posledních letech snižuje. Jsou postupně vytlačovány jihokorejskými a čínskými firmami, které nabízejí nižší ceny. Evropské stavební firmy a dodavatelé stavebních komponentů se udržují jen v těch segmentech, které vyžadují speciální stavební technologie, zařízení nebo materiál (výstavba tunelů, zvláštních typů základů či dodávky stavební chemie a stavebních strojů). Mezi dodavateli oceľových kolejnic pro nové projekty (Tabulka 9) najdeme japonské, korejské, čínské (např. Glory Rail) a tchajwanské firmy. V minulých letech se mezi dodavateli objevily i belgické, francouzské a německé firmy.²³

²³ WITS, World Bank (wits.worldbank.org/trade/comtrade/en/country/SGP/year/2018/tradeflow/Imports/partner/ALL/product/730210)

Tabulka 9: Singapur: Výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu	Informace
Circle Line 6	3 nové stanice, 4 km, v roce 2022 začala výstavba tunelů
Cross Island Line	30 stanic, 50 km, dokončení v roce 2032
Downtown Line 3 Extension	2 stanice, 2,2 km, dokončení v roce 2024
Johor Bahru - Singapur Rapid Transit System	4 km, dokončení v roce 2026 (spojení s Malajsií)
Jurong Region Line	24 stanic, 24 km, dokončení v roce 2029
North East Line Extension	1 stanice, 2 km, dokončení v roce 2024
Thomson-East Coast Line	32 stanic, 43 km, dokončení v roce 2025, kolejnicovou ocel dodává British Steel, od roku 2020 vlastněná čínskou Jingye Group ²⁴

Zdroj: Land Transit Authority, Singapur (www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/upcoming_projects.html)

²⁴ britishsteel.co.uk/who-we-are/where-weve-come-from/

10. Thajsko

Thajsko zabírá 510 tisíc km², na kterých žije téměř 70 milionů obyvatel. Etnicky (Thajci 97 %) i nábožensky (buddhisté 95 %) se jedná o homogenní zemi. Je zemí s komplikovanou fyzickou geografii a tvarem území, což mu ztěžuje ekonomický vývoj a výstavbu infrastruktury. Ekonomicky se jedná o zemi, která se snaží modernizovat. Významným hybatelem modernizace i ekonomického rozvoje je stát. Cílem Thajska je získat investice od firem, které z nějakého důvodu odmítají vstup do čínské ekonomiky. Ekonomika je dlouhodobě založená na turistice, nicméně vláda se snaží diverzifikovat ekonomiku a podporuje rozvoj průmyslu 4.0, lehké strojírenské výroby a výroby moderních lodí. Významnými obchodními partnery jsou USA a Čína, dále Japonsko a ostatní země jihovýchodní Asie. Thajsko je členem ASEAN i RCEP. Nezaměstnanost v zemi je nízká.

V souvislosti s diverzifikací ekonomiky, vytvářením dobrého investičního prostředí a růstem počtu obyvatel se zvyšuje význam dopravní infrastruktury. Ve stavebním sektoru projekty výstavby dopravní infrastruktury v posledních letech jednoznačně dominují. V roce 2020 vláda potvrdila investice ve výši

21 miliard USD do kolejové dopravy. Pro období 2022 až 2024 vláda uvádí, že bude výdaje na výstavbu infrastruktury navyšovat o 6 % ročně (Krungsri 2022). Největším současným projektem je vysokorychlostní železnice. Země však také investuje do výstavby urbánní dopravní infrastruktury. Při výstavbě železnic a další dopravní sítě hraje významnou roli skutečnost, že země je transportním koridorem v čínském projektu BRI. V zemi tak roste čínská přítomnost; Čína se stává jak investorem, tak stavebníkem infrastrukturních projektů. Kromě čínských firem se na výstavbě dopravní infrastruktury podílejí domácí firmy a podniky z Japonska (Sumitomo a Tokyo Construction Co.). Železniční síť vlastní státní firma, která mj. řídí i výstavbu nových tratí či nákup vlakových souprav. Příměstská kolejová doprava a MRT patří zpravidla městům, resp. městským podnikům. Dosavadní výstavba dopravní infrastruktury byla financována státem, v roce 2019 vláda poprvé otevřela projekt financovaný na základě PPP (vysokorychlostní železniční spojení mezi letišti - Tabulka 10). Intenzivní výstavba včetně kolejových tratí zvedá poptávku po stavební a kolejnicové oceli.

Do pandemie COVID dovoz a spotřeba oceli rostly, dominovaly dovozy z Číny, rostly dovozy z Malajsie, Íránu a Vietnamu. V současné době dochází k pomalé obnově výstavby a tudíž i dovozů stavební a kolejnicové oceli. V letech 2013 až 2018 Thajsko každoročně dováželo cca 12 milionů tun oceli. V roce 2020 dovezlo 10 milionů tun oceli a 7,2 milionů tun vyrobilo. Vláda pro rok 2022 odhaduje nárůst spotřeby oceli o 3 až 4 %, což by se mělo odrazit i v dovozu. Dovozy zahrnují válcovanou ocel a ocelové polotovary. V zemi najdeme asi 20 domácích producentů surové oceli, největšími jsou Millcon Group, G-Steel Public Company, Tata Steel Thailand, GJ Steel Public Company a Siam Yamato Steel Co. V roce 2021 vláda vyhlásila program „Made in Thailand“, který deklaruje, že domácí výrobci by měli navýšit své kapacity tak, aby pokryly 90 % thajské potřeby stavební a kolejové oceli (Krungsri 2022: 47). V dubnu 2022 koupil majoritní podíl v několika thajských ocelárnách Nippon Steel.²⁵

Největším dodavatelem oceli a ocelových produktů je Tata Steel Thailand. Dalšími dodavateli kolejové a stavební oceli jsou POSCO (10 % dovozu), Hanwa Group (5 %) a Metal

One (4 %). Zdá se, že s ohledem na stabilizaci cen oceli na asijském trhu budou hlavními dodavateli čínské, indické, resp. další asijské firmy. Podle údajů místních médií²⁶ by hlavním dodavatelem kolejnicové oceli a dalších ocelových prvků pro největší projekt v zemi – vysokorychlostní železnici – měla být Tata Steel Thailand (dodávka by měla být cca 500 až 600 tisíc tun oceli). Současně firma v roce 2022 ohlásila záměr zdvojnásobit do deseti let domácí produkci oceli. Jako hlavní hybnou sílu růstu produkce uvádějí představitelé firmy vznik nové zóny volného obchodu (RCEP), v jejímž rámci Austrálie snížila překážky pro vývoz metalurgického uhlí. Síla thajské Tata Steel roste i s tím, jak se rozšiřují akvizice mateřské firmy v Evropě, např. v Nizozemí a ve Velké Británii.²⁷

Poslední informace z thajského ocelářského průmyslu naznačují, že domácí výrobci by rádi zvedli ceny, a to v důsledku vzestupu cen energií i surovin. Ceny oceli vyrobené v Thajsku nicméně určuje ministerstvo obchodu. Podle thajských výrobců se cena stavební oceli v Thajsku v roce 2022 pohybuje kolem 699 USD za tunu, což je méně než v Singapuru (738 USD za tunu), Turecku (740 USD za tunu) nebo Číně (852

²⁵ Reuters, 4.4. 2022 (www.reuters.com/business/nippon-steel-buys-majority-stakes-two-thai-steelmakers-2022-04-04/)

²⁶ Bangkok Post, 27.4. 2021 (www.bangkokpost.com/business/2105975/tata-steel-to-focus-on-local-markets)

²⁷ The Economic Times of India, 4.5. 2022 (economictimes.indiatimes.com/markets/expert-view/tata-steel-is-in-a-much-better-place-we-can-grow-and-deleverage-at-the-same-time-tv-narendran/articleshow/91312920.cms?from=mdr)

USD za tunu).²⁸ Specificky ve vztahu k Thajsku jsou nicméně největším problémem čínské dodávky, které jsou často pod cenou a čínské firmy se snaží vytlačit thajské ocelárny (Krungsri 2019).

Tabulka 10: Thajsko: výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu	Informace
Severovýchodní rozvojová zóna, provincie Nong Khai, Mukdahan, Nakhon Phanom a Bueng Kan	Průmyslové a dopravní zóny na hranicích s Laosem, logistické parky Eastern Economic Corridor, nachází se 90 km jihovýchodně od hlavního města, má se stát centrem čínských investic do průmyslové výroby
Nový železniční most, provincie Nong Khai	Má umožnit železniční spojení mezi Čínou, Laosem a Thajskem; má být vybaven kolejemi různých rozchodů tak, aby kontejnery nemusely být při cestě do Číny překládány
Železniční propojení Thajsko - Laos - Čína	Projekt schválen vládou 2022, je rozdělen do tří fází: Bangkok-Nakhon Ratchasima (253 km), Nakhon Ratchasima-Nong Khai (356 km); a Nong Khai-Vientiane (16 km), část jako vysokorychlostní železnice, dokončení 2030
Second Mass Rapid Transit Master Plan, Bangkok Metropolitan Region (M-MAP2)	Ve stadiu technické studie, podporované JICA
Transit hub, Bangkok	Má zajistit konektivitu mezi Čínou, Thajskem a Singapurem
Vysokorychlostní železnice spojující letiště Suvarnabhumi, Don Mueang a U-Tapao	220 km, 2026-2029, stavbu má relizovat konzorcium vedené Charoen Pokphand Holding, část stavby bude financována prostřednictvím PPP
Vysokorychlostní železnice Bangkok - Hua Hin - Padang Besar	211 km a 765 km, 2022-2036

Zdroj: ASEAN Briefing (www.aseanbriefing.com/news/2023-foreign-investment-opportunities-in-thailand/), Construction Thailand (thailand-construction.com/wp-content/uploads/2022/09/Laos-China-rail-a-boon-for-Thais-2.jpg)

²⁸ Bangkok Post, 20.9. 2022 (www.bangkokpost.com/business/2395658/steelmakers-plan-to-raise-prices-amid-surgin-g-costs)

11. Vietnam

Vietnam se rozkládá na 310 tisících km² a počet obyvatel se blíží 104 milionům. Vietnam je ekonomicky i politicky stabilní země. Ekonomika je řízená státem (Komunistickou stranou Vietnamu), nicméně s významným podílem liberálně-tržních impulzů. Země je členem WTO. Po mírném zpomalení ekonomiky v době COVID dochází k obnově hospodářského růstu. Světová banka uvádí, že v roce 2022 to bylo až 7 % s tím, že ve stejné době inflace dosahovala cca 4 %.²⁹ Vietnamská ekonomika je budována jako proexportní s důrazem na výrobu spotřebního zboží. Země těží z americko-čínských obchodních sporů. Některé zahraniční firmy (např. Foxconn, Goertek či Luxshare) kvůli těmto sporům přesunuly výrobu z Číny do Vietnamu.

Odhady avizují, že po mírném zpomalení vietnamského stavebního sektoru v letech 2019-2021 by mělo dojít k obnově jeho růstu. Tahounem růstu ve stavebnictví jsou bytová a kancelářská výstavba a výstavba průmyslových parků, distribučních center pro

e-commerce a příslušné infrastruktury. Vietnam je stabilním trhem s rostoucím přílivem FDI³⁰ a diverzifikovanou skupinou zahraničních investorů. Největší objem FDI přichází v posledních letech z Jižní Koreje, Singapuru, Číny a Japonska. V roce 2022 se mezi uvedené země ještě zařadilo Dánsko (uhlíkově neutrální továrna Lego v provincii Binh Duong).³¹ Na vietnamském stavebním trhu je poptávka po architektonických službách a po sofistikovaném a designovém stavebním materiálu, stavební chemii a komplexních technologiích.

Pokračující urbanizace a průmyslová výstavba vyžadují i zlepšení dopravní infrastruktury. Ta zahrnuje výstavbu několika chytrých měst, resp. zavádění chytrých technologií do městského provozu, výstavbu silnic a dálnic a výstavbu nových dopravních uzlů a spojení. V roce 2021 vláda schválila program rozvoje infrastruktury přistavů s velkorysími investicemi (13,8 miliardy USD) do roku 2030.³² Parlament tyto investice potvrdil na začátku roku 2022.

²⁹ Světová banka (www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/08/08/vietnam-s-economy-forecast-to-grow-7-5-in-2022-new-world-bank-report-says)

³⁰ World Bank (data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD?locations=VN)

³¹ General Statistics Office, Vietnam (www.gso.gov.vn/en/data-and-statistics/2022/10/disbursement-of-public-investment-capital-foreign-direct-investment-expecting-the-last-months-of-2022/)

³² Vietnam Investment Review, 29.10. 2021 (vir.com.vn/master-plan-sets-out-seaport-revitalisation-88784.html)

Vše uvedené naznačuje, že bude růst i poptávka po stavební a kolejnicové oceli. To naznačují již čísla za rok 2022, kdy ve srovnání s rokem 2021 rostla spotřeba oceli o 7 %.

Výstavba železniční infrastruktury ve Vietnamu zaostává, dosavadní projekty kolejové dopravy v Hanoji a Ho Či Minově Městě mají zpoždění. V roce 2021 nicméně vláda vyhlásila nový program budování železniční sítě pro období do roku 2030. Program avizuje budování devíti nových železničních spojení o délce 2362 km; mj. se jedná i o projekt severo-jihní vysokorychlostní železnice (1545 km).³³ První fáze budování vysokorychlostní železnice byla zahájena v listopadu 2021. V roce 2022 by měla být ještě zahájena výstavba několika tras metra v Hanoji a Ho Či Minově Městě a železničního spojení mezi laoským hlavním městem Vientiane a vietnamským přístavem Vung An. Pro většinu projektů hledá Vietnam mezinárodní půjčky a zahraniční investory (několik příslibů má z Jižní Koreje a Japonska). Část projektů bude financována Světovou bankou a Asijskou rozvojovou bankou v rámci projektů podpory nízkouhlíkového rozvoje. Hlavními realizátory stavebních prací jsou vietnamské firmy, dodavateli sofistikovaných zařízení

a služeb jsou většinou zahraniční firmy z EU a USA. Mezi vietnamskými firmami jsou to jak obrovské státem vlastněné společnosti (např. Vietnam Construction, Becamex, Lilama, Song Da a Licogi), tak menší polostátní či soukromé firmy. Mezi zahraničními stavebními firmami, které se podílejí na současných projektech, můžeme jmenovat jihokorejské Samsung Construction, Posco, Jyunsai a Daewoo, japonské firmy Taisei, Demitsu Kosan, Toyo a Nikken Sekkei či francouzskou Bouygues Group.

Co se týká ocelářského průmyslu, Vietnam se snaží různými opatřeními upravovat přístup zahraničních dodavatelů, zejména Číny. Ta dlouhodobě dominuje jako dodavatel (cca 65 % dovozu) a vietnamská vláda se obává čínské cenové politiky a negativního dopadu na domácí ocelářský průmysl.³⁴ Největším vietnamským výrobcem oceli je firma Hoa Phat Group. V roce 2022 firma dostala povolení od australské vlády vyvážet do Vietnamu železnou rudu ze svého dolu v Severních teritoriích.³⁵ Firma expanduje i mimo vietnamský trh, v roce 2022 oznámila dodávku 35 tisíc tun HRC do Itálie.³⁶ Další investice a navýšení výroby, a to již v roce 2023 pak oznámily Pomina Steel a Formosa Ha Tinh.

³³ IRJ, 3.11. 2021 (www.railjournal.com/policy/vietnam-outlines-plans-to-build-nine-lines-by-2030/)

³⁴ Reuters, 23.12. 2020 (www.reuters.com/article/vietnam-steel-antidumping-idUKKBN28X0EQ)

³⁵ ABC News, 5.7. 2022 (www.abc.net.au/news/rural/2022-07-05/vietnamese-steelmaker-importing-its-own-nt-iron-ore/101199084)

³⁶ Vietnam+, 7.2. 2022 (en.vietnamplus.vn/hoa-phat-group-to-export-35000-tonnes-of-hrc-to-europe/221707.vnp)

Tabulka 11: Vietnam: výstavba tratí kolejové dopravy 2022-2030

Název projektu	Informace
Severojižní vysokorychlostní železnice, Ngoc Hoi - - Ho Či Minovo Město	Dvě koleje, 1545 km, výstavba zahájena 2021, 665 km do roku 2032, zbytek trati do roku 2045
Yen Vien - Pha Lai - Ha Long - Cai Lan	Jedna kolej, 129 km
Východní okruh kolem Hanoje	Dvě koleje, 59 km
Hanoj - Hai Phong, součást Lao Cai - Hanoj - Hai Phong	Dvě koleje, 102 km
Přístav Vung Ang - Tan Ap - Mu Gia až k hranici s Laosem	Jedna kolej, 103 km Výstavba zahájena v září 2022
Bien Hoa - Vung Tau	Dvě koleje, 84 km
Ho Či Minovo Město - Can Tho	Dvě koleje, 174 km
Ho Či Minovo Město - Loc Ninh - hranice s Kambodží	Dvě koleje, 128 km
Thu Thiem - Long Thanh International Airport	Dvě koleje, 38 km
Metro Hanoj, Trasa 3	POSCO, Hyundai, Ghella S.P.A., financováno ADB a EIB
Metro Ho Či Minovo Město, Trasa 2	Plánováno financování z rozvojové pomoci, dále ADB a EIB

Do roku 2030 by také mělo dojít k modernizaci a rozšíření 2440 km dalších železničních tratí, nejdelší má 1726 km a vede z Hanoje do Ho Či Minova Města

Zdroj: *International Railway Journal* (www.railjournal.com/?s=Vietnam) a *Thailand Construction News* (thailand-construction.com/category/vietnam/)

Možnosti vstupu na trh s kolejnicovou ocelí v regionu jihovýchodní Asie. Jak vyplývá z analýzy výše, všechny země jihovýchodní Asie pomalu ekonomicky rostou (Graf 4) a roste i jejich stavební sektor. V rámci projektů post-COVID obnovy zahájila většina vlád regionu velké, státem financované projekty výstavby včetně dopravní infrastruktury. Všechny země regionu sice ocel vyrábějí, domácí výroba však nepokrývá spotřebu a všechny země ocel – zejména stavební a kolejnicovou – dovážejí. Většina vlád zemí jihovýchodní Asie na tuto situaci reaguje podporou domácího ocelářského průmyslu a snaží se přilákat zahraniční investory. V roce 2022 bylo v regionu

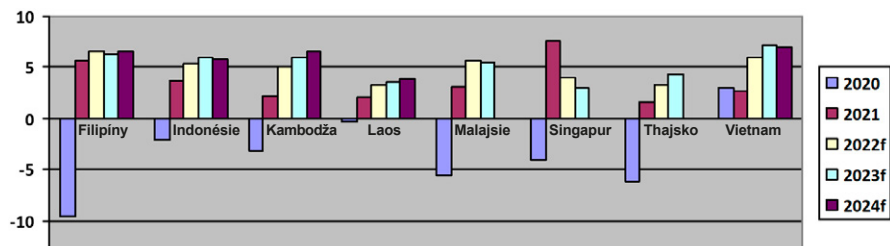
jihovýchodní Asie zahájeno několik projektů výstavby oceláren: v Malajsii ohlásily projekty Eastern Steel, Alliance Steel a SenAn Steel, v Indonésii ohlásily projekty Fuhai Indo, Krakatau POSCO, Gunung Group a Dexin Steel, na Filipínách Panhua Group a SteelAsia, ve Vietnamu Pomina Steel, Hoa Phat Group a Formosa Ha Tinh, v Thajsku Baovu Steel a Kunming Steel (SEAISS 2022). Tlak na zvýšení domácí produkce oceli je spojen se snahou snížit závislost na Číně, která jako dodavatel není ani v objemu, ani v ceně předvídatelná. Znalci čínského trhu avizují, že v roce 2021 Peking schválil řadu domácích velkých stavebních projektů, mezi nimi

14 letišť a 38 železničních projektů (cca 6 tisíc km). To ve svém důsledku zvýší čínskou poptávku po stavební a kolejnicové oceli a sníží ochotu vyvázet ocel do okolních zemí. Pokles čínské nabídky může dočasně nahradit Rusko, ale jeho dodavatelská spolehlivost není ověřena.

Spotřeba kolejnicové oceli poroste s tím, jak se budou rozbíhat nové

projekty budování kolejové dopravy. Mezi analyzovanými zeměmi se jako nejperspektivnější jeví Vietnam, Thajsko a Indonésie, které jsou daleko otevřenější spolupráci s nečínskými investory a dodavateli. Českým dodavatelům kolejnicové oceli se nabízejí zejména projekty bez účasti Číny, resp. projekty, které nespádají do čínského plánu BRI (Tabulka 12).

Graf 4: Projekce ekonomického růstu zemí jihovýchodní Asie



Zdroj: MMF (<https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2022/10/19/latest-global-growth-forecasts-show-challenges-facing-economies>)

Tabulka 12: Čínou podporované projekty dopravní infrastruktury (tzv. Čínsko-indočínský ekonomický koridor/CICPEC)

Země	Projekt	Klíčový segment	Typ projektu	Status
Čína - Laos	Kunming - Vientiane	Kunming - Vientiane	Nová železnice	Ve výstavbě
Thajsko - Laos	Vientiane - Bangkok	Vientiane - Bangkok	Nová železnice	Ve výstavbě
Malajsie	East Coast Rail Link	Kuala Lumpur - Kota Bharu	Nová železnice	Stavba zahájena
Malajsie	Gemas - Johor	Gemas - Johor Bahru	Modernizace železnice	Ve výstavbě
Thajsko - Malajsie	Vysokorychlostní železnice	Bangkok - Pedang - Besar - Kuala Lumpur	Modernizace	Ve stadiu plánu
Malajsie - Singapur	Vysokorychlostní železnice	Kuala Lumpur - Seremban - Singapur	Nová železnice	Ve výstavbě
Vietnam	Vysokorychlostní železnice Vietnam National HSR	Hanoj - Ho Či Minovo Město	Nová železnice	Stavba zahájena
Vietnam - Kambodža	Phnom Penh - Ho Či Minovo Město	Phnom Penh - Ho Či Minovo Město	Nová železnice	Ve stadiu plánů

Země	Projekt	Klíčový segment	Typ projektu	Status
Thajsko - Myanmar	Burma railway	Nam Tok - Thanbyuzayat	Nová železnice	Ve stadiu plánů
Kambodža	Přístav Sihanoukville	Phnom Penh - Sihanoukville	Nová železnice	Ve výstavbě

Zdroj:

Tabulka 13: Členství zemí JVA v regionálních organizacích a účast na BRI

Země JVA	Členství v ASEAN	Členství v RCEP	Memorandum o porozumění potvrzující účast na BRI (rok)
Filipíny	Ano	Ano	Ano (2017)
Indonésie	Ano	Ano	Ano (2015)
Kambodža	Ano	Ano	Ano (2013)
Laos	Ano	Ano	Ano (2018)
Malajsie	Ano	Ano	Ano (2017)
Singapur	Ano	Ano	Ano (2018)
Thajsko	Ano	Ano	Ano (2014)
Vietnam	Ano	Ano	Ano (2017)

Zdroj: Council on Foreign Relations (www.cfr.org/report/chinas-belt-and-road-implications-for-the-united-states/), Thomson Reuters (www.thomsonreuters.com/en-us/posts/international-trade-and-supply-chain/rcep-asia-pacific-advantages/)

Tabulka 14: Investiční agentury zemí jihovýchodní Asie: pomoc zahraničním investorům

Země JVA	Název agentury	Kontakt
Filipíny	Dpt. of Trade and Industry	dti.gov.ph
	Board of Investment	boi.gov.ph
Indonésie	Indonesia Investment Authority	ina.go.id/en
Kambodža	Invest in Cambodia	investincambodia-eu.org
Laos	Invest in Laos	investlaos.gov.la
Malajsie	Malaysia Investment Development Authority	mida.gov.my
Singapur	Economic Development Board	edb.gov.sg
Thajsko	Thailand Board of Investment	boi.go.th/index.php?page=index&language=en
Vietnam	Vietnam Trade and Investment Promotion	investvietnam.vn

Zdroj:

Mapa 1: Plány na výstavbu železničních koridorů v Zadní Indii



Source: China Railway International

NATION GRAPHICS

Zdroj: The Nation, 1.11. 2022 (www.nationthailand.com/ann/30336801)

12. Seznam zkratek

ADB	Asijská rozvojová banka
ASEAN	Sdružení států jihovýchodní Asie
BRI	Iniciativa Belt and Road (Iniciativa pásu a stezky)
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
FDI	přímé zahraniční investice
HDP	hrubý domácí produkt
HRC	hot-roll coiled steel
ICT	informační a komunikační technologie
ITA	International Trade Administration
JICA	Japonská rozvojová agentura
JVA	jihovýchodní Asie
LRT	Light Rail Transit
MRT	Mass Rapid Transit
ODA	Oficiální rozvojová pomoc
OECD	Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj
PPP	Public Private Partnership
RCEP	Regionální komplexní ekonomické partnerství
SEAISI	South East Asia Iron and Steel Institute
USD	americký dolar
WB	Světová banka
WBG	Skupina Světové banky
WTO	Světová obchodní organizace

13. Použité zdroje

ADB (Asian Development Bank Institute) (2021): Frontiers in High-speed Development.

Chang, F.K. (2019): The odd couple: Singapore's relations with China. Foreign Policy Research Institute (www.fpri.org/article/2019/12/the-odd-couple-singapores-relations-with-china/).

ITA (International Trade Administration) (2019a): Steel Imports Report: Indonesia. Global Steel Trade Monitor. May.

ITA (2019b). Steel Imports Report: Philippines. Global Steel Trade Monitor. June.

ITA (2019c): Steel Imports Report: Malaysia. Global Steel Trade Monitor. June.

ITA (2019d): Steel Imports Report: Thailand. Global Steel Trade Monitor. March.

Krungsri Research (2019): Thailand Industry Outlook 2019. Steel Industry.

Krungsri Research (2022): Thailand Industry Outlook 2022-2024.

Ly, S. a Rastogi, C. (2022): Cambodia Economic Update - Weathering the Oil Priceshock: Special Focus - Post-Pandemic Supply Chain Disruptions: Strategies to Reduce Logistics Costs (English). Washington, D.C.: World Bank Group.

OECD (The Observatory of Economic Complexity) (n.d.): Railway/tramway rails steel or iron (oec.world/en/profile/hs/railwaytramway-rails-iron-or-steel)

OECD (2022). Steel Market Developments. Q2 2022.

SEAISI (2022): The ASEAN Steel Industry Development: Investment and Green Industry Challenges. Wee-Jin Yeoh, 91st session of the OECD Steel Committee Meeting.

SGE (Switzerland Global Enterprise) (2021): Business opportunities. Steel industry in Indonesia.

Nguyen, T. (2020): Vietnam Steel Industry Outlook 2021. Miraw Asset.

UIC (International Union of Railways) (2022): Atlas. High-speed Rail 2022. Paříž, UIC.

World Bank (2020): From landlocked to land-linked. Unlocking the potential of Lao-China rail connectivity.

World Bank (2022): Cambodia Economic Update. Weathering the oil price shock. Special focus. Post-pandemic supply chain disruptions: Strategies to reduce logistics costs.

Použitý denní tisk a zprávy jsou odkazovány přímo v textu pod čarou.