САЊА АРЕЖИНА[*]
Институт за друштвени развој
Југоисточне Европе
Београд

УДК 338.2(5):339.9(470)
Оригиналан научни рад
Примљен: 13.05.2015
Одобрен: 28.05.2015

КИНЕСКИ „НОВИ ПУТ СВИЛЕ" И БАЛКАН

Сажетак: Нови „пут свиле" представља део енергетске и економске стратегије Кине којом ново кинеско руководство уназад неколико година жели да смањи зависност од поморских путева и да копнени промет са Европом појача новом железницом. Иницијатива „Један појас, један пут", која се састоји из „Економског појаса пута свиле" и „Морског пута свиле 21. века", представља део кинеске политике суседства која за циљ има стварање стабилности кроз економски развој и сарадњу. Пекинг види Балкан као важан део пројекта јачања политичких, инфраструктурних, економских и монетарних веза између Кине, Централне Азије и Европе. Циљ је да се кроз инвестиције у инфраструктуру убрза стварање мреже лука, логистичких центара, путева и железница како би се створили повољни услови за диверзификацију кинеског теретног и енергетског транспорта те дистрибуирали кинески производи и унапредила трговина на релацији Исток-Запад. На тај начин Кина остварује своје основне националне интересе – повећава енергетску безбедност, отвара тржишта за кинеске грађевинске фирме и помаже да се осигура безбедност прехране милијарде и триста милиона Кинеза, док балканске државе добијају средства којима ће моћи да модернизују своју енергетику, инфраструктуру, бродарство и транспорт.

Кључне речи: Кина, нови пут свиле, Балкан, Европа, инвестиције

Увод

Пут свиле је име које се користи за различите евроазијске трговинске и културне комуникационе правце који постоје преко 2000 година. Историчар Марк Едвард Луис (Mark Edward Lewis) у својој књизи о историји Танг династије тврди да није постојао само један пут свиле већ раширена мрежа тих путева на копну и на мору. Много векова овај древни пут је представљао најважнију копнену руту која је повезивала Европу и Азију. Почињао је у кинеском граду Сиан и ишао преко провинција Гансу и Синђанг, кроз државе Централне Азије до Црног мора. Имао је две руте које су се рачвале у Дунхуангу, у дана-

[*] sanja_arezina@yahoo.com

шњем Ујгурском аутономном региону Синђанг. Северна рута је ишла преко језера Лоп Нур, Кашгара, Хорезма, Јужног Кавказа, кроз Грузију (Иберија у то време) до Византије и Рима. Јужна рута је ишла преко Хотон и Јаркенд оазе преко северне Персије и Вавилона до луке Антиохија и Тир у Медитерану (Lewis, 2009: 157, 165). Са развојем евроазијске поморске трговине, открићем бржег и сигурнијег пута око Рта добре наде крајем 15. века, од стране европских истраживача Бартоломео Дијаза (Bartolomeu Diaz) и Васка Де Гаме (Vasco da Gama), и открићем Америке овај пут почиње да губи на важности јер све више примат почиње да преузима поморска трговина која је дуго година представљала сигурнији и јефтинији начин превоза од копненог (Gorshkov and Bagaturia, 2001: 51). Међутим, временом су геополитички интереси отежали транспорт виталним поморским комуникационим линијама и поставили питање смањења стратешке зависности од транспорта кроз „уска грла" попут Малајског мореуза и др. Услед тога било је неопходно диверзификовати путеве којима се превоз врши тако што би се створиле нове или оживеле старе копнене транспортне линије.

Пут свиле је одувек сматран великим и комплексним јер су његова економска снага и могућности превазилазиле капацитете власти које су га тренутно користиле. Због такве јединствене природе он никад није био монополизован од стране једне државе те је представљао идеално решење којим би се постојећа зависност од поморских линија комуникација смањила. Након краја Хладног рата иницирани су бројни пројекти оживљавања овог пута од стране појединих влада, међутим, они или нису реализовани у потпуности или нису заживели уопште. Стога најновија кинеска иницијатива за нови пут свиле из 2013. године изазива велику пажњу јер је њен иницијатор држава која је друга економска и прва трговинска сила на свету, највећи поседник девизних резерви и америчких државних обвезница, која на годишњем нивоу повећава издатке за војни буџет за 10-15 процената. Услед тога многи аналитичари овај пројекат доживљавају као још једну „кинеску претњу", али и као Маршалов план са кинеским карактеристикама. Поредећи га са америчким планом након Другог светског рата прави се паралела између тадашње растуће силе – Сједињених Америчких Држава – и нове растуће силе – НР Кине – где обе државе користе своју економску снагу зарад спољнополитичких циљева (укључујући основни циљ – одржање сопствене домаће економије, Tiezzi, 6. новембар 2014). Огромна средства која Кина намерава да издвоји како би повезала два економски развијена краја Евроазије (Западну Европу и Кину) представљају велики изазов за државе које се налазе дуж новог пута свиле.

Посебан регион који је стављен у фокус пажње Пекинга представља Балкан на коме се кроз инвестиције у инфраструктуру убрзава стварање мреже лука, логистичких центара, путева и железница како би се створили повољни услови за диверзификацију кинеског теретног и енергетског транспорта, те дистрибуирали кинески производи и унапредила трговина на релацији Исток-Запад. Може се рећи да овај регион за Кину представља важан део пројекта јачања политичких, инфраструктурних, економских и монетарних веза између Кине, Централне Азије и Европе јер нови пут свиле осим што треба да повеже

два економски развијена краја Евроазије, треба да допринесе и економском расту свих осталих држава које се налазе дуж њега, а посебно суседних земаља. Користећи омиљени спољнополитички израз – *win-win* – држећи се дефанзивне сигурносне стратегије комбиноване са привлачношћу великог тржишта, Кина свој успон представља као легитиман циљ који неће узнемирити досадашњу равнотежу снага, него штавише, бити користан свим државама и светској заједници. На тај начин овај пројекат, у суштини, постаје кинески одговор на дугогодишње захтеве међународне заједнице да се ангажује као одговорна сила (*Fuzeren De Daguo*) у решавању светских питања, а Балкан једна од битних карика у његовој реализацији (Zoellick, 2005).

Овај рад се састоји из шест делова. У првом, уводном, делу биће речи о древном путу свиле, његовом значају и утицају који има на регион Балкана. Други део објашњава циљеве којима се водила нова генерација кинеског руководства при иницирању пројекта „Један појас, један пут" услед константно високог економског раста Кине који је довео до повећања кинеске зависности од поморских комуникационих линија. Овај део ближе објашњава на који начин стварање како копненог, тако и поморског правца пута свиле омогућава диверзификацију путних праваца и представља оптималан начин реализације кинеске енергетске, економске и безбедносне стратегије. Такође, биће речи и о томе на који начин ће се финансирати изградња овог пројекта. У трећем делу аутор говори о значају који Балкан у оквиру реализације пројекта новог пута свиле има за Пекинг и о подршци коју Кина даје уласку овог региона у Европску унију. Четврти део даје увид у помоћ и инвестиције које Кина даје државама Балкана. У петом делу аутор анализира утицај који велике силе имају на реализацију пројекта „Један појас, један пут", указује на могуће препреке и предлаже решења за неке од њих. У последњем, шестом делу, дају се закључна разматрања.

Један појас, један пут

Најновија иницијатива „Један појас, један пут", коју је кинески председник Си Ђинпинг предложио 2013. године, се надовезала на спорадичне мање пројекте које је у претходном периоду Кина реализовала дуж руте којом је ишао древни пут свиле. Овај географски амбициозан план се састоји из иницијативе за „Економски појас новог пута свиле" промовисане 7. септембра у Астани, главном граду Казахстана, и иницијативе за „Поморски пут свиле 21. века" промовисане 31. октобра у Џакарти, главном граду Индонезије (Friends of Europe, 2014).

Иницијативе се поклапају са два правца деловања Кине у геополитичком смислу. Први је телурократски (западни, евроазијски), који за циљ има деловање усмерено дуж два узајамно повезана вектора – ка западним провинцијама Синђанг и Тибет – што је мотивисано потребом снажнијег уплива у централни део Евроазије који је веома богат ресурсима неопходним за даљи развој кинеске економије. „Економски појас пута свиле", замишљен је као „нови Евроазиј-

ски копнени мост", и почињао би у Сиану у централној Кини и ишао западно ка Ланџоуу (провинцији Гансу), Урумчију (Синђанг) и Хоргошу (Синђанг) близу границе са Казахстаном. Затим би наставио на југозапад кроз Централну Азију до севера Ирана пре него што крене ка Ираку, Сирији и Турској. Из Истанбула копнени пут свиле би ишао кроз Босфорски мореуз ка северозападу ка Европи, укључујући Бугарску, Румунију, Чешку и Немачку. Доласком до Дуисбурга у Немачкој пут би се наставио ка Ротердаму у Холандији, а одатле би ишао на југ до Венеције у Италији где би се сусрео са поморским делом пута свиле. Други правац деловања је таласократски (према Пацифику и Индијском океану), проузрокован нараслом потребом стратешког присуства у евроазијском Римленду и обезбеђењем виталних поморских комуникација којима Кина увози велики део сировина неопходних за њену привреду и извоз добара ка страним тржиштима. Предвиђено је да „Поморски пут свиле 21. века" има неколико праваца. Један би ишао кроз Јужно кинеско море ка јужном Пацифику, док би други, много важнији, повезао Кину са Индијским океаном преко Јужног кинеског мора и ишао даље ка Африци и Европи (Tiezzi, 2015). Он би кренуо из Ћанџоу (Quanzhou) у Фуђен провинцији, али би обухватио и Гуангџоу (провинција Гуангдонг), Беихаи (Хуангси) и Хаикоу (Хаинан) пре него што крене на југ ка Малајском мореузу. Од Куала Лумпура, пут би ишао ка Калкути у Индији, затим би прошао остатак Индијског океана до Најробија у Кенији. Из Најробија пут би ишао на север око Рога Африке и преко Црвеног мора ка Медитерану са заустављањем у Атини пре сусрета са копненим путем свиле у Венецији (Tiezzi, 9. мај 2014). Ова два правца који крећу из Централне и Источне Кине завршавају се у Венецији, обухватајући притом Азију, Африку и Европу заједно са свим морима у њиховој близини.

Циљ који Кина жели да оствари реализацијом овог пројекта јесте диверзификација путева којима се врши превоз производа и енергената, преко потребних за њен даљи економски напредак. Имајући у виду да најважније поморске руте које Кина користи, а на којима доминантну позицију имају САД, пролазе кроз један од стратешки најзначајнијих мореуза у савременом свету – Малајски мореуз – било је неопходно да се пронађу алтернативни правци. Како најважнији циљ кинеске спољне политике представља задовољење потреба унутрашњег тржишта обезбеђењем приступа животно важним ресурсима, као и обезбеђење прекоморских тржишта за пласман домаћих производа овај мореуз је добио врло важно место у кинеском стратешком планирању, те се често повлачи паралела са безбедносном дилемом и расправља о „малајској дилеми" (Shaofeng, 2010: 7; Storey, 2006). Како би се бар донекле смањила стратешка зависност од транспорта кроз овај мореуз, и заштитили основни национални интереси, Кина је покренула неколико пројеката. Нови проактиван кинески приступ спољној политици, који се огледа у иницијативи „Један појас, један пут", представља најбољи показатељ стратешких смерница геополитичке оријентације ове велике државе и наставак „going out" политике коју она спроводи широм света уназад деценију и по (Diplomatic Courier, 2012). Иницијатива представља дугорочну визију развоја која, као део политике суседства, за циљ има стварање стабилности кроз економски развој и сарадњу. Она представља

оптималан начин реализације енергетске и економске стратегије којом ново руководство уназад неколико година тј. од треће пленарне сесије 18. Конгреса КПК жели да смањи зависност од поморских путева, посебно да превоз енергената и производа не зависи од само једног логистичког правца (Ze, 2014). У исто време она се уклапа са визијом председника Си Ђинпинга о кинеском сну (Weibin, 2013).[1]

Финансирање овог пројекта ће се вршити путем новооснованих институција – Азијске инфраструктурне инвестиционе банке почетне капитализације 50 милијарди долара, и Фонда пута свиле – новог инфраструктурног и трговинског финансијског механизма – са капитализацијом од 40 милијарди долара, као и преко новог механизма финансирања који тек треба да се оформи, а којим би управљала Шангајска организација за сарадњу (Friends of Europe, 2014).[2] У наредном периоду, очекује се да ће Азијска инфраструктурна инвестициона банка привући додатних 50 милијарди долара капитала од приватних кредитора. За Фонд пута свиле око 65 процената обезбедиће Државни савет, док ће остатак тј. 15 процената доћи из Државног развојног фонда и две државне банке – 15 процената из Ексим банке и 5 процената из Кинеске развојне банке, са могућношћу његовог проширења уколико буде неопходно (ChinaFile, 2014).[3] Пројекат „Један појас, један пут“ би требало, заједно са финализовањем стратешких дипломатских циљева према суседним државама, да буде готов у наредних 10 до 15 година, чиме би увео потпуно нову геополитичку ситуацију у Централној Азији и, у исто време, довео до испуњења циљева које је 18. Конгрес КПК поставио (Zhiping, 2014).

Балкан – кинеска улазница у Европу

Балкан за Пекинг представља важан део пројекта јачања политичких, инфраструктурних, економских и монетарних веза између Кине, Централне

[1] Председник Си Ђинпинг је на Трећем пленуму 18. конгреса у новембру 2012. године споменуо визију „кинеског сна“ која од тад изазива интересовање Запада. Како би се избегле шпекулације шта овај појам у ствари значи он га је накнадно појаснио као остварење великог броја унутрашњих реформи договорених Програмом од 60 на Трећем пленуму, а то су: релаксација политике једног детета како би се подмладила нација, смањење контроле на тржишту како би се омогућила његова већа улога (нарочито у секторима који се баве водом, енергијом, саобраћајем, телекомуникацијама), спровођење реформи над постојећим земљиштем, реформисање система пријаве боравка, отварање сектора у којима постоји монопол државних предузећа, борба против корупције итд. Реч је о идеологији ублажавања неједнакости у земљи у којој све више долази до разлика у богатству са циљем повећања животног стандарда средње класе, сиромашних руралних регија, избегавајући „замку средњих примања“ и економске стагнације. Све ово је председник Си Ђинпинг свео на четири речи: сарадња, развој, мир и *win-win* резултати.

[2] Један појас се односи на „Економски појас пута свиле“, а један пут на „Поморски пут свиле 21. века“.

[3] Први извршни директор Фонда пута свиле биће Ђин Чи (Jin Qi), помоћник гувернера централне банке.

Азије и Европе. Кина жели да кроз инвестиције у инфраструктуру убрза стварање мреже лука, логистичких центара, путева и железница како би се створили повољни услови за диверзификацију кинеског теретног и енергетског транспорта, проширило тржиште, дистрибуирали производи и унапредила трговина на релацији Исток-Запад. На тај начин Пекинг остварује своје основне националне интересе – повећава енергетску безбедност, отвара тржишта за кинеске грађевинске фирме и помаже да се осигура безбедност прехране милијарде и триста милиона Кинеза, док балканске државе добијају средства којима ће моћи да модернизују своју енергетику, инфраструктуру, бродарство и транспорт.

Како званичан став Кине према државама Балкана није експлицитно дефинисан, услед непостојања кохерентне политике Европске уније према овој далекоазијској држави, целокупна комуникација са Пекингом се одвија на билатералном нивоу, као и у оквиру новоформираног Механизма сарадње Кине са земљама Централне и Источне Европе (Кина+16). Већина балканских држава, као део Источног блока, су врло брзо након што је Совјетски Савез 1949. године признао НР Кину и саме то учиниле, да би након тога наставиле да са Пекингом одржавају добре односе. Међутим, иако су већина њих биле комунистичке државе, само Албанија и Румунија су поред дипломатских имале и партијске односе са Кином. Крајем седамдесетих година партијски односи са Албанијом се прекидају, а успостављају са СФР Југославијом, те Београд заједно са Букурештом у том периоду пружа највећу подршку кинеским реформама. Са завршетком Хладног рата, након пада комунистичких режима, државе Балкана почињу да воде спољну политику претежно окренуту ка Западу промовишући евроатлантске интеграције као један од спољнополитичких циљева. Неке од њих су постале чланице Европске уније док су друге на путу да то учине налазећи се у фази приступања или у предприступним процесима.

Стратегија Кине је да подржава улазак балканских држава у Европску унију. Она је готово једина велика земља која се са пуним поштовањем односи према земљама овог региона и са којом сарадња не подразумева никакав подређени однос нити прихватање било каквих предуслова. Њена подршка чланству Бугарске и Румуније, а затим и Хрватске, представљала је, пре свега, одраз њених интереса. Она сматра да ће приступање балканских држава Унији допринети њиховом бржем економском и општем развоју, чиме би се дао подстрек за бржи улазак других држава како би све оне биле квалитетнији партнер Кини у економској и свакој другој сарадњи. Може се рећи да преговоре о чланству ових држава са Бриселом она види као своју „карту" за улазак на велико тржиште Европске уније. Стога њено интересовање за овај регион додатно расте од 2004. године, а посебно након економске и финансијске кризе 2008. године услед опадања снаге улагања капитала водећих економских сила Европске уније. Балкан се перципира као својеврстан „прозор могућности" који уколико међусобна сарадња заживи може да се претвори у „стратешку прилику" за Кину (Pencea, 2013).

Приступ који је Пекинг осмислио у ту сврху није подразумевао „један велики скок" већ постепен и опрезан кинески улазак на територију држава

овог региона како би се избегла алармантна забринутост која може да се појави због тзв. „кинеске претње“ (Szczudlik-Tatar, 2010: 349-363). Оно што је уливало наду да ће уплив кинеских инвестиција и помоћи наићи на позитиван одјек код елита и јавног мњења ових држава је што су оне, генерално, усвојиле стратегију „отварања према Истоку“ активно апсорбујући инвестиције које су одатле долазиле како би попуниле постојећи вакуум, јер им је одговарао прилив новца ван држава Еурозоне како би наставиле свој економски раст (Zuokui, 2014). И поред различитих модела економског развоја свима им је била потребна економска и финансијска помоћ (нарочито оним из којих су се повукли други инвеститори у светлу глобалне кризе) коју је Кина била у могућности да пружи користећи своје девизне резерве. Приступ који је Пекинг користио је исти онај који је годинама коришћен у Африци, Латинској Америци и Азији, а који се заснива на *win-win* стратегији (*Shuangying*) која се своди на то „ми вама дамо новац и помоћ, а ви нама за узврат приступ тржишту и технологијама“. Она подразумева улагање у изградњу инфраструктуре земаља (полу)периферије које се налазе у непосредном суседству великог тржишта, у овом случају Европске уније, те омогућава извоз природних ресурса том инфраструктуром, као и пласирање готових производа на највеће светско тржиште (ЕУ).

Колики значај Пекинг овом региону придаје говори и чињеница да су домаћини два од три састанка Механизма Кина+16 биле балканске престонице Букурешт (2013) и Београд (2014). Ови самити су за циљ имали промоцију билатералне трговине, двосмерног инвестирања, побољшање инфраструктурне сарадње, продубљење фискалне и финансијске сарадње, као и стручњака у разним областима (Jiabao, 2011). За кредитирање региона Централне и Источне Европе Пекинг је наменио 10 милијарди долара по преференцијалним условима за развој регионалне енергетике и инфраструктуре, али и сарадњу на другим пољима попут туризма, пољопривреде, образовања, науке и културе. У ту сврху је установљен развојни фонд код кога земље учеснице појединачно конкуришу пројектима, а основан је и Фонд за инвестициону сарадњу са 500 милиона долара. Од укупног износа Кина је трећину кредита одобрила под повољним условима, што значи са дужим роком отплате и нижом каматном стопом од тржишне (што се може видети на примеру моста преко Дунава и пројекта „Костолац“ у Србији). На четвртом Економском и трговинском форуму и трећем Самиту премијера 17 држава у Београду кинески премијер Ли Кећианг (Li Keqiang) је објавио одлуку да ће постојећи развојни фонд од 10 милијарди долара, из ког је већ алоцирано 8,5 милијарди долара, бити повећан за милијарду долара, али и оформљен нови инвестициони фонд са 3 милијарде долара за подстицај кинеским компанијама и финансијским институцијама да активно учествују у јавно-приватним партнерствима и приватизационим процесима у државама Централне и Источне Европе (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2014).

Кредити и инвестиције које за балканске државе стижу из Кине у већини случајева се сврставају у Званично развојно финансирање (ODF) јер имају мање од 25 процената гранта колико је потребно да би се сматрале Званичном

развојном помоћи (ODA). Кинеска помоћ се углавном даје у повлашћеној форми кредита, а њихов рок отплате је од 10-20 година са каматном стопом између 2 и 4 процента и грејс периодом од 3-7 година (Arežina, 2013: 368). Да би могле да аплицирају државе морају да испуњавају одређене услове: да не примају развојну помоћ у виду повлашћених зајмова, да су у стању да сервисирају јавни дуг (тј. да им јавни дуг није превисок) и да је њихов БДП по глави становника нижи од кинеског (изузетак представљају државе за које се процени да је интерес улагања од политичке важности, Hubbard, 2007: 7). Услед тога, многи уговори са државама којима се помоћ даје су нетранспарентни.

Државе Балкана које још увек нису чланице Европске уније су у великој предности. Недостатак кохерентне политике Брисела дао је могућност Пекингу да лакше оствари контакт са овим државама и да „политиком шарма" покуша да заобиђе нека од правила која важе на овом тржишту. То што су то већином биле државе које имају деценијски добре односе са Кином, и које нису имале са њом никаква сукобљавања око осетљивих питања, било је од великог значаја (Szczudlik-Tatar, 2010: 349-363). Нижи порези него у ЕУ, квалификована радна снага са ниским примањима, директан приступ на тржиште Европске уније, као и чињеница да могу да послуже као један вид „припремног терена" кинеских компанија (имајући у виду неуспех *China Overseas Engineering Group Company* – COVEC да сагради аутопут од Варшаве до Берлина), на којем би оне стекле индустријску зрелост и технолошку софистицираност потребну за улазак на западна тржишта, прилагодиле свој модел изградње европском тржишту, прописима и правилима, и обучиле своје менаџере да разумеју правила пословања локалних тржишта, дају им предност у односу на државе које су већ у Европској унији. У државама чланицама за сваки посао мора да буде расписан тендер што не гарантује да ће кинеска компанија добити посао, већ најбољи понуђач, док државе претенденти на чланство још увек немају ту обавезу када су велики државни пројекти у питању. Домаћа легислатива већини влада ових држава омогућава да воде директне преговоре са страним инвеститорима.

Кинеска помоћ и инвестиције за државе Балкана

У претходних неколико година приметне су снажне инвестиције на Балкану, посебно у Грчкој, Србији и Турској, али и инвестиције у Румунији, Бугарској и Босни и Херцеговини. Први значајан корак се десио 2009. године када је *China Ocean Shipping Company* – COSCO потписала концесију на 35 година за велики део пиреjске луке (улагање од 500 милиона евра и 2,5 милијарди евра за концесију за два контејнерска терминала) са намером даљег кинеског улагања и куповине 67 процената већинског пакета грчке владе у тој луци (Deutsche Welle, 2014). Преусмеравањем поморске трговине од Источне Азије ка Грчкој преко Суецког канала Кинези штеде седам до десет дана у поређењу са традиционалним путем свиле и директно угрожавају Русију, преко које иде целокупан транспорт, али и неколико лука: Ротердам, Истанбул, Напуљ, Трст, Ријеку и Копар, док Пирej постаје главно чвориште које повезује

кинеске фабрике са потрошачима широм Европе, Блиског Истока и Северне Африке (China Institute for International Relations, 2014). Први воз који је новом трасом стигао у Европу прошао је у мају 2014. године преко Грчке, Македоније, Србије и Мађарске до Чешке. Како би се превоз робе овом трасом убрзао премијери Србије, Мађарске и Кине, Ивица Дачић, Виктор Орбан и Ли Кећианг постигли су у новембру 2013. године договор о заједничком пројекту модернизације железнице између Будимпеште и Београда. Овај пројекат је од приоритетног значаја за Пекинг јер је у питању мултилатерални пројекат какав до сада није било – између Кине, државе чланице и државе кандидата за чланство у Европској унији. Тим поводом је у децембру 2014. године, током „Београдског сусрета", потписан споразум за пројекат изградње супербрзе пруге Београд-Будимпешта, у вредности од 2,4 милијарде евра, која треба да буде завршена до средине 2017. године. Предвиђено је да се она са једне стране настави према Скопљу до луке Пиреј, где је Кина инвестирала милијарде долара у лучке капацитете, а са друге стране према Бечу како би стигла до лука Ротердам и Хамбург. Изградњом железничке трансферзале Атина-Беч направиће се једна „копнено-морска експресна линија" од Кине ка Европи којом ће се смањити како кинески трошкови тако и време потребно да производи стигну до било које европске дестинације. Споразум је потписао и премијер Македоније кроз чију земљу ће ова пруга такође пролазити, док је истовремено потписан и споразум о сарадњи царинских органа Србије и Мађарске како би се омогућио што лакши проток робе између Србије и ЕУ тј. Мађарске.

Промовисањем луке Пиреј у главно чвориште које повезује кинеске фабрике са потрошачима широм Европе, Блиског Истока и Северне Африке бивши грчки премијер Антонис Самарас је јасно ставио до знања да ће Грчка дати „подршку и активно учествовати у изградњи „Поморског пута свиле 21. века" који је Кина предложила, чему у прилог говоре и кинеске инвестиције за изградњу платформе за извоз робе из Азије у Европску унију у околини Атине у вредности од око 800 милиона евра (Zuokui, 2014). Међутим, долазак нове партије Сириза на власт је онемогућио даљу приватизацију ове луке, коју су подржавале Европска унија, Европска централна банка и Међународни монетарни фонд. Нова влада, са Алексисом Ципрасом (Alexis Tsipras) на челу, зауставила је понуде за откуп преосталих 67 процената луке, вредне 908 милиона долара, на коју је претендовало неколико компанија: кинеска *COSCO Holding Co.*, данска *APM Terminals*, америчка *Ports America Inc.*, филипинска *International Container Terminal Services Inc*, као и *Cartesian Capital Group* и *Utilico Emerging Markets Ltd*. Од свих њих највише шанси да постане власник давано је кинеској компанији која већ поседује концесију за 33 процента луке (World Maritime News, 2015; The Wall Street Journal, 2015). Поред најава да неће бити даље приватизације луке Пиреј, нова влада је изјавила да неће бити ни приватизације луке Солун за коју су Кинези, такође, били заинтересовани. У ситуацији када коалицију чини више партија које имају различите ставове по неком питању и не постоји могућност постизања консензуса, долази се у ситуацију, као у овом случају, да се излази у сусрет коалиционом партнеру, министру бродарства и поморства, који је против даље приватизације лука. Међутим,

иако је током преговора са европском тројком стартни наступ нове грчке владе био веома одлучан, како време у преговарачком процесу одмиче све више долази до уступака са њихове стране те је сасвим извесно да ће изричит став министра бродарства и поморства можда ипак бити промењен. Министар финансија и министар развоја и конкуренције имају блаже ставове по том питању те се чини, на основу неких изјава званичника, да ће се са приватизацијом ипак наставити, нарочито ако у игри буду много већи улози (China Daily, 31. јануар 2015). Најновије изјаве потпредседника Владе Јаниса Драгасакиса (Yannis Dragasakis) да приватизација луке Пиреј није прекинута и да ће се са њом наставити након кратког одлагања, до кога је дошло услед промене борда директора у јавној установи која поседује све акције луке, говоре управо томе у прилог. У исто време он је потврдио и да нова Влада даје пуну подршку иницијативи „Један појас, један пут" и њеном проласку не само кроз Грчку, већ и кроз остале делове Европе (China Daily, 28. март 2015). Проблем са којим се овде Кина суочава не тиче се само тога да ли ће она постати власник комплетне луке Пиреј већ ситуације са којом ће се вероватно у наредном периоду често суочавати, а то је колико промене влада и нестабилности неких држава могу да изазову кашњење изградње пута свиле и да ли ће због тога Пекинг морати увек да има алтернативе у резерви. Да ли ће Кина у наредном периоду ипак морати своју пажњу да усмери на куповину неке друге луке, попут Копра, Ријеке или Бара за које показује интерес годинама уназад или ће се све решити куповином преосталих 67 процената луке Пиреј од стране компаније COSCO остаје да се види.

Након отварања регионалног секретаријата за промоцију туризма у Будимпешти, промоцију инвестиција у Пољској и промоцију пољопривредне сарадње у Бугарској, решено је да кинески секретаријат за инфраструктурне пројекте буде отворен у Србији. Три велика пројекта су у току. Први пакет пројекат је потписан за ТЕ Костолац, који обухвата ревитализацију два постојећа блока, Б1 и Б2, од по 350 мегавата, пројекат одсумпоравања за та два блока и повећање капацитета површинског копа „Дрмно" са 9 на 12 милиона тона годишње, уз изградњу новог блока Б3, по систему „кључ у руке". Укупна вредност пројекта износи 1,251 милијарди долара, који ће се финансирати тзв. „меким зајмом" (*soft loan*). Завршетак пројекта се очекује 2019. године. Још један пројекат, врло битан за Србију, који је великим делом завршен (кинески премијер Ли Кећианг га је у децембру 2014. године званично отворио) представља мост Михајло Пупин (Земун-Борча) на Дунаву, чијом изградњом биће побољшане регионалне везе и укрштање Коридора 10 са Коридором 4, који Западну Европу преко Румуније повезује са Црним морем. *China Shandong International Economic & Technical Cooperation Group Ltd.* – SIETC је потписала са Владом Србије уговор о изградњи деоница на „Коридору 11". Реч је о деоницама од Обреновца до Уба и од Лајковца до Љига, као и „Моравски коридор" Појате – Прељина чија вредност износи 642 милиона долара. Те деонице су део будућег аутопута од Београда до границе са Црном Гором, као и део „Коридора 11", који треба да повеже Темишвар у Румунији преко Београда и луке Бар са италијанским градом Бари. Србија је за подизање капацитета два

погона ТЕ Костолац, изградњу моста Михајло Пупин и деонице аутопута већ повукла око 1,3 милијарде долара из развојног фонда (Влада Републике Србије, 2014).

Поред ових пројеката у Србији је отворен и први велепродајни центар у региону западног Балкана захваљујући улагањима кинеских инвеститора. Кинески трговински центар „Змај" налази се на раскрсници два аутопута Београд-Загреб и Београд-Нови Сад. Смештен је на површини од 5,5 хектара и има 40 хиљада квадратних метара пословног простора. Вредност инвестиције је 25 милиона евра и то је највећа кинеска „*greenfield*" инвестиција у Србији. Почетком 2012. године ЈП ЕПС је са канадско-кинеским конзорцијумом *Lavalin* и *China Nuclear Power Engeneering Co* – CNPEC потписао Меморандум о сарадњи на развоју пројекта реверзибилне хидроцентрале „Бистрица" на Лиму, чија је вредност процењена на око 600 милиона евра. Кинеска компанија *Huawei* је са Железницама Србије у јулу 2013. године потписала споразум за комплетну модернизацију телекомуникација српске железнице (изградња оптичке инфраструктуре на Коридору 10, Коридору 11 и Београдском железничком чвору) у вредности од 200 милиона евра. На самиту Кина+16 уговорена је изградња индустријске зоне Стубленица-Уб, изградња луке и слободне царинске зоне на Дунаву, као и обилазнице око Београда. Кинеско-данска компанија *Everrest Production* је 28. јуна 2015. године у Руми отворила фабрику меморијске пене за производњу душека и јастука. Вредност ове инвестиције износи 15 милиона евра (B92, 2015).

Стратешки циљ Пекинга је и да осим луке Пиреј направи још неколико мањих путних чворишта у Европи. Једно од њих је аутопут Београд-Бар. Стога је Црна Гора у фебруару 2014. године ушла у аранжман са кинеском компанијом China Road and Bridge Corporation – CRBC за изградњу деонице пута од Бара до Бољара Смоковац-Матешево дуге 42 км и вредне око 807 милиона евра, од чега ће Ексим банка обезбедити 687 милиона евра. Такође, Кинези већ неколико година преговарају са властима у Подгорици око луке Бар. Међутим, за сад једино је потписан Меморандум о разумевању између општине Бар и кинеског града Нингбо (Crna Gora, 2015). Црногорској власти је од стратешког значаја и модернизација пруге Београд-Бар која до 2020. године треба да буде комплетно модернизована. План је да се она надовеже на пројекат брзе железнице Будимпешта-Грчка, а за сад је завршено око 50 процената реконструкције и то од границе са Србијом до Колашина, у шта је уложено око 150 милиона евра (B92, 2014). Кинеска компанија *Hubei Power China* већ неколико година преговара о изградњи ТЕ „Пљевља" желећи да уложи 275 милиона евра у овај пројекат. Инвестиција се односи на изградњу другог блока и проширење капацитета рудника угља.

Када је у питању Румунија, привредна сарадња две земље има дугу традицију још из времена блоковске поделе света. Кина је и данас највећи азијски трговински партнер Румуније, са значајним обимом трговине у коју је уложен већином приватни кинески капитал. Ове фирме, којих има око 8 хиљада, се углавном баве трговином, производњом одеће, дувана, намештаја од дрвета, кондиторских производа, рудсратвом, енергетиком, ауто-индустријом и тури-

змом (Szczudlik-Tatar, 2010: 10). Многе од кинеских инвестиција у Румунији старе су око двадесет година, док у новије време се може приметити присуство кинеских транснационалних компанија из области телекомуникација и компјутера, попут *Lenovo* и *ZTE*. Кинеска компанија *Donghui Sports Equipment Company - DHS* је деведесетих година прошлог века од фабрике у граду Дева у југозападној Румунији направила базу за производњу бицикала у Европи и покрила 70 одсто тржишта бицикала у Румунији. *Chinese Nuclear Power Engenering* треба да изгради два нова нуклеарна реактора у вредности 6,45 милијарди евра у румунској нуклеарки Чернавода у којој од 1996. и 2007. године раде два реактора кинеске фирме *Candu*. *China National Electric Equipment Corporation* је представила свој план изградње 500 MW термонуклеарне централе у вредности од 1 милијарде евра (Vreme, 2014). Пекинг је, такође. преузео на себе изградњу пројекта хидроелектране Tarniţa-Lăpuşteşti јачине 1000 MW вредности 1,3 милијарде евра (CSIS, 2011). У Афумати, малом граду надомак Букурешта, је 19. јула 2011. године отворен кинески кварт са око 1240 радњи на 40 хектара. Кинеска компанија *Huawei* је у Румунији развила европски дизајн центар, док је *F&J Group* изградила фабрику за склапање телевизора. Кинези у последњих неколико година показују интересовање и за једну од највећих лука у Црном мору – Констанца.

Кинеска провинција Зеијанг (Zhejiang) је са Бугарском потписала Споразум о успостављању заједничке бугарско-кинеске индустријске зоне у месту Божуриште близу Софије (Szczudlik-Tatar, 2010: 10). Највећи кинески трговац металом *China Minmetals Corporation* потписала је у октобру 2009. године 800 милиона долара вредан уговор са компанијом *Aurubis* из Бугарске, једном од највећих топионица бакра у Европи. Почетком 2010. године кинеске компаније *Polar Photo-voltaics* и *Polar-Wiscom Bulgaria* предложиле су изградњу соларне електране у Ихтиману близу Софије. Преговори о овој инвестицији од 5 милиона евра се још увек воде. *Great Wall Motors*, кинески произвођач аутомобила, потписао је уговор са *Litex Motors* вредан 80 милиона евра у новембру 2009. године. Производња у кинеској фабрици аутомобила *Great Wall Motors – Litex Motors* у Баховици у северној Бугарској је почела у фебруару 2013. године. *Lifan Group* је отворила фабрику за склапање клима уређаја, а *Huawei* и *ZTE* су добиле удео у бугарском телекомуникационом тржишту. *China Luoyang Float Glass Group* преговара о производњи стакла са компанијом *Виа глас*. *China's National Nuclear Corporation* је изразила интересовање да сагради нови реактор од 1000 MW нуклеарне електране у Козлодују (Kozloduy). Кинеске компаније су добиле предност код реализације пројекта за други нуклеарни реактор електране Белене (CSIS, 2011). У последњих неколико година Кина показује велико интересовање за највећу бугарску луку Бургас, која је слободна царинска зона.

У Босни и Херцеговини Кинеска развојна банка финансира изградњу термоелектране „Станари" (Република Српска) и повећање капацитета рудника (кредит у вредности 350 милиона евра од укупно 550 милиона евра), а у плану је и хидро-централа на Неретви у Федерацији Босна и Херцеговина. Пуштање у рад термоелектране, првог енергетског објекта у Босни и Херцего-

вини који ће функционисати у складу са директивама ЕУ (2001/80/ЕС) о заштити животне средине, коју ће на концесију градити кинеска компанија Dongfang electric corporation, планирано је за почетак 2016. године (Biznis finansije, 2013). Кинези су се пријавили као могући стратешки партнери за још један пројекат, а то је изградња блока 8 у термоелектрани „Какањ". Укупна вредност инвестиције износи 600 милиона евра. Недавно је босанским медијима објављено да је Кина једини понуђач за изградњу блока 7 у ТЕ „Тузла".

У Пекингу је у септембру 2012. године потписан уговор о изградњи хидроелектране „Улог" на горњем току реке Неретве по моделу ЕПЦ (инжењеринг, набавка и изградња) између представника EFT Group и кинеског енергетског конзорцијума (*Sinohydro Corporation Ltd*, *Dongfang Electric* и Кинеска развојна банка). Укупна инвестициона вредност пројекта је 60 милиона евра. „Аутопутеви РС" су са кинеском компанијом *Sinohydro* потписали Меморандум о разумевању након чега су доставили идејно решење за изградњу аутопута од Бањалуке до Млиништа у дужини од 186 км, од чега би око 22 км требало изградити од Сплита до границе с Босном и Херцеговином код места Чапорице. Укупна дужина овог аутопута од Бањалуке до Сплита је око 190 км и то 93 км кроз Републику Српску, око 70 км кроз Федерацију, и 20-30 км кроз Хрватску зависно где ће се спајати са постојећим аутопутем (Nezavisne novine, 2013).

Кинеске компаније су биле заинтересоване за реализацију пројекта ТЕ „Пломин Ц" у Хрватској, као и за изградњу нуклеарне електране у Осијеку чија је инвестициона вредност пројекта 500 милиона евра. Пекинг је такође исказао интересовање за луке Плоче и Ријеку, као и за развој железничке инфраструктуре, међутим, још увек није започета ниједна инвестиција осим што је на иницијативу Кине у фебруару 2014. године у Загребу почело са радом Удружење које ће радити на привлачењу кинеских инвестиција у све балканске земље – CSEBA (Politika, 2014).

Македонија је са Кином 2011. године потписала Меморандум о разумевању о изградњи 12 хидроцентрала дуж реке Вардар од Косова до грчке границе. Вредност пројекта је 1,5 милијарди евра које ће бити финансиране у року од 15 година, и то 85 процената из кредита Кинеске развојне банке (CSIS, 2011). Компанија Sinohydro је добила два велика пројекта изградње аутопута – западног Кичево-Охрид дугог 56,7 км и источног Миладиновци-Штип дугог 53 км (Bilten 2015). Кинеска предузећа се подстичу да се придруже изградњи аутопута у Македонији, као и да изграде фабрику цемента и фабрику стакла, а премијер Никола Груевски је на самиту Кина+16 у Београду у децембру 2014. године потписао Споразум о изградњи брзе железничке пруге од Будимпеште до Солуна (China Military, 2014).

Први кинески пројекат у Албанији, потписан током самита у Београду у децембру 2014. године између два премијера је изградња аутопута Арбер. Њиме ће се Тирана повезати са североисточним сиромашним регионом Дибра, који се налази на граници са Македонијом, а пројекат ће реализовати *China State Construction Company* – CSCEC (Balkan Insight, 2015).

У Турској је Кина највише инвестирала у железницу. Линију Истанбул-Анкара су заједно са турским компанијама градиле и две кинеске – *China Railway Construction Corporation* и *China National Machinery Import and Export Corporation*. Овај пројекат је био препорука да кинеске компаније добију и неке друге послове, попут пројекта изградње железнице Баку-Тбилиси-Карс вредности 22 милијарде долара. Кинеска компанија *China Civil Engineering Construction Cooperation* је у 2012. години са турском владом склопила споразум о изградњи брзе железнице кроз 29 провинција од Једрена до Карса, како би спојила исток и запад државе и конектовала се на Трансазијску железничку мрежу. Овим пројектом, вредности 35 милијарди долара, се време путовања смањује са 36 на 12 часова (Deloitte, 2013). Његовом реализацијом се комплетира Трећи евроазијски континентални копнени мост који треба да повеже југ Кине (Кунминг у Јунану) преко Мјанмара, Индије, Пакистана, Ирана и Турске са Ротердамом у Холандији. Кина са Турском преговара и о инвестицији у руднике и електрану Афсин-Елбистан вредности 10-12 милијарди долара (Reuters, 2014).

У јулу 2009. године кинеска компанија COVEC је понудила зајам од 1 милијарде долара за изградњу саобраћајне инфраструктуре у Молдавији коју је тад предводила Комунистичка партија. Међутим, према незваничним информацијама, ова понуда је одбијена због притиска ММФ. Две године касније током посете заменика председника Кинеског парламента Молдавији договорен је зајам од 62 милиона долара са *Sinohydro* за модернизацију 50 км пута (OSW, 2012). Током самита Кина+16 у Београду уместо раније договореног пројекта Букурешт-Константа договорена је изградња брзе железнице на линији Букурешт-Кишињев која би повезала Румунију и Молдавију (Logistic, 2014).

Нови пут свиле – између истока и запада

Реализација пројекта „Један појас, један пут" неће бити нимало једноставна јер делови евроазијског континента преко којих нови пут свиле треба да прелази, а који повезују економске зоне на истоку Кине са економским зонама у Европи, су већином геополитички веома осетљиви. Ту се пре свега мисли на државе Централне Азије и Централне и Источне Европе, које су биле део совјетске зоне утицаја током Хладног рата, да би након његовог завршетка постале територије са веома сложеном безбедносном ситуацијом услед преламања интереса великих сила. Утицај који Москва има у њима и даље је велики, нарочито ако се узме у обзир интензитет трговинских, политичких и пословних веза између њих. Стога је за Кину од великог значаја да Русија није против реализације овог пројекта. Иако на релацији Пекинг-Москва већ дуго постоји „оса погодности" постојала је могућност да ће страх од „кинеске претње" и сумња у амбиције Кине (контрола енергетских извора у Централној Азији и заобилажење Првог и Другог континенталног моста Транс-сибирске железнице приликом стварања логистичких коридора са Европом) утицати негативно на сарадњу две силе у оквиру пројекта пута свиле (Lo, 2008: 15, 55). Међутим,

тренутна међународна ситуација указује да Москва, ипак, неће стајати на путу Пекингу да оствари своје велике планове. Закључана у борби са Западом око Украјине и других питања, она нема други избор од приближавања Кини. У таквој ситуацији већ постојећа сарадња две државе све више јача, посебно, ако се има у виду да снижене цене нафте и западне санкције прете да униште руски финансијски систем. Председници Владимир Путин и Си Ђинпинг (Xi Jinping) су у фебруару 2014. године постигли консензус о сарадњи на изградњи пројекта „Један појас, један пут" и његовом повезивању са руском евроазијском железницом (Xinhuanet, 2015). У наредном периоду, док изградња пута траје, у интересу Пекинга је да одржава добре односе са Москвом. Како у политици све има своју цену, тако ће и кинеска политичка и економска подршка имати своју, што подразумева, како је то кинески министар иностраних послова Ванг Ји (Wang Yi) рекао у децембру 2014. године „привилегован приступ руским природним ресурсима и војним технологијама (ракета С-400), као и сагласност Москве око кинеских економских планова у бившим совјетским републикама Централне Азије" (The Diplomat, 2015).

За разлику од копненог правца пута свиле чија ће изградња највећим делом зависити од Русије, успех реализације „Поморског пута свиле 21. века" ће зависити од две земље које су од виталног значаја за кинеску слободу пловидбе – Сједињених Америчких Државе и Индије. Једина земља која има пуну способност да контролише све путеве у Индијском океану и да самим тим одсече Кину су САД, али то је мало вероватно, једино у случају неког свеопштег рата. Чак ни током Хладног рата Вашингтон и Москва нису спречавали морске линије комуникације значајне за све државе. Данас, уколико би се САД на то одлучиле, покушавајући да науде Кини, оне би у исто време наудиле и својим савезницима Јапану и Аустралији. Док год су кинеско-амерички односи под контролом најгори сценарио се неће десити. С друге стране, ривалство између слона и змаја се често преувеличава. У прилог томе говори чињеница да је граница мирна већ више од 50 година, без било каквих трвења и испаљеног метка, а две државе сарађују у оквиру бројних организација. Све упућује на то да идеја о заокруживању Индије постоји само у главама неких индијских „стратега". Међутим, поједини амерички и индијски аналитичари изражавају бојазан да то што поморски правац кинеског пута свиле треба да обухвати постојећу мрежу поморских објеката на Пацифику и Индијском океану, као и инвестиције у луке попут Гвадара у Пакистану, Коломба и Хамбантота у Шри Ланци, Читагонга у Бангладешу и Куантан у Малезији, у ствари, чини да „ниска бисера" наставља да живи само под другим именом (The Diplomat, 2014).[4] Када се овоме додају и проблеми који настају услед постојања различитих идеја о стратегијама, начинима и политикама развоја у државама кроз које пут свиле треба да пролази стиче се утисак да ће Кина морати да води једну врло

[4] Израз *String of Pearls* је први пут споменут 2005. године у извештају под називом „Енергетска будућност Азије" који је направила безбедносна консултантска компанија *Booz Allen Hamilton* за америчког секретара одбране Доналда Рамсфелда (Donald Rumsfeld). У извештају стоји да *String of Pearls* представља војну иницијативу која за циљ има пружање Кини поморског приступа лукама широм Јужног кинеског мора и Арабијског мора.

обазриву и активну спољну политику у наредном периоду. Како би се ускладили интереси свих актера биће потребно да Пекинг ангажује велики број стручњака који ће се бавити анализом и тражењем најприхватљивијих решења за реализацију плана пута свиле. Гледано из садашње перспективе добра регионална сарадња представља кључ за прелазак са почетне фазе изградње пута на следећи ниво – укључивање европских држава у овај пројекат.

За разику од Москве, Вашингтон се још увек није огласио када је пројекат „Један појас, један пут" у питању, иако је иницијатива објављена још крајем 2013. године. Од тада је прошло годину и по дана и стиче се утисак да се америчка администрација у међувремену снабдева информацијама и гледа у ком правцу ће предложена иницијатива ићи. Професор Факултета политичких наука у Београду Предраг Симић је нови кинески железнички и поморски пут назвао кинеским јужним током, алудирајући на његов значај (Politika, 2014). Међутим, у светлу тога како је тај руски пројекат завршио јер није имао америчку подршку не можемо а да се не запитамо да ли ће се исто поновити и са кинеском иницијативом новог пута свиле. Како су САД и даље једина глобална сила оне стоје на становишту да њихови национални интереси постоје широм света. У последњих десет година покренуле су рат против Ирака и Авганистана, представиле свој план за велику Централну Азију, иницијативу за велики Блиски исток и план новог пута свиле са циљем остварења економске добити. Када су у питању пројекти других држава у којима Вашингтон није имао удела у већини случајева је пуштано да се преговори доведу до краја, потпишу споразуми и уложи новац, а онда се деловало у складу са америчким интересима. Пример за то су неколико афричких држава богатих нафтом у које је Кина инвестирала у претходним годинама, а у којима су се десиле политичке и економске кризе које су кулминирале оружаним сукобима (Нигерија, Судан и Либија, Zakarija, 2009: 116). Међутим, када је Евроазија у питању, сви покушаји које САД чине како би обезбедиле алернативу економском вођству Кине су веома слаби. Услед бескрајних преговора Транспацифичко партнерство, које је имало за циљ заобилажење Пекинга, никако да почне да функционише. Напор да се од Индије направи противтежа Кини је такође остао без резултата јер Њу Делхи нерадо чини било какво усклађивање са Вашингтоном које би се могло протумачити као обуздавање Пекинга. План пута свиле који је спонзорисан од стране САД и који је имао за циљ да повеже Средњу и Јужну Азију преко Авганистана не води нигде (The Diplomat, 2015). Због тога, чини се да две земље немају другог избора осим да и у наредном периоду наставе да функционишу у оквиру симбиозе познате као *Кимерика*.[5] Додуше, поједини потези америчког руководства, попут подршке коју је амерички председник Барак Обама (Barack Obama) дао новој грчкој влади, наводе на закључак да је

[5] Термин *Кимерика* приписан је Нилу Фергусону (Nial Ferguson) и економисти Морицу Шуларику (Moritz Schularics) крајем 2006. године који су заговарали идеју да штедња Кинеза и прекомерно трошење Американаца води у период стварања добара на начин који је допринео глобалној финансијској кризи 2008-2009. године. Nial Ferguson, "Not two countries, but one: Chimerica", *The Telegraph*, izvor: internet, www.telegraph.co.uk/comment/personal-view/3638174/Not-two-countries-but-one-Chimerica.html, 26/05/2013.

амерички интерес да Кини не дозволи улазак у Европу, и самим тим да се не реализује ни кинески пројекат изградње пута свиле. Како би предупредили такав развој догађаја и заштитили сопствене интересе, Кинези треба да у сваки посао или инвестицију, у оквиру ове иницијативе, улазе заједно са америчким или евентуално неким западноевропским фирмама.

Закључак

Економски напредак омогућио је Кини да постане утицајан фактор на који се мора рачунати у будућности. Превазилазећи класичне поделе на Исток и Запад њено руководство развија добре односе како са САД, тако и са Руском Федерацијом, али и осталим државама у свету држећи се политике немешања, узајамне користи, уважавања и сарадње на равноправној основи. Разлог за то је потреба за мирним окружењем како би могла све своје ресурсе да усмери на развој државе и подизање животног стандарда становништва, што ће јој омогућити да у заједници народа заузме место које јој по јединственој државно-историјској и цивилизацијској вредности припада. „Кинески друштвени систем и фундаментални интереси захтевају да следимо политику мира (...) Само у миру може наш економски развој доживљавати напредак а народ задовољство“, тврдио је почетком осамдесетих година 20. века министар иностраних послова у УН Хуанг Хуа (Huang Hua).

Како би одржала невероватан економски раст Кина се труди да обезбеди довољно енергената, као и нова тржишта на која ће производи моћи да се пласирају. Стога је врло брзо након ширења присуства у државама Латинске Америке, Африке и Азије, кренула да путем „Пекиншког консензуса“ и „going out“ политике шири своје присуство и на територији Европе. Економска и финансијска криза из 2008. године јој је отворила пут на тржиште које је за њу до тада било прилично затворено и поред постојања „свеобухватног стратешког партнерства“ на релацији Пекинг-Брисел. Недостатак прилива новца из држава Еурозоне имао је као последицу потребу европских региона, попут Балкана, да се окрену новим тржиштима како би наставили свој економски раст. Међутим, недовољно развијени путеви, пруге и луке спречавају оптималну сарадњу између два економски развијена краја Евроазије. Како је транспорт виталним поморским комуникационим линијама временом отежао услед разних геополитичких интереса као примарна се наметнула потреба смањења стратешке зависности од транспорта кроз „уска грла“ попут Малајског мореуза и др. Стога је диверзификација путева теретног и енергетског транспорта стварањем нових или оживљавањем старих транспорних копнених линија, како би се омогућила лакша дистрибуција производа на релацији Исток-Запад у наредних неколико година, постала неопходна.

У ту сврху осмишљен је пројекат „Један појас, један пут“ који представља примарно инфраструктурни пројекат стварања транспортне, енергетске и комуникационе мреже која треба да омогући реализацију кинеске визије повезивања како свих под-региона у Азији, тако и три континента – Азије, Европе

и Африке. Фокус кинеске иницијативе представља идеја да се копнени промет са Европом појача новом железницом (Politika, 2014). Смањењем времена које се троши на превоз са просечних 36 дана бродским контејнерима на десетак дана возом, железница би постала оптималнији начин за транспорт неких роба које би стизале брже у односу на поморски саобраћај и јефтиније у односу на ваздушни (на пример мобилни телефони су мали и лагани са високим ценама те су погодни за ваздушни саобраћај, док лаптоп рачунари који су већи и тежи од мобилних телефона погодни су за железнички транспорт), док великим производима са ниским ценама (попут телевизора) боље одговара превоз поморским путем (China Institute for International Relations, 2014).

Међутим, већ на самом почетку потребно је решити многобројна питања која не зависе само од стратешког планирања и промоције Кине, као и актера укључених у сам пројекат, већ и од тренутне међународне ситуације и оних актера који у његовој (не)реализацији виде одређене интересе. Из тог разлога за завршетак овог пројекта биће потребно више времена него што је у старту планирано. Политичке нестабилности које постоје у Евроазији имају негативан утицај на обе стране постојећих и предложених логистичких коридора. Са кризом у Украјини, ривалство између САД и Русије се повећало, као и ризик у овој области, чиме је постојећи кинески план да инвестира у Крим и украјински логистички центар постао неизвесан и мало реалан. Услед тога пројекат ће морати да се спроводи етапно и највероватније као комбинација многих модела, са фокусом на различитим стратешким приоритетима различитих страна. Разлог за то су велике разлике које постоје између држава кроз које ће он пролазити, те је Кина као иницијатор пројекта у обавези да осигура блиску сарадњу и координацију свих учесника.

Како је безбедносна ситуација у Евроазији веома сложена, а стратешко и ресурсно такмичење међу силама изузетно напето, Кина овај пројекат неће моћи да реализује без сарадње са Русијом и САД, или бар без њиховог немешања. Од краја Другог светског рата и оснивања НАТО-а „држање Русије напољу" је био јасан стратешки циљ Запада. Тренутна криза у Украјини је великим делом последица те стратегије. Свесни да би помирење ЕУ и Русије представљало камен темељац стабилности у Европи, Кинези кроз заједничку сарадњу на пројекту „Један појас, један пут" држе „Русију унутра" чиме се и шансе да дође до помирења на релацији Москва-Брисел повећавају. Након што је Вашингтон објавио своју стратегију ребалансирања према Азији увудевши да се геополитичка гравитација преусмерава назад на Евроазију, Брисел не желећи да остане по страни и буде маргинализован настоји да поново уђе у азијско-пацифичке послове и учини свој сан комплементарним са кинеским. Идеалан начин да то оствари представља сарадња са Кином у оквиру пројекта „Један појас, један пут", као и недавна одлука Француске, Немачке, Италије и Велике Британије да се придруже Азијској инфраструктурној инвестиционој банци. У исто време, Европска унија се труди да убрза преговоре које је отпочела крајем марта 2014. године о потписивању јединственог билатералног споразума о инвестирању (Bilateral investment treaty - BIT) са Кином уместо претходних 25 појединачних који су постојали (Хрватска и Ирска немају БИТ са Кином, док Белгија и Луксембург имају заједнички).

Како би завршетак пројекта био могућ у оптималном временском периоду цео пројекат ће бити подељен на неколико етапа чија реализација ће се координирати истовремено. Из тог разлога Пекинг охрабрује кинеске банке да кредитирају државе које се налазе како на „Економском појасу пута свиле“, тако и дуж „Поморског пута свиле 21. века“. Регион Балкана предњачи у томе, што се може видети по улагањима у луке Солун, Копар и Бар, инфраструктурне пројекте попут грчке, српске и турске железнице, румунске, српске, црногорске и албанске аутопутеве, изградњу платформе за извоз робе из Азије у Европску унију у околини Атине, мост Сигет-Бараган, луку Констанца, Бургас, Ријеку и др. Кинески званичници су веома ангажовани у преговорима и закључивању конкретних послова у Бугарској, Албанији и Црној Гори око прекоморског превоза робе и улагања у индустрију, док је трговина са Турском у великом замаху. Са друге стране, владе и пословне заједнице из овог дела света постају све свесније потенцијала инвестиционих могућности кинеских фирми, те су и њихова настојања да дође до конкретних послова све озбиљнија.

Литература:

1. Arežina, S (2013): *Odnos između NR Kine i Jugoslavije i Srbije od 1977. do 2009. godine*, doktorska disertacija, Univerzitet u Beogradu, Srbija.
2. Balkan Insight (2015): Chinese to Build Albanian Highway to Macedonia, Доступно на: http://www.balkaninsight.com/en/article/chinese-corporation-to-build-new-albanian-highway (приступљено: 19. јун 2015).
3. Bilten (2015): Kineski capital u Makedoniji: skupe autoceste i kreditiranje korupcije, Доступно на: http://www.bilten.org/?p=6040 (приступљено: 20. јун 2015).
4. Biznis finansije (2013): Kina: novi igrač na evropskom terenu, Доступно на: http://bif.rs/2013/12/kina-novi-igrac-na-evropskom-terenu/#sthash.xu3CfkRT.dpbs (приступљено: 19. јун 2015).
5. B92 (2014): Koncesija za Koridor 11 Kinezima, Доступно на: http://www.b92.net/biz/vesti/srbija.php?yyyy=2014&mm=04&dd=10&nav_id=834992 (приступљено: 21. јун 2015)
6. B92 (2015): Ova fabrika lasta dovešće investiture, Доступно на: http://www.b92.net/mobilni/biz/1009328 (приступљено: 19. јун 2015).
7. China Daily (2015): China urges new Greek leaders to honor COSCO Piraeus contract, 31. јануар 2015, Доступно на: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-01/31/content_19457301.htm (приступљено: 20. јун 2015).
8. China Daily (2015): Piraeus port deal still alive, Greek deputy PM says. 28. март 2015, Доступно на: http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-03/28/content_19935378.htm (приступљено: 21. јун 2015).
9. China File (2014): With New Fund, China Hits a Silk Road Stride, Достипно на: http://www.chinafile.com/reporting-opinion/caixin-media/new-fund-china-hits-silk-road-stride (приступљено: 19. јун 2015).
10. China Institute for International Relations (2014): The Role of Central and Eastern Europe in the Building of Silk Road Economic Belt, Доступно на: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content_7243192.htm (приступљено: 21. јун 2015).

11. China Military (2014): Chinese premier highlights infrastructure projects with CEE countries, Доступно на: http://english.chinamil.com.cn/news-channels/today-headlines/2014-12/18/content_6275101.htm (приступљено: 19. јун 2015).
12. Crna Gora (2015): Bar sarađuje sa kineskom lukom, Доступно на: http://crna.gora.me/vijesti/drustvo/bar-saraduje-sa-kineskom-lukom/ (приступљено: 25. јун 2015).
13. CSIS (2011): China's new Balkan Strategy, Volume1, Number 2, Доступно на: http://csis.org/files/publication/110829_CEW_China_in_Balkans.pdf (приступљено: 19. јун 2015).
14. Deloitte (2013): Infrastructure Industry, Доступно на: http://www.invest.gov.tr/en-US/infocenter/publications/Documents/INFRASTRUCTURE.INDUSTRY.pdf (приступљено: 22. јун 2015).
15. Deutsche Welle (2014): China's Premier continues European investment tour in Greece, Доступно на: http://www.dw.de/chinas-premier-continues-european-investment-tour-in-greece/a-17716743 (приступљено: 11. јун 2015).
16. Diplomatic Courier (2012): China's 'Going Out' Strategy. Доступно на: http://www.diplomaticourier.com/news/regions/brics/952?showall=1 (приступљено: 19. јун 2015).
17. Ferguson, N (2007): Not two countries, but one: Chimerica, *The Telegraph*, Доступно на: www.telegraph.co.uk/comment/personal-view/3638174/Not-two-countries-but-one-Chimerica.html, (приступљено: 18. јун 2015).
18. Friends of Europe (2014): Deepening China-EU security cooperation along the 'Silk Road Economic Belt', Доступно на: http://www.friendsofeurope.org/global-europe/deepening-china-eu-security-cooperation-along-silk-road-economic-belt (приступљено: 23. јун 2015).
19. Gorshkov, T & Bagaturia, G (2001): Traceca – Restoration of Silk Route. Japan Railway & Transport Review No. 28, Доступно на: http://jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf (приступљено: 19. јун 2015).
20. Hubbard, P (2007): Aiding Transparency: What We Can Learn About China Exim Bank's Concessional Loans, Working Paper Number 126, Center for Global Development, Доступно на: http://www.cgdev.org/files/14424_file_AidingTransparency.pdf (приступљено: 23. јун 2015).
21. Jiabao, W (2011): Strenghthen Traditional Friendship and Promote Common Development, The China-CEE Economic Forum, Budapest, Доступно на: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/wenjiabaofangwenouzhou_665752/t836545.shtml (приступљено: 17. јун 2015).
22. Lewis, M. E (2009): *China's cosmopolitan empire: The Tang Dinasty (History of Imperial China)*. The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge.
23. Lo, B. (2008): *The Axis of Convenience: Moscow, Beijing and the New Geopolitics*, Chatham House, London, Brookings Institution, Washington D. C.
24. Logistic (2014): China will connect Romania and Moldova with high-speed railway, Доступно на: http://en.logistic.ru/news/news.php?num=2014/12/26/15/7454 (приступљено: 19. јун 2015).
25. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2014): Li Keqiang Attends and Addresses Fourth China-CEEC Economic and Trade Forum, Доступно на: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wshd_665389/t1220475.shtml (приступљено: 20. март 2015).
26. Nezavisne novine (2013), Kinezi dostavili idejno rešenje za autoput, Dostupno na: http://www.nezavisne.com/posao/privreda/Kinezi-dostavili-idejno-rjesenje-za-autoput-214593.html (pristupljeno: 19. jun 2015).

27. OSW (2012): Ukraine, Belarus, Moldova and the Chinese economic expansion in Eastern Europe, Доступно на: http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2012-05-28/ukraine-belarus-and-moldova-and-chinese-economic-expansion (приступљено: 19. јун 2015).
28. Pencea, S (2013): Windows of Opportunity in China-CEE Economic Relations. Paper delivered to the meeting of China and Central and Eastern European Countries: Economic Cooperation and Outlook, Beijing, Доступно на: http://www.globeco.ro/wp-content/uploads/vol/split/vol_1_no_2/geo_2013_vol1_no2_art_001.pdf (приступљено: 21. март 2015).
29. Politika (2014): Kineski zid na putu Srbije ka EU?, Dostupno na: http://www.politika.rs/rubrike/Politika/Kineski-zid-na-putu-Srbije-ka-EU.lt.html (pristupljeno: 25. jun 2015).
30. Politika (2014): Otvorena kancelarija asocijacije za ulaganja Kine u regionu, Доступно на: http://www.politika.rs/vesti/najnovije-vesti/Otvorena-kancelarija-asocijacije-za-ulaganja-Kine-u-regionu.sr.html (приступљено: 19. јун 2015).
31. Reuters (2014): Turkey, China in talks on $ 10-12 billion energy investment: minister, Доступно на: http://www.reuters.com/article/2014/05/05/us-turkey-china-energy-idUSBREA4404J20140505 (приступљено: 18. јун 2015).
32. Shaofeng, C (2010): China's Self-Extrication from the 'Malacca Dilemma' and Implications, International Journal of China Studies. Institute of China Studies, University of Malaya, Vol. 1, No. 1.
33. Storey, I (2006): China's Mallaca Dilemma. China Brief. Vol. 6, Issue 8. Доступно на: http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=31575&tx_ttnews%5BbackPid%5D=196&no_cache=1 (приступљено: 19. јун 2015).
34. Szczudlik-Tatar, J (2010): Central and Eastern Europe in China's foreign policy after the last EU's enlargement, In: Majer M et al (eds) Panorama of global security environment, Bratislava: CENAA, 349-363.
35. Tiezzi, S (2014): China's 'New Silk Road' Vision Revealed, The Diplomat, 9. мај 2014. Доступно на: http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed (приступљено: 19. јун 2015).
36. Tiezzi, S (2014): The New Silk Road: China's Marshall Plan?, The Diplomat, 6. новембар 2014, Доступно на: http://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan (приступљено: 22. јун 2015).
37. Tiezzi, S (2015): Where Is China's Silk Road Actually Going?, The Diplomat, Доступно на: http://thediplomat.com/2015/03/where-is-chinas-silk-road-actually-going (приступљено: 23. јун 2015).
38. The Diplomat (2015): Mackinder Revisited: Will China Establish Eurasian Empire 3.0?, Доступно на: http://thediplomat.com/2015/02/mackinder-revisited-will-china-establish-eurasian-empire-3-0 (пристипљено: 20. јун 2015)
39. The Diplomat (2014): The Maritime Silk Road Vs. String of Pearls, Доступно на: http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls (приступљено: 21. јун 2015).
40. The Wall Street Journal (2015): Greece to Proceed With Piraeus Port Privatization, Доступно на: http://www.wsj.com/articles/greece-to-proceed-with-piraeus-port-privatization-1423573999 (приступљено: 19. јун 2015).
41. Vlada Republike Srbije (2014): Sutra otvaranje mosta Zemun-Borča, Доступно на: http://www.srbija.gov.rs/vesti/vest.php?id=227214 (приступљено: 19. јун 2015).
42. Vreme (2014): Glad za novcem na putu svile, Доступно на: http://www.vreme.co.rs/cms/view.php?id=1252169 (приступљено: 23. јун 2015).

43. Weibin, G (2013): Chinese Experience of Development, Lecture, Seminar *China's issues*, 16-31 November 2013, Beijing: Chinese Academy of Governance.
44. World Maritime News (2015): Privatization of Piraeus Port Back on Track?, Доступно на: http://worldmaritimenews.com/archives/151798/privatization-of-piraeus-port-back-on-track (приступљено: 20. јун 2015).
45. Xinhuanet (2015): Chronology of China's 'Belt and Road' initiatives, Доступно на: http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-02/05/c_133972101.htm (приступљено: 18. јун 2015).
46. Zakarija, F (2009): *Postamerički svet*, Heliks, Smederevo.
47. Ze, S (2014): One Road and One Belt' and New Thinking With Regard to Concepts and Practice. Chinese Institute of International Studies, Доступно на: http://www.ciis.org.cn/english/2014-11/25/content_7394056.htm, (приступљено: 22. јун 2015).
48. Zhiping, P (2014): Silk Road Economic Belt: A Dynamic New Concept for Geopolitics in Central Asia, China Institute of International Studies, Доступно на: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content_7243440.htm (приступљено: 19. јун 2015).
49. Zoellick, R. B (2005): Whither China: From Membership to Responsibility?, Remarks as prepared for delivery to National Committee on US-China Relations, New York City. Доступно на: www.state.gov (приступљено: 20. јун 2015).
50. Zuokui, L (2014): The Role of Central and Eastern Europe in the Building of Silk Road Economic Belt. China Institute of International Studies, Доступно на: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content_7243192.htm (приступљено: 19. јун 2015).

CHINESE 'NEW SILK ROAD' AND THE BALKANS

Summary: The New Silk Road is a part of China's energy and economy strategy by which the Chinese leadership seeks to reduce its dependence on seaways and to supplant the continental links with new railway. The 'One Belt, One Road' initiative, which encompasses 'Silk Road Economic Belt' and '21st Century Maritime Silk Road', represents a part of Chinese neighborhood policy that aims to create stability through economic development and cooperation. Beijing sees the Balkans as an important part of the project of strengthening political, infrastructural, economic and monetary relations between China, Central Asia and Europe. The goal is to foster the creation of network of ports, logistic centers, roads and railways through infrastructure investments, and to create favorable conditions for diversification of Chinese cargo and energy transport and to distribute Chinese products and enhance the East - West trade. In that way China accomplishes its core national interests - enhances energy security, opens new markets for Chinese construction companies and helps food security for its 1.3 billion people, while Balkan states gain funding to modernize its energy sector, infrastructure, shipping and transport.

Key words: China, New Silk Road, Balkans, Europe, investments