

УДК 339.54(510):[330.142.211
(510): 625(497.11)(497.16)(497.6)

НАЦИОНАЛНИ ИНТЕРЕС
NATIONAL INTEREST

Оригиналан научни рад

Година XII, vol. 26

Број 2/2016

стр. 35-58

Душан Пророковић

ГЕОЕКОНОМСКИ АСПЕКТИ КИНЕСКЕ КОНЦЕПЦИЈЕ ОБОР И ПОЗИЦИЈА СРБИЈЕ, ЦРНЕ ГОРЕ И БИХ

Сажетак

Кинески председник је 2013. године промовисао нову геоекономску концепцију под називом „Један појас-један пут“ (ОБОР). Она подразумева коришћење четири саобраћајна коридора (три континентална и један поморски) преко којих би Кина била повезана са осталим државама Евроазије. Крајњи циљ је да се обезбеди континуално повећавање обима трговинске размене у простору Евроазије. Један од три континентална коридора се протеже преко Балкана због чега је неопходно анализирати активности НР Кине у контексту спровођења концепције ОБОР. У овом раду су анализиране кинеске иницијативе у три балканске државе: Србији, Црној Гори и БиХ. Рад се састоји из четири дела. У првом делу се укратко описује појам геоекономије и објашњавају геоекономске концепције. У другом делу се анализира кинеска геоекономска концепција ОБОР. У трећем делу су представљене кинеске активности везане за три посматране државе, као и билатерални и мултилатерални споразуми који су потписивани. Четврти део је закључак у којем се наводи како је Кина чврсто опредељена да реализује постављене циљеве, а то је у овом тренутку пре свега видљиво кроз њено учешће у пројектима везаним за развој инфраструктуре и изградњу нових енергетских капацитета.

Кључне речи: ОБОР, Кина, Србија, Црна Гора, БиХ, геоекономија.

1. ГЕОЕКОНОМИЈА И ГЕОЕКОНОМСКЕ КОНЦЕПЦИЈЕ

Данашње тумачење појма геоекономија је значајно шире него у неким ранијим периодима. У ужем смислу, ова дисциплина објашњава односе између географских фактора и економског система. Антички мислиоци су разматрали питања утицаја климатских фактора на развој одређених полиса/држава и како географски положај земље утиче на економска кретања.¹ Каснијим истраживањима су изнете тезе потврђене, а несумњиво, питања још тада постављена су и данас актуелна.² Међутим, још од половине прве фазе колонијалног периода, када европске земље за сопствени економски развој почињу све више да користе природне ресурсе и јефтину радну снагу са колонијалних поседа, долази и до нових тумачења шта геоекономија може да значи.³ За економски систем једне државе све значајнију улогу има повећавање обима трговине, што је немогуће без сталног трагања за новим техничким решењима којима се праве већи

- 1 Хипократ посматра земље и народе меридијански север-југ и класификује тадашњи свет на три различите зоне: северну, средишњу и јужну. Према њему, на развој грчких полиса утицај има и то што се налазе у средишњој географској зони, односно умереном климатском појасу. Аристотел разматра питање како положај земље у односу на море и континенталне путеве утиче на укупан економски развој.
- 2 William Nordhaus, „Climate and Economic Development: Climates Past and Climate Change Future”, *World Bank Economic Review*, 7 (1), 1993, 355-376.; Dani Rodrik, Arvind Subramanian, Francesco Trebbi, „Institutions Rule: The Primacy of Institutions Over Geography and Integration in Economic Development”, *Journal of Economic Growth*, 9 (2), 2004, 131-165.; Michael Porter, „Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy”, *Economic Development Quarterly*, 14 (1), 2000, 15-34.
- 3 Под првим таласом колонијалног периода се подразумева раздобље од почетка XV до почетка XVIII века, када је експлоатација колонијалних поседа била највећа и готово ничим није спутавана. У другој фази је дошло до ослобађања колонијалних поседа и стицања статуса независности, а у том периоду је било и карактеристично што су поједини колонијални центри трошили више новца за одржавање поретка у колонијама, него што су им били приходи са тих поседа. О неким аспектима колонијалне политике и утицају на економски систем више у: David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford University Press, New York, 1987, 3-17, 125-207. О овој теми више и у: Daron Acemoglu, Simon Johnson, James Robinson, „The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth”, *The American Economic Review*, 95 (3), 2005, 546-579.

бродови, са већом носивошћу и убојитијим оружјем (да би се бранили од пирата, односно да би војна флота једне земље могла да контролише трговачке руте), као и изградња инфраструктуре у колонијалним поседима због ефикасније експлоатације ресурса (железница и морске луке). Повезивање метропола (колонијалних центара) са колонијама поморским рутама и изградња инфраструктуре у појединим деловима света постају важни фактори економског развоја. Ширење мреже британских, француских, холандских, португалских и шпанских поморских лука по целом свету, представља важан фактор њиховог укупног развоја, због чега ове активности имају своју геоекономску димензију. На почетку XX века у ову трку се укључује и Немачка, а велики допринос објашњавању академској заједници и политичким круговима у овој земљи од коликог је значаја развој лука и морнарице (како трговачке, тако и војне) за укупни развој државе дао је Фридрих Рацел (Friedrich Ratzel) са својим радом „Море, извор моћи народа“ (*Das Meer als Quelle der Völkergrösse*) објављеним 1900. Евидентно је, дакле, да ако не раније, а онда сасвим сигурно у другој половини XIX века, циљано географско ширење (онога што се данас дефинише као „критичне инфраструктуре“ представља један од фактора економског раста.⁴ То је и период заокруживања међународног тржишта, које се формира захваљујући интернационализацији економије.

У последњим деценијама XX и на почетку XXI века, услед све већег значаја међународне трговине долази до формирања глобалног тржишта и свеобухватне глобализације, а нови талас технолошког развоја (информатичка револуција) и демографски раст утичу и да се дефиниција геоекономије поново мења. Са једне стране, како би у условима глобализације остале конкурентне, државе стварају регионалне

4 „Критична инфраструктура и основни ресурси је појам који се користи за широк опсег различитих средстава и имовине неопходних за свакодневно функционисање друштвеног, економског, политичког и културног система. Било какав прекид у елементима критичне инфраструктуре представља претњу по функционисање наведених система и може довести до угрожавања имовине, људских жртава и значајних економских губитака“. Allan Murray, Tony Grubestic, „Critical Infrastructure protection: The vulnerability conundrum“, *Teleatics and Informatics*, 29 (1), 2012, 57.

економске интеграционе целине путем споразума о слободној трговини, оснивању царинских савеза или монетарним унијама. (табела 1). Свака од ових целина има другачију структуру, другачија правила функционисања и достигле су различите степене интеграције, али је то за извлачење закључка о новом тренду у глобалној економији мање битно.

Табела 1:

Најважније регионалне економске организације на свету

акроним	Назив	државе чланице
EU	Европска унија	28 држава чланица ЕУ
GCC	Заливски савет за сарадњу	Бахреин, Катар, Кувајт, Оман, Саудијска Арабија, УАЕ
UNASUR	Савез јужноамеричких држава	Бразил, Аргентина, Уругвај, Парагвај, Венецуела, Колумбија, Еквадор, Боливија, Перу, Чиле, Гвајана, Суринам
ASEAN	Савез држава југоисточне Азије	Тајланд, Малезија, Сингапур, Индонезија, Филипини, Брунеј, Вијетнам, Лаос, Мјанмар, Камбоџа
AU	Афричка унија	Све афричке државе осим Марока
NAFTA	Северноамеричка зона слободне трговине	САД, Канада, Мексико
CAFTA	Централноамеричка зона слободне трговине	САД, Хондурас, Гватемала, Салвадор, Костарика, Никарагва, Доминиканска Република
ЕАЭС	Евроазијски економски савез	Русија, Белорусија, Казахстан, Јерменија, Киргизија
SACU	Јужноафричка царинска унија	Боцвана, Јужноафричка Република, Лесото, Намибија, Свазиленд
WAMZ	Западноафричка монетарна унија	Гвинеја, Гамбија, Гана, Либерија, Нигерија, Сијера Леоне

Државе у појединим регионима се удружују како би развијањем међусобних односа јачале сопствене економске системе и тако успешније парирале другим актерима на глобалном тржишту. Понекад су регионалне силе, најмоћнији актери (и у војном, и у економском, и у политичком смислу) у појединим деловима света иницијатори стварања савеза, што указује на сасвим нови геоекономски приступ: државе из региона се не посматрају као конкурентни, већ као савезници (САД у Северној и Централној Америци, Русија на постсовјетском простору, Саудијска Арабија на Арабијском полуострву, Нигерија у Западној Африци, Бразили и Аргентина у Јужној Америци и тд.)⁵ Са друге стране, поједини аутори трвде да ће се геоекономске целине формирати и без интервенције или иницијативе држава. Жак Атали (Jacques Attali) наводи да је наступила „ера новца“, те да ће се захваљујући новим економским процесима формирати Уједињени свет (*Unified World*) који ће имати три геоекономска простора са различитим степеном економских активности: 1) свеамерички; 2) паневропски; 3) пацифички.⁶ Процес глобализације и међународна подела рада ће на крају пресудно утицати да се формирају нове геоекономске целине, које ће бити специјализоване за производњу одређених артикала или пружање услуга за целокупно глобално тржиште. Једну од темељнијих критика Аталијеве претпоставке даје Александар Дугин, који наводи да се ради о посебној верзији „мондијалистичке геополитике“ која приступа политичкој

5 Едвард Лутвак остаје на становишту да је, гледано из угла економије „свака држава свакој другој супарник“, што није у складу са изнетим закључком. Међутим, када је реч о Лутваковом истраживању треба имати у виду и да он наводи како је улога државе да ствара амбијент за увећавање обима пословања на својој територији, користи економске инструменте за одбрану националних интереса и обезбеди неопходну инфраструктуру и технологије како би се повећала конкурентност домаће привреде. Уколико државе кроз формирање интеграционих целина остварују ове циљеве, онда оне полазе од процене да ће из таквог аранжмана имати већу корист, него штету, односно да им земље из региона пре могу представљати партнере и савезнике, него противник. О Лутваковим ставовима више у: Edward Luttwak, *Turbo-Capitalism: Winners and Losers in the Global Economy*, Harper, New York, 1999.

6 Jacques Attali, *Lignes d'horizon*, Fayard, Paris, 1990. Такође и у: Jacques Attali, *Millennium Winners and Losers in the Coming Order*, Three Rivers Press, New York, 1992.

реалности „као да светска влада и јединствена планетарна држава већ постоје“. За Аталија нису битни карактеристике држава, народи који на одређеним територијама живе, културне традиције, већ искључиво индустријски центри, рудна богатства и седишта најважнијих берзи на свету.⁷ Паскал Лоро (Pascal Lorot) такође не дели Аталијево мишљење, већ инсистира на томе да „геоекономија анализира економске стратегије, пре свега комерцијалне, за које се одлуче државе у одређеном политичком окружењу, са циљем да заштите сопствене економије или одређене јасно дефинисане секторе националне економије; да помогну привредним субјектима из сопствених држава да обезбеде неопходне технологије, или да заузму одређене сегменте светског тржишта“.⁸

Прогноза да ће државе брзо губити на значају, те да ће њихово место преузети неко други (светска влада, мултинационалне компаније и тд.) је спорна са много становишта, а чак и понашање две економске суперсиле-САД и Кине, показује да највероватније није ни тачна. САД су са једне стране промовисале принципе „Вашингтонског консензуса“ (*Washington Consensus*), којима су желеле да убрзају стварање глобалне зоне слободне трговине (GFTA, *Global Free Trade Area*), чиме би царина, царинење, царинске стопе и баријере, остале само историјске категорије.⁹ Међутим, са друге стране, САД истовремено константно раде најпре на стварању, а потом и чвршћем интегрисању Северноамеричке зоне слободне трговине, (*North America Free Trade Area*), а затим и Централноамеричке зоне слободне трговине (*Central America Free Trade Area*) као регионалних интеграција. Поред тога, САД показују амбицију да се заједно са чланицама УНАСУР-а направи Свеамеричка зона слободне трговине (*Free Trade Area of the Americas*), али им то до сада није успело због противљења низа јужноамеричких држава. Иако је 2003. на самиту у Мајамију договорено да се преговори

7 Александар Дугин, *Основи геополитике*, књига 1, *Геополитичка будућност Русије*, Екопрес, Зрењанин, 2004, стр. 116.

8 Institut Choiseul pour la politique international et la géoéconomie. Доступно на: www.choiseul.info/missions.

9 Charles Gore, „The Rise and Fall of the Washington Consensus as a Paradigm for Developing Countries”, *World Development*, 28 (5), 2000, 789-804.

заврше у наредне две године, све до данас до тога није дошло.¹⁰ Поред покушаја панамеричког удруживања, САД су иницијатори стварања Транспацифичког партнерства (*Trans-Pacific Partnership*), којим је договорено укидање трговинских ограничења између дванаест држава и успостављање јединствених стандарда у свим земљама овог појаса.¹¹² Овај споразум је изазвао доста контроверзи у скоро свим земљама потписницама, пошто његов садржај није доступан јавности, али се без обзира на то, и у овом случају, показује интенција САД да стварају геоекономске целине кроз које ће повећавати конкурентност сопствене економије. Слична иницијатива је упућена и ка ЕУ, са којом САД желе да успоставе Трансатлантско трговинско-инвестиционо партнерство (*Transatlantic Trade and Investment Partnership*), али је упитно да ли ће до потписивања овог споразума доћи.¹³ САД, дакле, користе међународне институције и ресурсе како би кроз политичко-економске аранжмане подигле обим размене и тиме ојачале национални економски систем, што је у директној функцији јачања капацитета државе. Овако конципиран уводни део рада би требао да укаже да су државе и даље кључни актери међународних односа, упркос другачијим тврдњама низа аутора. Државе и даље покрећу најважније иницијативе које усмеравају глобалне и регионалне политичке процесе и обликују међународне односе. Зато се и кинеске иницијативе морају посматрати са овог, реалистичког становишта и анализирати њихова геоекономска димензија.

Сви елементи остваривања геоекономских циљева кроз изградњу „критичне инфраструктуре“ и коришћења мултилатералног приступа у политичком наступу (који се може, али и не мора завршити формирањем нове интеграционе

10 Ministerial Declaration (Article 5), Eight Ministerial Meeting, Free Trade Area of The Americas, Miami, November 20, 2003.

11 Потписнице овог споразума су поред САД још и: Канада, Мексико, Чиле, Перу, Аустралија, Нови Зеланд, Јапан, Брунеји, Малезија, Вијетнам и Сингапур.

12 О овоме више на званичној страници: <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/trans-pacific-partnership>

13 Последњи који се изјаснио против потписивања оваквог споразума са САД је председник Француске Франсоа Оланд, који је 03.05.2016. изјавио да његова земља „одбацује споразум у овој фази“.

целине) приметни су у кинеској концепцији ОБОР. Кина је 2013. покренула две велике иницијативе којима се најављује циљано инвестирање у инфраструктурне пројекте којима би се ова земља повезала са тржиштима на крајњем западу евроазијске копнене масе. Те две иницијативе су биле Економски појас Пута свиле (*Silk Road Economic Belt*) и Поморски пут свиле за XXI век (*21st-century Maritime Silk Road*), а најавио их је председник државе Си Ђинпинг (Xi Jinping) током предавања на казахстанском Универзитету „Назарбајев“ у септембру говора у парламенту Индонезије у октобру 2013. године.¹⁴ Ове две иницијативе су спојене у једну геоекономску концепцију названу „Један појас-један пут“ или скраћено ОБОР (од почетних слова назива концепције на енглеском језику: *One Belt One Road*).

2. ГЕОЕКОНОМСКА КОНЦЕПЦИЈА ОБОР

Идеја о повезивању савремене Кине са западом Евроазије саобраћајно-економским коридорима није нова и јавила се одмах по распаду Совјетског Савеза.¹⁵ Са једне стране, такав приступ је за Кину важан како би повећавала свој извоз у остале земље Евроазије, док је са друге стране, ова земља све већи увозник енергената и пољопривредних производа. Висок економски раст и поправљање животног стандарда грађана узроковали су и пораст потрошње енергената. „Кина је у 2012. години остала највећи светски потрошач енергената, трошећи 21,9% укупне светске тражње за енергијом те године. У исто време Кина производи 18,8% укупних расположивих енергената у свету. Иако су нафта и гас релативно слабо заступљени у структури кинеске потрошње фосилних горива, у апсолутним износима и по свом утицају у глобалним оквирима кинеска енергетска стратегија и њена реализација далеко превазилазе суверени или регионални

14 Wu Jiao, „Xi in call for building of new ‘maritime silk road’“, *China Daily*, 04. 10. 2013, Dostupno na: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm

15 Gan Junxian, „Sichou zhi lu’ fuxing jihua yu Zhongguo wajijiao” [Plans for “Silk Road” Revival and China’s Diplomacy], *Dongbeiya Luntan* [Northeast Asia Forum], vol. 19, no. 5, September 2010, 66.

значај.¹⁶ Због растућих потреба за нафтом и гасом „Кина покушава да обезбеди повећани увоз, али тако да диверзификује одредишта са којих увози нафту и гас и нарочито да се преоријентише на она географски ближа и сигурнија, са циљем да превлада заоштрену ситуацију у кључном региону Средњег истока, са кога у том моменту увози преко 60% сирове нафте. (...) Геополитичке и безбедносне последице кинеског настојања да обезбеди или повећа енергетску безбедност су имале тектонску јачину у региону Источне Азије, будући да су се кинеска настојања сударала са сличним или истоветним настојањима глобалне супер силе САД, као и регионалних сила попут Јапана, Индије или суседа у Јужном кинеском мору.“¹⁷ У 2010. Кина је постала друга светска економска сила (претекла је Јапан према величини БДП), а исте године је заузела и позицију највећег извозника на свету. Због бројне популације њен БДП по глави становника вишеструко је мањи од оног у најразвијенијим земљама света (САД, Јапану, западноевропским државама) и 2012. је износио нешто преко 14.000 долара. Међутим, важно је подвући када се говори о кинеском бруто производу и перформансама њене привреде, да је економски раст Кине у последњих 35 година незабележен је у светској историји. Поређења ради, почетком деведесетих година XX века БДП по глави становника у овој земљи био је четрнаест пута мањи него 2012. године. Од 1980. године раст кинеске економије је просечно износио 8–10% на годишњем нивоу.¹⁸

Дуж трасе ОБОР налази се више од шездесет држава, међу којима су и велике и регионалне силе, попут Русије, Индије, Пакистана, Ирана и Турске. Са неким од ових држава, попут Индије, Кина је у последњих пола века имала лоше односе, а поједина геополитичка жаришта, попут оног у Авганистану, представљају опасност за дугорочну

16 Драгана Митровић, Драган Траиловић, „Геополитичке последице кинеске енергетске стратегије у централној Азији“, у: Миломир Степић, Живојин Ђурић [ур.], *Србија и евроазијски геополитички простор*, Институт за политичке студије, Београд, 2013, стр. 179.

17 Исто, 180-181.

18 Подаци према: „China Statistical Database“ и „Bulletin on the Preliminary Verification Data of GDP in 2012“. Доступно на: www.china.org.cn.

стабилност Централне Азије. Због тога је кинески приступ реализацији овог плана ослоњен пре свега на ширење спољнотрговинске размене и изградњу стратешких саобраћајница. Кинеска логика полази од такозваних „win-win“ решења, од којих би обострану корист имали и Кина и земље у које се улаже, те се због тога политичке теме углавном остављају на маргинама, а сарадња се базира на економским питањима и инвестицијама. Индикативно је да је Кина до 2009. године решила питање демаркације границе дуге 22.117 километара (најдужа копнена граница на свету) са дванаест од четрнаест суседа. Остали су спорови само са Индијом и Бутаном (са којим Кина нема дипломатске односе). Ово показује кинеску тежњу да се проблеми решавају дипломатским путем и преговорима. Део кинеске традиције је идеја „хармоније без једнообразности“, због чега је њен политички наступ сасвим другачији од оног који имају западне државе и не подразумева наметање било каквих решења.¹⁹ Председник Ху Ђинтао (Hu Jintao) залагао се да треба истицати „мултилатерализам, узајамно корисну сарадњу и дух инклузивности, како бисмо остварили заједничку безбедност, просперитет и изградили свет у коме све цивилизације хармонично коегзистирају и прилагођавају се једна другој“.²⁰ „Стварање економског појаса представљало би комбиновање геоекономских чинилаца кинеске телурукратске перспективе са елементима меке моћи и безбедности. Предлажући такву геоекономску иницијативу Си (Ђинпинг, прим. аут.) је истакао пет елемената који би требало да се остваре како би се регионална сарадња реализовала у пуном капацитету: прво, иницијатива подразумева унапређење политичке комуникације, која би за циљ имала усаглашавање развојне стратегије

19 „Пре више хиљада година настао је кинески идеограм *Хе*, који означава хармонију и мир: изрезбарен је на корњачиној кори. Конфуције (551. г. пре н. е. – 479. г. пре н. е.) је родоначелник филозофског појма хармонија без једнообразности, што означава свет који је и даље пун разлика и противречја, али човек који исправно поступа може да уравнотежи све те разлике и противречја и постигне хармонију.“ Зоран Петровић Пироћанац, „Аргументи: зашто Евроазијски савез уместо Европске уније – пример Кине“, у: Миломир Степић, Живојин Ђурић [ур.], *Србија и евроазијски геополитички простор*, Институт за политичке студије, Београд, 2013, стр. 232.

20 Исто, стр. 233.

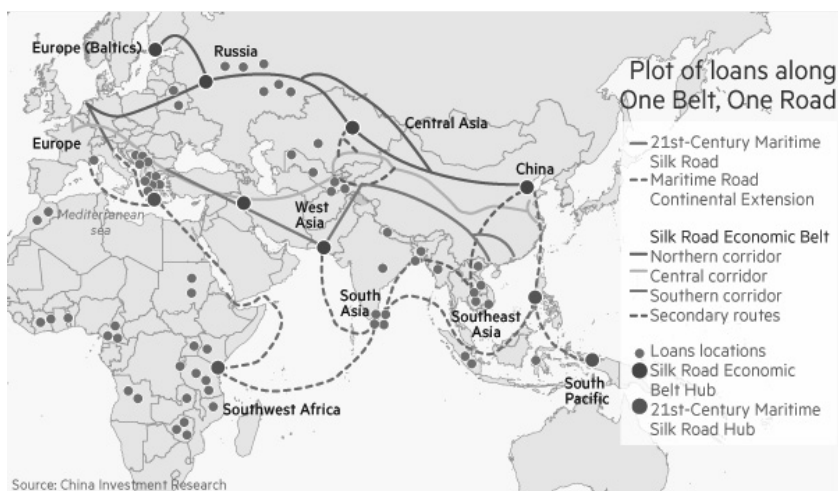
у заједничком интересу свих држава региона; друго, истакнута је потреба унапређења транспортне инфраструктуре, која би помогла да олакша могућност даљег економског развоја свих актера; треће, економски појас би се заснивао на принципима слободне трговине, који би за циљ имали укидање препрека трговинској размени, смањење трошкова инвестирања и унапређење и убрзање квалитета економских токова на могућем тржишту од готово три милијарде становника; четврто, иницијатива подразумева и увођење локалних валута као конвертибилних за реализацију трансакција међу чланицама; пети елемент представља повећање културолошких интеграција кроз боље перцепције интеграција на нивоу представника свих друштава, са циљем обезбеђивања дугорочне подршке даљим процесима.²¹

Од 2013. године у различитим чланцима и часописима могло се пронаћи неколико различитих приказа куда ће стратешки коридори ОБОР-а пролазити.²² У погледу копнених коридора - „северног“ и „централног“, као и „Поморског пута свиле за XXI век“ нема већих недоумица. „Поморски пута свиле за XXI век“ би повезивао кинеске луке (пре свега Тјенцин и Шангај) са медитеранским лукама (простор Медитерана се сагледава у ширем контексту) Марсеј, Пиреј и Венеција. Он би се протезао преко Јужног кинеског мора и Молучког пролаза до индијске луке Ченај (*Chennai*), одакле би се рачвао северни крак ка пакистанској луци Гвадар и југозападни крак ка источноафричкој обали где су за овај пројекат важне луке Момбаса у Кенији и Дар ес Салам и Багамојо (*Bagamoyo*) у Танзанији.²³ Даље би се Суецким каналом ова рута настављала ка Медитерану. (Карта 1.)

21 Иван Зарић, „Евроазијска геополитичка и геостратегијска перспектива Народне Републике Кине“, у: Миломир Степић, Живојин Ђурић [ур.], *Србија и евроазијски геополитички простор*, Институт за политичке студије, Београд, 2013, 221–222.

22 Justyna Szczudlik-Tatar, „China’s New Silk Road Diplomacy“, *Polsky Instytut Spraw Miedzynarodowych*, 34 (82), 2013, 1-12.

23 О значају источноафричких лука за кинеску геоекономску концепцију више у: Gerald Wanzala Werikhe, Jin Zhihong, „A Comparative Study of Dry Ports in East Africa and China“, *Developing Country Studies*, Vol.5, No.2, 2015, 7-15.



Карта 1: Стратешки коридори концепције ОБОР²⁴

„Северни коридор“ би, према садашњим плановима, представљала савремена железничка пруга која би се протезала од луке Тјенџин (Tiānjīn), преко Пекинга, кинеске Унутрашње Монголије, главног града Монголије-Улан Батора, па даље од Иркутска трасом Транссибирске железнице до Москве. Од Москве би северни крак настављао ка Санкт-Петербургу и Хелсинкију, а јужни преко Минска и територија Пољске и Немачке ка холандској луци Ротердам. „Централни“ коридор би повезивао луке Шангај и Џингдао (Qīngdǎo) на истоку, са Техераном на западу, преко територија Синкјанга (Xīnjiāng), Казахстана, Узбекистана и Туркменистана. Заједничко за „јужни“ и „централни коридор“ је што би се укрштале у Техерану, а затим преко територије Турске настављали ка Европи. „Јужни коридор“ би почињао у Хонг Конгу и Гуангжоу (Guangzhou), настављао би се преко Си‘ана (Xī‘ān) и Кашгара (Kashgar) до границе са Пакистаном, а затим би се кроз дуж територију Пакистана по дијагонали североисток-југозапад „спуштао“ савремени аутопут преко Исламабада до луке Гвадар (Gwadar). Због овога је подручје Централне Азије од великог значаја за Кину,

24 China Investment Research, <http://www.chinainvestmentresearch.org/press/chinese-overseas-lending-dominated-by-one-belt-one-road-strategy/>

те су и њене иницијативе у овом региону све учесталије.²⁵ Даље би се од Гвадара аутопут усмерио северозападно до Техерана, где би се укрштао са железничким „Централним коридором“. Према првобитном плану, од Техерана би се продужили и железнички и друмски коридор ка Анкари и Истанбулу, а од Мале Азије је требало да се настави северно, преко територије Украјине, па да се у Москви укрсти са „Северним коридором“. У одређеној мери, оваква рута коридора је деловала нелогично, осим ако није била неким, за сада непознатим политичким разлозима. Међутим, ескалација украјинске кризе је довела до тога да се план модификује, тако да се у презентацијама концепције ОБОР северни крак „Јужног коридора“ више не спомиње, већ се наводи како би се овај путни правац од Истанбула даље продужио ка Бугарској, Србији и Мађарској, те даље постојећим саобраћајницама до западне Европе.

Дестабилизација Турске и непредвидивост будућих дешавања на Блиском истоку (пре свега у Сирији), доводе у питање реализацију чак и овог алтернативног решења. Вероватно је и такав развој околности утицао да се Кина више фокусира на Балкан и моравско-вардарску долину као комуникацијски правац који за реализацију концепције ОБОР има све већи значај. Због тога је Кина све активнија на Балкану, а њен нови наступ се може анализирати и кроз наступ кинеских инвеститора у три посматране државе: Србији, Црној Гори и БиХ.

Позиција Србије, Црне Горе и БиХ у концепцији ОБОР

Два су кључна циља концепције ОБОР везана за сарадњу Кине са осталим државама: 1) изградња неопходне инфраструктуре; 2) проширивање и продубљивање економске сарадње. Када је о економској сарадњи Кине и три балканске државе реч, она ће се пре свега одвијати кроз кредитирање капиталних пројеката, кинеске инвестиције и приватизацију преосталих предузећа у државном власништву.

Наиме, иако обим спољнотрговинске размене између три посматране балканске државе са једне и Кине са друге

25 Mathieu Boulegue, „Xi Jinping’s Grand Tour of Central Asia: Asserting China’s Growing Economic Clout“, *Central Asia Economic Paper*, no. 9, October 2013, 1-4.

стране континуирано расте, приметно је да су за Кину ово периферна тржишта и секундарни партнери. Кина јесте најважнији спољнотрговински и финансијски партнер Србије у Азији и до 2016. године. Кина је постала четврти спољнотрговински партнер Србије по увозу, који износи 1,7 милијарди долара годишње, али је истовремено покривеност српског извоза увозом за период 2010-2015. износила свега 0,52-0,64%.²⁶ У укупном извозу Србије у 2015. Кина је учествовала са 0,1%, а у укупном увозу са 7,3%. Од тржишта 168 земаља на која српски привредници извозе, Кина се налази тек на 43. месту. Према подацима Привредне коморе Србије, српски привредници најчешће наводе да немају довољне количине производа за кинеско тржиште, да немају искуства у сарадњи са кинеским компанијама, а такође су приоритетно оријентисани ка тржишту ЕУ које је географски ближе и са којим су чврсто повезани због политичке одлуке државних органа да „ЕУ нема алтернативу“. Србија углавном извози у Кину репроматеријал и полупроизводе. (Табела 2)

Табела 2:

Структура српског извоза у Кину

производ	плута и дрво	погонске машине и уређаји	пластичне материје у примарним облицима	пластичне масе у осталим облицима	текстилна влакна	остало
учешће	44%	11%	7%	7%	4%	26%

Обим робне размене између Црне Горе и Кине је релативно мали и износи око 140 милиона евра на годишњем нивоу (према подацима за 2015. годину), док се у случају БиХ у последњих пет година кретао око пола милијарде евра, при чему је извоз у Кину износио свега 5 милиона. Уколико се обим размене са Кином упореди са бројем становника наведене три државе, може се закључити да су Србија и Црна Гора на отприлике истом нивоу, док је размена са БиХ нижа

²⁶ Иако минималан, у периоду 2013-2015. приметан је раст српског извоза у Кину, па је 2013. износио 9,2 милиона долара, 2014-14,4 милиона, а 2015-20,8 милиона.

од тога за око 40%. даљег простора за повећавање и даље има у БиХ (Табела 3).

Табела 3:

Обим размене са Кином по становнику (у УСД)

држава	Србија	Црна Гора	БиХ
обим размене/ст	237,29	247,98	143,64

Ипак, и поред могућег повећавања кинеског извоза у ове три државе, евидентно је да се ради о малим и неатрактивним тржиштима. Нарочито уколико се ови параметри пореде са највећим и најважнијим спољнотрговинским партнерима Кине. (Табела 3)

Табела бр. 3:

Главни спољнотрговински партнери Кине (у УСД)²⁷

држава	обим размене	обим по становнику
САД	521.000.000.000	1.609,56
Хонг Конг ²⁸	401.000.000.000	54.751,50
Јапан	312.550.000.000	2.461,80
Јужна Кореја	274.240.000.000	5.398,31
Тајван	197.280.000.000	8.394,90
Немачка	161.560.000.000	1.975,78
Аустралија	136.370.000.000	5.658,51
Малезија	106.070.000.000	3.381,68
Бразил	90.270.000.000	437,86
Русија	89.210.000.000	608,52

Посматрајући критеријум обима размене по становнику, може се видети да је спољнотрговински биланс Кине са

27 Подаци према: „Top 10 trading partners of the Chinese mainland“, *China Daily*, 19/02/2014. Доступно на: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2014-02/19/content_17290565_2.htm

28 Хонг Конг и Тајван су издвојени као засебни ентитети зато што су подаци у Табели 3. преузети из чланка објављеном у часопису „Чајна дејли“ где је тако наведено. Иначе, оба ентитета су део НР Кине и оваква класификација нема никакву политичку конотацију

три балканске земље 8-13,75 пута мањи него са Немачком, односно 2,45-4,23 мањи него са Русијом. С обзиром на величину тржишта, чак ни повећавање обима трговине са три балканске земље, на пример до нивоа на ком је обим размене по становнику са Русијом, не би у укупном обиму кинеске спољнотрговинске размене представљало ништа значајно: и када би се размена утростручила то би представљало тек око 2,5% од постојеће кинеске размене са Немачком.

Због тога је значајније економско присуство могуће пре свега кроз веће присуство кинеских инвеститора, приватизације и кредитирање капиталних инфраструктурних пројеката. Зато се Кина од 2013. године појављује као један од најважнијих инвеститора у Србији, Црној Гори и БиХ, а предмет њеног интересовања су пре свега инфраструктурни радови и енергетски сектор.

Интензивна кинеско-српска сарадња у енергетском сектору је почела 2013. када је потписан споразум о реконструкцији постојећег и изградњи новог блока ТЕ „Костолац“ у вредности од 999 милиона евра. Током 2015-2016. неколико значајних кинеских компанија су отвориле своја представништва у Србији. Најпре је то учинила CWE (*China international water and electric corporation*), која показује заинтересованост да учествује у пројектима из области обновљивих извора енергије и путне инфраструктуре на територији југоисточне Европе, а Србију је апострофирала као „центар региона“. Затим су истовремено своје огранке отвориле у Београду CEFC (*China Energy Company Limited*) и СБИ (*China Balkan Investment*), које су најавиле учешће у будућим приватизацијама, пројекте у пољопривреди, саобраћајној инфраструктури, финансијском сектору и телекомуникацијама. У марту исте године је започета изградња фабрике ливења европског огранка кинеске компаније „Меи Та“, а месец дана касније је уследила приватизација „Железаре Смедерево“ од стране кинеског гиганта у овој индустријској грани, предузећа „Hesteel Group Tangsteel Company“.²⁹ Приватизације смедеревске железаре

29 Кинески инвеститор се обавезао да ће у железару уложити још најмање 300 милиона евра. Према непотврђеним информацијама, свега неколико дана по потписивању уговора између кинеског инвеститора и Владе Србије, Кинеска

је занимљива и у контексту могуће изградње „Канала Морава“, пошто је Смедерево град поред којег се Морава улива у Дунав, те би ту био северни улаз/излаз у канал. На иницијативу председника Србије Томислава Николића, 2013. године је са кинеском страном разматрана могућност изградње канала Дунав-Егејско море, којим би се моравско-вардарском долином повезале речна лука Смедерево и морска лука Солун. Иако је у српској јавности овај предлог изазвао доста контроверзи и полемика, студија изводљивости коју је израдила „China Gezhouba Corporation Limited“ је показала да је овај пројекат финансијски оправдан.³⁰ Идеја о повезивању Дунава и Егејског мора се први пут јавила 1904. а три године касније је у Њу Џерсију од стране америчке владе установљена посебна комисија која је требала да се позабави овим пројектом (*American engineering commission for the observation of the Morava-Vardar waterway*). После Другог светског рата је поново ова тема актуелизована, а 1961. је то споменуто и у просторном плану СР Србије.³¹

Већа економска сарадња са Црном Гором је иницирана уговором између „Црногорске пловидбе“ и кинеске компаније „Poly Technologies“ о кредитирању куповине 4 брода у вредности од 50 милиона долара. Од тада су кинески инвеститори показивали интересовање за улагања у сектор енергетике, па је у октобру 2015. потписан Меморандум о разумевању и сарадњи између Владе Црне Горе и фирме „Norinco“ о пројекту изградње хидроелектрана на Морачи и Комарници. Пројекат обухвата изградњу четири хидроелектране „Андрејево“, „Расловићи“, „Милуновићи“ и „Златица“, инсталисане снаге 238 MW и просечне годишње

банка је одобрила 600 милиона долара кредита за пројекат модернизације железаре. Према: „China Invest US\$600M in Smederevo Steel Mill“, Serbian Monitor, 17/08/2016, доступно на: <http://serbianmonitor.com/en/investing-in-serbia/23925/china-invests-us600m-smederevo-steel-mill/#.WC4JZ7lrKUK>

30 Yang Huihui, Zhou Qihong, Sun Luo, Xie Kai, Li Wenhua, Yang Huihui, Fu Zhihao, Liu Yazhou, Xiong Hanwen, Zeng Wenzhe, Kan Dongdong, Yang Fengjuan, Hu Heping, *Moravska dolina - Sveukupni planski izveštaj*, Beograd, 2013.

31 Milovan Radaković, „The Danube-Morava-Vardar-Aegean Sea Waterway“, In: Nevenka Jeftić Šarčević, Edita Stojić Karanović (Ed.), *Danube Strategy – Strategic Significance for Serbia*, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, 2012, 175-184.

производње од 649 MW, а процењени укупни трошкови су око 540 милиона евра.

У БиХ кинески инвеститори су такође фокусирани на сектор енергетике, па је тако за изградњу термоелектране у Станарима (Република Српска, инвеститор је британска компанија ЕФТ) ангажована „Dongfang Electric Corporation“. Са истом кинеском компанијом Влада Републике Српске је потписала меморандум о сарадњи у изградњи термоелектране „Гацко II“, која би коштала око 1,5 милијарди евра. У мају 2016. је у Сарајеву потписан уговор између Електропривреде БиХ и кинеске групације коју сачињавају „China Gezhouba Group Coupan“ и „Guandong Electric Power Design Institute“ о изградњи Блока 7 у термоелектрани „Тузла“ у вредности од 722 милиона евра, што би требало да буде највећа инвестиција у овој земљи после рата. Такође, кинеске компаније „СЕРСО III“ и „НТГ“ би требало да граде термоелектрану-топлану у Зеници, али, иако је уговор потписан, због нерешеног питања откупа електричне енергије од стране Електропривреде БиХ још увек се није ушло у фазу реализације пројекта.

Један од разлога због којих кинески инвеститори улажу у енергетски сектор вероватно је и потенцијал који пружа Енергетска заједница југоисточне Европе, пошто су захваљујући овом уговору са ЕУ, балканске земље интегрисане у континентално енергетско тржиште. Улагањем у енергетски сектор балканских држава кинеске компаније добијају приступ целокупном тржишту Европе (укључујући и Украјину која је чланица Енергетске заједнице). Истовремено, на таква начин се јачају економске везе између Кине и других држава, те се ствара повољан амбијент за испуњавање других циљева концепције ОБОР. Најважнији циљ је свакако саобраћајно повезивање и на том плану су још уочљивије активности кинеских инвеститора и кредитора у Србији, Црној Гори и БиХ.

Посматрајући из угла кинеских улагања у инфраструктуру, још је уочљивије да, пре свега Србија, игра важну улогу у реализацији геоекономских циљева ОБОР. Балкан је важан за повезивање Централне Европе са поморским лукама

у ширем региону североисточног Медитерана. Кинески инвеститори су у инфраструктурни сектор улазили фазно, па је први пројекат договорен 2009. године и тицао се изградње моста „Михајло Пупин“ у Београду преко Дунава (између Земуна и Борче). После тога су 2013. договорена још два важна пројекта: модернизација пруге Београд-Будимпешта и финансирање и изградња појединих деоница Коридора 11 који повезује Србију и Црну Гору. Реализација пројекта модернизације пруге Београд-Будимпешта је почела у децембру 2015. године, а важност овог пројекта се огледа у чињеници да је то први у мултилатералном формату, пошто је до тада Кина била искључиво оријентисана ка билатералној сарадњи. Пројекат је вредан 1,1 милијарду евра, а треба да буде завршен до средине 2018. Крајем 2014. године владе Кине, Србије, Мађарске и Македоније су потписале споразум о модернизацији железничке инфраструктуре, са намером да се по завршетку деонице Београд-Будимпешта пројекат настави јужно ка Скопљу и даље ка Атини, правцем север-југ. Крајњи циљ је да постоји савремена железничка саобраћајница на релацији лука Пиреј-Будимпешта, пошто је најзначајнију грчку луку купила кинеска компанија „Cosco“ у априлу 2016. године.

За Коридор 11 који повезује Србију и Црну Гору, Кина је до сада издвојила 642 милиона евра, а њени извођачи су ангажовани на деоницама Љиг-Прељина и Уб-Лајковац. Предузеће „China Road and Bridge Corporation“ је извођач радова на деоницама Коридора 11 у Црној Гори, а који се у националним стратегијама ове земље означава као аутопут Бар-Бољаре. Радови су званично почели у мају 2015. године. Овим аутопутем се спаја јужни Јадран са Централном Европом, преко Београда, а њен значај може постати већи уколико се заврши и најављена модернизација пруге Београд-Бар, чиме би се стекли услови за значајно веће и ефикасније коришћење капацитета луке Бар (у историји луке Бар се никада није десило да њени капацитети за претовар и складиштење буду у потпуности искоришћени, пре свега због слабе инфраструктурне повезаности са „унутрашњошћу“).

У Републици Српској су 2015. године предузеће „Аутопутеви Републике Српске“ и „China Shandong International Economic&Technical Cooperation Group“ потписали меморандум о разумевању о неопходним техничким и финансијским проценама за изградњу аутопута Бања Лука-Приједор. За Републику Српску су приоритети два путна правца дуж трансверзале запад-исток, један би повезивао Бања-Луку са Приједором и Новим Градом на западу, док би се други крак одвајао од Бања Луке источно ка Добоју. Код Добоја се спаја са паневропским Коридором 5, који се протеже од Будимпеште до Сарајева и даље до луке Плоче на Јадранском мору. Дугорочни планови Владе Републике Српске су и да се од Добоја аутопут продужи источно до границе са Србијом, чиме најкраћи комуникациони правац између Бања Луке и Београда не би ишао преко територије Републике Хрватске.

Учешће кинеских инвеститора и извођача радова у изградњи путне и железничке инфраструктуре, све веће присуство у енергетском сектору, заинтересованост за реализацију капиталних пројеката и почетна улагања у друге гране привреде показују да посматране балканске земље имају велики значај за реализацију кинеске геоекономске концепције ОБОР. То се пре свега односи на Србију, чији је географски положај важан за повезивање Медитерана и Централне Европе, али и Црне Горе, преко које може пролазити алтернативна веза (преко луке Бар до Будимпеште). Због тога о релативно скроман обим трговине између Кине и балканских држава не треба да завара.

3. ЗАКЉУЧАК

Кина показује чврсто опредељење да реализује геоекономске циљеве концепције ОБОР и у том смеру предузима низ иницијатива у различитим деловима света. У три посматране балканске државе је видљиво концентрисање кинеских инвеститора на секторе енергетике и инфраструктуре. Посебно је важан путни правац Пиреј-Скопље-Београд-Будимпешта, а такође се гради и „помоћни правац“ Бар-Бољаре-Пожега-Београд. Изградњом модерних саобраћајница

транспорт роба од лука у Егејском и Јадранском мору ка Централној Европи ће бити лакши и бржи, а веза Кине са Европом чвршћа. Отуда и толики број и интензитет економских и политичких иницијатива Кине на Балкану од 2013. године, потуно несразмерних величини тржишта и спољнотрговинском значају ових земаља за Кину.

Литература

- Дугин Александар, *Основи геополитике*, књига 1, *Геополитичка будућност Русије*, Екопрес, Зрењанин, 2004.
- Зарић Иван, „Евроазијска геополитичка и геостратегијска перспектива Народне Републике Кине“, у: Миломир Степић, Живојин Ђурић [ур.], *Србија и евроазијски геополитички простор*, Институт за политичке студије, Београд, 2013, 195-230.
- Митровић Драгана, Траиловић Драган, „Геополитичке последице кинеске енергетске стратегије у централној Азији“, у: Миломир Степић, Живојин Ђурић [ур.], *Србија и евроазијски геополитички простор*, Институт за политичке студије, Београд, 2013, стр. 177-194.
- Неклеса, Александр [ур.], *Глобално сообщество: картография постсовременного мира*, Восточная литература РАН, Москва, 2002.
- Петровић Пироћанац Зоран, „Аргументи: зашто Евроазијски савез уместо Европске уније – пример Кине“, у: Миломир Степић, Живојин Ђурић [ур.], *Србија и евроазијски геополитички простор*, Институт за политичке студије, Београд, 2013, стр. 231-254.
- Acemoglu Daron, Johnson Simon, Robinson James, „The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth“, *The American Economic Review*, 95 (3), 2005, 546-579.
- Attali Jacques, *Millennium Winners and Losers in the Coming Order*, Three Rivers Press, New York, 1992.

- Boulegue Mathieu, „Xi Jinping’s Grand Tour of Central Asia: Asserting China’s Growing Economic Clout,” *Central Asia Economic Paper*, no. 9, October 2013, 1-7.
- China Investment Research, <http://www.chinainvestmentresearch.org>
- Gore Charles, „The Rise and Fall of the Washington Consensus as a Paradigm for Developing Countries”, *World Development*, 28 (5), 2000, 789-804.
- Eltis David, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford University Press, New York, 1987.
- Huihui Yang, Zhou Qihong, Sun Luo, Xie Kai, Li Wenhua, Yang Huihui, Fu Zhihao, Liu Yazhou, Xiong Hanwen, Zeng Wenzhe, Kan Dongdong, Yang Fengjuan, Hu Heiping, *Moravska dolina - Sveukupni planski izveštaj*, Beograd, 2013.
- Jiao Wu, „Xi in call for building of new ‘maritime silk road’“, *China Daily*, 04. 10. 2013, Dostupno na: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm
- Junxian Gan, „Sichou zhi lu’ fuxing jihua yu Zhongguo waijiao” [Plans for “Silk Road” Revival and China’s Diplomacy], *Dongbeiya Luntan* [Northeast Asia Forum], vol. 19, no. 5, September 2010, 66.
- Luttwak Edward, *Turbo-Capitalism: Winners and Losers In the Global Economy*, Harper, New York, 1999.
- Ministerial Declaration, Eight Ministerial Meeting, Free Trade Area of The Americas, Miami, November 20, 2003.
- Murray Allan, Grubestic Tony, „Critical Infrastructure protection: The vulnerability conudrun”, *Telematics and Informatics*, 29 (1), 2012, 56-65.
- Nordhaus William, „Climate and Economic Development: Climates Past and Climate Change Future”, *World Bank Economic Review*, 7 (1), 1993, 355-376.
- Porter Michael, „Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy”, *Economic Development Quarterly*, 14 (1), 2000, 15-34.
- Radaković Milovan, „The Danube-Morava-Vardar-Aege-

- an Sea Waterway“, In: Nevenka Jeftić Šarčević, Edita Stojić Karanović (Ed.), *Danube Strategy – Strategic Significance for Serbia*, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, 2012, 175-184.
- Rodrik Dani, Subramanian, Arvind , Trebbi, Francesco, „Institutions Rule: The Primacy of Institutions Over Geography and Integration in Economic Development“, *Journal of Economic Growth*, 9 (2), 2004, 131-165.
- Szczudlik-Tatar Justyna, „China’s New Silk Road Diplomacy“, *Polsky Instytut Spraw Miedzynarodowych*, 34 (82), 2013, 1-12.
- Werikhe, Gerald Wanzala, Jin Zhihong, „A Comparative Study of Dry Ports in East Africa and China“, *Developing Country Studies*, Vol.5, No.2, 2015, 7-17.

Dusan Prorokovic

GEO-ECONOMIC ASPECTS OF THE CHINESE CONCEPT OBOR AND THE POSITION OF SERBIA, MONTENEGRO AND BOSNIA AND HERZEGOVINA

Resume

China is becoming increasingly present in Serbia, Montenegro and Bosnia-Herzegovina and is emerging as a significant investor. The geographical position of these states, as well as the possibility of free trade with the EU, Russia, CEFTA and Turkey have a comparative advantage that attract Chinese investors. New Chinese geo-economic concept called “One belt one road” (OBOR) involves the use of four transport corridors (three continental and one maritime) through which China will be connected with other states of Eurasia. The ultimate goal is to provide a continuous increase in the volume of trade on the territory of Eurasia. One of the three continental corridors

extends through the Balkans and include Serbia. This is why the Chinese show interest for Balkans. The sectors in which it can be invested with the help and partnership of Serbia, Montenegro and Bosnia-Herzegovina are primarily infrastructure, energy, IT industry, agriculture and tourism.

Keywords: OBOR, China, Serbia, Montenegro, Bosnia and Herzegovina, geoeconomics.



* Овај рад је примљен 20. августа 2016. године, а прихваћен за штампу на састанку Редакције 30. септембра 2016. године.