

Оригинални научни рад

УДК UDK 327.:911.3]:351.86(510:497)

ДОИ 10.7251/SVR1919009T

КИНА, БАЛКАН, ОБНАВЉАЊЕ НОВОГ ПУТА СВИЛЕ У XXI ВИЈЕКУ

Др Здравко Тодоровић¹

Жељезнице Републике Српске

Апстракт: Стратешки пројект иницијативе „Један појас, један пут“ представља дугорочну визију глобалног развоја, кинеску политику сусједства која за крајњи циљ има формирање стабилности у свијету кроз економски развој и сарадњу. Састоји се од иницијативе за „Економски појас пута свиле“ представљен у Астани – Казахстан и иницијативе за „Поморски пут свиле XXI вијека“ представљен у Џакарти – Индонезија. Иницијатива „Један појас, један пут“ обухвата сарадњу и усаглашавање са више десетина држава и међународних организација као што су АСЕАН и ЕУ, али и земљама попут Русије, Ирана, затим земаља Африке, Кариба, Јужне Америке. Кина са земљама Балкана у стратегији пута свиле „Један појас, један пут“ гради односе билатерално и у оквиру Механизма сарадње Кине са земљама Централне и Источне Европе (Кина + 17). У кинеској стратегији финансирања инфраструктуре и индустрије Балкан представља приоритетан регион, а показатељи тога су кинеска улагања у најразличитије инфраструктурне, енергетске и индустријске пројекте. Реализацијом иницијативе „Један појас, један пут“ Балкан се снажније геополитички позиционира, инфраструктурно повезује, индустријски ојачава, што перспективно враћа Балкан са периферије његових историјски пројектованих процеса у суверени центар сопственог одлучивања о његовој будућности.

Кључне ријечи: *НР Кина, Балкан, пут свиле, геополитичке промјене, Евроазија, Србија.*

УВОД

Свијет на крају XX и почетку XXI вијека улази у нову како теоретичари глобализма описују постмодерну еру, са многим изазовима за човјечанство у цјелини. Глобални живот у цјелини, његове моралне вриједности, његова економија и политички системи налазе се у свеопштој кризи, што се прије свега односи на западни свијет и његову цивилизацију која је посљедњих неколико вијекова одиграла кључну улогу и представљала покретач свеопштих свјетских процеса, чији резултати са његовим позитивним и негативним карактеристикама данас пројектују међународне односе и њихову геополитичку стварност.

¹ Доктор политичких наука, e-mail: todorovicztm.10@gmail.com

На почетку XXI вијека кинески стратешки пројекат „Један појас, један пут“ представља у стварности једини глобални пројект који за циљ има формирање стабилности кроз економски развој и сарадњу и представља дугорочну визију развоја Евроазије прије свега, али и свијета у цјелини. У оквиру свеобухватног плана за Евроазију, односно иницијативе „Економски појас новог пута свиле Балкан представља изузетно важан регион, геополитички кључан за дефинисање геополитичког утицаја у његовом ширем окружењу и географски простор гдје се се сусрећу интереси европских и свјетских сила које суштински утичу на будућност балканских народа, посебно српског. Балкан у кинеској стратегији финансирања инфраструктурних пројеката и индустрије заузима једно од приоритетних мјеста, што се види по улагањима у луке, жељезнице, енергетске пројекте, ауто путеве и индустријска постројења у балканским земљама. То су, дакле, основни мотиви научне анализе кинеског стратешког пројекта „Један појас, један пут“ на Балкану, да се укаже на значајније геополитичко позиционирање Балкана које овај пројект омогућава, његово инфраструктурно повезивање, индустријско јачање, у коме Србија и српске земље геостратешки заузимају централну позицију.

КИНА, ГЕОПОЛИТИЧКА И ГЕОСТРАТЕГИЈСКА ПОЗИЦИЈА

Неколико је фактора који суштински утичу на геополитичку и геостратегијску позицију Народне Републике Кине у XXI вијеку. Указујемо, прије свега, на геополитичке промјене на простору Евроазије 90-тих година XX вијека, које утичу на формирање геополитичких могућности и перспективе Народне Републике Кине у XXI вијеку. Кинески утицај на централноазијске државе, својеврсни геополитички вакуум створен након дезинтеграције СССР-а, шири се осамостаљивањем бивших совјетских република. Други фактор који битно утиче на геополитичку позицију и геостратегијске перспективе Кине, односи се на снажан економски раст остварен кинеским економским реформама и политиком отворених врата. Трећи фактор, поред наведених историјског и геоекономских чинилаца су физичко – географске карактеристике Кине, које, такође, утичу на геополитичку позицију и перспективу Народне Републике Кине у будућности.

На основу наведених фактора, физичко – географских карактеристика, историјског искуства и геоекономских чинилаца, у геополитичком раму сагледавања геополитичких перспектива Народне Републике Кине у XXI вијеку могу се издвојити два правца њеног дјеловања:

- телурократски (евроазијски), са повезаним векторима ка централној Азији која располаже значајним ресурсима за даљи развој њене економије и
- таласократски (пацифички и индијски), са векторима ка евроазијском римланду и обезбјеђењу виталних поморских комуникација којима Кина увози сировине за своју привреду и извози производе ка страним тржиштима.

Основа евроазијског, телурукратског дјеловања Народне Републике Кине представља економски интерес, док безбједносна димензија иако битна, није у истом нивоу кинеских евроазијских приоритета. Најбитнији сегмент кинеских геополитичких перспектива у копненој (телурукратској) оријентацији Народне Републике Кине представљају њени односи са Русијом. Историјски кинески односи са Русијом имали су успоне и падове, од блиске сарадње двију великих евроазијских држава и партија до отворених сукоба. До побољшања односа двију држава долази 90-тих година XX вијека, што за посљедицу има да Кина усмјери своје потенцијале на поморски стратешки правац.

Народна Република Кина безбједносно димензију своје стратешке оријентације ка централној Азији реализује билатерално и мултилатерално, преко Шангајске организације за сарадњу (ШОС). У оквиру Шангајске организације за сарадњу основни геополитички интерес Кине представља сузбијање ширења интереса Сједињених Америчких Држава, што је остварено стратешким савезништвом са Русијом, чији су интереси у овом правцу идентични кинеским. Приоритети дјеловања Шангајске организације за сарадњу не односе се само на заједничку борбу чланица против „три зла“, тероризма, екстремизма и сепаратизма, него су након 2013. и састанка лидера земаља ШОС на дневни ред рјешавања проблема у Азији постављена питања Сирије, Авганистана и иранског нуклеарног програма.

Иницијатива „Један појас, један пут“ изложена од стране кинеског предсједника Си Ђинпинга 2013. године на универзитету Назарбајев у Казахстану, представља најбољи показатељ стратешких размишљања кинеске евроазијске (телурукратске) оријентације. Иницијатива „Један појас, један пут“ реализује се дуж пута којим је ишао древни пут свиле,² а састоји се од иницијативе за „Економски појас новог пута свиле“³ представљен у Астани - Казахстан и иницијативе за „Поморски пут свиле XXI вијека“ који је представљен у Џакарти - Индонезија 2013. године.⁴ Реализацијом иницијативе „Један појас, један пут“ Кина жели да изврши диверсификацију путева за превоз производа и енергената, који су пријекно потребни за њен даљи економски развој. Иницијатива представља дугорочну визију развоја, која као дио кинеске политике сусједства има за циљ формирање стабилности кроз економски развој и сарадњу. Економске интеграције и сарадња су кључни циљеви кинеске евроазијске оријентације – „Економског појаса новог пута свиле“, посебно са државама централне Азије. За Кину „Један појас, један пут“ обухвата сарадњу и усаглашавање, партнерство са више

² Nolan P., (2015), „The Silk Road by Land and Sea“, Horizons, CIRSD, No 4, p. 147.

³ <http://english.peopledaily.com.cn/90883/8392768.html>, 9/9/2013.

⁴ Friends of Europe (2014), Deepening China-EU security cooperation along the „Silk Road Economic Belt“, <http://www.friendsofeurope.org/global-europe/deepening-china-eu-security-cooperation-along-silk-road-economic-belt>, 23.06.2015.

десетина држава и неколико међународних организација као што су АСЕАН и ЕУ, али и са земљама попут Русије, Ирана, затим земаља Африке, Кариба, Јужне Америке. Кинески представници су предлагањем иницијативе „Економски појас новог пута свиле“ истакли тежишне елементе развоја евроазијске сарадње у пуном обиму:

- прво, иницијатива инсистира на унапређењу политичке комуникације између државних актера, с циљем усаглашавања развојних стратегија у заједничком интересу држава региона;
- друго, неопходност унапређења транспортне инфраструктуре, која би омогућила развој свих држава;
- треће, економски појас се заснива на принципима слободне трговине с циљем укидања препрека трговини, инвестирању и унапређењу економских токова на евроазијском тржишту;
- четврто, иницијатива предвиђа увођење локалних валута као конвертибилних у реализацији трансакција између држава и
- пето, иницијатива инсистира на културолошким интеграцијама кроз унапређење перцепције интеграција на нивоу представника свих друштава, с циљем обезбјеђења подршке евроазијским интеграционим процесима.⁵

Финансирање пројекта иницијативе „Један појас, један пут“ врши се преко новоформираних финансијских институција - Азијске инфраструктурне инвестиционе банке са почетним капиталом од 50 милијарди америчких долара, Фонда пута свиле новог инфраструктурног и трговинско - финансијског механизма са капиталом од 40 милијарди америчких долара, као и новог механизма финансирања формираног од стране Шангајске организације за сарадњу.⁶ Пројект „Један појас, један пут“⁷ према стратешким циљевима КПК 18. конгрес треба да се заврши за петнаест година,⁸ чиме би била формирана нова геополитичка ситуација земаља централне Азије, смањена зависност од поморских путева посебно превоза енергената и производа, што се уклапа у визију кинеског председника Си Ђинпинга о кинеском сну.⁹

⁵ Тодоровић З., (2019), Геополитичке перспективе интеграција западног Балкана – осврт на Босну и Херцеговину, Независни универзитет Бањалука, стр. 141-142.

⁶ Friends of Europe (2014), Deepening China-EU security cooperation along the „Silk Road Economic Belt“, <http://www.friendsofeurope.org/global-europe/deepening-china-eu-security-cooperation-along-silk-road-economic-belt>, 23.06.2015.

⁷ Један појас се односи на „Економски појас новог пута свиле“, а један пут на Поморски пут свиле XXI вијека“

⁸ Zhiping P., (2014), Silk Road Economic Belt: A Dynamic New Concept for Geopolitics in Central Asia, China Institute of International Studies, http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18content_7243440.htm, 19.06.2015.

⁹ Weibin G., (2013), Chinese Experience of Development, Lecture, Seminar China's issues, 16-31 November 2013, Beijing: Chinese Academy of Governance

КИНА, БАЛКАН, ОБНАВЉАЊЕ ПУТА СВИЛЕ

На Балкану кинески утицај датира још из времена хладног рата, када је Кина настојала да од Совјетског Савеза преузме улогу лидера у заступању комунистичке улоге у свијету. У њену политичку орбиту тада улази Албанија, док је у каснијем периоду Народна Република Кина развијала свеобухватну сарадњу са Југославијом и Румунијом. Између балканских држава и Кине међусобна сарадња траје до краја хладног рата 80-тих година XX вијека, када на Балкану, првенствено у Југославији долази до драматичних геополитичких промјена. Консолидацију политичких прилика и тржишних односа на Балкану Народна Република Кина дочекује спремно и за Балкан припрема „нову балканску стратегију“, односно примјену компаративних предности савремене Кине у контексту потенцијала у инвестирању (огромне девизне резерве) и посматрања Балкана као дијела свеукупног плана за Евроазију. За Народну Републику Кину Балкан представља изузетно важан регион, стратешки важан из више разлога:

- геополитички значајан Балкан кључан је за дефинисање геополитичког утицаја у његовом ширем географском окружењу (средња Европа, Мала Азија, Средоземље, Јадран, Црно море, Блиски исток). Балкан је улазно – излазна капија Европе за њен животни простор на Истоку, изражен у ставу да онај ко влада Балканом влада и Европом.¹⁰
- Балкан је простор гдје се сусрећу интереси европских и свјетских сила, који суштински утичу на будућност балканских народа, првенствено српског. У томе смислу појам Балкана има све више политичко, а мање географско значење.¹¹

У стратешкој визији новог кинеског пута свиле „Један појас, један пут“, како копненог, тако поморског правца наступања, Балкан отвара и омогућује кинеско политичко и економско позиционирање на трасама његовог распрострањања, при томе земље на оба његова правца добијају инфраструктуру и економску корист. Иницијатива „Један појас, један пут“ на геополитичком и геоекономском плану представља стратешко повезивање и свестрану међусобну сарадњу Кине, Евроазије и остатка свијета, међу којима Балкан представља важну дестинацију, односно својеврсну „кинеску улазницу“ у Европу.

Комуникација Кине са земљама Балкана се одвија билатерално, као и у оквиру формалног Механизма сарадње Кине са земљама централне и источне Европе (Кина + 17). Стратешки Кина се залаже за улазак држава Балкана у Европску унију, што представља одраз њених

¹⁰ Деспотовић Љ., (2017), Глобализација и геополитика идентитета, Каирос, Сремски Карловци, стр. 75.

¹¹ Драгишић З., (2017), „Безбједносни идентитет Балкана и ЕУ“, зборник Поља геополитике, ФЕППС, Нови Сад, стр. 314.

дугорочних интереса. Кинези сматрају да приступање држава Балкана ЕУ доприноси њиховом бржем економском и општем развоју, чиме оне постају квалитетни партнери Кине на економском и сваком другом плану. Приступ Кине државама Балкана у економском и финансијском смислу занива се на win-win стратегији (Shuangying), односно кинеском новцу и помоћи, за узврат добија могућност приступа тржишту и технологијама. Кинеска стратегија подразумева инвестициона улагања у изградњу инфраструктуре земаља периферије, које се налазе у непосредном сусједству великог тржишта ЕУ, што у будућности омогућава извоз природних ресурса и пласирање готових производа на највеће свјетско тржиште (ЕУ).

КИНА-БАЛКАН, ИНВЕСТИЦИЈЕ

За кредитирање земаља централне и источне Европе Кинези су планирали 10 милијарди америчких долара по преференцијалним условима, намијењеним првенствено у енергетику и инфраструктуру, али и у друге области, као што су пољопривреда, туризам, образовање, наука и култура. Постојећи развојни фонд од 10 милијарди америчких долара повећан је за милијарду долара на трећем Самиту премијера 17 држава у Београду 2014. године, а формиран је и нови инвестициони фонд са 3 милијарде америчких долара с циљем давања подстицаја кинеским компанијама и финансијским институцијама да учествују у приватизационим процесима и јавно-приватним партнерствима у државама централне и источне Европе.¹²

Кинеске инвестиције на Балкану посљедњих година су снажно присутне, посебно у Грчкој, Србији, и Турској, али и у Румунији, Бугарској, Босни и Херцеговини и Македонији. Прва значајна инвестиција на Балкану односи се на потписивање концесије на 35 година за велики дио пирејске луке од стране кинеске компаније China Ocean Shipping Company – COSCO, којом је предвиђено улагање од 500 милиона евра и 2,5 милијарде евра за концесију за два контејнерска терминала, са планом да се настави кинеско улагање у грчку луку Пиреј и куповина њеног већинског пакета од 67 одсто кога држи грчка влада.¹³ Кинези преусмјеравају своју поморску трговину од источне Азије ка Грчкој преко Суецког канала, у цијелом процесу превоза робе штеде седам до десет дана, а Пиреј постаје главна лука која повезује кинеску индустрију са тржиштима Европе, Блиског истока и сјеверне

¹² Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2014), Li Keqiang Attends and Addresses Fourth China-CEEC Economic and Trade Forum, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wshd_665389/t1220475.shtml, 20.03.2015.

¹³ Deutsche Wele, (2014), China's Premier continues European investment tour in Greece, <http://www.dw.de/chinas-premier-continues-european-investment-tour-in-greece/a-17716743>, 11.06.2015.

Африке.¹⁴ У мају 2014. године у Европу је стигао први воз новом трасом од Грчке, преко Македоније, Србије, Мађарске до Чешке. Да би се превоз робе од Грчке ка Европи убрзао, у децембру 2014. године потписан је споразум о изградњи брзе пруге Београд – Будимпешта у вриједности 2,4 милијарде евра, с тим да је предвиђен наставак њене изградње према Скопљу и луци Пиреј у Грчкој с једне стране, а са друге стране, према Бечу. Жељезничка трансферзала Атина – Беч као дио великог жељезничког пројекта између Кине и Европе пруга свиле, представља „копно-морску експресну линију“ од Кине ка Европи, којом долази до смањења кинеских индустријских трошкова и времена које је потребно да кинески производи стигну до свих европских дестинација.

У Србији су Кинези покренули три мегапројекта. Пројект термоелектране Костолац, који обухвата ревитализацију два постојећа блока од по 350 мегавата, пројект одсумпоровања за та два блока, повећања капацитета за производњу угља на површинском копу „Дрмно“ на 12 милиона тона годишње и изградње новог блока термоелектране БЗ по систему „кључ у руке“. Завршетак мегапројекта се очекује 2019. године, а његова укупна вриједност износи 1,251 милијарду америчких долара. Други велики мегапројект који је 2014. године отворен од стране кинеског премијера Ли Кеђианга представља мост Михаило Пупин Земун – Борча на Дунаву. Изградњом моста Земун – Борча, извршено је побољшање регионалних веза на Балкану, односно укрштање Коридора 10 са Коридором 4, који западну Европу преко Румуније повезују са Црним морем. Трећи мегапројект се тиче изградње аутопута на Коридору 11 од Београда до границе са Црном Гором, који на једној страни треба да повеже Темишвар у Румунији са Београдом, а на другој, луку Бар у Црној Гори са Баријем у Италији. Уговор о изградњи неколико дионица на аутопуту на Коридору 11 са Владом Србије потписала је кинеска компанија China Shandong International Economic & Technical Cooperation Group Ltd. – СИЕТС у вриједности 642 милиона америчких долара.¹⁵ Кинески инвеститор реализовао је и први трговински центар „Змај“ на западном Балкану, на раскрсници аутопутева Београд – Загреб и Београд – Нови Сад у вриједности 25 милиона евра, што представља највећу „greenfield“ инвестицију у Србији. Са канадско-кинеским конзорцијумом Lavalin и China Nuclear Power Engineering Co – CNPEC 2012. године ЈП ЕПС потписује Меморандум о сарадњи на пројекту реверзибилне хидроелектране „Бистрица“ на Лиму у вриједности 600 милиона америчких долара. Жељезнице Србије 2013. године са кинеском

¹⁴ China Institute for International Relations, (2014), The Role of Central and Eastern Europe in the Building of Silk Road Economic Belt, http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18content_7243192.htm 21.06.2015.

¹⁵ Влада Републике Србије, (2014), Сутра отварање моста Земун – Борча, <http://www.srbija.gov.rs/vesti/vest.php?id=227214>, 19.06.2015.

компанијом Huawei потписују споразум модернизације комплетних комуникација српске железнице (изградња оптичке инфраструктуре) у вриједности 200 милиона евра. На Самиту Кина + 17 са Кинезима је уговорена изградња индустријске зоне Стубленица – Уб, изградња луке и слободне царинске зоне на Дунаву и обилазнице око Београда.

Осим луке Пиреј један од кинеских стратешких циљева на Балкану односи се на изградњу аутопута Београд – Бар. У фебруару 2014. године Црна Гора је направила аранжман са кинеском компанијом China Road and Bridge Corporation – CRBC за изградњу дионице пута од Бара до Бољања Смоковац – Матешево дуге 42 километра у вриједности 807 милиона евра. Кинези су заинтересовани и за луку Бар,¹⁶ изградњу термоелектране „Пљевља“ (изградња другог блока и проширење капацитета рудника угља), а врши се и реконструкција пруге Београд – Бар чији завршетак се очекује 2020. године.¹⁷

Кинеска развојна банка у Републици Српској – БиХ финансира је изградњу термоелектране „Станари“ и повећање капацитета производње угља у вриједности 350 милиона евра од укупне инвестиције од 550 милиона евра. Изградња термоелектране „Станари“ је завршена 2016. године, која (кинеска компанија Dongfang electric corporation) је први енергетски објект у БиХ који функционише у складу са европским директивама о заштити животне средине.¹⁸ У септембру 2012. године потписан је уговор о изградњи хидроелектране „Улог“ у горњем току Неретве између EFT Group и кинеских енергетских компанија Sinohydro Corporation Ltd, Dongfang Electric и Кинеске развојне банке у вриједности 60 милиона евра. Потписан је уговор о изградњи термоелектране „Гацко два“, а кинеске компаније заинтересоване су и за реализацију енергетских пројеката у Федерацији БиХ, као што су блок 8 термоелектране Какањ и блок 7 у термоелектрани Тузла. Са кинеским партнерима у току су и договори различитог интензитета о изградњи ауто-путева Бањалука – Приједор, Вукосавље – Брчко и Бањалука – Мркоњић Град према Купресу.

Меморандум о разумијевању о изградњи 12 хидроелектрана на ријечи Вардар, Македонија је са Кином потписала 2011. године. Договорени пројект у вриједности 1,5 милијарду евра треба бити реализован у року од 15 година, с тим да 85 одсто пројекта финансира

¹⁶ Црна Гора, (2015), Бар сарађује са кинеском луком, <http://crna.gora.me/vijesti/drustvo/bar-saraduje-sa-kineskom-lukom/>, 25.06.2015.

¹⁷ “China sets up shop in Europe’s backyard” (фуснота 14), Power Engineering International (online), (2012), <http://www.powerengineeringint.com/articles/print/volume-20/issue-9/power-report/china-sets-shop-europes-backyard.html>, 20.03.2013.

¹⁸ Бизнис финансије, (2013), Кина: нови играч на европском терену, <http://bif.rs/2013/12/kina-novi-igrac-na-evropskom-terenu/#sthash.xu3CfkRT.dpbs>, 19.06.2015.

се из Кинеске развојне банке.¹⁹ Кинеска компанија Sinohydro добила је изградњу два велика пројекта аутопута, западног Кичево – Охрид и источног Миладиновци – Штип. У децембру 2014. године на Самиту Кина + 17 у Београду предсједник Владе Македоније Н. Груевски потписао је споразум о изградњи брзе жељезничке пруге од Будимпеште до Солуна (дио кроз Македонију).²⁰ У Београду 2014. године потписан је и први кинески пројект у Албанији између влада двије земље, а ријеч је о изградњи аутопута Тирана – регион Дибре на сјевероистоку Албаније на граници са Македонијом (кинеска компанија State Construction Company – CSCEC).²¹

Што се тиче кинеских улагања у Турску, инвестиције се највише односе на жељезницу. Кинеске компаније China Railway Construction Corporation и China National Machinery Import and Export Corporation заједно са турским градили су жељезничку линију Истамбул – Анкара, и овај пројект постаје препорука да кинеске компаније добијају и друге послове, као што је изградња жељезнице Баку – Тбилиси – Карс у вриједности 22 милијарде америчких долара. Склопљен је и споразум између кинеске компаније China Civil Engineering Construction Cooperation и турске Владе 2012. године о изградњи брзе пруге од Једрена до Карса у вриједности 35 милијарди америчких долара, чиме је жељезницом спојен исток и запад Турске.²² На Самиту у Београду 2014. године договорена је изградња брзе жељезнице између Букурешта и Кишињева у Молдавији, чиме се брзом пругом повезују ове двије балканске земље.

Привредна сарадња Кине и Румуније има дугу традицију, још из времена хладног рата. Кина је највећи азијски трговински партнер Румуније, са значајним обимом трговине у коју је уложен приватни кинески капитал од око 8 хиљада фирми.²³ У новије вријеме у Румунији послују кинеске транснационалне компаније из области телекомуникација и компјутерске индустрије, као што су Леново и ЗТЕ. Кинеска компанија Chinese Nuclear Power Engenering намјерава да

¹⁹ CSIS, (2011), China's new Balkan Strategy, Volume 1, Number 2, http://csis.org/files/publication/110829_CEW_Balkans.pdf, 19.06.2015.

²⁰ China Military, (2014), Chinese premier highlights infrastructure projects with CEE countries, http://english.chinamil.com.cn/news-channels/today-headlines/2014-12/18/content_6275101.htm, 19.06.2015.

²¹ Balkan Insight, (2015), Chinese to Build Albanian Highwai to Macedonia, <http://www.balkaninsight.com/en/article/chinese-corporation-to-build-new-albanian-highwai>, 19.06.2015.

²² Deloitte, (2013), Infrastructure Industry, <http://www.invest.gov.tr/en-US/infocenter/publications/Documents/INFRASTRUCTURE.INDUSTRY.pdf>, 22.06.2015.

²³ Szcudlik – Tatar J., (2010), Central and Eastern Europe in China's foreign policy after the last EU's enlargement, In: Majer Metal (eds) Panorama of global security environment, Bratislava: CENAA, стр. 349-363

изгради два нова нуклеарна реактора у вриједности 6,45 милијарди евра у румунској нуклеарки Чернавода, у којој већ раде два реактора кинеске производње компаније Candu. Од стране кинеске компаније China National Electric Equipment Corporation представљен је план изградње нуклеарне електране снаге 500 мегавата и вриједности 1 милијарде евра.²⁴ Кинези су ангажовани на изградњи пројекта хидроелектране Тарнита-Лапустести снаге 1000 мегавата у вриједности 1,3 милијарде евра.²⁵ Кинеска Huawei компанија изградила је у Румунији европски дизајн центар, а Кинези показују интересовање и за највећу румунску луку Констанца.

Са Бугарском су Кинези потписали споразум о успостављању заједничке бугарско – кинеске индустријске зоне у Божуришту код Софије.²⁶ У октобру 2009. године кинеска трговинска компанија China Minmetals Corporation потписала је са бугарском компанијом Аурубис (производња бакра) уговор у вриједности 800 милиона америчких долара. У сјеверној Бугарској у фабрици аутомобила кинеске компаније Great Wall Motors производе се аутомобили од 2013. године, док су кинеске компаније Huawei и ЗТЕ постале сувласници на телекомуникационом тржишту Бугарске. У нуклеарној индустрији кинеска компанија China's National Nuclear Corporation заинтересована је да гради нови нуклеарни реактор од 1000 мегавата у нуклеарној електрани Козлодују, док су кинеске компаније добиле реализацију пројекта другог нуклеарног реактора у нуклеарној електрани Белене.²⁷ Кина посљедњих година показује велико интересовање и за највећу луку у Бугарској Бургас, као и слободну царинску лучку зону.

ЗАКЉУЧАК

На геополитичку и геостратешку позицију Народне Републике Кине и њене перспективе у XXI вијеку утиче неколико фактора, који суштински и условно позиционирају мјесто Кине у глобалној заједници народа, које јој по државно – историјској и цивилизацијској вриједности припада. Геополитичке промјене на простору Евроазије 90-тих година XX вијека, снажан раст кинеске економије посљедњих деценија остварен кинеским економским реформама и физичко – географске карактеристике Кине, представљају факторе који су

²⁴ Време, (2014), Глад за новцем на путу свиле, <http://www.vreme.cors/cms/view.php?id=1252169>, 23.06.2015.

²⁵ CSIS, (2011), China's new Balkan Strategy, Volume 1, Number 2, http://csis.org/files/publication/110829_CEW_Balkans.pdf, 19.06.2015.

²⁶ Szcudlik – Tatar J., (2010), Central and Eastern Europe in China's foreign policy after the last EU's enlargement, In: Majer Metal (eds) Panorama of global security environment, Bratislava: CENAA, стр. 349-363

²⁷ CSIS, (2011), China's new Balkan Strategy, Volume 1, Number 2, http://csis.org/files/publication/110829_CEW_Balkans.pdf, 19.06.2015.

условили геополитичку позицију и перспективе Народне Републике Кине у XXI вијеку. Народна Република Кина у XXI вијеку дјелује на два геополитичка правца: телурократском (евроазијски), са векторима ка централној Азији, Русији и Европи и таласократском (пацифички, индијски), са векторима ка евроазијском римланду и обезбјеђењу виталних поморских комуникација на Пацифику и Индијском океану, ка Африци, Латинској Америци и Европи.

Иницијатива „Један појас, један пут“ која је изложена од стране кинеског председника Си Ђинпинга 2013. године у Казахстану, представља реализацију древног пута свиле, осмишљен пројекат стварања транспортне, енергетске и комуникационе мреже, која омогућава повезивање три континента – Азије, Европе и Африке. Иницијатива „Један појас, један пут“ састоји се од иницијативе за „Економски појас новог пута свиле“ представљен у Казахстану и иницијативе за „Поморски пут свиле XXI вијек“ представљен у Индонезији. Представља дугорочну визију развоја, кинеску политику сусједства која за циљ има формирање стабилности у свијету кроз економски развој и сарадњу. За Кину „Један појас, један пут“ обухвата партнерство са више десетина држава и међународних организација као што су АСЕАН и ЕУ, али и са земљама попут Русије, Казахстана, Ирана, земаља Африке, Кариба и Јужне Америке. Финансирање иницијативе „Један појас, један пут“ врши се преко новоформираних финансијских институција – Азијске инфраструктурне инвестиционе банке, Фонда пута свиле новог инфраструктурног и трговинско – финансијског механизма и новог механизма финансирања формираног од стране Шангајске организације за сарадњу. Према стратешким циљевима КПК 18. конгрес пројект „Један појас, један пут“ треба да се заврши до 2030. године, чиме се смањује зависност кинеске економије од поморских путева, врши диверсификација путева теретног и енергетског транспорта стварањем нових и оживљавањем старих транспортних линија, како би се омогућила лакша дистрибуција производа на релацији Исток – Запад.

У кинеској стратешкој визији новог кинеског пута свиле „Један појас, један пут“, како копненог тако поморског правца наступања, Балкан омогућује и отвара политичко и економско позиционирање Народне Републике Кине на трасама његовог распрострањања, односно земље на оба његова правца повезују се инфраструктурно и доживљавају економски раст. На геополитичком и геоекономском плану иницијатива „Један појас, један пут“, представља стратешко повезивање и свеобухватну сарадњу Кине, Евроазије и свијета, међу којима Балкан заузима важну дестинацију и својеврсну „кинеску улазницу“ у Европу.

Са земљама Балкана, Кина остварује комуникацију билатерално и у оквиру Механизма сарадње Кине са земљама централне и источне Европе (Кина + 17). Кина охрабрује кинеске банке да врше кредитирање земаља како на „Економском појасу пута свиле“ тако и

дуж „Поморског пута свиле XXI вијека“. Простор Балкана у кинеској стратегији финансирања инфраструктурних пројеката и индустрије заузима приоритетно мјесто, што се види по улагањима у луке Пиреј, Солун, Копар, Бар, инфраструктурне пројекте попут грчке, српске и турске жељезнице, румунске, српске, црногорске, македонске, албанске аутопутеве, енергетске пројекте у Републици Српској – БиХ, Србији, Румунији, Бугарској. Иницијатива „Један појас, један пут“ и његова реализација омогућује да се Балкан геополитички значајније позиционира, да се инфраструктурно повеже, индустријски ојача, што посебно важи за Србију и српске земље које геостратешки зазимају централну позицију на Балкану и у будућности постане не полупериферија, какво о Балкану влада мишљење у западноевропским политичким и интелектуалним круговима, већ простор који повезује различите евроазијске и свјетске цивилизације, својеврсни мост сусрета а не сукоба цивилизација.

CHINA, BALKANS, RENEWING A NEW SILK ROAD IN THE XXI CENTURY

Zdravko Todorovic PhD

Abstract: The factors that significantly influence the geopolitical and geostrategic position of the People's Republic of China in the 21st century, that is, the assumptions of creating a strategic project of the One Belt, One Way initiative are: geopolitical changes in Eurasia in the 1990s, strong growth of the Chinese economy achieved open door reforms and policies and the physico - geographical characteristics of China. The One Belt, One Way initiative is a long-term vision for development, China's neighborhood policy, which ultimately aims to build stability through economic development and cooperation. It consists of the initiative for the "Silk Road Economic Belt" presented in Astana - Kazakhstan and the initiative for the "Silk Road of the 21st Century" presented in Jakarta - Indonesia. The "One Belt, One Way" initiative involves cooperation and alignment with dozens of countries and international organizations such as ASEAN and the EU, but also with countries such as Russia, Iran, and subsequently African, Caribbean and South American countries. The initiative is funded through financial institutions - the Asian Infrastructure Investment Bank, the Silk Road Fund and the financing mechanism set up by the Shanghai Cooperation Organization and according to the CCP's strategic objectives, the 18th Congress should be completed by 2030.

The Balkans in China's Silk Road One Time, One Road Strategy, both land and maritime, enable the political and economic positioning of the People's Republic of China on the routes of its spread, that is, the countries on both its routes connect infrastructure and their economies grow. China builds relations with the countries of the Balkans bilaterally and within the framework of China's Cooperation Mechanism with the countries of Central and Eastern Europe (China + 17). In China's strategy for financing infrastructure and industry, the Balkans is a priority region, with Chinese investment indicators: Piraeus, Thessaloniki, Koper, Bar, Greek, Serbian and Turkish rail projects, Romanian, Serbian, Montenegrin, Macedonian highways, Republic of Srpska energy projects - BiH, Serbia, Romania, Bulgaria. The implementation of the "One Belt, One Way" initiative enables the Balkans to be geopolitically more positioned, infrastructurally connected, and industrially strengthened, which is especially true of Serbia and the Serbian countries that geostrategically occupy a central position in the Balkans.

Keywords: *NR China, Balkans, Silk Road, geopolitical changes, Eurasia, Serbia*

ЛИТЕРАТУРА

1. Деспотовић Љ., (2017), Глобализација и геополитика идентитета, Каирос, Сремски Карловци.
2. Драгишић З., (2017), „Безбједносни идентитет Балкана и ЕУ“, зборник Поља геополитике, ФЕППС, Нови Сад.
3. Nolan P., (2015), „The Silk Road by Land and Sea“, Horizons, CIRSD, No 4.
4. Szczudlik – Tatar J., (2010), Central and Eastern Europe in China's foreign policy after the last EU's enlargement, In: Majer Metal (eds) Panorama of global security environment, Bratislava: CENAA.
5. Тодоровић З., (2019), Геополитичке перспективе интеграција Западног Балкана – осврт на Босну и Херцеговину, Независни универзитет Бањалука.

Интернет:

Бизнис финансије, (2013), Кина: нови играч на европском терену, <http://bif.rs/2013/12/kina-novi-igrac-na-evropskom-terenu/#sthash.xu3CfkRT.dpbs>, 19.06.2015.

Balkan Insight, (2015), Chinese to Build Albanian Highwai to Macedonia,

<http://www.balkaninsight.com/en/article/chinese-corporation-to-build-new-albanian-highwai>, 19.06.2015.

Влада Републике Србије, (2014), Сутра отварање моста Земун – Борча,

<http://www.srbija.gov.rs/vesti/vest.php?id=227214>, 19.06.2015.

Време, (2014), Глад за новцем на путу свиле, <http://www.vreme.cors/cms/view.php?id=1252169>,

23.06.2015.

Deutsche Wele, (2014), China's Premier continues European investment tour in Greece,

<http://www.dw.de/chinas-premier-continues-european-investment-tour-in-greece/a-17716743>,

11.06.2015.

Deloitte, (2013), Infrastructure Industry, <http://www.invest.gov.tr/en-US/infocenter/publications/Documents/INFRASTRUCTURE.INDUS TRY.pdf>, 22.06.2015.

Zhiping P., (2014), Silk Road Economic Belt: A Dynamic New Concept for Geopolitics in Central Asia,

China Institute of International Studies,

[http://www.ciis.org.cn/english/2014-](http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18content_7243440.htm)

[09/18content_7243440.htm](http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18content_7243440.htm), 19.06.2015.

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2014), Li Keqiang Attends and

Addresses Fourth China-CEEC Economic and Trade Forum,

http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/wshd_665389/t1220475.shtml, 20.03.2015.

Nolan P., (2015), „The Silk Road by Land and Sea“, Horizons, CIRSD, No 4.

Friends of Europe (2014), Deepening China-EU security cooperation along the „Silk Road Economic

Belt“, <http://www.friendsofeurope.org/global-europe/deepening-china-eu-security-cooperation-along-silk-road-economic-belt>, 23.06.2015.

<http://english.peopledaily.com.cn/90883/8392768.html>, 9/9/2013.

China Institute for International Relations, (2014), The Role of Central and Eastern Europe in the Building of Silk Road Economic Belt, http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18content_7243192.htm 21.06.2015.

Црна Гора, (2015), Бар сарађује са кинеском луком, <http://crna.gora.me/vijesti/drustvo/bar-saraduje-sa-kineskom-lukom/>, 25.06.2015.

“China sets up shop in Europe’ s backyard” (фуснота 14), Power Engineering International (online), (2012), <http://www.powerengineeringint.com/articles/print/volume-20/issue-9/power-report/china-sets-shop-europes-backyard.html>, 20.03.2013.

CSIS, (2011), China's new Balkan Strategy, Volume 1, Number 2, http://csis.org/files/publication/110829_CEW_Balkans.pdf, 19.06.2015.

China Military, (2014), Chinese premier highlights infrastructure projects with CEE countries, http://english.chinamil.com.cn/news-channels/today-headlines/2014-12/18/content_6275101.htm, 19.06.2015.

CSIS, (2011), China's new Balkan Strategy, Volume 1, Number 2, http://csis.org/files/publication/110829_CEW_Balkans.pdf, 19.06.2015.