

UDK 327(510:497.11)
341.232(510:4-12)
Bibliid 0543-3657, 71 (2020)
God. LXXI, br. 1177, str. 30–52
izvorni naučni rad
Primljen: 4.12.2019.

Katarina ZAKIĆ¹

Potencijali regionalne saradnje u okviru 17+1 i iskustva Srbije

SAŽETAK

Regionalna saradnja u okviru kineske platforme 17+1 još uvek je ograničena. Većina projekata koji su ostvareni u okviru nje su realizovani bilateralno, iako je jedan od prvih dogovorenih projekata bio regionalan – pruga Beograd–Budimpešta. Projekti koji podrazumevaju regionalnu saradnju, a koji se u poslednje vreme više nominuju od strane samih članica, su uglavnom projekti o kojima je Evropska unija razmišljala, ali je odustala od njihove realizacije. Time se stiče utisak da je većina projekata “reciklirana” i da posmatrane zemlje nisu Kini ponudile nove regionalne projekte. Bez obzira na to, Kina je spremna za saradnju ali se saradnja usporeno odvija. Bilo bi poželjno da zemlje članice ove inicijative nominuju inovativnije i lakše ostvarive projekte. Srbija ima pozitivna iskustva u realizaciji bilateralnih projekata, ali ne i u realizaciji regionalnih zbog negativnog stava EU ka njima. *Ključne reči:* regionalna saradnja, regionalni projekti, bilateralna saradnja, 17+1, Kina, Centralna i Istočna Evropa, Srbija, Evropska unija.

¹ Autor je naučni saradnik u Institutu za međunarodnu politiku i privredu, E-mail: katarina@diplomacy.bg.ac.rs

Rad je realizovan u okviru projekta „Srbija i izazovi u međunarodnim odnosima 2020. godine“, koji finansira Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije, a realizuje Institut za međunarodnu politiku i privredu tokom 2020. godine.

Tema ovog rada je izlagana na okruglom stolu pod nazivom „Bilateralni akademski susreti – Srbija i Hrvatska u međunarodnim odnosima“, koji su organizovali Hanss Seidel Fondacija, IMPP i IMRO u oktobru 2019. godine u Beogradu.

Uvodna razmatranja

Regionalna saradnja i ekonomske dobrobiti koji potiču od nje su teme koje nisu nove i o kojima se do sada puno puta pisalo. Glavni cilj ekonomista je da sagledavajući prednosti i mane regionalne saradnje dođu do zaključka koji su projekti izvodljivi, pre svega u smislu troškova i koristi, tj. profita koji oni donose, što je i glavna svrha klasične *cost-benefit* analize. Međutim, pored ove analize u obzir se uvek uzimaju i drugi parametri, koji značajno utiču na donošenje odluke o tome da li će se određeni regionalni projekat realizovati, kao što su: spremnost aktera da zajednički realizuju projekat, geostrateški odnosi, ko obezbeđuje finansijska sredstva i pod kojim uslovima, spremnost na regionalnu saradnju dve države ili dva regiona, uticaj na životnu sredinu itd.

Ovaj rad je u tom smislu posvećen jednom posebnom aspektu regionalne saradnje, i to mogućnosti saradnje zemalja Centralne i Istočne Evrope međusobno, a u okviru kineskog kooperacionog mehanizma sada poznatog pod nazivom 17+1. On je svoj prvobitni naziv 16+1 promenio prethodne godine u 17+1, nakon što se Grčka kao poslednja zemlja Balkana pridružila ovoj platformi.

Kao početna godina uspostavljanja 16+1 uzima se 2012. godina, tj. tada je održan Samit premijera zemalja CIE i Kine u Varšavi iste godine. Glavna ideja ove platforme je poboljšanje odnosa Kine sa pomenutim zemljama i to kako u obliku bilateralne tako i regionalne saradnje, po principima međusobnog uvažavanja i razumevanja a na obostranu korist. Zemlje koje su članice ovog formata su Litvanija, Letonija, Estonija, Poljska, Češka, Slovačka, Mađarska, Rumunija, Bugarska, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija, Crna Gora, Albanija i Severna Makedonija. U proteklih sedam godina održano je sedam velikih samita kojima prisustvuju uglavnom premijeri pomenutih zemalja,² ali je organizovan i veliki broj ministarskih sastanaka u okviru ovog formata koji su podeljeni po oblastima saradnje (transport, poslovanje,³ tehnologija, inovacije, kultura, obrazovanje, zdravlje, turizam, zaštita životne sredine, šumarstvo itd.). Pored ovih postoje i redovni sastanci na drugim državnim nivoima (forumi ili tzv. platforme), koji takođe imaju za svrhu unapređenje saradnje na svakodnevnom, operativnom nivou. Rezultati ove saradnje su dobri, ali bi svakako mogli biti i bolji. Razloga za to ima puno, a o razlozima zašto potencijali nisu do kraja iskorišćeni biće pisano u narednom delu rada.

Ovaj rad predstavlja nastavak istraživanja o kome je autor pisao početkom 2018. godine, a koji se odnosio upravo na regionalnu saradnju

² Bukurešt 2013. godine, Beograd 2014. godine, Sudžou 2015. godine, Riga 2016. godine, Budimpešta 2017. godine, Sofija 2018. godine i Dubrovnik 2019. godine.

³ Napomena: srednja i mala preduzeća i finansije.

unutar 16+1.⁴ U tom smislu je prošlo dovoljno vremena da se vidi dokle su pojedini projekti stigli, da li su predloženi neki novi i šta se desilo sa regionalnim projektima koji su ranije bili nominovani za realizaciju.

Usled toga se u radu koristi kvantitativna, kvalitativna i deskriptivna analiza, i to pre svega podataka objavljenih u zvaničnim saopštenjima vlada uključenih u ovaj projekat. Pored toga, analiza u obzir uzima i mnogobrojne studije izvodljivosti, radove i članke koji su se bavili regionalnim projektima o kojima će ovde biti reči. Kada je reč o samoj ekonomskoj saradnji Kine i CIEZ, podaci koji se tom prilikom analiziraju potiču od relevantnih ekonomskih i finansijskih institucija, kako iz Kine tako i sa Zapada.

Svrha rada je da pokaže koliko je bila i koliko jeste realna regionalna saradnja unutar ove inicijative, uzimajući u obzir sve elemente koje ove zemlje povezuju, ali i udaljavaju jednu od druge. Druga svrha rada je da ukaže na iskustva Srbije u okviru ove inicijative i pokaže kakvi su rezultati postignuti. Na kraju, neophodno je dati i predloge kako se ova saradnja može unaprediti.

Ekonomska saradnja Kine sa zemljama uključenim u 17+1

Nekadašnji kineski premijer Ven Điabao (Wen Jiabao), u obraćanju 2012. godine povodom stvaranja platforme 16+1, naveo je trgovinu i investicije kao dva osnovna parametra koja mogu da se unaprede unutar ove saradnje.⁵ Upravo su usled toga i za potrebe ovog rada odabrani ovi parametri kao ključni indikatori u sagledavanju ekonomske saradnje između Kine i zemalja CIE.⁶

⁴ Katarina Zakić, Katarina Tešić, "Managing Regional Development in CEE countries – example of Initiative 16+1", *Journal: Progress in Economic Science*, 2018, pp. 95-109, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, Stanisława Staszica University, Pila, Poland, DOI: 10.14595/PES/05/006

⁵ O dvanaest mera za unapređenje saradnje između Kine i CIEZ, mogu se detaljniji podaci naći u: Qingyun Wang, "New 16+1 China-European initiative introduced in Beijing", *China Daily*, 2015-10-31, Internet, http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2015-10/31/content_22332681.htm, 15/10/2019 i *Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*, "China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries", Internet, http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw_1/2012hs/hdxw/t1410546.htm, 10/10/2019

⁶ U okviru IMPP su objavljena dva zbornika radova na temu saradnje unutar 16+1 i Pojas i put. Više o tome videti u: "Initiatives of the 'New Silk Road' – Achievements and Challenges", 2017, editors: Duško Dimitrijević, Ping Huang, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, pp. 1-529.; "The Cooperation between China and Balkan Countries under the 'Belt and Road' Initiative", 2019, editors: Zuokui Liu, Ivona Lađevac, Chinese Academy of Social Science, pp. 1-252.

Mapa 1 – Zemlje Centralne i Istočne Evrope članice Inicijative 17+1



Pored toga, da bi se bolje sagledala ova saradnja, biće uporedo prikazani i podaci o istim parametrima koje ima Kina sa zemljama Evropske unije. Tri su razloga za to: 1. od pomenutih 17 zemalja 12 su članice EU, a njih pet nije (obeležene tamnijom sivom bojom na mapi broj 1); 2. saradnja zemalja CIE sa Kinom se kvalifikuje od strane EU kao štetna i neodgovarajuća, dok se u isto vreme saradnja Kine i većine zapadnih zemalja EU i dalje neometano razvija i odvija; 3. podaci će pomoći da se vidi da li su zemlje Centralne i Istočne Evrope iskoristile svoje potencijale u saradnji sa Kinom i gde se one prema istim podacima nalaze u odnosu na EU.

Prema podacima Ministarstva trgovine NR Kine (MOFCOM) obim *trgovine između Kine i CIEZ* je u 2018. godini bio 82,23 milijardi US\$, što je povećanje za 21% u odnosu na prethodnu godinu.⁷ Isti izvor navodi da je kineski izvoz ka CIEZ iznosio 59,19 milijardi US\$, a da je u isto vreme uvoz dostigao 23,04 milijarde US\$, što označava deficit od 36,15 milijardi dolara na strani evropskih zemalja. Ovde je neophodno naglasiti, da je prvobitan plan bio da se u prvih pet godina obim razmene podigne na 100 milijardi

⁷ *Xinhua*, "China, CEEC see steady trade growth", 06.04.2019, Internet, <http://www.china-daily.com.cn/a/201904/06/WS5ca85931a3104842260b4a69.html>, 17/11/2019

dolara, do čega nije došlo. Pored toga, povećan je uvoz kineskih proizvoda, ali on sa druge strane nije bio praćen dovoljnim povećanjem izvoza CIEZ na teritoriju Kine. Što se tiče *investicija* MOFCOM navodi da su kineske kompanije investirale 10 milijardi u CIEZ, dok su one povratno uložile 1,5 milijardi US\$.⁸

UNCTAD-ovi podaci pokazuju da je zavisnost CIEZ u pogledu trgovine još uvek vezana za EU, i da je saradnja sa Kinom relativno skromna. Tamaš Matura (Tamas Matura) u tom smislu iznosi podatke pomenute institucije u kojima navodi da je prosečna izvozna zavisnost ovih zemalja u odnosu na Kinu u 2017. godini iznosila 1,2%, dok je tokom te iste godine izvozna zavisnost Nemačke iznosila 6,3% i Velike Britanije 4,4% u odnosu na Kinu.⁹ To govori u prilog činjenici da zapadne zemlje EU imaju značajniju izvoznju zavisnost od Kine nego CIEZ.

U pogledu *trgovine* i podataka za 2018. godinu, Eurostat navodi da je Kina druga po vrednosti zemlja u koju EU izvozi svoja dobra, a sa druge strane je Kina broj jedan izvoznik na teritoriju EU. Holandija je bila najveći uvoznik robe iz Kine (28,7% ukupnog uvoza EU iz Kine), a Nemačka je bila najveći izvoznik iz EU (17,3% ukupnog izvoza EU ka Kini).¹⁰ Prema istom izvoru, EU je u 2018. godini izvezla robe u vrednosti od 210 milijardi evra, a uvezla iz Kine 395 milijardi evra, što je deficit od 185 milijardi evra.¹¹

Što se tiče *investicija Kine na teritoriji EU*, posebno su bile značajne 2016. i 2017. godina kada su one u apsolutnom iznosu bile najviše. Rodium (Rhodium) grupa navodi da je Kina uložila oko 30 milijardi evra u 2017. godini, dok je EU uložila oko 7 milijardi evra u Kinu.¹²

Naredne, 2018. godine, Velika Britanija je uložila 3,89 milijardi US\$ u Kinu, a Nemačka je uložila 3,45 milijardi US\$.¹³ Zemlje u koje je Kina najviše

⁸ Ibid.

⁹ Tamas Matura, "China and CEE: 16+1 is here to stay", *Emerging Europe*, May 7th 2019, Internet, <https://emerging-europe.com/voices/china-and-cee-161-is-here-to-stay/>, 17/11/2019

¹⁰ European Commission, "China-EU - international trade in goods statistics", March 2019, Internet, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics&stable=0&redirect=no, 15/11/2019

¹¹ European Commission, "EU-China trade in goods: €185 billion deficit in 2018", 09/04/2019, Internet, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20190409-1>, 15/11/2019

¹² Frank Bickenbach and Wan-Hsin Liu, "Chinese Direct Investment in Europe - Challenges for EU FDI Policy", *CESifo Forum*, 4 /2018, December, Volume 19, Internet, <https://www.ifo.de/DocDL/CESifo%20Forum-2018-4-bickenbach-liu-chinese-FDI-december.pdf>, 10/10/2019, pp. 16.

investirala u 2018. godini su Velika Britanija (4,2 milijarde evra), Nemačka (2,1 milijardi evra) i Francuska (1,6 milijardi evra).¹⁴

Prema tome, možemo reći da su ekonomski interesi i prioriteti Kine do skora više bili koncentrisani na EU i to na zapadne zemlje unutar EU, i to kako u pogledu trgovine tako i u pogledu investicija. Trgovinski posmatrano, situacija se nije promenila, te Kina i zapadne zemlje EU i dalje imaju visok stepen saradnje, dok se situacija u pogledu investicija značajno promenila. Zaokret u visini investicija, tj. njihovom smanjenju, dolazi nakon 2017. godine i bilo je više razloga za takvu politiku. Kina je usled posebnih zakona unutar EU koji se odnose na skrining inostranih investicija, a kojima je ona posebno bila izložena, smanjila obim investicija na ovu teritoriju.¹⁵ Pored ovog, još jedan razlog je bio bitan u zaokretu kineske strategije – pokazalo se da pojedine akvizicije unutar EU nisu bile uspešne i dobre, te je bilo potrebno da se bolje planira i osmisli sistem akvizicija, te podigne stepen domaće likvidnosti. Na kraju, Kina je odlučila da veća finansijska sredstva usmeri ka zemljama koje su potpisnice Inicijative Pojas i put.

Što se tiče ekonomske saradnje Kine sa zemlja CIEZ, ona još uvek nije na značajnom nivou i uočava se veliki trgovinski disbalans. Ono što se ipak primećuje, jeste da se svake godine stepen saradnje povećava, i ostaje da se vidi da li ove evropske zemlje mogu značajnije da izvoze na tržište Kine. Taj nivo trgovine je u odnosu na trgovinu koju EU, a pogotovo zapadne zemlje EU, imaju sa Kinom još uvek značajno niži.

Što se tiče investicionih projekata¹⁶ Kina povećava svoje prisustvo na ovoj teritoriji, a pogotovo ulaže u Balkanske zemlje, o čemu govore i podaci da su Kinezi u Grčku uložili 11,08 milijardi dolara i Srbiju 10,26 milijardi dolara kroz različite investicione projekte od 2008. do 2018. godine,¹⁷ i broj

¹³ Belt and Road Advisory, "Foreign investment into China in 2018: 3 key points", February 24, 2019, Internet, <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/foreign-investment-china-2018>, 15/11/2019

¹⁴ Thilo Hanemann, Mikko Huotari, Agatha Kratz, *Chinese FDI in Europe: 2018 Trends and Impact of New Screening Policies*, A report by Rhodium Group (RHG) and the Mercator Institute for China Studies (MERICS), March 2019, ISSN (Online): 2509-5862, pp. 7.

Napomena: Posebno je u ovom izveštaju zanimljiv prikaz na strani 12, gde je prikazana mapa država EU sa označenim zemljama i rasponom kineskih investicija na njihovim teritorijama. Na ovoj mapi se jasno vidi koliko najrazvijenije zemlje EU prednjače u kineskim investicijama, u odnosu na zemlje Centralne i Istočne Evrope.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ovde se misli na sve što Kina posmatra kao svoju investiciju: dakle zajmovi + SDI + akvizicije.

¹⁷ Katarina Zakić, Bojan Radišić, "Chinas Belt and Road Investment Projects in the Balkan Countries: Six Years After", *The Review of International Affairs*, July–September 2019, Vol. LXX, No. 1175, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, pp. 63.

investicionih projekata u zemljama na Balkanu sve brže raste. Od ostalih zemalja unutar 17+1, što se tiče investicija (SDI) i dalje prednjače članovi Višegradske grupe.¹⁸ I ovde ostaje isti zaključak da zapadne zemlje EU imaju veći priliv kineskih investicija nego CIEZ.

Regionalna saradnja u okviru 17+1

Nakon uspostavljanja 16+1 platforme 2012. godine, zemlje CIEZ su nominovale najvećim delom individualne projekte, a ne regionalne. Očekivanja su bila velika, i prvih godina su se ideje za realizaciju progresivno uvećavale. Zanimljivo je primetiti da je među prvim predlaganim projektima, jedan od njih bio regionalni, pruga Beograd–Budimpešta, a da nakon toga dolazi do zastoja u njihovom predlaganju. Nakon toga, u protekle tri godine ponovo dolazi do njihovog aktiviranja, ali je stepen realizacije izrazito mali. Usled toga će se na tabeli broj 1 prvo prikazati regionalni projekti za koje postoje potpisani ugovori ili memorandumi i koji su u određenoj fazi realizacije. Nakon toga će biti prikazani potencijalni projekti, dakle projekti koje bi zemlje CIE želele da realizuju preko ove inicijative, ali su još uvek u preliminarnoj fazi, tj. za njih nemamo konkretne parametre da bismo mogli da kažemo da li će i kada biti realizovani.

¹⁸ Klára Dubravčíková (et al), "Prospects for Developing the V4+China Cooperation Platform", Central European Institute of Asian Studies, Slovak Republic, pp. 19.

Tabela 1 – Nominovani regionalni projekti u okviru Inicijative 17+1

NAZIV PROJEKTA	OBLAST SARADNJE	ZEMLJE KOJE INICIRAJU PROJEKAT	STATUS PROJEKTA
Pruga Beograd-Budimpešta	infrastruktura	Srbija, Mađarska	aktivan
Autoput Crna Gora-Albanija (Plavi koridor)	infrastruktura	Crna Gora, Albanija	aktivan
Projekat Tri reke	plovna infrastruktura	Poljska, Češka, Slovačka	predlog
Pruga Rijeka-Zagreb-Budimpešta	infrastruktura	Hrvatska i Mađarska	predlog
Projekat Tri mora	infrastruktura, energetska saradnja i bolje informatičko povezivanje	Hrvatska, Slovenija, Bugarska, Mađarska, Austrija, Estonija, Letonija, Litvanija, Češka, Poljska, Slovačka i Rumunija	predlog
Unska pruga	infrastruktura	Hrvatska, Bosna i Hercegovina	predlog
Produžavanje pruge Beograd-Budimpešta	infrastruktura	Severna Makedonija, Grčka, Slovačka	predlog

Svaki od ovih projekata biće pojedinačno objašnjen i za potrebe ove analize će se sagledati mogućnosti za realizaciju istih. Posebna pažnja biće data ulozi Kine u njihovom sprovođenju, odnosno kako je ona pristupala njima, kako je tekao proces pregovora i kako se menjala njena uloga.

Pruga Beograd-Budimpešta

Ovaj infrastrukturni projekat je tokom prvih godina uspostavljanja 16+1 bio perjanica najava svih projekata koji će se u okviru ove inicijative realizovati. Broj novinskih izveštaja, kako na zapadu tako i na istoku, koji su objašnjavali ovaj projekat bio je veliki. Pored toga, broj naučnih radova napisanih na temu inicijative se uvećavao, a samim tim je projekat pruge više puta pominjan i apostrofirano. No za potrebe ovog rada neće se ulaziti u analizu pre svega naučnih studija na ovu temu, jer nisu predmet istraživanja, ali će se napomenuti da je projekt koliko hvaljen, toliko i osporavan. Glavne zamerke

projektu su bile da je neusklađen sa EU regulativom, tj. da za ovakvu vrstu infrastrukturnog projekta nije raspisan javni tender ni u Srbiji ni u Mađarskoj, te da projekat ne može biti realizovan iz tog razloga. Drugi problem je bio visina kredita koje bi Srbija i Mađarska morale da plate, ukoliko bi pristupile izgradnji pruge. Treći problem je viđen u tome što je ugovor podrazumevao da prugu grade kineske kompanije sa kineskom radnom snagom.

Zašto je pruga važna za ove dve zemlje, ali i za Kinu? Za Srbiju i Mađarsku ova pruga predstavlja neophodnu železničku vezu sa železnicom prvo u srednjoj, a nakon toga i u zapadnoj Evropi. Srbija preko tri decenije nije imala ni mogućnosti ni sredstava da gradi novu železnicu, a povremeno su, u meri u kojoj je to bilo moguće, rađeni samo projekti remonta pojedinih železničkih trasa. Apsurd leži i u tome da voz iz Beograda stiže do Budimpešte u proseku za osam sati, što je ispod svakog proseka za takav vid razdaljine i putne infrastrukture.

Ovaj projekat je važniji za Srbiju nego za Mađarsku, jer Mađarska daje prednost drumskoj infrastrukturi, a samostalno je pre finansijske krize ukinula veliki deo železničke infrastrukture. Za nju je ovaj projekat važan pre svega u smislu transporta kineske robe, a ne putnika, od Pireja ka zapadnoj Evropi. Srbiji je pak ovaj projekat bitan kako u pogledu transporta robe, tako i ljudi, a posebno je značajan zbog devastiranosti njene železničke putne mreže. No ni za jednu zemlju ova deonica neće biti od značaja ako se ne radi na tome da se ovaj putni pravac železnicom pre svega, ali i putevima, spoji sa lukom Pirej jer njeni kapaciteti neće biti iskorišćeni.¹⁹

Kini je, sa druge strane, ova pruga važna iz više razloga. Pre svega, ovo bi bila prva železnica koju gradi u Evropi, kao što je i most Mihajlo Pupin u Srbiji bio prvi most koji su Kinezi izgradili na teritoriji Evrope. Pored toga, ovo je odličan ugovor za Kinu u finansijskom smislu, jer se uzima njen kredit (pod vrlo povoljnim uslovima, sa niskom kamatnom stopom), upošljava se za izvođenje radova kineska kompanija sa kineskom radnom snagom, i na kraju obezbeđuje se bolja transportna infrastruktura za prevoz kineske robe iz Pireja. Dakle, u ovakvoj postavci svaka od uključenih strana postiže svoje interese, ali ostaje pitanje da li je moguće da se ovakva situacija privede kraju na zadovoljavajući način?

Zašto ostaje nedoumica oko ovog projekta? Pre svega, Srbija je više puta menjala planove i tek je 2019. godine, dakle pet godina kasnije, definisala kako će se ova pruga graditi. Ono što je drugačije u odnosu na prvobitne planove, jeste da nije samo Kina uključena u realizaciju ovog projekta, već i Rusija. Naime, pruga je sada izdvojena na tri deonice: 1. Beograd–Stara Pazova koju rade kineske kompanije; 2. Stara Pazova–Novi Sad koju izvode ruske kompanije (finansira se iz ruskog kredita); 3. Novi Sad–Subotica koju grade

¹⁹ O tome će biti više bitno pisano u narednom delu rada.

ponovo kineske kompanije. Na prvoj deonici koja je dužine 30 km je angažovana *China Communications Construction Company*, a vrednost ove deonice je 350 miliona dolara. Drugu deonicu, koja je najzahtevnija za izvođenje, gradi ruska kompanija *RŽD International*, a vrednost investicije je 247,9 miliona dolara, prema izjavi srpskog ministra za infrastrukturu.²⁰ Treća deonica je dužine 108 km, njena vrednost je 943 miliona evra, a radove izvode *China Railway International* i *China Communications Construction Company*.²¹ Dakle, Srbija je "zatvorila" konstrukciju, kako finansijsku tako i izvođačku, ali uz prilično menjanje planova. Mađarska, osim što je dva puta raspisivala javni tender, nije krenula sa izgradnjom. Naime, nakon prvog javnog tendera stigle su ponude, ali je ponuđena cena izgradnje pruge bila viša za 10% u odnosu na ono što je procenjeno. Zbog toga je Mađarska Vlada odlučila da raspíše novi tender krajem 2018. godine, jer nije želela da krene u realizaciju projekta po ovoj ceni koštanja. Žoltan Vurus (*Zoltán Vörös*) navodi da Mađarska verovatno neće biti ni spremna da krene u izgradnju pre 2021. godine, jer sve i da se prihvate uslovi iz tendera, potrebno je još tri godine da se izradi sva dokumentacija i pripreme svi uslovi za izvođenje radova.²² Kineska strana, prema zvaničnim izjavama, nije odustala od ovog projekta, ali drugi projekti su joj sada prioritetniji, pogotovo izgradnja železnice i puteva u Aziji. Stoga i ostaje pitanje da li će projekat, koji je bio perjanica ove grupacije, biti realizovan u punoj meri i da li će se troškovi gradnje ove železnice na kraju i isplatiti.

Autoput Crna Gora–Albanija

Projekat autoputa Crna Gora–Albanija je manje poznat u odnosu na mnogo veći projekt koji se radi u Crnoj Gori, a to je autoput Bar–Boljare koji spaja Crnu Goru sa Srbijom. Albansko-crnogorski autoput je poznat i pod nazivom Plavi koridor (*Blue Corridor*), i ima za cilj da spoji putnu mrežu ove dve države duž Jadrana. U suštini, on predstavlja nastavak putne magistrale koja se zove Jadransko-jonska magistrala, a koja se proteže u dužini od 1.100 km preko teritorija sledećih zemalja: Italije, Slovenije, Hrvatske, BiH, Crne Gore, Albanije, te na kraju Grčke.²³

²⁰ *Večernje novosti*, „Brzom prugom 2021. godine: Od Novog Sada do Beograda za pola sata“, 07. jun 2019, Internet, <http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/ekonomija/aktuelno.239.html:799223-BRZOM-PRUGOM-2021-GODINE-Od-Novog-Sada-do-Beograda-za-pola-sata, 21/11/2019>

²¹ Ibid.

²² Zoltán Vörös, Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?, *The Diplomat*, January 04th 2018, Internet, <https://thediplomat.com/2018/01/who-benefits-from-the-chinese-built-hungary-serbia-railway/>, 15/11/2019

²³ *Independent Balkan News Agency*, “The project of the Blue Highway starts, it links the West Balkan countries”, 25/03/2015, Internet, <https://balkan.eu.com/project-blue-highway-starts-links-west-balkan-countries/>, 10/11/2019

Memorandum o razumevanju, koji su dve zemlje potpisale 2015. godine, za izgradnju ovog puta sa kompanijom *China's Pacific Construction Group Corporation Ltd* bio je zasnovan na javno-privatnom partnerstvu, ali još uvek nije realizovan i ne zna se da li je ova kompanija i dalje ostala partner na projektu.²⁴ U tadašnjim zvaničnim izjavama se pominjalo da put kroz ove dve zemlje ima dužinu od 280 km i tada je prva procena bila da je vrednost radova oko 1,72 milijarde dolara. U međuvremenu je, krajem 2017. godine, počela sa obe strane da se radi studija izvodljivosti. Nakon toga je usledilo zatišje, da bi se krajem 2019. godine BiH dodatno uključile u ovaj projekat. Razlog je jednostavan. Počela je izgradnja mosta Pelješac u Hrvatskoj i ukoliko se BiH ne priključe aktivnije ovoj inicijativi, mogu potpuno da budu zaobiđeni na Jadransko-jonskoj maršuti. Još uvek nije bilo izjava da li će i BiH takođe uz pomoć kineskih partnera da realizuje ovaj projekt i da li će to biti preko javno-privatnog partnerstva. Prema tome, iako se o ovom projektu aktivno priča već pet godina, i iako je potpisan MoU, još uvek nije došlo do početka radova, mada i crnogorska i albanska strana najavljuju skori početak istih.

Projekat Tri reke – Dunav, Odra i Elba

Projekat Tri reke predstavlja izgradnju mreže vodenih kanala u obliku slova Y, koji bi tim putem spojili reke Dunav, Odru i Elbu. Krajnji cilj Inicijative Tri reke (ITR) je prevoz robe putem pomenutih reka do Crnog i Severnog mora, a inicijativa pri tome obuhvata deset evropskih zemalja.²⁵ Poljska, Češka i Slovačka su lideri ovog projekta i njihova borba za realizaciju istog je vrlo intezivna.

Pikeka (*Picheca*) navodi u svom tekstu da je ideja o ovakvom povezivanju dosta stara (XIV vek), i da je u više navrata tokom istorije pokušano da se ona i ostvari: tokom Drugog svetskog rata od strane Nemaca, sedamdesetih i osamdesetih godina XX veka u Češkoj i Poljskoj, te nakon promena u Češkoj krajem devedesetih od strane češkog premijera Vaclava Klauza (*Václav Klaus*).²⁶ Projekat je pre svega početkom XX veka promovisala Češka, a razlog je bio kinesko ulaganje 2005. godine u brodogradilište u Češkim Lođenjicama (*České Loděnice*). Naime, kompanija *Hudong-Zhonghua Shipbuilding* napravila je ugovor o zajedničkom ulaganju sa pomenutim brodogradilištem u kome

²⁴ *The Central European Financial Observer*, "Montenegro, Albania launch research on Adriatic-Ionian highway feasibility", 22.11.2017, Internet, <https://financialobserver.eu/recent-news/montenegro-albania-launch-research-on-adriatic-ionian-highway-feasibility/>, 21/11/2019

²⁵ Giuseppe Picheca, "The sealess Navy of the Czech Republic", *Progetto Repubblica Ceca*, March 31, 2014, Internet, <http://www.progetto.cz/la-marina-senza-mare-della-repubblica-ceca/?lang=en/>, 15/10/2019

²⁶ Ibid.

je trebalo da se godišnje proizvede 50 brodova, a investicija je bila vredna milijardu čeških kruna.²⁷ Time se, zapravo, ponovo skrenula pažnja na ovaj region i mogućnost za njegovo unapređenje, što je dalje pogodovalo i razvoju ove inicijative. To je bio dodatni razlog i da se češki premijer Zeman (Zeman) prikloni kineskoj strani za finansiranje projekta, pogotovo što je EU sklonila projekat Tri reke iz svojih strateških dokumenata o unutrašnjim plovim putevima.²⁸

Kao razlozi zašto bi danas ovaj projekat trebalo da se realizuje navode se sledeća objašnjenja: to je jeftin vid transporta; dosta je siguran tj. mala je verovatnoća za havarije i nesreće; emisija štetnih gasova je najmanja kod ovakvog oblika transporta;²⁹ smatra se da će stepen zaštite od poplava biti mnogo veći ako se izgradi mreža kanala koji će odvoditi višak vode u ovakvim situacijama, odnosno koristiti vodu iz kanala za vreme suša za navodnjavanje.³⁰

Kao kontrargumenti navode se da studija izvodljivosti pokazuje da je projekat preskup, a ekološke dobrobiti od korišćenja rečnog transporta treba umanjiti zbog poremećaja ekosistema usled preusmeravanja rečnih tokova.

S obzirom na to da je za ovakvu vrstu velikih infrastrukturnih projekata unutar EU potrebno obezbediti saglasnost njenih nadležnih organa, pomenute tri zemlje su se saglasile da rade na izradi studije izvodljivosti i da predlog o kofinansiranju dostave EU 2023. godine, kako bi se onda krenulo sa izgradnjom 2028. godine.³¹ Češka je u junu 2018. godine predala svoju studiju izvodljivosti, a Poljska još uvek radi na njoj.³² Usled toga, iako

²⁷ Po današnjem kursu skoro 40 miliona evra.

²⁸ Giuseppe Picheca, "The sealess Navy of the Czech Republic", *Progetto Repubblica Ceca*, March 31, 2014, Internet, <http://www.progetto.cz/la-marina-senza-mare-della-repubblica-ceca/?lang=en/>, 15/10/2019

²⁹ Prva tri navoda su data prema studiji: Chemical Logistics Cooperation in Central and Eastern Europe - Feasibility Study: "Improvement of Conditions for the River Transport in Central Europe (Mainly on the Elbe River)", 25th November 2010, CityPlan spol. s r. o., Faculty of Transportation Sciences (FD ČVUT), Czech Technical University in Prague, pp. 148-187, Internet, https://www.krustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1661831, 10/10/2019

³⁰ Brian Kenety, "Linking the Elbe, Oder and Danube - Watershed Idea or Megalomaniac Boondoggle?", *Radio Prague International*, 05/11/2018, Internet, <https://www.radio.cz/en/section/business/linking-the-elbe-oder-and-danube-watershed-idea-or-megalomaniac-boondoggle>, 23/11/2019

³¹ Ibid.

³² Road to Inland Waterways Transfer of Shipment, 02.2019, Interreg Central Europe - *Trans Tritia, Taking Cooperation forward, European Regional Development Fund*, Internet, <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Road-to-Inland-Waterways-Transfer-of-Shipment.pdf>, 15/10/2019, pp. 15.

je u više navrata razgovarano sa kineskim predsednikom Sijem (Xi)³³, i iako je Kina dala zeleno svetlo za realizaciju ovog projekta, možemo reći da je kinesko učešće u njemu neizvesno, kao što je i neizvesno ako učestvuje, u kakvom obliku će učestvovati. Svakako da je i Kini ovakva vrsta projekta veliki izazov, mada je dva velika projekta rečnih kanala i izmeštanja vodenih tokova Kina imala u samoj Kini (Brana Tri klisure i Južno-severni projekat izmeštanja vode), ali bi ponovo ovo bio prvi projekat takve vrste u EU. Takođe, finansijski posmatrano, to je opet dobra investicija za njih jer je u pitanju veliki infrastrukturni projekat, na kome rade tri zemlje.

Pruga Rijeka–Zagreb–Budimpešta

Hrvatska kao jedna od najmlađih članica EU, iako ispunjava mnoge ekonomske kriterijume da bi ušla u njen sastav, i dalje ima dosta internih ekonomskih problema i uz to projekte koje bi želela da realizuje ali do sada nije. Geografski položaj Hrvatskoj omogućava da iskoristi potencijale koje druge zemlje nemaju, a to je pre svega izlaz na Jadransko more i revitalizacija i obnova luka preko kojih roba iz svih krajeva sveta može da se transportuje ka Evropi. Problem sa takvim planom jeste pre svega stanje lučnog prevoza u Hrvatskoj i nakon toga i stanje železničke mreže.

Upravo se u takvoj situaciji, kada EU ne može uvek da pomogne, Kina pokazala kao ekonomski partner sa kojim bi Hrvatska mogla da sarađuje. Ona je pogotovo zainteresovana za luke na Jadranu, te pored luke Zadar u kojoj već ima delimično učešće, pregovara sa hrvatskim vlastima oko ulaganja u luku Rijeka. Usled toga, Kinu zanima i da nakon istovara robe u ovoj luci, roba može pored redovnih autoputeva, da se transportuje i železnicom. Stoga je projekat pre svega revitalizacije pruge Rijeka–Zagreb veoma važan, a nakon tog i povezivanje Zagreba sa Budimpeštom u nastavku.

Na nedavnom samitu 17+1 u Dubrovniku, Hrvatska je potpisala memorandum o saradnji koji se odnosi na izgradnju i koncesiju ravničarske pruge Rijeka–Zagreb sa kineskom kompanijom *China Road and Bridge Company*. Hrvatska je odustala od prethodnog plana da ceo ovaj projekat finansira preko EU, te je smatrala da će koncesijom lakše rešiti ovaj problem.³⁴ Ne treba zanemariti ni činjenicu da je Hrvatska već počela revitalizaciju

³³ Duško Dimitrijević, „Dunav–Odra–Laba/Elba vodni tok – idealna platforma za razvoj odnosa između zemalja Centralne i Jugoistočne Evrope“, in: Collection of Selected Papers, Presented at Thirtieth International Scientific Conference “Danube – River of Cooperation”, Belgrade, 2019.

³⁴ Gabrijela Galić, „Hoće li Hrvatska nizinsku prugu graditi kineskim, umjesto europskim novcem?“, 10 travanj 2019, *Faktograf*, Internet, <https://faktograf.hr/2019/04/10/hoce-li-hrvatska-nizinsku-prugu-graditi-kineskim-umjesto-europskim-novcem/>, 20/11/2019

jednog dela pruge, koji je EU finansirala (izrada projektne dokumentacije i finansiranje samih radova).³⁵ No, najteži deo deonice za izgradnju, od Karlovca do Rijeke, ostao je problematičan jer je Evropska komisija procenila da projekat nije isplativ i tu se stalo. Upravo je stoga interesovanje kineske strane za ovaj projekat važno, jer se povećava mogućnost za realizaciju celokupnog projekta.

Bez obzira na to kako Hrvatska reši ovaj problem – da li putem koncesije koju će dati Kinezima, ili putem finansiranja od strane EU gde bi kineske kompanije izvodile radove, ona bi dugoročno rešila probleme povezanosti Riječke luke sa železnicom, i pospešila transport robe iz Kine ka Evropi i obrnuto. Ova inicijativa se delimično nastavlja na inicijativu pruge Beograd–Budimpešta, te će i ova realizacija zavisiti od uspešnosti pregovara sa Mađarskom stranom, koja je izrazila zainteresovanost i za ovaj projekat.

Projekat Tri mora – Jadransko, Baltičko i Crno more

Projekat Tri mora predstavlja saradnju zemalja koje su omeđane Jadranskim, Baltičkim i Crnim morem, a pre svega u domenu izgradnje infrastrukture, bliže energetske saradnje i boljeg informatičkog povezivanja. Članice ove inicijative su Hrvatska, Slovenija, Austrija, Bugarska, Mađarska, Estonija, Letonija, Litvanija, Češka, Poljska, Slovačka i Rumunija. Iako su sve zemlje članice Evropske unije njihovi ekonomski rezultati i dalje nisu na nivou zapadnoevropskih zemalja, te njihov GDP čini samo 10% GDP ove unije.³⁶ Usled toga nabrojane zemlje nameravaju da neke projekte, koji su ranije odbačeni ili se nisu mogli realizovati, putem ove inicijative i fondova koje će ih pratiti realizuju.

Inicijativa je zvaničan oblik dobila u Dubrovniku 2016. godine na njenom prvom samitu.³⁷ Do sada je održano četiri samita: u Dubrovniku, Varšavi, Bukureštu i Ljubljani, a planirano je da se 2020. godine održi peti u Estoniji. Na osnovu saopštenja sa ovih samita i na osnovu tema o kojima se razgovaralo, može se uočiti da većina zemalja ima potrebu za snažnije povezivanje Istoka unutar EU. Ove zemlje smatraju da će PTM doprineti tome

³⁵ Više o tome u: Luka Filipović, „Opet svi govore o nizinskoj pruzi, ovih 10 stvari morate znati o njoj“, *Tportal.hr*, 12.04.2019, Internet, https://www.tportal.hr/biznis/clanak/opet-svi-govore-o-nizinskoj-pruzi-ovih-10-stvari-morate-znati-o-njoj-foto-20190412_15/10/2019

³⁶ Christoph Hasselbach, Rosalia Romaniec, „Berlin takes a new approach to the Three Seas Initiative“, *Deutsche Welle*, 05.06.2019, Internet, <https://www.dw.com/en/berlin-takes-a-new-approach-to-the-three-seas-initiative/a-49076663>, 15/10/2019

³⁷ *Xinhua*, „Three Seas Initiative in East Europe emerges as timely new cooperation platform“, 16/10/2018, Internet, http://www.xinhuanet.com/english/2018-10/16/c_137536934.htm, 20/11/2019

da se one na drugačiji način shvate i da se dâ do znanja da imaju mehanizam pomoću koga mogu bolje određene projekte zajednički da ostvare.

Pre svega, ovaj deo Evrope je između "dve vatre" u pogledu energetske bezbednosti. S jedne strane im je Rusija od koje energetski zavise, a s druge strane je EU koja sprovodi sankcije prema Rusiji. Broj potencijalnih gasnih tokova o kojima se pričalo poprima ozbiljan broj, a rešenja još uvek nema. Sa druge strane, putna infrastruktura unutar ove grupacije nije na nivou zapadnog proseka, pa se navodi podatak da je za prelazanje iste relacije unutar Istoka potrebno dva do četiri puta više vremena, nego što je to slučaj sa istom destinacijom unutar Zapada EU.

Ekonomska kriza koja je pogodila EU 2008. i 2009. godine ozbiljno je ugrozila rad ove unije, te se od projekta koji su trebali biti realizovani i o kojima se razmišljalo odustalo. Bilo je urgentnijih problema za rešavanje, poput "gašenja požara" unutar Grčke, Portugalije, Irske i Španije, čiji su ekonomski problemi ugrožavali ekonomsku stabilnost cele EU. I dok su ovi problemi manje ili više uspešno rešeni, i to uz veliku pomoć Unije, dotle su zemlje Centralne i Istočne Evrope prvo čekale, a nakon toga i shvatile da nešto moraju i same da preduzmu.

Usled toga je osnivanje mehanizma 16+1 pogodovalo razvoju ideja koje su u suštini omogućavale bolju regionalnu saradnju i uspešnije dogovaranje oko prioriteta u realizaciji istih. No, čini se da je i među samim članicama PTM dolazilo do promena u razvoju odnosa sa Kinom. Pre nego što je inicijativa ozvaničena, Kina se tretirala kao potencijalno ravnopravan partner, da bi se u poslednje vreme o Kini pričalo samo kao jednom o mogućih investitora ili izvođača radova unutar ovog projekta.

Da li će ove zemlje, na kraju krajeva, dati značajniju ulogu Kini ili ne, ostaje da se vidi. Na osnovu onoga što je zvanično objavljeno moglo je da se uoči da ove zemlje planiraju ovim projektom ozbiljno da se bave, a o tome govore i sredstva koja se u te svrhe izdvajaju. Za potrebe PTM je osnovana banka sa sedištem u Poljskoj, kojom upravljaju Poljska, Češka i Rumunija, a koja za sada raspolaze kapitalom od 500 miliona evra, a planirano je da fond ima na raspolaganju 4-5 milijardi evra.³⁸

Unska pruga

Unska pruga je pruga koja spaja Hrvatsko primorje sa severom zemlje, prelazeći pri tome sedam puta granicu sa Bosnom i Hercegovinom. Pruga je počela da se gradi pre Drugog svetskog rata, a izgradnja i elektrifikacija iste su završeni 1948. godine. Pruga je okviru nekadašnje Jugoslavije odlično

³⁸ Christoph Hasselbach, Rosalia Romaniec, Berlin takes a new approach to the Three Seas Initiative", *Deutsche Welle*, 05.06.2019, Internet, <https://www.dw.com/en/berlin-takes-a-new-approach-to-the-three-seas-initiative/a-49076663>, 15/10/2019

poslovala, kako u pogledu transporta robe, tako i u pogledu transporta ljudi.³⁹ Raspad zemlje i rat neminovno su doveli do toga da i pruga propadne, jer su obe zemlje uključene u njeno održavanje imale bitnijih problema za rešavanje.

Ova inicijativa, tj. projekat remonta i izgradnje pojedinih delova pruge su od značaja za obe zemlje. Za Hrvatsku je projekat bitan zbog tri luke koje se nalaze u neposrednoj blizini početka Unske pruge, a to su Zadar, Šibenik i Split. Već je ranije rečeno da je Kina uložila kapital u Zadarsku luku te tim pre postoji zainteresovanost kineske strane da se olakša transport robe i da se osposobi putna mreža. Pored toga, Hrvatska namerava da dodatno osposobi i pojača kapacitete luka Šibenik i Split, pa joj i zbog toga ovaj putni pravac odgovara.

Sa druge strane, BiH ima sopstvene interese da ovaj projekat bude realizovan jer je Unsko-sanski kanton siromašniji i nerazvijeniji u odnosu na druge, te Vlada BiH u tom smislu i vidi ovaj projekat kao podsticaj, tj. zamajac njenoj privredi. Plan je da se ovom prugom pre svega transportuje ruda koju BiH može da izvozi (gips, kameni ugaj, kvarc boksit i mangan), ali i da se koristi za prevoz stanovništva.⁴⁰

Kineska strana je, kao što je već rečeno, veoma zainteresovana za ceo projekat jer joj omogućava bolje povezivanje železničke mreže tamo gde joj je to potrebno, a sam projekat je realan i ostvariv na korist obe zemlje koje su ga nominovale.

Proširenje pruge Beograd-Budimpešta

Kao što je u prethodnom delu ovog rada rečeno, iako se projekat izgradnje pruge Beograd- Budimpešta suočava sa problemima i zastojsima u realizaciji, postoje i druge države koje su zainteresovane da se uključe u ovaj regionalni projekat, pre svega one koje mogu da se uključe u ovaj putni pravac – Grčka, Severna Makedonija i Slovačka.

Sve pomenute zemlje, a pogotovo Grčka, zainteresovane su za ovu saradnju pre svega zbog kineskih ulaganja u luku Pirej. Naime, ona su tokom proteklih godina iznosila oko pet milijardi US dolara, i Kinezi su tokom proteklih godina intenzivno radili na osavremenjavanju ove luke i podizanju njenih lučkih kapaciteta. O tome koliko su uspeli govori i podatak da ova luka trenutno zauzima 36. mesto među 100 najvećih luka na svetu, za razliku od ranijih vremena kada je bila na 93. mestu.⁴¹ To je danas jedna od

³⁹ *HaberBa portal*, "Unska pruga: Kineski investitori kao poklon s neba", 16. septembar 2018, Internet, <https://www.haber.ba/vijesti/bih/665690-unska-pruga-kineski-investitori-kao-poklon-s-neba>, 15/10/2019

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ *The National Herald*, "China's Cosco Makes Piraeus 2nd Largest Port in Mediterranean", February 4th 2019, Internet, <https://www.thenationalherald.com/229205/chinas-cosco-makes-piraeus-2nd-largest-port-in-mediterranean/>, 20/11/2019

najvažnijih luka na Mediteranu i Kinezi ovu luku posmatraju kao jedan od najbitnijih projekata u okviru svoje Inicijative Pojas i put (BRI), mada su konkretno kineska kompanija COSCO koja rukovodi lukom i grčka vlast, ugovor o saradnji potpisali 2008. godine, dakle značajno ranije u odnosu na stvaranje ove inicijative. Prema tome, za Grčku je ova luka i putni pravac od strateškog značaja za oporavak njene ekonomije, imajući u vidu da je Grčka u prethodnoj deceniji bila na ivici bankrota. Severna Makedonija takođe ima sopstvene interese da se ovaj putni pravac osavremeni, bilo kroz železnicu bilo kroz puteve, jer je i njenoj putnoj mreži potrebno značajno ulaganje koje se jedino može isplatiti ukoliko se ta putna infrastruktura u dovoljnoj meri koristi. Srbija je već najavila da će raditi na revitalizaciji ostatka svoje železničke mreže, a Slovačka je naravno zainteresovana zbog svojih strateških planova i razvijanja intermodalnog transporta. Prema tome, sve zemlje imaju slične ciljeve, ali za sada ne postoje konkretni planovi ili potpisani memorandum ili ugovori na osnovu kojih možemo reći da je ovaj projekat aktivan.

Ovaj projekat je za Srbiju posebno bitan i značajan jer Srbija već ima velika ulaganja u samu prugu na potezu Beograd-Subotica. Da bi ova ulaganja bila isplativa, mora da postoji veza i sa ostalim zemljama, a ako ovakve železničke veze ne bude, dugovi će se značajno teže vraćati. Stoga je ova regionalna inicijativa pre svega za našu državu bitna, a situaciji pogoduje to što i ostale zainteresovane zemlje imaju ciljeve koji su slični našima.

Iskustva Srbije u okviru 17+1

Nakon sklapanja strateškog partnerstva Srbije sa Kinom 2009. godine u punoj meri počinje da se ostvaruje bilateralna saradnja, kako u političkom tako i u ekonomskom i kulturnom pogledu. Kakva je bilateralna ekonomska saradnja Srbije i Kine, a kakva su iskustva Srbije u regionalnim projektima?

Kada se posmatraju trgovinski odnosi Kine sa Srbijom oni nisu zadovoljavajući, ali nisu i neočekivani. Srbija ima veliki spoljnotrgovinski deficit sa Kinom, koji je u 2018. godini iznosio 1,5 milijardi dolara.⁴² Srbija je naspram Kine mala zemlja, koja nema kapacitete da pojača svoj izvoz na kinesko tržište, a sa druge strane uvoz je veliki, te se radi na tome da se ovaj deficit smanji.

Kakva je sa druge strane situacija sa investicijama? Obrazac kineskih investicionih projekata u Srbiji se uklapa u običajeni kineski obrazac ulaganja u inostranstvo. Prvi ešalon ulaganja jesu ulaganja kineskih državnih kompanija i to pod vodstvom kineske Vlade, pri čemu se sporazum i ugovor

⁴² Statistical Office of the Republic of Serbia, *Statistical release – Statistics of external trade*, Number 293, Year LXIX, 31.10.2019, Internet, <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/PdfE/G20191293.pdf>, 01/12/2019, p. 7.

realizuju na državnom nivou. Taj prvi talas ulaganja podrazumeva investicije u oblasti infrastrukture i energetike. Nakon toga, kineske državne kompanije ulažu u privredu – i to mogu biti svi oblici ulaganja u kompanije (akvizicije, merdžeri ili joint venture), u oblastima koje ne moraju podrazumevati tradicionalne delatnosti. Tek u poslednjem, trećem talasu, dolaze kineske privatne kompanije, koje ponovo vođene direktivama kineske Vlade ulažu u oblasti koje im u strateškom pogledu odgovaraju. To ne znači da će kineska Vlada reći da se mora u određenu zemlju ulagati, ali će kao i do sada reći u svojoj zvaničnoj politici i petogodišnjim planovima razvoja, koji su regioni od značaja za nju.

U radu koji je objavljen prošle godine, autori Zakić i Radišić objavljuju preliminarne rezultate kineskih investicionih projekta na Balkanu u okviru Inicijative Pojas i put (BRI), te pored toga i podatke koji se tiču Srbije. S obzirom na to da je platforma 17+1 integrisana u BRI, i da su njihovi ciljevi isti, ukazano istraživanje ima značaj i za ovaj rad. Prema ovom radu, vrednost kineskih investicionih projekata do sada, uz ograničenje da su posmatrani projekti preko pojedinačne vrednosti od 100 miliona US\$, od 2010–2018. godine su u Srbiji iznosila preko 10 milijardi dolara, i to prema bazi *China Global Investment Tracker*.⁴³ U pitanju je baza američkog Enterprajz instituta (*Enterprise Institute*), koja se do sada u praksi pokazala kao dobra, jer generalno posmatrano postoje velike oscilacije u podacima koji se tiču kineskih investicija. Problem kineske transparentnosti podataka, kada su u pitanju projekti BRI koji se realizuju preko *China Export Import banke* ili *Silk Road Fund-a* su veliki, ali preko AIIB-a nisu. Stoga je pitanje tačnosti, uporedivosti i izvora podataka značajno, jer se time uveliko smanjuje preciznost i tačnost ekonomskog tumačenja podataka.

Prema istim podacima, u proteklim godinama Kina je u Srbiji najviše ulagala u infrastrukturu, energetiku i metalurgiju. Među ulaganjima u Srbiju izdvajaju se sledeći projekti: izgradnja mosta Mihajlo Pupin (kompanija *Chiba Road and Bridge Company*), izgradnja Koridora 11 (autoput Miloš Veliki – kompanije *Shandong Hi-Speed Group* i *Communication Construction Company*), izgradnja delova pruge Beograd–Budimpešta (kompanije *China Communication Construction Company* i *China Railway International*), akvizicija Železare Smederevo (Železara Smederevo Hesteel – HBIS group), akvizicija 64% rudarsko-topioničarskog basena Bor od strane Zijin Mining-a, izgradnja bloka B u termoelektrani Kostolac (kompanija *China Machinery Engineering Corporation*), projekat Smart City i 5G mreža od strane Huawei-a, te na kraju izgradnja fabrike guma u Zrenjaninu od strane *Shandong Linglong-a*.

⁴³ Katarina Zakić, Bojan Radišić, "Chinas Belt and Road Investment Projects in the Balkan Countries: Six Years After", *The Review of International Affairs*, July–September 2019, Vol. LXX, No. 1175, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, pp. 48-68.

Dakle, Srbija je stigla do trećeg talasa investicija (privatne strane direktne investicije) koje Kina tradicionalno primenjuje, te je poslednja karika u tom nizu bila najava velike *greenfield* investicije kompanije *Shandong Linglong*. Ukoliko se do kraja realizuje ova investicija, po zvaničnim izjavama 900 miliona US\$, onda bi ona predstavljala jednu od najvećih stranih direktnih investicija u Srbiji. Time je zaokružen oblik svih mogućih projekata i investicija koje Srbija ima u saradnji sa Kinom.

Svi projekti su do sada realizovani na odgovarajući način, i pored pojedinačnih problema, koji se uglavnom odnose na izvođenje radova po pravilima EU, drugih većih problema nije bilo. Najveći problem je predstavljao projekat koji je prvi najavljen u okviru 16+1 i koji je imao regionalnu komponentu, dakle pruga Beograd–Budimpešta.⁴⁴ Srbija kao zemlja koja je u procesu pridruživanja EU je u takvoj situaciji da svoju regulativu mora da prilagođava zahtevima EU, ali sa druge strane, pošto još uvek nije članica, koristi tu prazninu da realizuje projekte koje ne može preko ove integracije.

Za Srbiju su, zbog njenog geografskog položaja i ekonomske situacije, bitni odnosi sa susedima i rad na regionalnim projektima, ne samo u okviru 17+1 već i u okviru drugih projekata saradnje poput IPA projekata EU. Dakle, bez takvog oblika saradnje mi gubimo mogućnosti za sopstveni razvoj, te je bitno da se realizuje veći broj projekata koji uključuje regionalnu komponentu. Usled toga je 17+1 odlična platforma za realizaciju ovakvih projekata, ali mora postojati čvrst dogovor svih uključenih država, bez obzira da li su članice EU ili nisu, da će se dogovori ispoštovati.

Zaključna razmatranja

Potencijali regionalne saradnje zemalja Centralne i Istočne Evrope unutar mehanizma 17+1 nisu dostigli svoj pun nivo i ostaje sumnja da li će oni i biti ostvareni. Broj bilateralnih ugovara svake pojedinačne zemlje sa Kinom je mnogo veći nego broj predloženih ili razmatranih regionalnih projekata.

Stiče se utisak da je početna ideja koju je Kina imala za cilj – da se unapredi njena saradnju sa pomenutim zemljama u regionalnom obliku – nestala, a da se ta saradnja sada svela uglavnom na bilateralnu. Od regionalnih projekata, koji su do sada nominovani, svi su bili u oblasti infrastrukture i uglavnom su projekti koje je EU ili odbila da realizuje ili je odustala od njih u svojim strateškim planovima. Razlog leži u finansijskoj krizi unutar EU zone od 2009.

⁴⁴ Više o EU viđenju saradnje između Srbije i Kine videti u: Ivona Lađevac, Branislav Đorđević, Ana Jović Lazić, "Serbian Views on "16+1" and the "Belt and Road" Initiative in China-EU Relations", in: *The Cooperation between China and Balkan Countries under the "Belt and Road" Initiative* (editors: Liu Zuokui and Ivona Lađevac), Chinese Academy of Social Science, Beijing, 2019, pp. 66.

godine pa na dalje. Usled toga, zemlje koje su poslednje primljene u EU, a to su uglavnom zemlje CIE koje su članice 17+1, nisu mogle u dovoljnoj meri da osele dobrobiti regionalne saradnje unutar EU.

Da bi se unapredila regionalna saradnja unutar ovakvog oblika inicijative neophodna je veća kooperacija regionalnih partnera, brži rad, te aktiviranje ideja koje nisu do sada u nekom obliku predlagane ili "reciklirane". Ukoliko bi zajednički rad i nastup CIEZ bili brži, uz nominovanje projekata koji se uklapaju u kinesku agendu i planove, projekti bi imali veću kinesku podršku.

Iskustva Srbije u saradnji sa Kinom do sada su bila pozitivna ukoliko su projekti bili samostalni, ali se situacija komplikovala kada su u pitanju bili regionalni projekti. Negativan odjek na realizaciju brze pruge Beograd-Budimpešta od strane EU, te stopiranje izgradnje pruge na teritoriji Mađarske, pokazali su sa čime će se sve ostale zemlje članice EU unutar CIEZ susresti ukoliko nominuju regionalne projekte sa Kinom. Usled toga se i vidi zaokret kod ovih zemalja u traženju kineskog partnerstva – od početnog stadijuma gde je Kina najvažniji partner, do novih momenata gde se Kina spominje jedino u kontekstu jednog od mogućih investitora u grupaciji raznih investitora. Ovakav zaokret je sve više evidentan, ali je evidentno i da Kina ima pomirljivu politiku prema ovakvoj promeni stava. Ona je svesna da su joj ove zemlje u geoekonomskom i geopolitičkom smislu važne, i usled toga i ovakvo smanjenje investicione aktivnosti sa EU zemljama CIE njoj ne predstavlja problem, te veće težište u saradnji stavlja na zemlje Balkana gde ima više uspeha u njihovoj realizaciji.

Bibliografija

- Belt and Road Advisory, "Foreign investment into China in 2018: 3 key points", February 24, 2019, Internet, <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/foreign-investment-china-2018>, 15/11/2019
- Bickenbach Frank and Liu Wan-Hsin, "Chinese Direct Investment in Europe – Challenges for EU FDI Policy", *CESifo Forum*, 4 /2018, December, Volume 19. Internet, <https://www.ifo.de/DocDL/CESifo%20Forum-2018-4-bickenbach-liu-chinese-FDI-december.pdf>, 10/10/2019, pp. 15-22.
- Chemical Logistics Cooperation in Central and Eastern Europe – Feasibility Study: "Improvement of Conditions for the River Transport in Central Europe (Mainly on the Elbe River)", 25th November 2010, CityPlan spol. s r. o., Faculty of Transportation Sciences (FD ČVUT), Czech Technical University in Prague, Internet, https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1661831, 10/10/2019, pp. 1-195.
- Dubravčiková, Klára, Šebok, Filip, Šebeňa, Martin, Šimalčík, Matej, Turcsányi, Richard Q., "Prospects for Developing the V4+China

- Cooperation Platform", Central European Institute of Asian Studies, Slovak Republic, pp. 1-40.
- Dimitrijević, Duško, „Dunav–Odra–Laba/Elba vodni tok – idealna platforma za razvoj odnosa između zemalja Centralne i Jugoistočne Evrope“, in: Collection of Selected Papers, Presented at Thirtieth International Scientific Conference “Danube – River of Cooperation”, Belgrade, 2019
- European Commission, “China–EU – international trade in goods statistics”, March 2019, Internet, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics, 15/11/2019
- European Commission, “EU–China trade in goods: €185 billion deficit in 2018”, 09/04/2019, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20190409-1>, 15/11/2019
- Filipović, Luka, „Opet svi govore o nizinskoj pruzi, ovih 10 stvari morate znati o njoj“, *Tportal.hr*, 12.04.2019, Internet, <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/opet-svi-govore-o-nizinskoj-pruzi-ovih-10-stvari-morate-znati-o-njoj-foto-20190412>, 15/10/2019
- Galić, Gabrijela, „Hoće li Hrvatska nizinsku prugu graditi kineskim, umjesto europskim novcem?“, *Faktograf*, 10 travanj 2019, Internet, <https://faktograf.hr/2019/04/10/hoce-li-hrvatska-nizinsku-prugu-graditi-kineskim-umjesto-europskim-novcem/>, 20/11/2019
- HaberBa portal*, „Unska pruga: Kineski investitori kao poklon s neba“, 16. septembar 2018, Internet, <https://www.haber.ba/vijesti/bih/665690-unska-pruga-kineski-investitori-kao-poklon-s-neba>, 15/10/2019
- Hanemann, Thilo, Huotari, Mikko, Kratz, Agatha, *Chinese FDI in Europe: 2018 Trends and Impact of New Screening Policies*, A report by Rhodium Group (RHG) and the Mercator Institute for China Studies (MERICS), March 2019, ISSN (Online): 2509-5862, pp. 1-25.
- Hasselbach, Christoph, Romaniec, Rosalia, “Berlin takes a new approach to the Three Seas Initiative”, *Deutsche Welle*, 05/06/2019, Internet, <https://www.dw.com/en/berlin-takes-a-new-approach-to-the-three-seas-initiative/a-49076663>, 15/10/2019
- “Initiatives of the ‘New Silk Road’ – Achievements and Challenges”, 2017, editors: Dimitrijević Duško, Huang Ping, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, pp. 1-529.
- Independent Balkan News Agency*, “The project of the Blue Highway starts, it links the West Balkan countries”, 25/03/2015, Internet, <https://balkan.eu.com/project-blue-highway-starts-links-west-balkan-countries/>, 10/11/2019
- Interreg Central Europe – Trans Tria, European Regional Development Fund, *Road to Inland Waterways Transfer of Shipment – Taking Cooperation forward*, 02/2019, Internet, <https://www.interreg-central.eu/Content>.

- Node/Road-to-Inland-Waterways-Transfer-of-Shipment.pdf, 15/10/2019, pp. 1-134.
- Kenety, Brian, "Linking the Elbe, Oder and Danube – Watershed Idea or Megalomaniac Boondoggle?", *Radio Prague International*, 05/11/2018, Internet, <https://www.radio.cz/en/section/business/linking-the-elbe-oder-and-danube-watershed-idea-or-megalomaniac-boondoggle>, 23/11/2019
- Lađevac, Ivona, Đorđević, Branislav, Jović Lazić, Ana, "Serbian Views on "16+1" and the "Belt and Road" Initiative in China-EU Relations", in: *The Cooperation between China and Balkan Countries under the "Belt and Road" Initiative* (editors: Liu Zuokui and Lađevac Ivona), Chinese Academy of Social Science, Beijing, 2019, pp. 54-73.
- Matura, Tamas, "China and CEE: 16+1 is here to stay", *Emerging Europe*, May 7th 2019, Internet, <https://emerging-europe.com/voices/china-and-cee-161-is-here-to-stay/>, 17/11/2019
- Picheca, Giuseppe, "The sea less Navy of the Czech Republic", *Progetto Repubblica Ceca*, March 31, 2014, Internet, <http://www.progetto.cz/la-marina-senza-mare-della-repubblica-ceca/?lang=en>, 15/10/2019
- Qingyun, Wang, "New 16+1 China-European initiative introduced in Beijing", *China Daily*, 2015/10/31, Internet, http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-10/31/content_22332681.htm, 15/10/2019
- Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, *China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries*, Internet, http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw_1/2012hs/hdxw/t1410546.htm, 10/10/2019
- Statistical Office of the Republic of Serbia, *Statistical release – Statistics of external trade*, Number 293, Year LXIX, 31.10.2019., Internet, <https://publikacije.stat.gov.rs/G2019/PdfE/G20191293.pdf>, 01/12/2019, pp. 1-8.
- The National Herald*, "China's Cosco Makes Piraeus 2nd Largest Port in Mediterranean", February 4th 2019, Internet, <https://www.thenationalherald.com/229205/chinas-cosco-makes-piraeus-2nd-largest-port-in-mediterranean/>, 20/11/2019
- "The Cooperation between China and Balkan Countries under the "Belt and Road" Initiative", 2019, editors: Liu Zuokui, Lađevac Ivona, Chinese Academy of Social Science, pp. 1-252.
- The Central European Financial Observer*, "Montenegro, Albania launch research on Adriatic-Ionian highway feasibility", 22/11/2017, Internet, <https://financialobserver.eu/recent-news/montenegro-albania-launch-research-on-adriatic-ionian-highway-feasibility/>, 21/11/2019

- Večernje novosti*, „Brzom prugom 2021. godine: Od Novog Sada do Beograda za pola sata“, 07. jun 2019, Internet, <http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/ekonomija/aktuelno.239.html:799223-BRZOM-PRUGOM-2021-GODINE-Od-Novog-Sada-do-Beograda-za-pola-sata>, 21/11/2019
- Vörös, Zoltán, “Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?”, *The Diplomat*, January 04th 2018, Internet, <https://the-diplomat.com/2018/01/who-benefits-from-the-chinese-built-hungary-serbia-railway/>, 15/11/2019
- Xinhua*, “China, CEEC see steady trade growth”, 06/04/2019, Internet, <http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/06/WS5ca85931a3104842260b4a69.html>, 17/11/2019
- Xinhua*, “Three Seas Initiative in East Europe emerges as timely new cooperation platform”, 16/10/2018, Internet, http://www.xinhuanet.com/english/2018-10/16/c_137536934.htm, 20/11/2019
- Zakić, Katarina, Radišić, Bojan, “China’s Belt and Road Investment Projects in the Balkan Countries: Six Years After”, *The Review of International Affairs*, Vol. LXX, No. 1175, July–September 2019, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, pp. 48-68.
- Zakić, Katarina, Tešić, Katarina, “Managing Regional Development in CEE countries – example of Initiative 16+1”, *Journal: Progress in Economic Science*, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, Stanisława Staszica University, Pila, Poland, DOI: 10.14595/PES/05/006, 2018, pp. 95-109.

POTENTIAL OF REGIONAL COOPERATION WITHIN THE 17+1 AND EXPERIENCES FROM SERBIA

ABSTRACT

Regional cooperation within the Chinese platform 17+1 is still very limited. Most of the finished projects were achieved bilaterally, although the first project that was agreed upon was a regional project, e.g. the railway Belgrade – Budapest. Projects that have regional components and are more and more nominated by member countries are mainly those already considered by the European Union, but the Union retracted from fulfilling them. The impression is that most of the projects are "recycled" and that the member countries did not offer China new regional projects. Regardless, China is willing to cooperate, but cooperation is progressing slowly. It would be more suitable if the member countries of this initiative could nominate more innovative and manageable projects. Serbia has positive experiences with the realization of bilateral projects, but not so much with regional, mainly due to the negative attitude of the EU.

Key words: regional cooperation, regional projects, bilateral cooperation, 17+1, China, Central and Eastern Europe, Serbia, European Union.