



**УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ**  
**ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ**

**САНЕЛА (ГОРАН) МРДАКОВИЋ**

**ЕКОНОМСКИ ЕФЕКТИ ИНВЕСТИЦИОНЕ**  
**САРАДЊЕ КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

**- докторска дисертација -**

**Ниш, 2023.**



**УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ**  
**ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ**

**САНЕЛА (ГОРАН) МРДАКОВИЋ**

**ЕКОНОМСКИ ЕФЕКТИ ИНВЕСТИЦИОНЕ  
САРАДЊЕ КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ**

**- докторска дисертација -**

Текст ове докторске дисертације

ставља се на увид јавности,

у складу са чланом 30, ставом 8. Закона о високом образовању („Сл. гласник РС“, број 76/2005, 100/2007 – аутентично тумачење, 97/2008, 44/2010, 93/2012, 89/2013, 99/2014).

**НАПОМЕНА О АУТОРСКИМ ПРАВИМА**

Овај текст се сматра рукописом и само се саопштава јавности (члан 7 Закона о ауторским и сродним правима, „Сл. гласник РС“, број 104/2009, 99/2011 и 119/2012).

Ниједан део ове докторске дисертације не сме се користити ни у какве сврхе, осим за упознавање са садржајем пре одбране.

**Ниш, 2023.**



**UNIVERSITY OF NIŠ**  
**FACULTY OF ECONOMICS**

**SANELA (GORAN) MRDAKOVIC**

**THE ECONOMIC EFFECTS OF CHINA - EU  
INVESTMENT COOPERATION**

**- Doctoral dissertation -**

**Niš, 2023.**

## КОМИСИЈА ЗА ОЦЕНУ И ОДБРАНУ ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ

**Ментор:**

Проф. др Милош Тодоровић, редовни професор  
Економски факултет, Универзитет у Нишу

**Чланови комисије:**

Датум одбране докторске дисертације: \_\_\_\_\_



**ИЗЈАВА МЕНТОРА О САГЛАСНОСТИ ЗА ПРЕДАЈУ  
УРАЂЕНЕ ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ**

Овим изјављујем да сам сагласан да кандидат **Санела Мрдаковић** може да преда Реферату за последипломско образовање Факултета урађену докторску дисертацију под називом **Економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније**, ради организације њене оцене и одбране.

Ниш, \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Потпис ментора)

**THE STATEMENT OF THE MENTOR'S CONSENT FOR THE SUBMISSION  
OF THE COMPLETED DOCTORAL DISSERTATION**

Hereby, I declare that I agree that the candidate **Sanela Mrdakovic** can submit the completed doctoral dissertation entitled **The economic effects of China-EU investment cooperation**, to the officer for doctoral studies at the Faculty, for the purpose of its evaluation and defense.

Niš, \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Mentor's signature)

## Подаци о докторској дисертацији

Ментор: Проф. др Милош Тодоровић, редовни професор,  
Економски факултет, Универзитет у Нишу

Наслов: Економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније

Резиме:

Импозантни економски раст Кине у последњих 40. година, који је у просеку износио 9,2% годишње, отворио је бројне коридоре за улагање и пословање кинеских фирми на међународним тржиштима, од којих је европско било посебно атрактивно за кинеске инвеститоре. У последњих 20. година, а посебно од представљања пројекта "Пут свиле", кинеске инвестиције у ЕУ убрзано су расле, а са њима и трговинска размена. Када је Кина 2013. године представила Пут свиле и стратегију развоја копнених и поморских коридора, од којих многи досежу до ЕУ, постало је евидентно да ће из године у годину, присуство кинеских фирми у ЕУ постати све израженије. Процењује се да ће вредност пројекта у оквиру ове иницијативе до завршетка достићи вредност од 8.000 милијарди долара. Кина је данас ангажована у највећим европским лукама и компанијама, у готово свим привредним секторима. Присуство у европским лукама креирало је огроман потенцијал за раст трговинске размене, због чега је Кина данас највећи трговински партнер ЕУ (у погледу робне размене).

Предмет дисертације су инвестициони односи Кине и ЕУ, са акцентом на инвестиције Пута свиле и њихов значај за ЕУ и интересе Кине у Европи. Циљ истраживања је утврђивање предности и недостатака њихове инвестиционе сарадње, као и потенцијала за даљи развој трговинских и инвестиционих односа. Истраживање има за циљ и да утврди утицај кинеских инвестиција на промену обима, робне и географске структуре спољнотрговинске размене ЕУ, али и утицај кинеских иницијатива у оквиру Пута свиле, попут 16+1 блока, на јединство чланица Уније и кохезију европске заједнице. Значај земаља 16+1 блока за одређене коридоре Пута свиле у Европи је различит, због чега су неке земље до сада примиле већи обим СДИ и пројекта од осталих. То је узроковало неједнакости у ангажовању земаља ЕУ са Кином, као и подршку интересима Кине код оних земаља које интензивније сарађују са њом, што је изазвало поделе унутар Уније.

Применом метода корелационе и ауторегресионе анализе утврђена је међузависност страних директних инвестиција и трговинске размене ЕУ и Кине и извршена екстраполација података о извозу и увозу робе ЕУ са највећим трговинским партнерима. У анализи су коришћени подаци за Кину, САД и Русију. Истраживање је употпуњено анализом утицаја геополитичког ривалства САД са Русијом и Кином на односе ЕУ и Кине. Емпиријско истраживање указује на интензивнији раст обима увоза и извоза ЕУ са Кином у односу на остале трговинске partnере, што потврђује тренутну динамику спољне трговине ЕУ, која иде у правцу интензивирања трговинске размене са Кином, а успоравања размене са САД. Тиме се потврђује једна од хипотеза овог рада да инвестиционе активности Кине у ЕУ утичу на промену обима и структуре спољне трговине ЕУ. Ривалство САД са Кином и Русијом утиче на инвестициону, трговинску и спољну политику ЕУ и њене односе са Кином, због чега се ЕУ данас налази унутар троугла ривалства највећих војних и економских сила. Због економске привржености Кини и у

одређеној мери, зависности од њеног тржишта, а са друге стране, усклађености са САД у домену војне сарадње и спољне политике, интереси ЕУ сада гравитирају и у правцу Истока, и у правцу Запада. То је, од почетка конфликта у Украјини и заоштравања односа са Русијом, још више закомпликовало њену позицију. Због тога ће ЕУ у наредном периоду морати пажљиво да балансира своје активности и ангажовања са кључним партнерима, како би из постојећих криза и конкуренција изашла и позиционирала се као утицајан геополитички играч, какав је била до сада.

Научна област:

Економија

Научна  
дисциплина:

Међународна економија

Кључне речи:

Међународна трговина, Стране директне инвестиције, Пут свиле, Појас и пут, Економска сарадња Кине и Европске уније

УДК:

327:339.95(315:4-672EU)(043.3)

339.727.22(315:4-672EU)(043.3)

CERIF  
класификација:

S 180 Економија, економетрија, економска теорија, економски системи, економска политика

S 186 Међународна трговина

Тип лиценце  
Креативне  
заједнице:

CC BY-NC-ND

## Data on Doctoral Dissertation

Doctoral  
Supervisor:

Milos Todorovic, PhD  
Full Professor  
University of Nis, Faculty of Economics

Title:

The economic effects of China - EU investment cooperation

Abstract:

China's impressive economic growth of about 9.2% per year over the past 40 years has opened numerous corridors for investment and business activities of Chinese companies in international markets, of which the EU market was particularly attractive to Chinese investors. Over the last 20 years, and particularly since the introduction of the new Silk Road, Chinese investments in the EU have grown rapidly, and along with them their merchandise trade. When in 2013 China introduced the new Silk Road and the development of land and sea corridors, some of which designed to reach the European Union, it became evident that the presence of Chinese companies in the EU would become more prominent going forward. It is estimated that the value of projects under this initiative will reach 8 trillion USD by the time of its completion. China is now engaged in the largest European ports and companies, in almost all economic sectors. The presence in European ports has created a huge trade potential, making China now the EU's largest trading partner (in terms of trade in goods). This dissertation examines the China-EU investment relations, with an emphasis on the Silk Road investments and their importance for the EU and for China's interests in Europe. The research aims to determine key advantages and disadvantages of their investment cooperation, and the potential for further development of their trade and investment relations. The research also aims to determine the impact of Chinese investments on the volume, commodity and geographic structure of the EU's foreign trade, as well as the impact of Chinese initiatives within the Silk Road, such as the 16+1 bloc, on the unity and cohesion of the European Union. The relevance of certain countries within the 16+1 bloc for Silk Road corridors in Europe is disparate, which is why some countries have so far received a larger volume of FDI and projects than others. This has caused inequalities in the EU countries' engagement with China, and the support for China's interests by some, which further caused divisions within the Union. Correlation and autoregression analysis was carried out to measure the interdependence of foreign direct investments and trade between the EU and China, and to extrapolate data on the export and import of EU goods with the largest trading partners. China, USA and Russia trade data was used in the analysis. The research is rounded off with an analysis of the US rivalry with Russia and China and its impact on EU-China relations. Empirical research indicates an acceleration of EU imports and exports with China compared to other trade partners, which confirms the current dynamics of the EU's foreign trade, which is moving towards strengthening trade with China and slowing down trade with the USA. This confirms one of the dissertation hypotheses that China's investment activities in the EU affect the volume and structure of the EU's foreign trade. The USA's rivalry with China and Russia affects the EU's investment, trade and foreign policy and its relations with China, bringing it inside the triangle of rivalry of the largest military and economic powers. Due to close economic engagement with China and, to a certain extent, dependence on the Chinese market, and on the other hand, alignment with the

US in terms of military cooperation and foreign policy, the interests of the EU now gravitate both towards the East and towards the West. The initiation of the conflict in Ukraine and the tightening of relations with Russia further complicated its position. Going forward, the EU must carefully balance its activities and engagements with key partners, to be able to emerge from the existing crises and competition and position itself as an influential geopolitical player, as it has always been.

Scientific  
Field:

Economics

Scientific  
Discipline:

International Economics

Key Words:

International trade, Foreign direct investments, Silk Road, the Belt and Road, China - EU economic cooperation

UDC:

327:339.95(315:4-672EU)(043.3)  
339.727.22(315:4-672EU)(043.3)

CERIF  
Classification:

S 180 Economics, econometrics, economic theory, economic systems,  
economic policy  
S 186 International Commerce

Creative  
Commons  
License Type:

**CC BY-NC-ND**

## НАУЧНИ ДОПРИНОС ДОКТОРСKE ДИСЕРТАЦИЈЕ

Крај 20. и почетак 21. века сведоче импозантном економском расту кинеске економије који је ову азијску државу довео до позиције земље са највећим БДП-ом на свету (мерено паритетом куповних снага) и омогућио покретање једног од најамбициознијих пројеката икада представљених у свету - Пута свиле. Најзначајнији коридори овог пројекта завршавају се у Европској унији због чега се у овој дисертацији указује на позицију и улогу ЕУ у реализацији економских и геополитичких циљева ове иницијативе.

Научни допринос ове докторске дисертације у теоријском смислу огледа се у разумевању фактора који подстичу и усмеравају кинеске инвестиције у ЕУ и утврђивању значаја кинеских улагања за економију Европске уније и њену улогу у међународној трговини. Истраживање указује на стратегију улагања Кине у ЕУ и упућује на значај економских и технолошких ресурса, и географске позиције Европске уније у остварењу визије и циљева Пута свиле. Идентификоване су трговинске и инвестиционе баријере у економским односима Кине и ЕУ, као и ризици и економске користи по основу инвестиционих активности.

У практичном смислу, научни допринос ове дисертације огледа се у утврђивању међузависности страних директних инвестиција и робне размене Кине и Европске уније, чиме је даље омогућено предвиђање робне размене Европске уније са кључним спољнотрговинским партнерима. Резултати емпиријског истраживања указују на интензивирање трговинске сарадње Европске уније са Кином у наредном периоду у односу на остале трговинске partnере ЕУ и сугеришу промену географске структуре њене спољне трговине. То упућује на закључак да се у наредном периоду може очекивати снажнија економска интеграција Европске уније и Кине, а тиме и земаља на евроазијском континенту, посредством пројекта Пута свиле.

Допринос резултата истраживања је у идентификовању трендова и динамика развоја сино-европских економских односа који имају потенцијал да промене не само економске, већ и геополитичке односе у Евроазији, а и шире.

## **THE SCIENTIFIC CONTRIBUTION OF THE DOCTORAL DISSERTATION**

By the end of the 20<sup>th</sup> and the beginning of the 21<sup>st</sup> century, the Chinese economy has grown to become the one with the largest GDP (PPP) in the world, which created opportunities for the initiation of one of the most ambitious projects ever initiated globally - the Silk Road (the Belt and Road Initiative - “BRI”). The most important BRI corridors end up in the European Union, which is why this dissertation looks at the position and the role of the EU in the implementation of economic and geopolitical goals of the Initiative.

The theoretical contribution of this dissertation is in understanding the factors that encourage and direct Chinese investments to the EU and determining the importance of Chinese investments for the economy of the European Union and its role in international trade. The research indicates China’s investment strategy in the EU and the importance of economic and technological resources, and the geographical position of the European Union in the realization of the BRI vision and goals. The research identified the key trade and investment barriers in China - EU economic relations, as well as the risks and economic benefits arising from their investment activities.

The practical contribution of this dissertation is in ascertaining the correlation between foreign direct investments and trade between China and the European Union, which further enables the forecasting of trade flows between the European Union and its key foreign trade partners. The results of the empirical research indicate the expansion of the EU’s trade cooperation with China in the near future, compared to its other trading partners, and suggest a change in the geographical structure of its foreign trade. This leads to the conclusion that in the years to come, a stronger economic integration of the European Union and China, and therefore of the countries on the Eurasian continent, can be expected through the Silk Road projects.

The contribution of this dissertation is in identifying trends and dynamics of Sino-European economic relations that have the potential to change not only economic, but also geopolitical relations in Eurasia and beyond.



## САДРЖАЈ

Списак слика.....	iv
Списак табела.....	vi
<b>УВОД.....</b>	<b>1</b>
<b>I ЕКОНОМСКЕ И ГЕОПОЛИТИЧКЕ ПРОМЕНЕ НА ЕВРОАЗИЈСКОМ КОНТИНЕНТУ У 21. ВЕКУ.....</b>	<b>12</b>
1.1 Евроазија као центар кључних дешавања у 21. веку.....	12
1.2 Економски успон Кине као доминантне економије Евроазије.....	16
<b>II ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР ЗА РАЗВОЈ ИНВЕСТИЦИОНИХ ОДНОСА КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ.....</b>	<b>23</b>
2.1 Регулаторно окружење за стране директне инвестиције у Европској унији.....	24
2.1.1 <i>Инвестициона политика Европске уније.....</i>	<i>24</i>
2.1.2 <i>Инвестициона политика Европске уније према Кини.....</i>	<i>28</i>
2.2 Билатерални инвестициони споразум Кине и Европске уније.....	30
2.3 Правни оквир за излазне стране директне инвестиције Кине.....	34
2.4 Економске баријере у инвестиционој сарадњи Кине и ЕУ.....	38
2.4.1 <i>Инвестиционе баријере у сарадњи Кине и Европске уније.....</i>	<i>38</i>
2.4.2 <i>Трговинске баријере у сарадњи Кине и Европске уније.....</i>	<i>43</i>
<b>III ИНВЕСТИЦИОНА И ТРГОВИНСКА САРАДЊА КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ.....</b>	<b>47</b>
3.1 Анализа кинеских инвестиција у ЕУ.....	47
3.1.1 <i>Стратегија улагања кинеских фирми у ЕУ.....</i>	<i>47</i>
3.1.2 <i>Секторска анализа кинеских инвестиција у ЕУ.....</i>	<i>57</i>
3.1.3 <i>Географска структура кинеских инвестиција у ЕУ.....</i>	<i>62</i>
3.1.4 <i>Кључни изазови и ризици у вези са инвестицијама из Кине.....</i>	<i>74</i>
3.2 Анализа страних директних инвестиција Европске уније у Кини.....	79
3.3 Трговинска размена Кине и ЕУ.....	85
3.4 Економске предности инвестиционе сарадње Кине и ЕУ.....	90
3.4.1 <i>Економске користи за Кину од инвестиција у земљама ЕУ.....</i>	<i>91</i>
3.4.2 <i>Економске користи за ЕУ по основу инвестиција из Кине.....</i>	<i>96</i>
<b>IV ПЕРСПЕКТИВЕ ИНВЕСТИЦИОНЕ САРАДЊЕ КИНЕ И ЕУ У ОКВИРУ</b>	

<b>ИНИЦИЈАТИВЕ “ПУТ СВИЛЕ”</b> .....	100
4.1. Стратегија и обележја <i>Пути свиле</i> .....	100
4.1.1. <i>Стари Пут свиле</i> .....	100
4.1.2 <i>Нови Пут свиле – The New Silk Road</i> .....	104
4.1.3 <i>Циљеви Пути свиле</i> .....	107
4.1.4 <i>Финансирање Пути свиле</i> .....	114
4.1.5 <i>Коридори Пути свиле</i> .....	117
4.2 Интереси Пути свиле у ЕУ.....	131
4.3 Пут свиле из перспективе земаља чланица .....	136
4.4 Контрверзе и ризици у вези са иницијативом <i>Пут свиле</i> .....	144
4.5 Улога иницијативе “16+1” у реализацији циљева <i>Пути свиле</i> у ЕУ.....	150
4.5.1 <i>Карактеристике иницијативе “16+1”</i> .....	150
4.5.2 <i>Спољнотрговинска сарадња Кине и земаља “16+1” групе</i> .....	155
4.5.3 <i>Стратегија улагања Кине у земљама чланицама ЕУ које су део формата “16+1”</i> .....	159
4.5.4 <i>Иницијатива „16+1” из перспективе земаља Западног Балкана</i> .....	165
<b>V ЕКОНОМЕТРИЈСКА АНАЛИЗА ПАРАМЕТАРА ИНВЕСТИЦИОНЕ И СПОЉНОТРГОВИНСКЕ РАЗМЕНЕ КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ</b> .....	171
5.1 Методологија емпиријског истраживања.....	171
5.2 Резултати емпиријског истраживања.....	172
5.2.1 <i>Корелациона анализа СДИ и робне размене ЕУ и Кине</i> .....	172
5.2.2 <i>Ауторегресиона анализа географске структуре спољнотрговинске размене ЕУ</i> .....	176
<b>VI УТИЦАЈ ГЕОПОЛИТИЧКИХ ОДНОСА ВЕЛИКИХ СВЕТСКИХ СИЛА НА САРАДЊУ КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ</b> .....	189
6.1. Позиција ЕУ према Кини у контексту геополитичког ривалства САД и Кине.....	189
6.1.1. <i>Обележја ривалства Сједињених Америчких Држава и Кине у 21. веку</i> .....	190
4.2.2. <i>Позиција Европске уније у геополитичком троуглу САД-ЕУ-Кина</i> .....	193
6.2 Утицај ривалства САД и Русије на односе ЕУ и Кине.....	200
<b>ЗАКЉУЧАК</b> .....	207
<b>ЛИТЕРАТУРА</b> .....	223
<b>БИОГРАФИЈА АУТОРА</b> .....	249

## СПИСАК СЛИКА

Слика 1 - Линија Ху ( <i>Hu Line</i> ) демографске поделе Кине.....	20
Слика 2 - Индекс рестриктивности Кине и ОЕСД земаља.....	39
Слика 3 - Индекс рестриктивности ЕУ24 земаља.....	40
Слика 4 - Индекс рестриктивности Кине и ЕУ24 у периоду 2010-2020.....	40
Слика 5 - Вредност страних директних инвестиција из Кине ка ЕУ28 у периоду 2000-2020.....	51
Слика 6 - Вредност страних директних инвестиција из Кине ка земљама ЕУ у периоду 2000-2020.....	53
Слика 7 - СДИ Кине у ЕУ28 према врсти инвестиција у периоду 2011-2020.....	53
Слика 8 - СДИ Кине у ЕУ28 према власничкој структури инвеститора у периоду 2000-2020.....	55
Слика 9 - Динамика улагања кинеских и ЕУ компанија у периоду 2000-2017 у кључним секторима.....	61
Слика 10 - Билатерални токови СДИ Кине и ЕУ у периоду 2000-2017.....	79
Слика 11 - Кумулативни износ СДИ ЕУ и Кине у периоду 2000-2019.....	80
Слика 12 - СДИ из ЕУ ка Кини у периоду 2000-2019 према типу инвестиција.....	81
Слика 13 - СДИ из ЕУ ка Кини у периоду 2016-2021, по кварталима, по секторима.....	81
Слика 14 - Процент инвестиција европских фирми по секторима у Кини.....	82
Слика 15 - СДИ из ЕУ ка Кини у периоду 2016-2021, по кварталима, по земљама.....	82
Слика 16 - Робна размена ЕУ и Кине у периоду 2000-2020.....	85
Слика 17 - Робна размена ЕУ28 и Кине у периоду 2001-2020.....	87
Слика 18 - Стари Пут свиле.....	102
Слика 19 - Евроазијски степски појас.....	103
Слика 20 - Коридори Пута свиле.....	122
Слика 21 - Кина – Пакистан економски коридор.....	123
Слика 22 - Поларни Пут свиле.....	130
Слика 23 - Преглед локација налазишта нафте на Арктику.....	130
Слика 24 - Присуство Кине у европским лукама.....	136
Слика 25 - Повезаност Луке <i>Sines</i> са светским тржиштима.....	143
Слика 26 - Тренд кретања обима увоза робе из Кине у 2025. у односу на 2021.....	178
Слика 27 - Тренд кретања обима увоза робе из Русије у 2025. у односу на 2021.....	179
Слика 28 - Тренд кретања обима увоза робе из САД у 2025. у односу на 2021.....	179
Слика 29 - Тренд кретања остварених вредности увоза робе из Кине у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast).....	181
Слика 30 - Тренд кретања остварених вредности увоза робе из Русије у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast).....	182

Слика 31 - Тренд кретања остварених вредности увоза робе из САД у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast).....	182
Слика 32 - Тренд кретања обима извоза робе у Кину у 2025. у односу на 2021.....	184
Слика 33 - Тренд кретања обима извоза робе у Русију у 2025. у односу на 2021.....	185
Слика 34 - Тренд кретања обима извоза робе у САД у 2025. у односу на 2021.....	185
Слика 35 - Тренд кретања остварених вредности извоза робе у Кину у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast).....	186
Слика 36 - Тренд кретања остварених вредности извоза робе у Русију у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast).....	187
Слика 37 - Тренд кретања остварених вредности извоза робе у САД у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast).....	187

## СПИСАК ТАБЕЛА

Табела 1 - Билатерални инвестициони споразум Кине и земаља Европске уније.....	31
Табела 2 - Сектори са највећим инвестиционим ограничењима у Кини.....	39
Табела 3 - Актуелне трговинске баријере ЕУ из Кине.....	43
Табела 4 - Удео СДИ у ЕУ28 у укупним страним директним инвестицијама Кине .....	51
Табела 5 - Највећи кинески инвеститори у ЕУ према вредности инвестиција.....	59
Табела 6 - Најзначајнија улагања кинеских фирми у ЕУ према вредности инвестиција.....	60
Табела 7 - Удео робне размене Кине и ЕУ у укупној робној размени Кине у периоду 2010- 2020.....	86
Табела 8 - Робна размена Кине и ЕУ28 у периоду 2001-2020.....	86
Табела 9 - Робна размена Кине и ЕУ27 према групама производа у периоду 2000-2020.....	88
Табела 10 - Земље које су се придружиле иницијативи ”Пут свиле”.....	105
Табела 11 - Земље формата ”16+1” и њихова позиција према ЕУ и Кини.....	153
Табела 12 - Просечно годишње повећање спољнотрговинске размене земаља ”16+1” групе и Кине у периоду 2015-2019.....	155
Табела 13 - Спољнотрговинска размена земаља ”16+1” и Кине у периоду 2015- 2019.....	156
Табела 14 - Спољнотрговинска размена земаља ”16+1” групе у периоду 2015-2019 (према смеру кретања робе).....	156
Табела 15 - Просечно годишње повећање спољнотрговинске размене земаља групе ”16+1” и Кине у периоду 2015-2019 (укупна размена).....	157
Табела 16 - Вредност обима трговинске размене и СДИ Кине и ЕУ у периоду 2000-2020.....	173
Табела 17 - Тест нормалности дистрибуције.....	174
Табела 18 - Spearman-ов коефицијент корелације за дате варијабле.....	174
Табела 19 - Увоз робе ЕУ из Кине, Русије и САД у периоду 2001-2021.....	176
Табела 20 - Тест нормалности дистрибуције (смер:увоз).....	177
Табела 21 - Примењени модел ауторегресионе анализе за дату земљу (смер:увоз).....	177
Табела 22 - Прогнозиране вредности увоза робе ЕУ из Кине, Русије и САД (AR модел).....	178
Табела 23 - Прогнозирана релативна промена вредности увоза у 2025. у односу на 2021. год....	178
Табела 24 - Стопа годишње промене вредности увоза робе ЕУ из посматраних земаља.....	180
Табела 25 - Извоз робе ЕУ у Кину, Русију и САД у периоду 2001-2021.....	182
Табела 26 - Тест нормалности дистрибуције(смер:извоз).....	183
Табела 27 - Примењени модел ауторегресионе анализе за дату земљу (смер: извоз).....	183
Табела 28 - Прогнозиране вредности извоза робе ЕУ у Кину, Русију и САД (AR модел).....	184
Табела 29 - Прогнозирана релативна промена вредности извоза у 2025. у односу на 2021.....	184
Табела 30 - Стопа годишње промене вредности извоза робе ЕУ у посматране земље.....	186

## УВОД

Економски успон Народне републике Кине и јачање њеног политичког деловања у свету дефинисали су све доминантнију улогу ове азијске земље у обликовању глобалних економских токова и геополитичких односа 21. века. Кина је данас друга највећа светска економија са тенденцијом да, у наредних неколико година, постане водећа светска економска и технолошка сила. Кина је, такође, земља са највећим девизним резервама и извозом робе у свету. Од доласка садашњег председника *Xi Jinping*-а на власт 2013. године, реформа кинеске економије и њена геополитичка оријентација попримају другачији правац, у настојању да се афирмише њена лидерска позиција као центра глобалне економске моћи. Кина данас представља доминантну економију евроазијског континента, а близина њеног тржишта кључним економским и војним силама на том простору, доприноси даљем успону ове земље на економском, политичком, технолошком и војном плану.

Сведоци смо промена које се тренутно дешавају на међународној политичкој сцени, а које имају тенденцију да измене постојећи међународни поредак и односе међу државама. Судаћи не само по њеној позицији на географској мапи света, већ и односима са највећим нуклеарним и економским силама, позиција Кине у свету данас је сасвим другачија него пре само једне деценије.

О огромном потенцијалу сарадње Европске уније са Кином, али и читавом Азијом, говори чињеница да је изградњом мреже путева, пруга и мостова дуж најдуже копнене масе на свету, изграђена инфраструктура и креирана основа за економску интеграцију земаља чија тржишта покривају две трећине светског БДП-а. Од када је почетком 80-их година 20. века Кина променила курс свог економског развоја отворивши тржиште ка свету, у годинама које су уследиле, развој кинеске привреде базирао се на извозу и инвестицијама, инфраструктурној изградњи и развоју финансијског тржишта. Тиме су постављени темељи данашњег развоја који се базира на потрошњи и технолошком напретку.

Све до касних 90-их, постојале су бројне рестрикције на стране директне инвестиције у Кини, али су, усвајањем *Go Global* стратегије 1999. године, те рестрикције уклоњене и донете институционалне мере за релаксацију контрола, како би се изласком на страна тржишта прибавили недостајући ресурси, повећао извоз и остварио технолошки напредак.

Каталог излазних СДИ Кине дефинисан је 2004. године са сврхом усмеравања инвестиција ка оним секторима и дестинацијама који одговарају постављеним циљевима привредног развоја. Потреба за развојем и применом нових технологија довела је до огромног пласирања страних директних инвестиција ("СДИ") Кине у свету. У складу са бројним стратегијама излазне оријентације, донетим у последњих 20 година, капитал је из Кине усмераван ка многим светским дестинацијама, а Европска унија била је у центру пријема кинеске робе и новца. Због зрелости и пословних шанси које пружа њено тржиште, и достигнутог нивоа технолошког развоја, кинеске компаније улагале су у највеће европске компаније и тиме осигурале не само будуће профите, већ и присвајање најпознатијих европских брендова, од којих су многи стварани деценијама. У последњих 10 година, тржишта Кине и Европске уније још више су се повезала, креирајући простор за даљу интеграцију економија, култура, размену људи и научних идеја.

Године 2013, Кина је представила најкомплекснији пројекат икада замишљен од стране једне државе, под називом *Пут свиле*. Уз бројне планове индустријског развоја и стратегију излазне оријентације путем СДИ и извоза, овај пројекат има за циљ да Кину представи као економског гиганта, земљу која интегрише економије и културе, промовише глобалне трендове одрживог развоја и поставља стандарде у развоју технологије и иновација. Стратегија *Пути свиле* осмишљена је тако да се путем изградње инфраструктуре (транспортне, енергетске, логистичке, финансијске и др.) повежу Азија, Блиски исток, Африка и Европа и креира економска корист, како за Кину, тако и за земље које се налазе на неком од његових коридора. Једна од главних детерминанти остварења тог циља су стране директне инвестиције. Европска унија налази се на крају коридора Пути свиле и због тога је Кини стратешка сарадња са њом веома важна за остварење циљева овог пројекта.

Присуство Кине са статусом власника или закупца у европским лукама, куповина или стицање удела у стратешки важним компанијама и изградња инфраструктуре представљају *modus operandi* Кине у ЕУ. Тиме се значајно повећава утицај Кине на европске економске токове. Тржиште ЕУ привлачно је кинеским улагачима због стабилног пословног окружења, зрелих институција, репутације брендова, технолошког напретка и квалификоване радне снаге. За Европску унију, инвестиције из Кине значе креирање нових радних места, привредни раст и раст конкурентности, као и директан приступ једном од највећих потрошачких тржишта на свету. Процењује се да ће се, након имплементације овог пројекта, тржишта ЕУ и Кине још више приближити и

зависити једно од другог, као и да ће Кина бити доминантан спољнотрговински партнер Европске уније, за разлику од досадашње оријентације према Сједињеним Америчким Државама. Такво повезивање, које најпре доводи до промена економских варијабли (нивоа инвестиција, робне размене и сл.), касније доводи до померања глобалне економске моћи и прекомпоновања геополитичких односа у свету.

*Предмет истраживања* ове докторске дисертације су инвестициони односи Кине и Европске уније, у оквиру којих се анализира иницијатива *Пут свиле* и њен значај, како за економију Европске уније, тако и за економске интересе Кине на европском континенту. Полазна тачка анализе су достигнути нивои робне размене и размене инвестиција, који дефинишу будуће обрасце њихове економске сарадње. Најзначајнији споразум који регулише инвестиционе односе ЕУ и Кине је *Свеобухватни споразум о инвестирању*, који је предложен 2013. године, али који је, услед бројних неслагања две стране, замрзнут 2021. године. Због тога је предмет истраживања ове тезе и проналажење простора у инвестиционој сарадњи која ће и институционално и структурно одговарати и једној и другој страни.

Вишегодишње асертивно инвестиционо деловање Кине у ЕУ и перципирани ризици који произилазе из таквих улагања навели су ЕУ на повећану опрезност и довели до тога да у 2020. години усвоји механизам скрининга СДИ. У оквиру овог механизма, свака нова инвестиција оцењује се с аспекта националне безбедности, ризика за критичну инфраструктуру, технологију и инпуте, с обзиром да су многе инвестиције до тада одступале од дефинисаних принципа и институционалних оквира пословања ЕУ. Уз то, Кина све интензивније улаже у напредне технологије, те постоји скептицизам у погледу конкурентности европских брендова како на кинеском, тако и на европском тржишту. Упркос интензивирању сарадње са једном од најјачих светских економија, позиционираној у региону са најбржим привредним растом у 21. веку, као и бројним економским користима које доноси прилив страног капитала, нису све њене чланице подједнако наклоњене Кини. Многе земље сматрају да појачано присуство у Европској унији може угрозити њихове националне и стратешке интересе и представљати претњу за даљи развој, очување заједништва и вредности на којима почива ЕУ.

Недостатак реципроцитета у погледу тржишног приступа сматра се још једном значајном препреком даљем унапређењу инвестиционих односа. Кинески конгломерати у државном власништву представљају доминантни профил инвеститора. Јака државна интервенција, јефтино кредитирање, обимно субвенционисање и давање гаранција тим



државним фирмама, европске произвођаче и инвеститоре чини знатно мање конкурентним како на кинеском, тако и на европском тржишту. Због тога су предмет истраживања ове докторске дисертације и ризици којима је изложена Европска унија са аспекта стратегије инвестирања великог азијског партнера.

Будућа економска сарадња ЕУ и Кине зависиће и од геополитичког ривалства САД са Кином и Русијом. Због тога ће предмет истраживања бити и геополитичка димензија односа ових држава. Предмет истраживања су и досадашња улагања компанија Европске уније у Кини, која ће надаље зависити од заузете позиције ЕУ према Кини у контексту актуелних ривалстава највећих светских сила.

Незаобилазни сегмент ове студије мора бити и пројекат Пут свиле, као један од најамбициознијих, икада замишљених пројеката у свету. Неколико кракова овог мега пројекта завршава се у Европи због чега је у средишту његове стратегије промовисање инвестиционе и трговинске сарадње са ЕУ. То значајно и дугорочно мења укупне међународне економске односе на евроазијском тлу, као и геополитичке односе у свету. Посебно важан сегмент Пута свиле у Европи је иницијатива ”16+1”, која окупља не само земље Уније, већ и земље нечланице којима је Европска унија најважнији спољнотрговински партнер.

У складу са представљеним предметом истраживања, дефинисане су следеће *хипотезе* које ће се истраживањем и анализом потврдити или оповргнути:

1. Интензивна инвестициона активност Кине у Европској унији у 21. веку и реализација пројеката Пута свиле доводе до промене обима, географске и робне структуре спољнотрговинске размене ЕУ;
2. Инвестициона стратегија и модел улагања Кине у ЕУ утичу на економску и политичку кохезију Уније, највише преко чланица које су се прикључиле блоку ”16+1”;
3. Економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније највише ће зависити од геополитичких односа САД, Русије, Кине и Европске уније.

Анализа инвестиционих односа Кине и Европске уније захтева разматрање низа параметара који представљају основу на којој се базирају ти односи и од којих зависи даљи ток инвестиционе сарадње. Један од најважнијих *циљева овог истраживања* је утврђивање предности и недостатака инвестиционе сарадње Кине и ЕУ, потенцијала за даљи развој тих односа, као и шанси и препрека које стоје на путу реализације заједничких пројеката. Истраживање има за циљ да укаже на значај улагања Кине у

Европској унији и утицај тих улагања на промену робне и географске структуре спољнотрговинске размене Европске уније.

Идентификација фактора и степена њиховог утицаја на профитабилност инвестиција, као и економских користи за кинеске и европске компаније, представља, такође, један од дефинисаних циљева истраживања. Достигнути ниво робне размене Кине и земаља чланица у одређеној мери усмерава и будуће инвестиције *Пута свиле* ка тим земљама, нарочито уколико се налазе на оним рутама које су кључне за проток кинеске робе до европског тржишта.

Промене на глобалном финансијском тржишту и утицај пандемије на међународне токове роба, услуга и капитала, несумњиво су се одразиле и на инвестиционе токове и профитабилност већ пласираних кинеских инвестиција у ЕУ. Зрелост и развијеност тржишта ЕУ креира додатни притисак за Кину да одговори потребама ЕУ тржишта у погледу еколошких стандарда, иновација и улагања у напредну технологију.

У разматрању дефинисаних циљева истраживања неопходно је сагледати следеће елементе инвестиционе сарадње:

- \* сагледати институционални оквир за развој инвестиционих односа Европске уније и Кине у контексту важећих инвестиционих споразума и регулаторног окружења за привлачење страних директних инвестиција у ЕУ;
- \* указати на кључне економске интересе и циљеве улагања Кине у ЕУ и обратно;
- \* истражити модел улагања Кине у ЕУ анализом секторске и географске структуре инвестиција;
- \* идентификовати кључне ризике у вези са СДИ из Кине и критике ЕУ у погледу изабране стратегије улагања;
- \* размотрити стратегију и циљеве Пута свиле, као и ставове земаља чланица ЕУ према тој иницијативи;
- \* критички сагледати економске и геополитичке интересе Кине у реализацији пројеката Пута свиле на европском континенту кроз призму чланица ЕУ, али и из перспективе земаља нечланица Уније;
- \* анализирати модел улагања Европске уније у Кину и динамику њихове сарадње под утицајем промена геополитичких односа највећих светских сила;
- \* екстраполацијом података сагледати трендове кретања робне размене ЕУ са Кином и другим најзначајнијим трговинским партнерима.

Дефинисани циљеви истраживања, којима се обрађују теоријски и практични аспекти кинеских улагања у ЕУ, постављени су са намером долажења до сазнања о ефектима тих улагања на економију ЕУ и њену позицију у међународној трговини.

Остварење дефинисаних циљева истраживања и доношење закључака о појавама које су предмет анализе подразумева примену *научне методологије* која се заснива на прикупљању и анализи података из примарних и секундарних извора, као и примени квалитативних и квантитативних метода истраживања у циљу доношења закључака о појавама које су предмет анализе. У раду се користе подаци из секундарних извора, попут публикација међународних института који се баве проблематиком односа ЕУ и Кине и статистичких база о обиму међународне робне размене, док се анализа регулаторног инвестиционог оквира углавном ослања на примарне изворе података.

На нивоу целог рада, користи се метод индукције и дедукције, док се, у зависности од циљева конкретних поглавља и постављених хипотеза, користи и неколико других научних метода. *Метод индукције* значајан је код анализе досадашњег прилива страних директних инвестиција из Кине и спољнотрговинске размене два партнера, како би се, на основу појединачних аспеката анализе, дошло до општег закључка о значају кинеских инвестиција за економију ЕУ. *Метод дедукције* је релевантан код анализе тренутне економске сарадње ЕУ и Кине, у доношењу конкретних закључака о промени структуре спољнотрговинске размене Европске уније.

Код доказивања прве хипотезе користе се статистички методи корелационе анализе и ауторегресије, анализом статистичких података у софтверу SPSS. Корелационом анализом сагледава се међузависност страних директних инвестиција из Кине и обима робне размене ЕУ и Кине. Ауторегресионом анализом врши се екстраполација будућег обима робне размене ЕУ са Кином и другим најзначајнијим спољнотрговинским партнерима, како би се сагледао утицај економске сарадње са Кином на промену географске структуре робне размене ЕУ.

Метод дескрипције користи се у представљању институционалног оквира, модела инвестирања Кине и њених економских интереса у ЕУ. Полазећи од статистичких података о укупним кинеским инвестицијама у свету, методом апстракције издвајају се, по секторима и земљама, оне које се односе на ЕУ. Анализа економске и геополитичке димензије кинеских улагања у ЕУ захтева примену метода компилације, док је метод анализе и синтезе релевантан код анализе ефеката Пута свиле на економије земаља чланица и сагледавања ефеката тих улагања на економију целе Уније.

Најзад, методом доказивања / оповргавања главних хипотеза закључује се какви су економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и ЕУ и перспективе будуће економске сарадње.

Докторска дисертација под насловом *Економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније* структурирана је у шест поглавља, у складу са формулисаним хипотезама и циљевима истраживања.

У **уводном** делу рада представљени су предмет и циљеви истраживања, дефинисане хипотезе и кључне методе истраживања. Приказ рада по поглављима и научни допринос дисертације такође се образлажу у уводном делу.

У **првом** делу рада анализирају се дешавања на евроазијском континенту која су довела до промене односа кључних економија на овом простору и околности које су довеле до импозантног економског раста кинеске економије.

У **другом** делу, под насловом *Институционални оквир за развој инвестиционих односа Кине и Европске уније*, сагледава се регулаторни амбијент за развој њихових инвестиционих односа.

У циљу разумевања стратегија и механизма за подстицање страних директних инвестиција у ЕУ и Кини, неопходно је кренути од институционалног оквира за страна улагања прегледом расположиве литературе и нормативних аката којима се ближе уређује област СДИ. Различит ниво економске и технолошке развијености, и пословне праксе у Европској унији и Кини, намеће потребу разумевања регулаторног окружења за привлачење и пласирање СДИ, постојећих инвестиционих споразума, као и економских баријера у инвестирању, како би се адекватно сагледали ефекти кинеских инвестиција у ЕУ и обратно.

За разлику од тржишта ЕУ које је једно од најотворенијих на свету, тржиште Кине тек се онедавно почело адаптирати западном стилу тржишног привређивања. Иницирано је низ подухвата и ревизија постојећег инвестиционог оквира како би се повећала атрактивност кинеског тржишта. Неке кинеске инвестиције у ЕУ одступале су од стандарда СДИ који важе у ЕУ, а који се значајно разликују од кинеских. У Европској унији је 2020. године усвојен механизам контроле и процене улагања које долазе из трећих држава. Тај механизам је, могло би се рећи, усвојен са закашњењем, јер је Кина већ интензивно инвестирала у европске луке, јавна предузећа и критичну инфраструктуру.

Актуелна инвестициона политика ЕУ према Кини, чији се елементи анализирају у оквиру овог дела, представљена је у оквиру *Свеобухватног споразума о инвестирању*,

којим се регулишу сва питања која су тренутно препрека интензивнијим улагањима. Инвестициона политика ЕУ према Кини утемељена је и у неколико других стратегија којима се регулишу инвестиције у области транспорта, дигиталних технологија и сл. ЕУ и Кина још увек нису усагласиле и потписале билатерални инвестициони споразум, већ су досадашња улагања била праћена појединачним споразумима земаља чланица са Кином. Поред билатералне инвестиционе сарадње, која се детаљно анализира у овом поглављу, предмет истраживања је и регулаторни оквир за излазне стране директне инвестиције Кине. Пласирање инвестиција у иностранству од стране кинеских фирми праћено је стриктном регулативом којом се прописује процедура регулаторног одобрења инвестиција на националном, регионалном и локалном нивоу, дефинишу сектори у којима се охрабрују инвестиције од стратешког значаја за привредни развој земље, а у складу са већ дефинисаним каталогом СДИ. Први део дисертације завршава се анализом инвестиционих и трговинских баријера у сарадњи Кине и ЕУ. За разлику од тржишта ЕУ земаља, на којима не постоје стриктна инвестициона ограничења, тржиште Кине једно је од најрестриktivнијих на свету. Индекс рестриktivности Организације за економску сарадњу и развој показује високу заштиту многих сектора у Кини и ограничења за страна улагања. Управо су ово разлози који ограничавају ЕУ фирме да улажу у компаније у Кини, због чега се тренд тих улагања од стране европских компанија последњих година није значајније мењао. Поред инвестиционих, препрека економској сарадњи су и трговинске баријере, а томе додатно доприноси чињеница да на нивоу Уније, као и на нивоу земаља чланица, тренутно не постоји споразум о слободној трговини са Кином.

Након анализе институционалног оквира, истраживање се, у **трећем** делу рада, фокусира на кинеске инвестиције у ЕУ и обратно. Најпре се анализирају економски интереси Кине и стратегије улагања у ЕУ, након чега следи секторска анализа и географска структура инвестиција, а потом и ризици и резерве ЕУ према инвестицијама из Кине. Детаљно се, затим, анализирају инвестиције ЕУ у Кини, по секторима и земљама, након чега следи анализа трговинске размене ЕУ и Кине у 21. веку, како би се добила целовита слика о могућем утицају СДИ из Кине на тренд кретања робне размене ЕУ. У овом делу дисертације анализира се инвестициона стратегија Кине у ЕУ, коју су, до сада, карактерисале инвестиције пласиране преко суверених фондова и кинеских државних конгломерата. Због утицаја таквих улагања на домаћу конкуренцију, ЕУ спроводи ригорозне контроле према страним инвеститорима у државном власништву, због чега су последњих година почели да доминирају приватни

стратешки инвеститори. Највећи обим инвестиција је до сада био усмерен ка најразвијенијим тржиштима ЕУ, што потврђује настојање Кине да се таквим улагањима омогући трансфер технологија, менаџерских вештина и иновација. *Пут свиле* и *Made in China 2025* две су најзначајније инвестиционе стратегије које усмеравају улагања Кине у ЕУ. У овом делу рада детаљно се анализирају инвестиције у примарном, секундарном, терцијарном и кварталном сектору привреде ЕУ, као и детаљна улагања у земљама Централне, Западне, Северне, Источне и Јужне Европе. Најзначајнији проценат улагања Кине у последњом деценији био је усмерен ка Великој Британији, Немачкој, Француској и Италији, док су инвестиције ка балтичким земљама, до сада, биле незнатне. Са аспекта интереса Пута свиле, ове земље нису на стратешким коридорима, а поред тога, ни трговинска размена са Кином није значајна по вредности и обиму.

Јужна Европа, као и земље Западног Балкана, кључне су за Пут свиле, чему сведоче досадашња улагања у транспортну инфраструктуру и логистику у овом делу Европе. Због своје технолошке развијености, тржиште ЕУ рањиво је на нежељене трансфере технологија и *know how*, што је један од главних разлога усвајања механизма за скрининг СДИ. Модел улагања Кине у ЕУ упућује и на ризик нелојалне конкуренције. Кинеске државне фирме уживају бројне подстицаје за пласман капитала у иностранству, што их чини конкурентнијим на страним тржиштима и способним да преузму било коју ЕУ компанију. Тиме се креира простор за непрестано јачање њиховог тржишног учешћа у ЕУ, на штету технолошки развијенијих, али економски мање снажних ЕУ фирми. Поред тога, на тржишту Кине постоје бројне мере које домаћим фирмама пружају преференцијални третман, а неки сектори искључују / ограничавају пласман страног капитала. Пласирање страног капитала у ЕУ одвија се у складу са јасно дефинисаним стандардима у области заштите животне средине, јавних тендера и транспарентности, који су у Кини далеко слабији или се уопште не примењују. Треће поглавље се завршава анализом економских предности за обе стране по основу инвестиционих улагања.

**Четврти** део дисертације обрађује једну од најважнијих инвестиционих стратегија Кине у 21. веку која посебно дотиче Европску унију - *Пут свиле*. У оквиру овог поглавља, разматра се стратегија Пута свиле у ЕУ, анализирају коридори Пута свиле, циљеви овог пројекта и значај за привредни развој Кине, као и стратешки приоритети Кине у оквиру ове иницијативе. Пут свиле је од огромног значаја за међународну трговину, снабдевање енергијом и остварење геополитичких циљева Кине

у свету. Европска унија налази се на последњем краку поморског и неколико копнених појасева. Обим досадашњих улагања Кине у Европи, присуство у европским лукама и инфраструктурна изградња, говоре о значају овог региона за реализацију визије Пута свиле. Значај коридора ка Европи за међународну трговину робом огледа се у очекиваном смањењу времена транспорта и повећању извоза кинеске робе ка једном од најразвијенијих тржишта на свету.

У овом делу рада анализирају се ставови и позиције земаља чланица ЕУ према Путу свиле. Земље чланице имају подељене ставове према овој иницијативи, што је великим делом условљено степеном њихове економске развијености и, у одређеној мери, сарадњом са САД. У овом делу се такође анализирају контроверзе и ризици у вези са Путотом свиле у контексту могућности контроле лука и растућег утицаја Кине у ЕУ, унутрашњих подела по основу наклоности овој иницијативи и неусаглашености са ЕУ стандардима пословања. Последње поглавље овог дела анализира форум "16+1" који окупља земље на периферији Уније и земље у Европи које нису њене чланице. Присуство на тржиштима земаља нечланица пружа могућност Кини да улаже по мање стриктним правилима од оних на којима инсистира ЕУ и да реализује планиране инфраструктурне пројекте у циљу завршетка транспортних коридора.

У **петом** делу рада спроводи се емпиријско истраживање које се фокусира на економетријску анализу ефеката кинеских улагања на спољнотрговинску размену ЕУ. Најпре се сагледава степен међузависности инвестиција и робне размене ЕУ и Кине, а потом се, применом статистичке методе ауторегресионе анализе, врши екстраполација кретања робне размене ЕУ са Кином и најзначајнијим трговинским партнерима у будућем периоду како би се сагледале могућности да у наредном периоду Кина постане најзначајнији трговински партнер ЕУ, како на страни увоза, тако и на страни извоза робе.

У последњем, **шестом** делу рада, анализира се утицај геополитичких односа великих светских сила на сарадњу ЕУ и Кине. Убрзани развој Кине у 21. веку узроковао је пораст интересовања САД за све већи утицај Кине у свету и настојање да се њено даље јачање обузда и спречи. Упркос великој зависности од увоза кинеске робе и значаја за управљање јавним дуготом (Кина је власник близу 1.000 милијарди долара хартија од вредности америчког трезора, односно 4% јавног дуга САД). Америчка стратегија према Кини усмерена је, између осталог, на примену трговинских баријера, што обавезује и савезнице САД. Под великим утицајем такве стратешке конкуренције је Европска унија, која је, упркос блискости са САД у погледу визије глобалног

управљања и међународног поретка, у економском смислу веома зависна од Кине. Став ЕУ према Кини у будућности ће бити вођен сопственим потребама за независношћу и аутономијом, дефинисаним циљевима спољне политике и економским принципима. У зависности од актуелних геополитичких дешавања, будућа стратегија, спољнотрговинска размена, реализација пројекта Пута свиле у Европи и уклањање економских баријера, у многоме ће зависити од става и позиције лидера најзначајнијих ЕУ економија према Кини. Под утицајем ривалства САД и Русије су и односи ЕУ и Кине, због чега се у оквиру овог поглавља такође анализира динамика њиховог неслагања и утицај тог ривалства на сарадњу ЕУ са највећим азијским партнером.

Резултати квантитативне анализе у петом поглављу и квалитативног истраживања у претходним поглављима, у коначном би водили ка закључку да ли су досадашње инвестиције из Кине имале утицаја на спољну трговину ЕУ, као и да ли се, у наредном периоду може очекивати значајније приближавање Европске уније Кини. Наведени резултати истраживања сумирају се у **закључку** рада у коме се указује на значај спроведеног истраживања у разумевању динамике развоја међународних економских и геополитичких односа на евроазијском континенту.



# I ЕКОНОМСКЕ И ГЕОПОЛИТИЧКЕ ПРОМЕНЕ НА ЕВРОАЗИЈСКОМ КОНТИНЕНТУ У 21. ВЕКУ

Сарадња Европске уније и Кине обликована је под утицајем бројних економских и геополитичких фактора који су условили промене у односима и позицијама земаља на евроазијском континенту. Од почетка 21. века, билатерална сарадња Европске уније и Кине унапређена је у многим областима. У разумевању околности које су довеле до приближавања Европске уније и Кине неопходно је, најпре, анализирати геополитичке промене које су се дешавале на евроазијском континенту последњих деценија, а које су довеле до економског и војног успона земаља које леже на овом простору. Неопходно је потом анализирати и кључне догађаје који су довели до економског развоја Кине у последњих 40 година.

## 1.1 Евроазија као центар кључних дешавања у 21. веку

Економски просперитет земаља, технолошка достигнућа и војна освајања, још од античких времена па до данас, постепено су померала центар глобалне моћи с једног краја света на други. Цивилизације ”*Старог света*”, у историји познате као ”*Афроевроазија*”, поставиле су темеље на којима данас почивају највећа светска достигнућа. Од открића Америке у 15. веку па до њеног издизања у светску економску и војну силу у 20. веку, кључна дешавања у свету догађала су се на простору Евроазије. Колонијална освајања и индустријске револуције померале су центар глобалне моћи ка Европи, све до почетка 20. века, када Сједињене Америчке Државе постају доминантна сила света, померивши тиме стуб моћи преко Атлантика. Промене које су се дешавале последњих деценија постепено су мењале глобални поредак, те данас, расподела глобалне моћи има сасвим другачију димензију него пар деценија раније.

Мноштво литературе у новијој историји обрађује питања геополитичке моћи те се често могу срести мишљења истакнутих економиста и познавалаца геополитике да се центар те моћи сада креће ка Азији.

Маџаес (2019, стр.2-8) у књизи ”*Свитање Евроазије*”, предлаже концепт будућег глобалног поретка са центром моћи у Евроазији. Овај простор представља највећу копнену масу на свету и седиште најстаријих цивилизација. Посматрајући динамику економског развоја земаља после Другог светског рата, све до 80-их година 20. века,

глобална економска моћ била је концентрисана на простору између САД и ЕУ. Аутор сматра да центар економске моћи сада гравитира ка Истоку и прогнозира да ће у наредним деценијама бити на простору између Европе и Азије, и најзад, између Индије и Кине. У таквом мултиполарном систему, у коме су економије и културе уско повезане и међузависне, и где кључни геополитички играчи настоје да очувају своје доминантне позиције, Маџães сматра да ниједна од великих светских сила неће имати апсолутну доминацију, већ ће их глобални проблеми натерати да сарађују на најважнијим изазовима.

*”Једна од највећих иронија 20. века је та што се најмоћнија земља на планети по први пут налазила изван највеће копнене масе.”*<sup>1</sup> (Маџães, 2019, стр.3)

Простор Евроазије данас интегрише највеће светске економске силе: Европску унију, Кину, Јапан, Индију, Јужну Кореју, ASEAN, и војне силе: Русију, Иран и Пакистан. Због њиховог значаја за међународну трговину и/или глобалну безбедност, овај регион има огроман потенцијал у промовисању војне, економске, енергетске и технолошке сарадње земаља и постављању глобалних стандарда у наведеним областима.

Још је 1904. године, *Halford Mackinder*, у чланку *”Географска оса историје”* (енг. *Geographical Pivot of History*), који се сматра незаобилазним ресурсом у разумевању глобалних геополитичких односа, указао на концепт Евроазије. Преко њене површине од 21 милиона квадратних миља, чији је велики део покривен степама и низијама, још од насељавања европског континента, прелазиле су војске и трговачки каравани, спајајући цивилизације и културе и отварајући правце међународне трговине. На простору Евроазије сусрећу се четири велике религије: хришћанство, ислам, хиндуизам и будизам. (Mackinder, 2004, стр. 304-311) Природне погодности овог терена објашњавају разлоге због чега је евроазијски појас вековима био центар окршаја војних сила и ратних освајања, и средиште средњовековне трговинске размене.

Израстање Кине као глобалне економске силе, све асертивнија Русија, неустрашиви Иран и све интензивнија трговинска размена између Европе и азијских економија, доприносе да се о овом концепту интензивно размишља као будућој позорници на којој се дешавају кључне промене, савезништва и конфликти. Евроазијски континент могао би се сматрати шаховском таблом на којој се позиције земаља мењају у зависности од промене позиција кључних геополитичких играча.

---

<sup>1</sup> Маџães, В. (2019) *The Dawn of Eurasia*, Penguin Books, Penguin Random House, стр.3

(Maçães, 2019, стр.55-57, 233, 242) Maçães сматра да би ЕУ требало да гледа у правцу Евроазије из следећих разлога:

- Јер су Русија и Кина већ препознале њен значај – Кина кроз Пут свиле, а Русија кроз Евроазијску економску унију, која се сматра првом великом руском иницијативом од распада совјетског савеза;
- Сви проблеми, геополитичке претње и промене у 21. веку (миграције, војни конфликти, енергетске кризе) дешавају се на простору Евроазије. Због тога би интеграција ЕУ са Азијом довела до боље координације у решавању кључних изазова на овом простору;
- Како би се изборила са сопственим проблемом подела унутар Уније.

Khanna (2019, стр. 3-4, 13-15) у књизи *”Будућност припада Азији”* (енг. *The Future is Asian*) разматра концепт Азије као доминантне економије 21. века. Досадашњи развој западних економија који се заснивао на битним научним достигнућима у технологији и медицини није нужно довео до једнакости и благостања њиховог становништва. За то време, док је Запад водио свет у нова открића у индустрији, медицини и економији, Азија се постепено развијала, те данас њене економије, од Блиског истока до Аустралије, представљају најбрже растућа тржишта на свету. Аутор сматра да ће се глобални поредак још дуго базирати на принципима мултиполаризма. Војна и економска моћ САД, утицај културе, квалитет образовног система и значај у светској производњи нафте, чиниће САД и даље доминантним геополитичким актером. Зрелост ЕУ тржишта и јачина институција чине ЕУ неодвојивим играчем од осталих глобалних сила. И најзад, економски снажне Кина и Индија, војно и ресурсима богата Русија, пружаће баланс у глобалној расподели моћи још дуги низ година.

Потенцијала евроазијске интеграције, чини се, највише су свесне Кина и Русија. Значај Евроазије Русија је препознала кроз Евроазијску економску унију која представља форум бивших совјетских земаља. Са друге стране, визија Кине да дуж целе Азије и Европе изгради мрежу коридора Пута свиле показује да је и Кина свесна потенцијала евроазијске интеграције. Иницијативе Евроазијска економска унија и Пут свиле имају огромни капацитет у повезивању евроазијске трговинске платформе и јачању војне и технолошке сарадње. Овој групи се придружује и Турска, која игра значајну улогу у средњем коридору Пута свиле и посредовању у снабдевању гаса ЕУ преко транс-каспијског гасовода, који преко централне Азије и Турске досеже до тржишта ЕУ.

Услед актуелних геополитичких дешавања, отворен је простор за још веће приближавање Кине и Русије. Интересе Кине да обезбеди потребе за нафтом и реализује амбиције поларног Пута свиле добрим делом може испунити Русија, док са друге стране, кинеска економија има довољно потенцијала да апсорбује значајан увоз руских енергената, пољопривредних производа и војно-технолошке опреме. Тиме се намеће потреба и других земаља које су зависне од ова два тржишта да се прегрупишу на оне које своју будућност виде на Западу и оне које ресурсе Кине виде као шансу за остварење сопственог економског просперитета.

На средини евроазијског континента лежи Блиски исток, средиште вишедеценијских геополитичких тензија и укрштања интереса великих сила. Због преливања тих ризика ван граница овог простора, као и значаја региона у глобалном снабдевању енергентима, Блиски исток налази се у центру интересовања и Истока и Запада.

На простору Евроазије, поред Европске уније и Кине као доминантних економија, налазе се Индија, Јапан и ASEAN економије, нафтом богат Блиски исток и војно снажне Русија и Иран. Ове земље имају потенцијал да у наредним деценијама простор Евроазије обликују као центар глобалне робне размене и војне сарадње. О међузависности ових тржишта говори податак да западне економије и приходи у великој мери зависе од азијског тржишта и радне снаге, с обзиром да се многи производи западних компанија праве и склапају у Азији.

Иако се азијске економије још увек ослањају на западне валуте, њихова настојања су да робну размену све више реализују у домаћој валути, смањујући зависност од западних средстава међународне ликвидности. Сједињене Америчке Државе су до сада Европској унији биле фактор очувања безбедности, кључни економски партнер и савезник у промовисању демократских вредности и институција. Евроазијска економска интеграција је, у одређеној мери, ослабила позицију САД и дугорочно посматрано, извеснија је од трансатлантске. Такав тренд може се видети у активностима, на пример, Европске централне банке, која је повећала стране резерве кинеске валуте и дозволила ренминби клиринг центре у Европи (највише у Великој Британији, доскорашњем члану ЕУ, а такође и у Луксембургу, Немачкој и Француској), као и у приступању неких ЕУ чланица Азијској инфраструктурној инвестиционој банци. Услед растућих ризика и промена геополитичких околности, азијске земље се сада окрећу интерном тржишту и емитују обвезнице у сопственим валутама, смањујући зависност од америчког долара. (Khanna, 2019, стр.17, 164-165, 240-243)

Геополитичке тензије између САД и Кине креирају простор за преусмерење дела њихове спољнотрговинске размене ка ЕУ. У том контексту, усвајање највећег светског споразума о слободној трговини - Регионално свеобухватно економско партнерство (*енг. Regional Comprehensive Economic Partnership*), могло би довести до даљег јачања економске сарадње Европе и Азије и интензивнијег коришћења азијских валута у међународним плаћањима роба и услуга.

Свесне утицаја азијских држава у времену које долази, САД су од почетка 21. века своју спољну политику према Азији пажљиво формулисале и обликовале тако да одговори на шансе и претње које из ње долазе, укључујући Русију, Кину, Иран и Северну Кореју. Међутим, у настојању да ограниче јачање војних капацитета и економске моћи ових држава, САД су, у одређеној мери, креирале амбијент међусобног приближавања ових држава путем војне, енергетске и економске сарадње. Тиме су се створиле додатне могућности за јачање кинеског утицаја у тим државама, и индиректно, у осталим земљама са којима Кина блиско сарађује.

## **1.2 Економски успон Кине као доминантне економије Евроазије**

Крај 20. и почетак 21. века сведоче убрзаном расту кинеске економије кроз модел развоја који у многоструку подсећа на модел азијских тигрова и земаља ASEAN групе. Овај концепт развоја карактеришу индустријализација вођена извозом, велики удео страних директних инвестиција у привредном расту и, код одређеног броја земаља, значајна улога државних конгломерата као покретача тог развоја. Пласирање огромне суме капитала у ЕУ у последњих 10 година део је стратегије Кине да свој развој усклади према потребама сопственог и међународног тржишта, циљевима привредног развоја земље и геополитичким амбицијама. Економски успон Кине коме данас сведочимо почео је крајем 70-их и почетком 80-их година прошлог века, када је покренута трансформација земље постепеним преласком на тржишни модел привређивања.

У циљу разумевања околности које су довеле до изласка Кине на светско тржиште, политика које су условиле агресивно пласирање страних директних инвестиција, као и амбиција Пута свиле, неопходно је осврнути се на кључне околности у новијој историји које су обележиле издизање Кине као највеће светске економске силе (мерено паритетом куповних снага).

Данашње економске перформансе Кине резултат су промене економске политике и реформи привреде почетком 1979. године. На почетку периода трансформације 1980.

године, БДП по глави становника износио је свега 195 долара (World Bank, 2022a), док је више од 760 милиона људи живело у екстремном сиромаштву (80% тадашњег становништва). Четири деценије касније, БДП по глави становника порастао је на 10.500 долара (ibid.), док је проценат становништва који живи у екстремном сиромаштву испод 1%. Процес трансформације подразумевао је прелазак са планског на тржишни модел привређивања у коме тржиште игра главну улогу у алокацији ресурса, што се поклапало са почетком процеса глобализације и дерегулације финансијског сектора у свету.

Процес планског вођења привреде покренут је 50-их година прошлог века по узору на совјетски модел у коме су сва предузећа била у државном власништву. Економске реформе из 1979. године базирале су се на четири стуба: 1. развој пољопривреде; 2. развој индустрије; 3. развој науке и технологије; 4. јачање националне одбране и безбедности. Пољопривреда је била у центру економске политике тадашње владе с обзиром да је близу 800 милиона људи живело у екстремном сиромаштву, те се, најпре, морало кренути од руралног развоја. Земљиште у државном власништву је уситњавано и додељивано сељацима да привређују, чиме је држава откупљивала њихове *outpute* и постепено стварала основе за рурални развој и смањење сиромаштва. (Garnaut *et al*, 2018, стр.93-95, 167)

Кроебер (2020, стр.5-11, 36-40, 67-68) дефинише осам фактора који су довели до успеха економских реформи Кине крајем 20. и почетком 21. века:

- ***Примена развојног модела по узору на земље у Азији попут Јапана, Јужне Кореје и азијских тигрова***, који се заснивао на следећим принципима:
  - а. обимно инвестирање у изградњу инфраструктуре*
  - б. подстицање извоза, тј. индустријализација базирана на извозу*
  - в. реформа земљишта* - уситњавање земљишта на мања пољопривредна газдинства
  - г. финансијска контрола* - контрола финансијског тржишта у циљу усмеравања средстава ка оним областима који одговарају дефинисаним развојним циљевима (уз ниске каматне стопе у циљу стимулисања инвестиција и потрошње, и контролу девизног курса и кретања капитала).
- ***Промовисање увоза СДИ***, креирањем специјалних економских зона за привлачење страних фирми и капитала. Стране директне инвестиције биле су у центру развојне стратегије. Стране фирме играле су важну улогу у преносу нових технологија у Кину, чиме су створене основе за технолошки развој.

- **Улога државних конгломерата у економском развоју- *State-owned Enterprises - SOE***
- **Изназак из пост-комунистичког система**, упошљавање високо расположиве радне снаге и прелазак руралног радно способног становништва у градове, чиме су створени услови за раст продуктивности.
- **Демографска политика** – повољан рацио радно способног и издржаваног становништва - ”демографска дивиденда” (нижи рацио - већа продуктивност).
- **Децентрализација** – овај принцип подразумевао је децентрализацију политика на нижим нивоима власти. Поред примене политика донетих на државном нивоу, локалне и регионалне јединице усвајале су процедуре и политике на свом нивоу.
- **Повољни услови на регионалном и светском тржишту**, попут глобализације и интернационализације производних ланаца, добре сарадње са САД и економске експанзије земаља у региону, што је због близине тржишта креирало шансе и за Кину. Развој Хонг Конга као кључне азијске луке омогућио је кинеским компанијама укључивање у међународне трговинске токове. Креирање економских зона привукло је стране фирме да покрену пословне активности у Кини што је пружило додатну перспективу за раст извоза кинеских производа, с обзиром на близину кинеског осталим развијеним тржиштима у региону.
- **Улазак Кине у Светску трговинску организацију 2001. године**, чиме је повећана конкурентност кинеског извоза. До тада, Кина је на страна тржишта углавном извозила јефтину потрошачку робу. Уз одржавање ниских каматних стопа, створени су услови за повећану кредитну активност становништва и привреде, потрошњу и инвестиционе активности.

Један од првих корака у преласку са планског на тржишни модел привређивања био је креирање посебних економских зона с циљем отварања кинеске економије ка свету и привлачење страног капитала. Јефтина радна снага и порески подстицаји привлачили су стране компаније да у Кини, у оквиру ових зона, покрену производњу. Либерализацијом СДИ политика и доношењем низа закона који охрабрују страна улагања, страни капитал постепено је пристизао у Кину. (Garnaut *et al*, 2018, стр.597)

У складу са тржишним моделом развоја, било је неопходно обезбедити да динамику формирања цена убудуће диктира тржиште и трансформисати банкарски сектор. Најпре су формиране три велике државне банке за кредитирање државних фирми, затим, тзв. *policy banks*, и најзад, комерцијалне банке.

Улазак у Светску трговинску организацију покренуо је реформу трговинске политике кроз смањење царинских и нецаринских баријера, чиме се постепено повећавала конкурентност кинеске привреде и њених производа на светском тржишту. Реформа државних фирми била је у центру четрдесетогодишње трансформације кинеске привреде и још увек траје. Модернизација државних конгломерата није одмах укључивала њихову приватизацију, већ постепено смањење улоге државе и промовисање приватног сектора. Приватне фирме биле су далеко ефикасније и продуктивније од државних, али су државне биле те које су стварале основу за развој. У центру данашње економске политике кинеске владе је даља реформа државних фирми кроз постепену промену њихове власничке структуре. (Garnaut *et al*, 2018, стр.109, 330, 345-346, 375)

Кина је већ неколико деценија незаобилазна карика у глобалном производном ланцу. Са извозом од 2.600 милијарди долара у 2020. години, Кина је данас највећи светски извозник робе. Политика данашње владе Кине је да се целокупни производни ланац, применом најсавременије технологије и иновација, организује у Кини, како би постала дестинација препознатљива не само по јефтиној роби широке потрошње, већ и по софистицираним производима најсавременијих технологија.

Економски циљеви садашње владе Кине великим делом усмеравају њене инвестиционе активности у Европској унији. Доласком новог председника на власт 2013, задатак владе био је наставити тренд раста који је до тада достигнут и довести економију до позиције водеће светске силе. Судећи по изванредним резултатима постигнутим у смањењу сиромаштва, висини БДП, јачању војних и технолошких капацитета, може се видети да је део тих амбициозних циљева већ остварен.

У фокусу економске политике нове владе је наставак промовисања тржишног модела привређивања уз доминантну улогу државног сектора, а тиме и државних конгломерата, путем којих се реализују развојне стратегије. (Kroeber, 2020, стр.77)

Дуги низ година, државне компаније уживају субвенције и преференцијалне видове финансирања, што је оснажило њихову тржишну позицију у Кини. Ове фирме су до сада биле веома ангазоване у стратегији излазних СДИ, али су због примљених финансијских подстицаја њихове активности имале утицаја на конкуренцију на страним тржиштима. Доминација ових компанија потпомогнута је бројним рестрикцијама за улазак страних фирми у одређене привредне секторе у Кини, што додатно обесхрабрује стране компаније да инвестирају у кинеске. Током последњих пар година, ове рестрикције су делимично ублажене смањењем тржишних баријера и



отварањем одређеног броја сектора за стране улагаче. Дугогодишњи развој тешке индустрије креирао је вишак капацитета у многим индустријским гранама, због чега је један од задатака нове владе решавање и овог проблема.

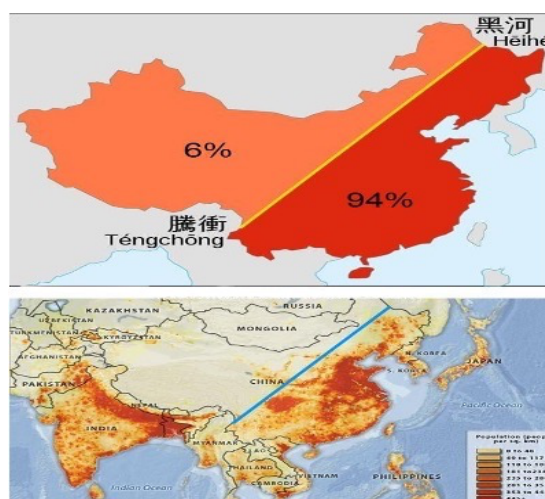
Кинеску економију карактерише неуједначен регионални развој. Овај проблем је у средишту економске политике владе и пројекта Пут свиле.

Линија Ху (*енг. Hu Line*)<sup>2</sup> означава замишљену линију демографске поделе Кине, према којој 94% кинеског становништва живи у источној Кини, а 6% у њеном западном делу,

где углавном живе националне мањине.

Линија се протеже од града Хеихе близу Пекинга, до града Тенгчонг на југу.

Због тога је један од циљева Пута свиле равномерни развој свих њених региона и интензивирање пословних активности у неразвијеним деловима земље.



Слика 1 - Линија Ху (*Hu Line*) демографске поделе Кине

Извор: (Kilpatrick, 2014)

Интернационализација ренминбија један је од приоритетних циљева садашње владе и Пута свиле. Већим учешћем ове валуте у међународним плаћањима повећао би се њен удео на међународном тржишту капитала и у међународној трговини.

Последњих година примећен је раст удела ренминбија у девизним трансакцијама. Од 2016. године, кинеска валута укључена је и у специјална права вучења ММФ-а. Са вредношћу од око 300 милијарди дневног промета на међународном девизном тржишту, ренминби је још увек далеко од позиције америчког долара, који тренутно циркулише са око 6.000 милијарди дневног промета. Ренминби је осма најчешће коришћена валута у међународним плаћањима, иза долара, евра, јена и неколико валута развијених економија. Док год су присутне јаке контроле кретања капитала и недовољно либерализовано и отворено тржиште, кинеска валута не може достићи капацитет западних. Отварање оф-шор ренминби клиринг центара у Хонг Конгу и најважнијим светским финансијским центрима један је од позитивних корака ка остварењу овог циља. (CSIS, 2020)

<sup>2</sup> Назив дат по кинеском демографу Ну Хуанг-у

Са Четвртом индустријском револуцијом, који се базира на примени вештачке интелигенције, роботике и паметне производње, јавила се потреба за подизањем технолошких стандарда у Кини, како би се испратио темпо технолошке револуције којим иду западне земље и развили механизми за примену најсавременијих технологија у наредној деценији. Такве амбиције уоквирене су у стратегијама *Made in China 2025* и *Пут свиле*.

Развојна стратегија *Made in China 2025* обухвата неколико индустријских политика донетих с циљем унапређења продуктивности и компаративних предности кинеске индустрије у кључним секторима и позиционирања Кине као глобалног лидера у напредним технологијама и иновацијама. Познато је да се данас у глобалном производном ланцу Кина позиционира у фази финализације производа (склапање делова произведених у другим земљама). Ова политика има за циљ да промени ту позицију, како би путем напредне технологије Кина могла постати глобални лидер у целом производном циклусу и води не само последњу фазу овог циклуса већ и фазу развоја производа. Тиме би се смањила зависност од страних фирми, повећала конкурентност домаће индустрије и обезбедило боље позиционирање Кине на светском тржишту. Напредна производна решења и најсавременија технологија покретачи су ове политике. Реализује се уз помоћ пореских подстицаја за стране фирме да пребаце *know how* у Кину, *joint ventures* аранжмана, субвенција кинеским фирмама приликом преузимања страних фирми, улагања у истраживање и развој и лиценцирања технологија. (Congressional Research Service, 2020)

Економски раст који се заснива на примени најсавременијих технологија налази се у центру политике излазних страних директних инвестиција. Присвајање западних технологија и *know how* један је од инструмената остварења овог циља, што се може препознати и код инвестиције из 2016. године, када је кинеска *Мидеа* група преузела еминентну немачку роботичку фирму *Кука* за 5 милијарди долара. Ефикасна имплементација политике страних директних инвестиција подразумева либерализацију политика излазних СДИ, јер се тиме постиже не само веће тржишно учешће на страним тржиштима, већ и пренос технолошких знања у Кину.

Досадашњи развој кинеске економије заснивао се на великим капиталним улагањима, инфраструктурној изградњи и развоју индустрије, чиме су креиране основе за дугорочни и стабилни раст. Међутим, неуједначен развој и преобимна инвестициона улагања креирали су вишкове капацитета у многим индустријама и оптеретиле перформансе и ефикасност државних фирми.

Радио капиталних улагања према БДП-у још увек је висок, док принос на уложени капитал (енг. *Return on Investment - RoI*) још увек није на задовољавајућем нивоу. Због тога би наредна фаза развоја имала за циљ максимизирање приноса на уложена средства, ефикасно пласирање инвестиција и стимулисање потрошње. Такође, фокус би био и на даљем спровођењу економских реформи – јачању улоге тржишта као фактора алокације капитала, већи удео инвестиција из приватних извора и даља дерегулација тржишта. (Kroeber, 2020, стр. 232, 283)

Неспорни елемент успешне трансформације Кине је њена демографска моћ, која се сматра једном од најзначајнијих фактора геополитичке моћи Кине, која са собом повлачи војну и економску димензију. Кина данас има највећи БДП на свету мерен паритетом куповних снага, највећи обим извоза робе и девизних резерви на свету. Не треба запоставити ни њену међународну позицију, јер у сарадњи са Русијом, може парирати тандему САД-ЕУ. (Todorovic & Markovic, 2020, стр.174-175)

Последњих пар година, уочава се и раст њене војне моћи. Кина је власник највеће флоте поморских бродова, и, одмах иза Северне Кореје, највећег броја подморница на свету. (Armed Forces, n.d.) Не треба занемарити ни раст њене технолошке моћи који је изразито приметан последњих година. Кина је власник 40% светских патената у области 6G технологије и на тој позицији налази се испред САД, што потврђује њену глобалну улогу у развоју напредних технологија. (Watanabe, 2021)

Циљ актуелне владе је да се кинеска економија даље модернизује како би до стогодишњице од оснивања НР Кине 2049. године постала технолошки напредно друштво чији развој се базира на принципима балансираног и одрживог економског развоја, и једнакости. Међутим, у условима све израженијих домаћих економских проблема и комплексних геополитичких околности у свету, остварење наведеног циља биће изазован и нимало лак задатак за будуће кинеске лидере.

## II ИНСТИТУЦИОНАЛНИ ОКВИР ЗА РАЗВОЈ ИНВЕСТИЦИОНИХ ОДНОСА КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

Билатерални односи Кине и Европске уније<sup>3</sup> утемељени су 1975. године. По успостављању сарадње, Кина је покренула процес економске трансформације, док се ЕУ територијално ширила и јачала своју економску, технолошку и геополитичку позицију. Данас се ЕУ и Кина налазе на позицијама водећих светских економија. Њихов утицај у међународним економским и геополитичким односима намеће потребу ангажовања и заједничког деловања у решавању највећих глобалних изазова. Експанзија кинеске привреде у 21. веку довела је до високих стопа привредног раста и трговинске размене са светом, што је резултирало и јачању инвестиционе и трговинске сарадње са ЕУ. Због њиховог утицаја у међународним односима, Кина и ЕУ би требало да сарађују на свим питањима која се тичу међународног поретка, глобалне безбедности, међународних економских односа и климатских промена. Међутим, сарадња ова два партнера под утицајем је честих несугласица због различитих стандарда пословања, економског управљања и амбиција спољне политике. Њихови односи су такође условљени различитим регулаторним оквирима у многим пољима, попут спољнотрговинске и инвестиционе политике, и транспортне повезаности.

Односи ЕУ и Кине којима се регулише инвестициона и трговинска сарадња, спољна политика и одрживи развој уоквирена је у неколико званичних докумената који усмеравају односе у најважнијим пољима сарадње. Актуелна стратегија ЕУ према Кини дефинисана је документом *”Елементи нове стратегије ЕУ за Кину”*.<sup>4</sup> (European Commission, 2017a)

Односи ЕУ и Кине су свеобухватни и регулисани бројним унилатералним и билатералним документима који регулишу најважнија питања њихове економске сарадње, али и препреке које тренутно онемогућавају даљи развој тих односа. Упркос бројним неслагањима на економском и политичком плану, различитим вредностима, нормама, интересима и уређењу, последњих година, односе ЕУ и Кине карактерише нестабилност. Упркос томе, постоји политичка воља за уклањањем највећих економских баријера. Такав је, на пример, Свеобухватни споразум о инвестирању<sup>5</sup>, који

---

<sup>3</sup> тада Европске заједнице у саставу: Немачка, Француска, Италија, земље Бенелукса, Велика Британија, Ирска и Данска

<sup>4</sup> енгл. *Elements for a new EU strategy on China*

<sup>5</sup> енгл. *Comprehensive Agreement on Investment*

представља најзначајнији документ који регулише њихове инвестиционе односе, а који је у разматрању још од 2014. године. Упркос заједничким интересима на пољу технолошког развоја, климатских промена, економског развоја и глобалне безбедности, ЕУ има бројне примедбе које се тичу поступања Кине по питању заштите људских права, територијалних захтева у Јужнокинеском мору, на Тајвану, региону Синкјанг и инвестиционој стратегији коју сматра претњом по своје интересе.

Овакав став може се видети и из документа из 2019. године, којим је Европска унија Кину означила партнером, али и “системским ривалом”. (European Union External Action, 2022)

## **2.1 Регулаторно окружење за стране директне инвестиције у Европској унији**

Инвестициона политика Европске уније дизајнирана је тако да креира позитиван амбијент за привлачење страних директних инвестиција, без великих секторских ограничења у погледу извора инвестиција, изузев оних који су усмерени на критичне секторе привреде. У Европској унији је на снази механизам процене утицаја СДИ из трећих држава на критичну инфраструктуру који се примењује и на инвестиције из Кине. Регулаторни оквир за инвестиционе односе Кине и ЕУ веома је комплексан и формулисан бројним споразумима, уговорима и стратегијама који прописују услове инвестирања и финансирања пројеката, правце спољне политике ЕУ у инвестиционим односима са Кином и многе друге области.

### *2.1.1. Инвестициона политика Европске уније*

Европска унија је једно од најотворенијих тржишта на свету за међународну трговину и инвестиције. Свесна значаја страних директних инвестиција у подстицању запослености, економског раста, конкурентности, трансферу знања, технологија и капитала, ЕУ је последњих година постала једна од најзначајнијих светских дестинација за пласирање и пријем СДИ. (European Commission, 2017b)

Отвореност ЕУ тржишта за стране инвестиције често није реципрочна у односима њених чланица са трећим државама. Због тога се европске фирме на неким страним тржиштима суочавају са рестрикцијама за улазак и пословање у одређеним привредним секторима.

За разлику од многих тржишта на којима послују европске фирме, у областима која регулишу, на пример, спајање и припајање фирми, заштиту конкуренције и законе о картелима, инвеститори из трећих земаља нису изложени другачијим прописима у односу на оне које ЕУ примењује на сопствене фирме. (Clegg&Voss, 2012, стр.46)

Због све већег прилива инвестиција из трећих држава које карактеришу различита стратегија улагања и власничка структура инвеститора, као и могућих ризика тих инвестиција за њене економске и безбедносне интересе, Европска унија је усвојила низ процедура у циљу заштите критичне инфраструктуре и осетљивих информација.

Инвестициона политика Европске уније промовише улагања у регулисаном и транспарентном окружењу, слободан приступ тржишту и повољну климу за привлачење страних директних инвестиција. ЕУ је 2012. године усвојила директиву којом се дефинише сет правила за билатералне инвестиционе споразуме са трећим државама. (European Commission, n.d.-a)

Наведена регулатива односи се на више од 1400 склопљених споразума држава чланица ЕУ са трећим земљама. Инвестициона сарадња држава чланица и Кине регулисана је индивидуалним билатералним споразумима који су на снази дуги низ година, док на нивоу Уније, још увек не постоји јединствени инвестициони споразум са Кином. Такав споразум формално је већ дефинисан, али је његово усвајање тренутно замрзнуто, услед низа политичких несугласица које су наступиле након његовог потписивања.

Политика Европске уније пре и после лисабонског споразума другачије уређује поље страних директних инвестиција, улогу њених тела и поступака држава чланица у процесу одобрења СДИ. Пре поменутог споразума, није постојала координација на нивоу Уније, нити јединствени механизам којим би се регулисале инвестиције у одређеним привредним секторима и ограничиле оне које одступају од дефинисаних стандарда Уније. Није постојао ни јасно дефинисан приступ нити стратегија за привлачење СДИ. Усвајањем лисабонског споразума 2009. године, проширене су компетенције Европске уније у области СДИ у оквиру заједничке комерцијалне политике ЕУ, оснажене ингеренције Европске Комисије у управљању политиком СДИ и прописано да се будући инвестициони споразуми са трећим државама доносе на нивоу Уније, а не на нивоу држава чланица. (European Parliament, 2010, стр.9)

Први документ усвојен након лисабонског споразума *”Ка свеобухватној европској међународној инвестиционој политици”* (2010)<sup>6</sup>, регулише инвестициону

---

<sup>6</sup> енг. *Towards a Comprehensive European International Investment Policy*

политику Европске уније, којом се уређује регулаторни оквир за привлачење СДИ и инвестициона заштита њених чланица на трећим тржиштима. Године 2012, усвојене су додатне регулативе које се тичу билатералних инвестиционих споразума чланица са трећим државама и прописује њихова усаглашеност са законима ЕУ. (GMX, 2020)

Услед све комплекснијих односа на међународном тржишту, три године касније, донета је нова регулатива *”Ка одговорнијој трговинској и инвестиционој политици”*<sup>7</sup> која уређује питања инвестиционе и трговинске политике ЕУ и прописује њихову усклађеност са циљевима спољне политике. (European Commission, 2015, стр.3)

*”Кохезиона политика ЕУ”* (2021-2027)<sup>8</sup> којом се настоји затворити јаз између развијених и мање развијених земаља Уније сматра се једном од најважнијих регулатива у овом домену, која има за циљ да подстиче привредни раст, запосленост и конкурентност тржишта свих њених чланица, а нарочито оних које, по стопама раста, заостају за напредним ЕУ економијама. (European Commission, n.d.-b)

Услед новонасталих ризика у вези са уласком страних фирми на тржиште ЕУ и куповином њених предузећа, најразвијеније чланице Уније су 2017. године покренуле иницијативу за регулисање поља СДИ, доношењем оквира којим би се СДИ оцењивале не само с аспекта националне безбедности, већ би узимале у обзир и питања услова инвестирања и заштите критичне инфраструктуре. (Bickenbach & Liu, 2018, стр.16-18)

Неке земље чланице ЕУ имају сопствене механизме за контролу СДИ. Међутим, између њих још увек не постоји координација и размена информација у ситуацијама када одређена инвестиција има економски утицај на две или више земаља.

Оквир за скрининг СДИ, на снази од 2020. године, омогућава земљама чланицама процену ризика у погледу националне безбедности и јавног реда, сагледавајући утицај тих инвестиција на:

- \* критичну инфраструктуру (у области енергетике, транспорта, одбране, здравства);
- \* критичну технологију (вештачку интелигенцију, сајбер безбедност, нуклеарну енергију);
- \* приступ осетљивим информацијама;
- \* слободу медија;
- \* снабдевање критичним инпутима (енергијом, сировинама и сл.). (The European Parliament and the Council of the European Union, 2019, стр.2-10)

---

<sup>7</sup> енг. *Towards a more responsible trade and investment policy*

<sup>8</sup> енг. *EU Cohesion Policy*

Оквир за скрининг СДИ омогућава земљама чланицама да процене ризике анализом власничке структуре и пословних активности инвеститора, са посебном пажњом на оне инвеститоре које су у власништву стране државе, затим ризик повезаности инвестиција са илегалним активностима, вредност СДИ и метод финансирања и сл. Коначну одлуку о одобрењу конкретне инвестиције доноси држава чланица, узимајући у обзир издато мишљење Европске Комисије. Комисија такође издаје мишљења у ситуацијама када страна инвестиција представља претњу по безбедност или јавни ред више држава чланица или би могла угрозити стратешке интересе ЕУ. Овај оквир захтева од држава чланица да се придржавају принципа транспарентности процедура и поверљивости података, и забрањује дискриминацију трећих земаља по било ком основу. (ibid.)

Нови механизам процене анализира ризике страних улагања на нивоу целе Уније, што је једна од његових највећих предности, с обзиром да, до сада, није постојао централизован механизам за процену истих, а само су неке од држава чланица имале националне режиме за скрининг<sup>9</sup> који су били дизајнирани према сопственим проценама и потребама. (European Commission, 2019a)

Иако је овај механизам усвојен још 2019. године, он још увек не уређује питања економских принципа улагања, попут реципроцитета у тржишном приступу за ЕУ компаније на трећим тржиштима, који представља камен спотицања у инвестиционим односима са Кином. Наведене диспропорције би требало бити ублажене новим Споразумом о свеобухватном инвестирању.

Са развојем кинеске привреде и јачањем утицаја Кине у глобалним економским и политичким односима, расла је и њена улога и значај у сарадњи са ЕУ. С обзиром на различите интересе земаља чланица и ставове према кључним економским партнерима, потребан је дуг временски период пре него што се њихови приступи синхронизују и донесе јединствена регулатива која би се примењивала од стране свих земаља. Такве су околности и у сарадњи са Кином. Чланице Уније стављају сопствене економске интересе у први план, што отежава усклађеност ставова у односима са Кином. Због тога се регулаторни оквир Европске уније за односе са Кином развија веома споро, а судећи по динамици одвијања глобалних геополитичких догађаја и заинтересованости обе стране да убрзано отклоне постојеће баријере, хармонизација приступа и примена јединствене политике од стране свих чланица још увек се не назире.

---

<sup>9</sup>попут: Аустрије, Данске, Француске, Италије, Финске, Немачке, Летоније, Литваније, Пољске, Португалије и Шпаније



### 2.1.2 Инвестициона политика Европске уније према Кини

Од успостављања билатералних односа са Кином, Европска унија је прилагођавала своју спољну и економску политику према Кини у зависности од кретања на светском тржишту, позиције у датим околностима и њеног економског и технолошког развоја. Тренутна инвестициона политика ЕУ према Кини уоквирена је документима ”Елементи нове стратегије ЕУ за Кину” и ”Закључци Савета о стратегији ЕУ за Кину”.<sup>10</sup>

Један од најстаријих докумената који регулише трговинску сарадњу Европске економске заједнице и Кине на коме се базирају и данашњи економски односи је Споразум о трговинској сарадњи из 1985. године. (EUR-Lex, 1985)

Успон Кине као економије са највећим обимом трговинске размене у свету и једног од највећих трговинских партнера Уније захтевао је прилагођавање политике њихове транспортне повезаности. Тиме су створене основе за раст обима робне размене и реализацију пројеката Пута свиле у Европи.

Документом из 2015. године ”Платформа за повезивање ЕУ и Кине”,<sup>11</sup> ЕУ промовише развој инфраструктуре и унапређење транспортних веза са Кином како би се интензивирала трговинска размена и обезбедила синергија кључних пројеката у области транспорта, попут Пута свиле и Транс-европске транспортне мреже. (European Commission, n.d.-c)

Почев од 2011. године, успостављен је директан железнички саобраћај из Кине ка ЕУ преко мреже *China Europe Railway Express*, који креће из града Чонгкинг у Кини, надовезује се на транс-сибирску железницу у Русији и преко Пољске завршава у граду Дуизбург, у Немачкој. Од успостављања прве линије до данас, промет робе између ЕУ и Кине увећан је неколико пута, те данас, са 68 активних линија, ова траса представља мост између Кине и Европе и један од најзначајнијих праваца њихове робне размене. (Huimin, 2019)

Документ из 2016. године ”Елементи нове стратегије ЕУ за Кину” представља најважнију смерницу и оквир којим се уређује инвестициона политика Европске уније са Кином. Предлаже нове механизме сарадње у циљу унапређења шанси за приступ кинеском тржишту за европске фирме и успостављања реципроцитета у економским односима. ЕУ настоји да овом стратегијом обезбеди да Кина испоштује и на време

<sup>10</sup> енг. *Elements for a new EU Strategy on China* и *Council Conclusions EU Strategy on China*

<sup>11</sup> енг. *EU-China connectivity platform*

заврши обавезе према Свеобухватном споразуму о инвестирању. Стратегија промовише јединствени наступ ЕУ на трећим тржиштима и позива на примену јединствене политике ЕУ у деловању њених чланица које припадају иницијативи 16+1 Пута свиле.<sup>12</sup> Споразум наглашава поштовање ЕУ вредности и закона, заштиту људских права и животне средине. У оквиру овог документа дефинишу се геополитички односи ЕУ са Макао, Тајваном и Хонг Конгом које Кина сматра специјалним административним регионима своје територије и прописује поштовање принципа *"једна земља два система."* (European Commission, 2016, стр.2-11)

*Европски инвестициони фонд* и кинески *Фонд Пута свиле*<sup>13</sup>, на основу Меморандума о разумевању из 2017. године, формирали су заједнички фонд за подршку инвестицијама у циљу обезбеђења пола милијарде евра финансијске подршке за реализацију тих пројеката. Нови, *Ко-инвестициони фонд Кине и ЕУ*<sup>14</sup> требало би да употпуни ефекте кинеског Пута свиле и европске иницијативе *Инвестициони план за Европу*<sup>15</sup> тзв. "*Juncker Plan*". (EIB, 2017)

Даља формулација стратегије ЕУ према Азији, па самим тим и Кини, дефинисана је документом из 2018. године - *"Повезивање Европе и Азије - темељи за стратегију ЕУ"*<sup>16</sup> који пружа нове смернице за економску сарадњу ЕУ са азијским партнерима. (European Commission, 2018, стр.1) У контексту све агресивније инвестиционе стратегије Кине на ЕУ тржишту, перципираних ризика у вези са одређеним инвестиционим подухватима и неједнаких шанси за европске фирме на кинеском тржишту, ЕУ је усвојила документ *"Стратешки поглед на ЕУ и Кину"*<sup>17</sup> који позива на балансирану и реципрочну трговинску размену и једнаке пословне шансе за њене улагаче. (European Commission, 2019b, стр.1-2)

*"Стратешка агенда за сарадњу ЕУ и Кине 2020"*<sup>18</sup> представља једну од новијих регулатива којом се прописују правци будуће економске, технолошке и безбедносне сарадње са Кином, као и координација напора у решавању најважнијих глобалних изазова (климатских промена, заштите животне средине и сл). (European Union External Action, 2013, стр.3-4)

---

<sup>12</sup> Услед актуелних економских и геополитичких промена у свету, земље Источне Европе - Литванија, Летонија и Естонија су, након иницијалног приступања овој иницијативи, почетком треће деценије 21. века, иступиле из овог блока.

<sup>13</sup> енг. *Silk Road Fund*

<sup>14</sup> енг. *China-EU Co-Investment Fund*

<sup>15</sup> енг. *Investment Plan for Europe*

<sup>16</sup> енг. *Connecting EU and Asia - building blocks for an EU Strategy*

<sup>17</sup> енг. *EU - China - A strategic outlook*

<sup>18</sup> енг. *EU China 2020 Strategic agenda for cooperation*

Најзад, 2021. године, ЕУ је објавила нову стратегију о сарадњи с Кином која, у складу са новонасталим изазовима који нарушавају односе два партнера и све асертивније спољне и економске политике Кине, промовише стратешку аутономију ЕУ у економским односима са трећим државама. Документ наглашава потребу за ангажовањем Кине у решавању питања везаних за кршење људских права у Кини, проналажењу узрока настанка пандемије и адекватној примени 5G и 6G технологија, како би се осигурала сајбер безбедност свих корисника. (European Parliament, 2021, стр.3-5)

Постојање великог броја прописа и стратегија ЕУ у односима са Кином указује на значај кинеског тржишта за европске фирме и потребу усклађивања политика које регулишу кључне области њихове сарадње. Настојања Европске уније су да се динамика трговинске и инвестиционе сарадње са Кином интензивира на свим пољима, али уз озбиљније прилагођавање Кине међународним стандардима и нормама, и стриктније поштовање принципа улагања на иностраним, високо регулисаним тржиштима. Како је модел економског управљања Кине другачији од европског и америчког, њен утицај у међународним економским односима надаље би могао зависити од њене спремности да озбиљније приступи реформама у областима у којима тренутно постоје неслагања и неусклађености са западним стандардима.

## **2.2 Билатерални инвестициони споразум („БИС“) Кине и Европске уније**

Инвестициона и трговинска сарадња Европске уније и Кине је у другој деценији 21. века значајно унапређена, што упућује на неопходност доношења јединственог инвестиционог споразума који би њихове односе регулисао на нивоу Уније и отклонио недостатке до сада важећих индивидуалних споразума земаља чланица са Кином. Разлог непостојања таквог инвестиционог оквира је чињеница да у Кини још увек постоје бројне области које захтевају неопходне реформе, пре него што се званично постигне споразум који би се базирао на принципима реципроцитета и једнаких шанси за тржишне учеснике.

Унутар ЕУ, све земље чланице имају закључене билатералне инвестиционе споразуме са Кином, осим Ирске која је са Кином потписала Уговор о избегавању двоструког опорезивања 2010. године. Међу првим чланицама које су потписале БИС са Кином су: Шведска, Данска, Немачка и Француска (1982-1985).

Табела 1 - Билатерални инвестициони споразуми Кине и земаља Европске уније

Земље потписнице	Статус	Датум ступања на снагу	Датум окончања споразума	Разлог окончања
Кина; Француска;	Окончан	19/03/1985	20/08/2010	Ревидиран новим споразумом
Кина; Француска;	На снази	20/08/2010		
Кина; Португалија;	Окончан	01/12/1992	26/07/2008	Ревидиран новим споразумом
Кина; Португалија;	На снази	26/07/2008		
Кина; Чешка;	Окончан	01/12/1992	01/09/2006	Ревидиран новим споразумом
Кина; Чешка;	На снази	01/09/2006		
Кина; Шпанија;	Окончан	01/05/1993	01/07/2008	Ревидиран новим споразумом
Кина; Шпанија;	На снази	01/07/2008		
BLEU (Белгија-Луксембург Економска унија); Кина;	Окончан	05/10/1986	01/12/2009	Ревидиран новим споразумом
BLEU (Белгија-Луксембург Економска унија); Кина;	На снази	01/12/2009		
Кина; Малта;	На снази	01/04/2009		
Кина; Финска;	Окончан	26/01/1986	15/11/2006	Ревидиран новим споразумом
Кина; Финска;	На снази	15/11/2006		
Кина; Летонија;	На снази	01/02/2006		
Кина; Немачка;	Окончан	18/03/1985	11/11/2005	Ревидиран новим споразумом
Кина; Немачка;	На снази	11/11/2005		
Кина; Холандија;	Окончан	01/02/1987	01/08/2004	Ревидиран новим споразумом
Кина; Холандија;	На снази	01/08/2004		
Кина; Кипар;	На снази	29/04/2002		
Кина; Румунија;	На снази	01/09/1995		
Кина; Литванија;	На снази	01/06/1994		
Кина; Словенија;	На снази	01/01/1995		
Кина; Естонија;	На снази	01/06/1994		
Кина; Хрватска;	На снази	01/07/1994		
Кина; Грчка;	На снази	21/12/1993		
Кина; Словачка;	На снази	01/12/1992		
Кина; Мађарска;	На снази	01/04/1993		
Кина; Бугарска	На снази	21/08/1994		
Кина; Пољска;	На снази	08/01/1989		
Кина; Аустрија	На снази	11/10/1986		
Кина; Данска;	На снази	29/04/1985		
Кина; Италија;	На снази	28/08/1987		
Кина; Шведска;	На снази	29/03/1982		
Кина; Ирска	/	/		

Извор: UNCTAD (n.d.)

Пре ступања на снагу лисабонског споразума 2009. године, земље чланице су саме закључивале споразуме са трећим државама и регулисале питања инвестиционе заштите. Након 2009. године, стране директне инвестиције прешле су у домен компетенција Уније, што доводи у питање компатибилност постигнутих БИС са новим

изменама у домену надлежности, постојећих ЕУ закона и координацију инвестиционе политике ЕУ у наредном периоду. (Woolcock, 2010, стр.6-10)

Свеобухватни споразум о инвестирању између ЕУ и Кине представља први званични инвестициони споразум Кине и ЕУ. Њиме се обрађују кључни сегменти сарадње који би требало да допринесу успостављању стабилних и дугорочних инвестиционих односа.

Овим споразумом се регулишу питања тржишног понашања компанија у државном власништву и проблем присилног трансфера технологија, и постављају основе за улагања по принципу једнакости и отворености. За ЕУ, овим споразумом обезбеђује се шири приступ кинеском тржишту, јер предвиђа елиминисање ограничења за улазак компанија на кинеско тржиште у секторима у којима су до сада постојале баријере. Тиме би се смањило јаз између ова два тржишта у погледу броја сектора у којима је либерализован приступ. Новим споразумом релаксира се приступ ЕУ компанија тржишту финансијских услуга Кине, прерађивачке индустрије, ауто индустрије, телекомуникација, компјутерских технологија и још неколико сектора, као и могућност запослења ЕУ радника у Кини без примене квота до три године. Овим споразумом, који почива на принципима забране дискриминације и неједнаког третмана, регулише се понашање компанија у државном власништву и укидају административне баријере. Кина се обавезала да ће убудуће све инвестиције базирати на одрживом развоју, високим стандардима заштите животне средине и правима радника, корпоративној друштвеној одговорности и пуној примени Париског споразума о климатским променама. (European Commission, 2020a)

Овим споразумом, сви до сада важећи билатерални инвестициони споразуми ЕУ чланица били би преточени у један нови, на нивоу Уније потписан споразумом са Кином, који је у складу са њеном инвестиционом политиком. (European Parliament, 2022, стр.1)

Елиминисање дискриминације и препрека за слободну тржишну утакмицу, *“квантитативних ограничења и захтева у вези са висином капитала и заједничким улагањима”*, такође су неки од циљева овог споразума.<sup>19</sup> (European Commission, 2020a) Важећи билатерални инвестициони споразуми Кине и држава чланица покривају домен инвестиционе заштите и решавања спорова, али се потпуно укидање свих баријера

---

<sup>19</sup> European Commission (2020a) *Key elements of the EU-China Comprehensive Agreement on Investment*, Press Release, доступно на: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_2542](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2542), приступљено: 05.07.2021.

може остварити тек усвајањем споразума на нивоу Уније, који би даље водио ка Споразуму о слободној трговини. (García-Herrero *et al*, 2020, стр. 31,52)

Услед чињенице да су споразуми са државама чланицама потписани у различитом временском интервалу, као и правних недостатака који произилазе из различитих клаузула првопотписаних и најновијих БИС, нови споразум на нивоу Уније и Кине има за циљ да попуни те правне празнине и укључи све клаузуле које одговарају потребама савременог пословног окружења. Усвајање таквог споразума довело би до драстичног повећања инвестиција у оба смера, подизања нивоа заштите земаља које су међу првима потписале БИС 80-их година и поједностављења процедура у вези са применом споразума од стране свих земаља. (Tenuta, 2015, стр. 16-22)

Питање тржишног приступа међу главним је разлозима због чега овај споразум још увек није донет - Свеобухватни споразум о инвестирању би требало да у великој мери реши овај проблем и покрене већи обим СДИ у оба правца. Поред секторских ограничења, питање инвестирања од стране компанија у државном власништву, постојање негативних листи, недостатак транспарентности и недовољно јак регулаторни оквир за пословање страних фирми на кинеском тржишту такође су неке од значајних баријера за усвајање билатералног инвестиционог споразума Кине и Европске уније. (García-Herrero *et al*, 2020, стр. 52-57)

По мишљењу политичких аналитичара, овим споразумом ЕУ настоји да се позиционира као економска сила и нагласи своју аутономију у односима са трећим државама. Осмишљен по узору на споразуме са Јапаном, Вијетнамом и Јужном Корејом, овим споразумом тежи се уклањању асиметрија у погледу услова инвестирања и унапређење регулаторног окружења за прилив нових инвестиција. (Godement, 2021) Западни медији, међутим, оцењују да овај споразум може довести до погоршања трансатлантских односа, с обзиром да се разматра у време политичких тензија Запада и Кине око Хонг Конга - тренутно су на снази санкције према физичким и правним лицима у Кини и Хонг Конгу због нарушавања аутономије Хонг Конга, које примењује и ЕУ. (Erlanger, 2021)

Најконтроверзније питање у вези са овим споразумом је колико ће Кина бити у могућности да испуни захтеве везане за одрживи развој и примену Париског споразума, имајући у виду стандарде пословања њених фирми на домаћем тржишту.

Иако се очекивало да ће овај споразум бити ратификован 2021. године, актуелни конфликт са САД и поступања Кине у региону Синкјанг, узроковали су увођење западних санкција Кини, а затим и контра санкција Кине према одређеним лицима у

ЕУ, због чега је ратификација споразума у Скупштини Европске уније блокирана 2021. године. (Emmott, 2021) Његово усвајање одложено је до неког новог тренутка када би се створили услови за наставак преговора, његово усвајање и примену.

Свеобухватни споразум о инвестирању је, судећи по садржају, веома амбициозан, и за његову успешну имплементацију су потребне озбиљне реформе и дуг временски период пре него што заживи у пракси. Посматрајући огромне диспропорције у инвестиционом оквиру и трговинске баријере ЕУ на робу из Кине, мало је вероватно да ће се потпуно усклађивање инвестиционог амбијента и трговинских политика десити у блиској будућности, нарочито у околностима комплексних геополитичких дешавања који претендују да промене међународне економске и политичке односе у свету.

### **2.3 Правни оквир за излазне стране директне инвестиције Кине**

Раст економских показатеља Кине у 21. веку и њеног утицаја у међународној трговини привукло је пажњу европских фирми да пословне шансе и могућности потраже на кинеском, односно, азијском тржишту. Пласирање великог обима инвестиција од стране кинеских компанија посматра се с оптимизмом у ЕУ, али у исто време, са великом обазривошћу и неповерењем, због карактеристичног модела улагања и скептицизма у крајње интересе Кине по том основу.

Промовисањем *Go Global* стратегије, кинеска влада почела је охрабривати СДИ увођењем олакшица за излазак на инострана тржишта, пружањем подршке финансирању СДИ активности, као и ангажовањем радионица и конференција за припрему фирми за пословање на страним тржиштима. Године 2004, дефинисан је каталог излазних СДИ који је имао за циљ да инвестиције усмерава ка оним секторима и дестинацијама које су одговарале циљевима привредног развоја земље. У погледу улагања у ЕУ, акценат је био на одређеним секторима индустрије, као и сектору услуга, при чему су тржишта Немачке и Велике Британије означена као стратешки важна– Немачка због прерађивачке индустрије (хемијске, фармацеутске, електронске), а Велика Британија због сектора услуга (финансијског, логистичког и сектора правних услуга). Други механизам подстицаја СДИ био је оснивање преко 50 економских зона, у циљу промоције трговинске размене и повезивања кинеских и страних фирми. (Slegg & Voss, 2012, стр.61-64)

Кина је дефинисала стратегију излазних СДИ с циљем раста глобалне конкурентности њених компанија и приступа ресурсима на иностраним тржиштима,

промовишући оне индустријске секторе који најбоље доприносе њеном економском развоју. (Sauvant & Chen, 2014, стр.141-142) Најзначајнији видови стимулисања излазних инвестиција биле су субвенције, пореске и каматне олакшице, док су *China Exim Bank*, *China Development Bank* и *China Export u Credit Insurance Corporation* означене као институције за подршку кинеским компанијама на иностраним тржиштима. (Freeman, 2008, стр.6-10)

У зависности од власничке структуре и вредности инвестиција, приликом инвестирања, кинеске фирме су морале тражити одобрење Министарства трговине – MOFCOM, Комисије за национални развој и реформе - NDRC, као и Комисије за администрацију и супервизију државне имовине SASAC, у случају државних фирми. Четврти ниво одобрења одвија се на нивоу Државне управе са девизне послове SAFE, која одобрава трансфер девизних средстава у иностранство. (Robinson, 2013, стр.26)

Од 2004. године, примећује се постепени раст кинеских инвестиција у ЕУ, што је у складу са одлуком кинеске владе исте године да поједностави процедуре и регулативу за излазне стране директне инвестиције и дозволи домаћим фирмама да инвестирају у иностранству. Интересантна је чињеница да је значајан обим инвестиција из једне земље у развоју, у последњих десет година, био усмерен ка најразвијенијим ЕУ економијама. Специфичне околности које се везују за неке од тих инвестиција, попут власничке структуре инвеститора и механизма улагања алармирало је ЕУ, с обзиром да су доминантни инвеститори биле компаније које су или у власништву државе или су повезане са државном структуром. (Knoerich & Miedtank, 2018, стр.3-7)

Друштвени бруто производ *per capita* Кине је у 2020. години износио 10.435 долара, што је још увек сврстава у земље у развоју. (World Bank, 2022a) Због тога изненађује њена иницијатива да инвестиције усмерава ка најразвијенијим светским тржиштима.

Анализа страних директних инвестиција Кине показује тренд наглог раста од 2004. године, а нарочито од 2013. године, када је представљена стратегија Пут свиле. Са 8 милијарди долара излазних СДИ 2004. године, односно 73 милијарде 2013, три године касније, улагања на светским тржиштима достигла су рекордних 216 милијарди. Тада се региструје драстичан пад инвестиција, услед промене стратегије СДИ у правцу веће контроле капитала, односно неадекватног одлива девизних средстава из земље, с обзиром да значајан део инвестиција није био усмерен ка стратешким секторима. У 2020. години, обим излазних СДИ опао је скоро 50% у односу на 2016. годину, што се, делом, може довести у везу и са последицама пандемије. (World Bank, 2022b)



Нови Закон о страним директним инвестицијама, *Foreign Investment Law of the People's Republic of China* донет је 2019. године, у чијој основи је интензивније промовисање политике СДИ, са нагласком на правну заштиту инвеститора и стандардизацију регулатива, а у циљу даљег отварања економије за стране инвеститоре и креирања конкурентног инвестиционог окружења. (NDRC, 2021)

У складу са новим, измењеним законом, уследила је ревизија дотадашњих регулатива којима се уређује улазак страних фирми на тржиште Кине, смањују постојеће рестрикције и проширују сектори у којима се охрабрују СДИ.

Ове регулативе ревидирају се у просеку на годишњем нивоу, чиме се сваком новом ревизијом постепено смањују секторска ограничења, а тренутно су на снази оне које су измењене 2021. године. У Кини се примењују одређене листе којима се ограничавају области у којима су дозвољене инвестиције страних ентитета, као и листе сектора у којима се исте охрабрују и који су од стратешког значаја за економски развој земље. Две најзначајније листе су: Специјалне административне мере за стране инвестиције (*Special Administrative Measures for Foreign Investment Access*), као и Специјалне административне мере за стране инвестиције у слободним трговинским зонама (*Special Administrative Measures for Foreign Investment Access in Pilot FTZ*). Овим листама регулишу се сектори у којима су СДИ забрањене или ограничене. Сваке године се број рестриktivних сектора смањује, а новом ревизијом из децембра 2021. године, број сектора у којима постоје ограничења смањен је на 31 на првој и 27 на другој листи. Највеће промене односе се на сектор услуга, инфраструктуру, пољопривреду и прерађивачку индустрију. Почевши од 2022. године, у ауто индустрији, за стране фирме више не постоји обавеза заједничких улагања - стране фирме сада могу бити 100% власници својих огранака у Кини. Ово је важна промена која доприноси даљој либерализацији кинеског тржишта, с обзиром да је у аутомобилској индустрији постојала обавеза да најмање 50% удела стране фирме буде у власништву кинеског држављанина или правног лица. (Rödl & Partner, 2022; Zhou, 2020)

Поред наведених, примењује се и Негативна листа за тржишни приступ (*Negative list for Market Access*), која за 2021. годину показује да у 117 области постоје инвестициона ограничења, у односу на 123 колико је било претходне године. (Shijia, 2021) Септембра 2020, Министарство трговине Кине објавило је Листу непоузданих ентитета (*Unreliable Entity List*), којом се ограничава пословање одређених правних лица у Кини и захтева добијање лиценце за оне привредне субјекте који послују са ентитетима на овој листи. (Porter Wright, 2020) Компанијама на овој листи се

ограничавају инвестиционе и трговинске активности у Кини. Сматра се да је иницирана због актуелног трговинског рата са САД и санкција одређеним физичким и правним лицима у Кини, и да санкционише она лица и фирме које угрожавају суверенитет и националне интересе Кине. (Zhang, 2020a)

Поред листи које регулишу области у којима се ограничавају страна улагања, постоје и одређене листе, односно, каталози, у којима се иста охрабрују. Крајем 2020. године, ревидиран је постојећи Каталог индустрија у којима се охрабрују СДИ (*Catalogue of Industries for Encouraging FDI*). Према најновијој ревизији, проширена је листа сектора у којима се охрабрују СДИ са 1108 на 1235 сектора, и то: у областима напредних технологија, вештачке интелигенције, 5G технологија, индустрије полупроводника, производње здраве хране, истраживања и развоја и информационих технологија. Примењују се олакшице попут нижих пореских стопа, царинских олакшица и ниже цене земљишта, које имају за циљ да стимулишу стране фирме да инвестирају у оне секторе индустрије и услуга на којима се заснива данашњи развој Кине. (Reuters, 2020; Zhang, 2021)

Постојање каталога који охрабрују инвестиције ка одређеним привредним гранама рефлектује спремност Кине да реформише инвестициони оквир и усклади га са западним економијама, како би привукла стране фирме да улажу и послују на њеном тржишту. Наведени каталози показују да и данас, 20 година од иницирања *Go Global* стратегије, још увек постоје области у индустријском и сектору услуга које нису на нивоу развијености сектора водећих светских економија. Са друге стране, присуство листи у којима се ограничавају страна улагања показује да, упркос све већој либерализацији сектора из године у годину, постоје они који се сматрају критичном инфраструктуром и који су ограничени за стране инвеститоре, као што је то случај у многим европским земљама. Постојање наведених баријера објашњава обазрив став ЕУ и предузете акције последњих година, с обзиром да се из наведених регулатива може видети да не постоји реципроцитет у тржишним шансама за њене фирме. Постепено смањење секторских ограничења отвара могућност брже и ефикасније примене Свеобухватног споразума о инвестирању, који је основа билатералне инвестиционе сарадње ЕУ и Кине и шанса за закључење слободног трговинског споразума у будућности.

## 2.4 Економске баријере у инвестиционој сарадњи Кине и ЕУ

Непостојање јединственог инвестиционог споразума и споразума о слободној трговини између Европске уније и Кине резултат је постојања великог броја инвестиционих и трговинских баријера које су препрека успостављању чврсте и одрживе економске сарадње. Ограничене могућности инвестирања европских фирми у жељене секторе у Кини и постојање великој броја трговинских баријера ЕУ на робу из Кине указује на непостојање реципроцитета у размени и на неусклађеност регулаторних оквира који регулишу ова поља, а који су основа дугорочне и стабилне економске сарадње два партнера.

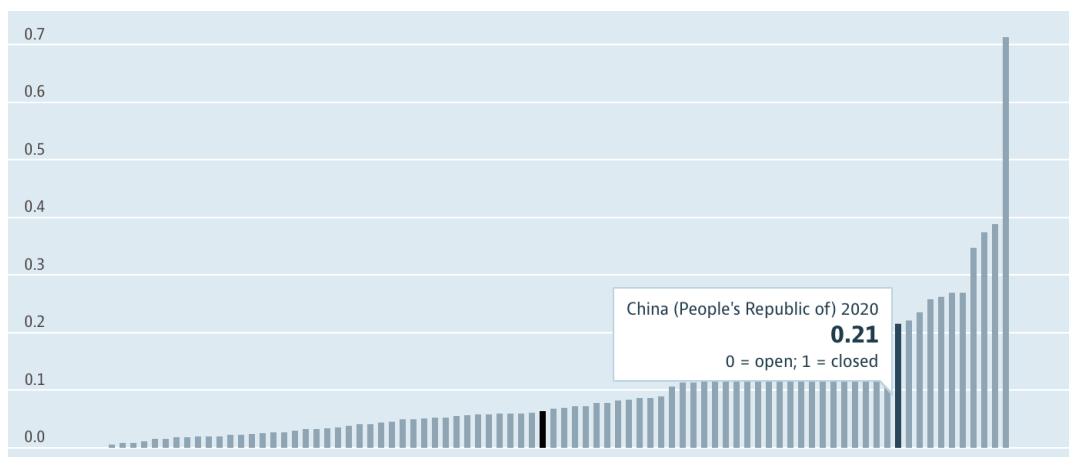
### 2.4.1 Инвестиционе баријере у сарадњи Кине и Европске уније

Успешна инвестициона сарадња две земље захтева реципроцитет у пословним могућностима и шансама за инвестирање. У циљу заштите домаћих фирми, многе земље уводе протекционистичке мере, чиме индиректно дискриминишу стране улагаче и смањују конкурентност својих тржишта. Разлике између ЕУ и Кине у погледу инвестиционих баријера су огромне, с обзиром да је кинеско тржиште далеко рестриктивније од европског. Тренутне активности на пољу преговора о инвестиционом споразуму у великој мери уважавају овај проблем, а делимичан успех тих преговора види се у постепеном смањењу секторских ограничења у Кини, из године у годину.

Организација за европску безбедност и сарадњу сваке године, почев од 2003, објављује *Индекс регулаторне рестриктивности страних директних инвестиција*. Наведени Индекс користи се као механизам процене рестриктивности политика које регулишу област страних директних инвестиција. Укључује четири главне области, у оквиру којих је дат приказ индекса по секторима. Земље су оцењене на скали од 0 до 1, при чему вредност ближа јединици означава потпуну затвореност земље за стране директне инвестиције. Четири кључне области које се оцењују су:

1. Рестрикције на страни капитал, у оквиру којих се анализира: а) потпуно искључење страног капитала; б) рестрикције на већинско власништво;
2. Рестрикције на иностране кадрове, у оквиру којих се посматра: а) дозвола упошљавања страних кадрова; б) временско ограничење запослености страних кадрова; в) националност кадрова;

3. Скрининг и одобрења, у оквиру којих се анализира неопходност добијања одобрења за СДИ изнад одређене вредности инвестиција;
4. Остале рестрикције у вези са пословањем страних фирми (могућност отварања филијала и локалног финансирања, рестрикције на репатријацију профита и др.) (Kalinova, Palerm & Thomsen, 2010, стр.5-12)



Слика 2 - Индекс рестриktivности Кине и OECD земаља. Извор: OECD (2022a)

У 2020. години, од укупно 84 земље које су биле предмет анализе (38 OECD земаља и 46 земаља ван ове организације), Индекс рестриktivности од 0,21 сврстава Кину у 11 најрестриktivнијих земаља света.

Табела 2 - Сектори са највећим инвестиционим ограничењима у Кини

Индекс рестриktivности Кине по секторима у 2020. години	
Сектор / Индустрija	Вредност
Рибарство	1.00
Радио и ТВ емитовање	1.00
Медији	0.99
Остали медији	0.97
Ваздушни саобраћај	0.75
Фиксна телефонија	0.75
Правни послови	0.75
Комуникације	0.73
Мобилна телефонија	0.72
Транспорт	0.40
Поморски саобраћај	0.39

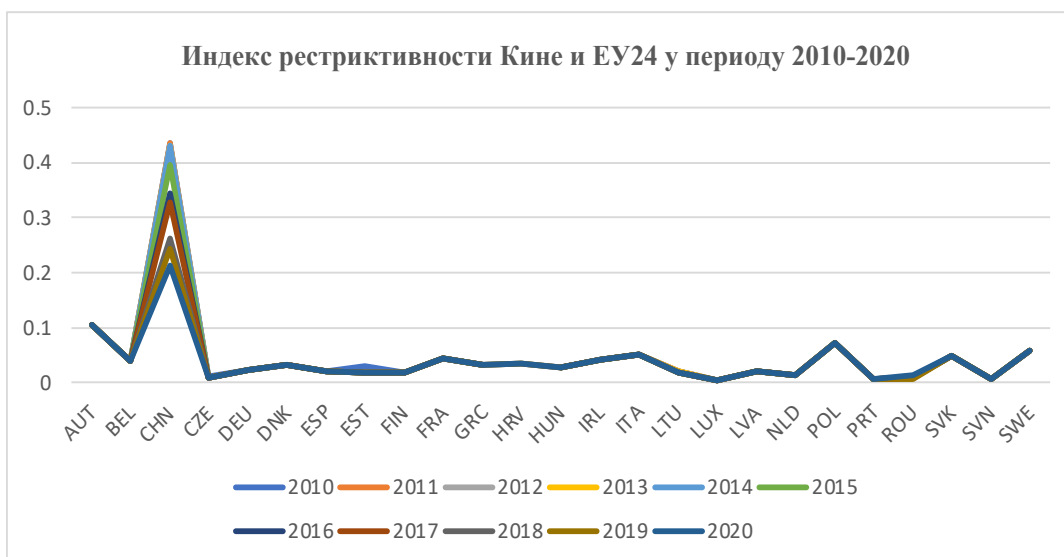
Извор: OECD (2022b)

Највећа секторска ограничења у Кини постоје у областима рибарства, емитовања, телекомуникација, медија, правних услуга и услуга авио саобраћаја.



Слика 3 - Индекс рестриктивности ЕУ24. Извор: OECD (2022b)

У Европској унији, Луксембург (0), Португалија (0,01) и Словенија (0,01) су најтвореније земље за стране директне инвестиције.



Слика 4 - Индекс рестриктивности Кине и ЕУ24 у периоду 2010-2020. Извор: OECD (2022a)

\*Графикон не приказује податке за Малту, Бугарску и Кипар, јер ове земље нису обухваћене OECD Индексом

Са наведеног графика може се уочити да је Кина најрестриктивнија од посматраних ЕУ24 земаља, са просечним индексом од 0,36 у периоду 2010-2020, за разлику од ЕУ просека од 0,03 у истом. У 2020. години, тај индекс је имао вредност од 0,21.

На нивоу тренутних односа Кине и ЕУ постоје бројне инвестиционе баријере које су препрека искоришћењу инвестиционих шанси за обе стране. Док је ЕУ економија далеко отворенија од кинеске, на њеном тржишту, такође, постоје баријере са којима се суочавају кинески инвеститори. Проблем радних виза у ЕУ за кинеске раднике, гломазне и компликоване државне администрације, компликовани закони о раду и порески систем, културне баријере, несинхронизоване процедуре између земаља, као и протекционизам у одређеним секторима издвајају се као најзначајније. Растућа забринутост ЕУ земаља за националне интересе, негативна перцепција о кинеским инвестицијама у јавности и строжије контроле кинеских фирми, отежавају потпуну интеграцију кинеских фирми у ЕУ. (Robinson *et al*, 2013, стр.5, 20-23)

Са друге стране, на тржишту Кине, ЕУ фирме се суочавају са препрекама приликом уласка у одређене привредне секторе, бирократским процедурама и ограничењима у вези са страним власништвом, и нетранспарентним пословним окружењем. Честа ревизија законских процедура у Кини захтева стално праћење промена законских норми, што оптерећује ЕУ фирме и излаже их правном ризику. Поред тога, недовољно специјализована радна снага за комплексне пословне операције намеће проблем адекватне селекције кадрова приликом отпочињања пословних активности на кинеском тржишту. (Santander Trade & Export Entreprises S.A, 2022)

Различито институционално окружење у Европској унији и Кини у основи је ових баријера. ЕУ има комплексно регулаторно окружење на које страни инвеститори нису навикли. Једна од великих препрека је процес регулаторних одобрења у ЕУ и забрана улагања у одређене секторе. Такви су, на пример, сектор некретнина у Пољској и Естонији, ваздушни саобраћај и рачуноводствене услуге у многим европским земљама. Процедура везана за спајања и припајања фирми (M&A) такође је комплексна, јер захтева скрининг инвестиција у погледу њиховог утицаја на конкуренцију, односно, величину тржишног учешћа стране фирме након извршеног M&A аранжмана. ЕУ процедуре су транспарентне и остављају мало простора за субјективне процене околности. И поред далеко веће отворености, улазак кинеских фирми на ЕУ тржиште није једноставан и лак посао, због несинхронизованости регулаторног оквира између земаља чланица, као и неопходности поштовања низа националних и супранационалних правила ЕУ. Томе треба додати огромну разлику у пословној култури европских и кинеских фирми, социо-економске и језичке баријере, корпоративно управљање и стил вођења организације. (Baker & McKenzie & Rhodium Group, 2016, стр. 38-47)

Тржиште ЕУ кинеске фирме сматрају сигурном и транспарентном дестинацијом за инвестирање, тржиштем висококвалификоване радне снаге и напредних технологија, са умереним тржишним баријерама. Међутим, високи оперативни трошкови, банкарске регулативе, тешкоће у добијању радних виза, културне баријере, комплексност регулаторних одобрења, правно и пореско окружење и бирократија, неке су од озбиљних препрека за веће присуство кинеских компанија на европском тржишту. (Robinson *et al*, 2013, стр.4-5, 14, 20)

Извештај кинеске Привредне коморе у ЕУ из 2019. године показује да постоје ограничења у секторима попут информационих и комуникационих технологија, енергетике и других стратешких и осетљивих сектора ЕУ. Ова ограничења примењују се и на кинеске инвеститоре и ово је једна од најзначајнијих проблема кинеских улагача. Поред тога, због различитости пословних пракси, културе два континента и пословног управљања, кинеске фирме имају проблем несналажења са законима, нормама и пословном културом у ЕУ. Као једна од замерки на ЕУ пословни амбијент, кинеске фирме незадовољне су и због своје неактивне улоге и доприноса у формулисању ЕУ регулатива, као и слабе комуникације тих фирми са државним органима, како због различите пословне културе, тако и перцепције у ЕУ о Кини. ЕУ примењује стриктна правила и оштрији скрининг инвестиција из Кине, а још једна од честих замерки кинеских фирми је недостатак локалне подршке када нова фирма покрене пословне активности у ЕУ. Све наведене околности креирају неизвесност у погледу будућих инвестиционих односа ЕУ и Кине и будућих облика економске сарадње. (China Chamber of Commerce to the EU & Roland Berger, 2019, стр. 8-9, 48)

Индекс поверења СДИ (енг. *The Foreign Direct Investment Confidence Index*) развила је америчка консултантска кућа *AT Kearney*, који 25 земаља рангира по атрактивности у привлачењу СДИ. У 2021. години, Кина је била 12 светска економија по привлачности тржишта за стране инвестиције, док је у 2022. години била на 10 месту, што осликава напредак у унапређењу амбијента за СДИ. (AT Kearney, 2022)

Поред досадашњих препрека са којима су се суочавале кинеске фирме, нови оквир за скрининг страних директних инвестиција у многоне ће закомпликовати будући улазак њених фирми на тржиште ЕУ. Ефекти нове регулативе већ се могу видети у скорашњим блокадама кинеских инвестиција у ЕУ, попут италијанске ”*golden power*” регулативе (Lanzavecchia, 2022) која блокира стране инвестиције које представљају претњу по њене националне интересе, а коју је Италија неколико пута до сада активирала у случају кинеских иницијатива.

Обим досадашње инвестиционе и трговинске размене, и повезаност тржишта ЕУ и Кине наглашава неопходност уклањања наведених баријера и брзо усвајање билатералног инвестиционог споразума, како би се ефекти тих улагања и економског зближавања могли манифестовати у привредном расту, запослености и свим другим користима које доносе стране директне инвестиције.

#### 2.4.2 Трговинске баријере у сарадњи Кине и Европске уније

Улазак на страно тржиште путем страних директних инвестиција отвара пут проширењу трговинске размене са тим инвестиционим партнером. Такав је случај и са кинеским инвестицијама у ЕУ, које су последњих година допринеле већем обиму робне размене са земљама чланицама Уније. Кинеске производе углавном карактерише ниска цена коштања, јефтина радна снага и нижи ниво квалитета у односу на робу ЕУ. Због великих секторских ограничења у Кини, далеко ниже цене производа и бројних олакшица које уживају кинеске фирме, регулаторна тела ЕУ су претеклих неколико година увела бројне царинске и нецаринске баријере, како би заштитила своје фирме и конкуренцију на интерном тржишту.

Табела 3 - Актуелне трговинске баријере ЕУ на робу из Кине

Производ	Мера	Вредност	Производ	Мера	Вредност
Ацесулам калијум (АЦЕ-К)	анти-дампинг	2,64-4,58 ЕУР/кг	Меламин	анти-дампинг	415 ЕУР/т
Алуминијумска конверторска фолија	анти-субвенције	8,6-18,2%	Жице од молибдена (извесно)	анти-дампинг	64,3%
Алуминијумска конверторска фолија	анти-дампинг	6-28,5%	мононатријум глутамат (МСГ)	анти-дампинг	39,7%
Алуминијумске екструзије	анти-дампинг	21,2-32,1%	мононатријум глутамат (МСГ)	анти-дампинг	7,2-28,4%
Алуминијумски равно ваљани производи	анти-дампинг	14,3-24,6%	Окоуме шперплоча	анти-дампинг	6,5-66,7%
Алуминијумска фолија (одређена)	анти-дампинг	6,4-30%	Каблови са оптичким влакнима (ОФЦ)	анти-субвенције	5,1-10,3%
Алуминијумска фолија у малим ролнама	анти-дампинг	14,2-35,6%	Каблови са оптичким влакнима (ОФЦ)	анти-дампинг	14,6-33,7%
Алуминијумски радијатори (одређени)	анти-дампинг	12,6-61,4%	Органски обложени челични производи (одређени)	анти-субвенције	13,7-44,7%
Алуминијумски точкови (одређени)	анти-дампинг	22,3%	Органски обложени челични производи (одређени)	анти-дампинг	5,9-16,2%
Аспартам	анти-дампинг	55,4-59,4%	Оксална киселина	анти-дампинг	16,6-52,2%
Баријум карбонат	анти-дампинг	6,3-56,4 EUR/t	пероксосулфати (персулфати)	анти-дампинг	24,5-71,8%
Бицикли	анти-дампинг	19,2-48,5%	Полиестерско предиво (висока отпорност)	анти-дампинг	5,1-9,8%
Бицикли (електрични)	анти-дампинг	10,3-70,1%	Поливинил алкохол (одређени) (ПВА)	анти-дампинг	17,3-72,9%



Бицикли (електрични)	анти-субвенције	3,9-17,2%	ПСЦ жице и жице (одређене жице пре и после напрезања и жице од нелегираног челика)	анти-дампинг	31,3-46,2%
Калцијум силицијум	анти-дампинг	31,5-50,6%	Биндери за прстенове	анти-дампинг	51,2-78,8%
Производи од ливеног гвожђа (одређени)	анти-дампинг	15,5-38,1%	Бешавне цеви и цеви од гвожђа (осим ливеног гвожђа) или челика (осим од нерђајућег челика), или кружног попречног пресека...( одређени)	анти-дампинг	29,2-54,9%
Керамичке плочице	анти-дампинг	13,9-69,7%	Бешавне цеви и цеви од нерђајућег челика	анти-дампинг	48,3-71,9%
Кожа од дивокозе	анти-дампинг	58,9%	Силицијум метал	анти-дампинг	16,3-16,8%
Лимунска киселина	анти-дампинг	15,3-42,7%	Натријум цикламат	анти-дампинг	0,23-0,27 ЕУР/кг
Цитрусно воће (мандине)	анти-дампинг	361,4-531,2 ЕУР/т	Натријум глуконат	анти-дампинг	5,6-53,2%
Премазани фини папир	анти-субвенције	4-12%	Соларно стакло	анти-дампинг	17,4-75,4%
Премазани фини папир	анти-дампинг	8-35%	Соларно стакло	анти-субвенције	3,2-17,1%
Хладно ваљани производи од равног челика (одређени)	анти-дампинг	19,7-36,1%	Хладно ваљани равни производи од нерђајућег челика	анти-дампинг	6,8-25,3%
Челик отпоран на корозију (ЦПС)	анти-дампинг	17,2-27,9%	Топло ваљани равни производи од нерђајућег челика (ССХР)	анти-дампинг	4,1-19%
Феро-силицијум	анти-дампинг	15,6-31,2%	Челични точкови	анти-дампинг	50,3-66,4%
Тканине од стаклених влакана (одређене ткане и/или прошивене)	анти-субвенције	30,7%	Челични торњеве за ветар	анти-дампинг	7,2-19,2%
Тканине од стаклених влакана (одређене ткане и/или прошивене)	анти-дампинг	0,69	Челична жичана ужад	анти-дампинг	10,5-51,8%
Производи од стаклених влакана (одређени континуирани филаменти)	анти-дампинг	14,5-19,9%	Сулфанилна киселина	анти-дампинг	33,7%
Производи од стаклених влакана (одређени филаменти)	анти-субвенције	4,9%-10,3%	Посуђе и кухињски прибор (керамички)	анти-дампинг	13,1- 36,1%
Стаклена влакна (одређене отворене мрежасте тканине)	анти-дампинг	48,4-62,9%	Винска киселина	анти-дампинг	8,3-34,9%
Равно ваљани производи од електро челика	анти-дампинг	21,5-39%	трихлороизоцијанурна киселина (ТЦЦА)	анти-дампинг	3,2-42,6%
Системи графитних електрода	анти-дампинг	17,5-66,5%	Фитинзи за цеви или цеви, од гвожђа или челика	анти-дампинг	58,6%
Ручни палетни камиони	анти-дампинг	54,1-70,8%	Цеви и цевни спојеви од нерђајућег челика (фитинги за сучеоно заваривање)	анти-дампинг	5,1-64,9%
Тешка плоча од нелегираног или другог легираног челика (извесно)	анти-дампинг	65,1-73,7%	Волфрам карбид и топљени волфрам карбид	анти-дампинг	0,33
Топло ваљани пљоснати производи од гвожђа, нелегираног или другог легираног челика (одређени)	анти-дампинг	18,1-35,9%	Волфрамове електроде (одређене)	анти-дампинг	63,5%
Топло ваљани пљоснати производи од гвожђа, нелегираног или другог легираног челика (одређени)	анти-субвенције	4,6-35,9%	Гуме за аутобусе или камионе (нове и протектиране)	анти-субвенције	3,75-57,28%
Причвршћивачи од гвожђа или челика	анти-дампинг	22,1-86,5%	Гуме за аутобусе или камионе (нове и протектиране)	анти-дампинг	0,37-38,98 ЕУР/јединици

Даске за пеглање	анти-дампинг	18,1-42,3%	Заварене цеви и цеви од гвожђа или нелегираног челика	анти-дампинг	90,6%
прстенасти механизми за везивање	анти-дампинг	27,1-47,4%	Жичане шипке	анти-дампинг	7,9-24%
Прикључци за савитљиве цеви (МТФ)	анти-дампинг	0.36			

*Извор: European Commission (2022a)*

Од укупно 105 процедура против дампинга и субвенција покренутих од стране Европске Комисије, њих 79 се односи на робу из Кине (69 анти-дампиншких и 10 мера против субвенција). Кина и ЕУ немају Споразум о слободној трговини, при чему је уклањање нецаринских баријера предуслов за постизање тог споразума. Кина нема Споразум о слободној трговини ни са једном државом чланицом ЕУ, док у Европи има са Исландом и Швајцарском. Вишак капацитета произведених протеклих година довео је до обарања цена производа у индустријама у којима се региструју вишкови, што поред нижих трошкова производње у Кини угрожава конкуренцију у земљама увозницама кинеске робе, укључујући и ЕУ. Табела 3 показује да су производи металне и хемијске индустрије најчешће предмет нецаринских баријера, и да је код одређених производа, односно кинеских фирми против којих су покренуте процедуре ЕУ Комисије, проценат тих баријера веома висок.

О потреби за постојањем адекватног инвестиционог оквира у односима ЕУ и Кине говоре бројни документи и споразуми који су до сада донети, најчешће на годишњем нивоу, унилатерално или билатерално. То говори у прилог значају тржишта једне за другу страну и капацитетима робне размене. Иако је тржиште ЕУ софистицираније у погледу донетих регулатива, Кина, са друге стране, редовно допуњује своје прописе како би се разлика у регулаторним оквирима смањила. Пример такве праксе су каталози за приступ привредним секторима, чији број се из године у годину увећава. Споразум о свеобухватном инвестирању покрива готово све инвестиционе баријере, и у њему тржишни приступ заузима централно место. ЕУ и Кина су потписале и Споразум о транспортној сарадњи који би требало да употпуни и усклади планове Пута свиле и европских транспортних иницијатива.

О зависности ЕУ тржишта од кинеског, а са друге стране, кинеског од европских брендова и технологија, говоре активности обе стране у правцу регулисања инвестиционих и трговинских односа преко споразума који су донети у последњој деценији. Док је економским баријерама чини се, лакше управљати, највеће замерке ЕУ тичу се глобалног управљања и економске политике Кине. Неизвесно је колико ће Кина бити у могућности да се у потпуности прилагоди западним стандардима и

очекивањима. Све асертивнија политика Кине на међународном тржишту навела је европска регулаторна тела да усвоје механизам заштите СДИ и уведу царинске баријере на одређену робу из Кине. Имајући у виду удео мера према роби из Кине у укупном броју покренутих процедура у ЕУ, још много је усаглашавања потребно пре него што се инвестициони и трговински споразуми усвоје и имплементирају. Због тога је Кина од некадашње позиције партнера, у ”очима” Европске уније данас ”системски ривал”.

## III ИНВЕСТИЦИОНА И ТРГОВИНСКА САРАДЊА КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

Од представљања Пута свиле 2013. године, кинеске инвестиције у ЕУ убрзано су расле, а са инвестицијама и трговинска размена. За разлику од европских инвестиција ка Кини које су експоненцијално расле до најаве овог пројекта, а онда постепено падале, кинеске инвестиције у ЕУ карактерише другачији модел и динамика улагања. У трећем делу ове дисертације, разматрају се трендови инвестиционе сарадње Кине и ЕУ, динамика спољнотрговинске размене и користи од привлачења страних директних инвестиција за обе стране.

### 3.1 Анализа кинеских инвестиција у ЕУ

Стратегија улагања кинеских компанија у ЕУ је јединствена и по много чему другачија од европске концепције инвестирања на кинеском тржишту. Циљ европских фирми је да путем страних директних инвестиција приступе бази од 1,4 милијарде потрошача и искористе предности економије обима, док европско тржиште привлачи кинеске компаније због напредних технологија, развијености, експертизе кадрова и *know how*. Прво поглавље трећег дела анализира стратегију улагања кинеских фирми у ЕУ, доминантне секторе улагања и тржишта која су регистровала највећи обим инвестиција, као и изазове и ризике у вези са инвестицијама из Кине.

#### 3.1.1 Стратегија улагања кинеских фирми у ЕУ

Од када је 1999. године кинеска влада усвојила стратегију изласка на страна тржишта – *Go Global*, кинеска економија налази се на путу транзиције ка тржишно вођеној економији и еволуције као најзначајније светске дестинације за инвестиције и спољну трговину. Развојну стратегију *Go Global* прате иницијативе *Made in China 2025* и *Пут свиле*, и оне у великој мери објашњавају разлоге великог таласа инвестиција кинеских фирми у ЕУ. Обе стратегије усвојене су с циљем усмеравања средстава ка оним секторима које одговарају дугорочним циљевима економског развоја земље.

Стратегија изласка на страна тржишта означава крај ере затворености и ослањања на сопствене капацитете, почетак пласирања инвестиција у иностранству и раста удела у иностраним компанијама. У иницијалним фазама реализације ове стратегије, акценат је био на проналажењу неопходних ресурса и атрактивних тржишта за улагање. У фокусу данашње стратегије је стимулисање тражње за кинеских производима, повећање приноса на уложена средства и успостављање лидерске позиције Кине у свету у области напредних технологија и иновација, као и остварење низа економских циљева дефинисаних у оквиру стратегије Пута свиле. (China Policy, 2017, стр. 3-5)

Отвореност европског тржишта за стране инвеститоре и слобода оснивања привредних субјеката привукло је инвеститоре не само из развијених земаља, већ и из земаља чије се економије још увек налазе у фази трансформације. Прилив капитала из Кине у другој деценији 21. века забележен је на скоро свим светским тржиштима, али је тржиште ЕУ било посебно примамљиво за кинеске улагаче због достигнутог степена технолошког развоја и зрелости институција. Посматрајући временски интервал од 2000. до 2020. године, излазак кинеских компанија на светско тржиште карактерисало је пласирање огромних износа финансијских средстава у секторе који су се поклапали са националним приоритетима економског развоја, уоквиреним у бројним петогодишњим развојним плановима и стратешким политикама попут *Go Global, Made in China 2025* и Пут свиле.

Почев од 2004. године, прилив кинеских инвестиција у ЕУ бележи континуирани раст; инвестиције су најпре биле усмерене ка индустријском сектору, док се последњих година бележи значајнији прилив у сектору услуга. Обим инвестиција из Кине ка ЕУ показује тренд раста у годинама након приступа Кине Светској трговинској организацији 2001, а посебно након иницирања Пута свиле 2013. године.

За разлику од инвестиција из трећих земаља, кинеске инвестиције у ЕУ одликује другачији модел пласирања средстава и профил инвеститора. Све до 2016. године, европске фирме су углавном присвајала кинеска државна предузећа и конгломерати, што је привукло пажњу европских регулаторних тела да донесу процедуру којом би се смањио утицај тих инвестиција на тржиште и конкуренцију ЕУ, а преко њих и потенцијални утицај страних држава на интересе Уније. Тада је покренута иницијатива за формирање Оквира за скрининг СДИ.

Тренд појачаног таласа инвестиција из Кине у области авио индустрије и у кључне луке ЕУ показује одлучност Кине да обезбеди сигурне канале за проток своје робе, већу контролу ланаца снабдевања, као и ширење мреже својих фирми на

континенту који представља крајњу одредницу једне од њених највећих амбиција у новијој историји – Пута свиле.

Knoerich & Miedtank (2018, стр.3-6) указују на три кључна обележја инвестиционог модела кинеских фирми у ЕУ. Код традиционалног приступа у пласирању страних директних инвестиција, земље бирају дестинације за улагања према степену развоја, фокусирајући се на оне које су на истом или на нижем нивоу економског развоја. Кинески модел инвестирања у ЕУ одликују инвестиције ка земљама које су економски напредније од ње, од стране компанија са слабије развијеним менаџерским вештинама и на нижем степену технолошког развоја. Кинеске инвестиције у ЕУ усмерене су ка скоро свим њеним чланицама, али је највећа концентрација капитала усмерена ка најразвијенијим економијама. Након 2004. године, кинеска влада донела је сет мера за промовисање излазних СДИ, чиме је приватним фирмама пружена могућност да улажу и шире присуство на међународним тржиштима. Прилив свежег капитала из новог извора у великим износима ЕУ посматра се с опрезом, нарочито када се крупни капитални пројекти и улагања финансирају из иностранства, од стране компанија које су у државном власништву. Друга карактеристика улагања односи се на пословни амбијент у коме се промовишу страна улагања. За разлику од либералних економија, кинески систем карактерише јака државна интервенција и ауторитативни политички режим, присуство мноштва индустријских политика и ограничења на тржишту. То је несвакидашњи сценарио у светским инвестиционим токовима да земља са таквим системом и пословним амбијентом улаже огромне количине финансијских средстава на страним, високо развијеним либералним тржиштима. Најзад, још једна од карактеристика кинеског модела улагања односи се на *"пост-М&А управљање"*, односно, управљање компанијом након преузимања. Код западног модела инвестирања, припојене фирме бивају интегрисане у пословне системе и операције фирме која улаже, вршећи трансфер технологија, вештина и модела управљања. Европске компаније у власништву кинеских инвеститора остају великим делом независне након преузимања и послују аутономно у односу на матичну компанију.

Извештај Европске Комисије из 2019. године указује да се више од трећине ЕУ имовине (компанија) налази у власништву страних компанија, уз тренд раста обима инвестиција од стране компанија у државном власништву, најчешће из Русије, Уједињених Арапских Емирата и Кине, као и пораст броја инвестиционих аранжмана из Кине у области авио индустрије и индустрије машина. (European Commission, 2019c)

Економска сарадња Кине са ЕУ заснива се на индивидуалном односу са земљама чланицама. У почетним фазама улагања, доминирале су инвестиције у инфраструктуру и тешку индустрију, док је последњих година у фокусу улагања сектор услуга – телекомуникационе и информационе технологије, финансијске услуге и медији, али и истраживање и развој. (Clegg & Voss, 2012, стр.11-12)

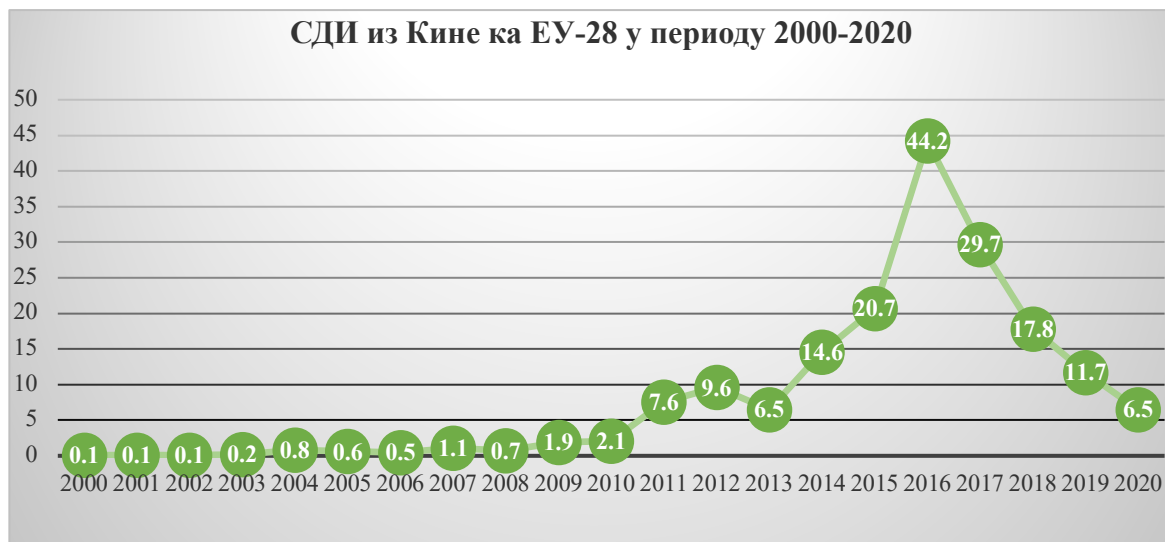
Garcia-Herrero *et al* (2017, стр.47) указују на још једну од важних карактеристика модела улагања кинеских фирми, која се односи на извршење трансакција СДИ. Финансијски центар Хонг Конг игра важну улогу у политици СДИ Кине, с обзиром да велики проценат трансакција прилива и одлива СДИ у / из Кине пролази преко финансијског система овог града.

Значај Хонг Конга огледа се у повољном регулаторном окружењу, развијеном тржишту финансијских услуга, отворености за прилив страног капитала и значају у интернационализацији ренминбија, као једног од главних циљева Пута свиле. Финансијска средства Кине се, преко Хонг Конга, враћају назад у земљу у виду репатријације профита или усмеравају даље ка светским тржиштима. (CNBC, 2020)

Бројне кинеске фирме отварају огранке у Хонг Конгу како би се упознале са међународним стандардима пословања и регулативама. Поред Хонг Конга, још једна од дестинација која се користи као канал за кинеске инвестиције у Европи је Луксембург. Избор ових дестинација вођен је, између осталог, повољним пореским третманом. (Ernst & Young, 2017, стр.7-11)

Упркос постојању бројних онлајн извора података о кинеским пројектима у свету, тачан износ тих инвестиција не може се са сигурношћу утврдити. Разлог томе је различита методологија прикупљања података и непостојање јединствених извора података у Кини који пројекте разграничавају на оне који су финансирани преко кредитних аранжмана и који представљају СДИ, оне који су реализовани у односу на оне који су најављени, а касније повучени, стране директне од портфолио инвестиција, као и пројекте Пута свиле од осталих облика инвестирања. Ослањање на такве изворе података и несистематски приступ у анализи би ову студију учинило непоузданом. У светској литератури, најчешће коришћене базе које пружају целовиту слику о кинеским инвестицијама су *China Global Investment Tracker*, америчких института *American Enterprise Institute* и *The Heritage Foundation*, као и публикације немачког института *MERCATOR Institute for China Studies – MERICS* и америчког *The Rhodium Group*. За потребе секторске и географске анализе кинеских страних директних и портфолио инвестиција, и инфраструктурних пројеката у оквиру Пута свиле, у овом раду ће се

користити прва база, док ће се за потребе анализе искључиво страних директних инвестиција користити подаци друге базе. У анализи географске структуре и секторске анализе кинеских инвестиција у ЕУ за последњих 20 година обухваћена је и Велика Британија, с обзиром да је напустила ЕУ блок јануара 2020. године. Због различите методологије у прикупљању података, прва база приказује знатно више вредности и обим кинеских пројеката у ЕУ.



Слика 5 - Вредност страних директних инвестиција из Кине ка ЕУ-28 у периоду 2000-2020 (у милијардама евра); Извор: Kratz et al (2021, стр.9)

У периоду 2000-2020, Кина је инвестирала преко 177 милијарди евра страних директних инвестиција у компаније 28 земаља чланица ЕУ. До 2008. године, годишњи прилив СДИ из Кине износио је око милијарду евра. Међутим, од 2014. године, уочава се драстичан пораст инвестиција, које у 2016. години достижу износ од 44 милијарде евра. (Kratz et al, 2021, стр.9) Хонг Конг је дестинација која региструје преко 60% укупних кинеских СДИ. (Statista, 2022b)

Табела 4 - Удео СДИ у ЕУ28 у укупним страним директним инвестицијама Кине

Година	СДИ - нето одливи - Кина (BoP, current USD)	СДИ из Кине у ЕУ28 (USD)	Удео СДИ у ЕУ28 у укупним одливима СДИ
2010	57,953,599,366	2,800,000,000	4,83%
2011	48,420,641,060	10,600,000,000	21,89%
2012	64,963,386,524	12,400,000,000	19,10%
2013	72,970,879,683	8,600,000,000	11,79%



2014	123,129,554,306	19,400,000,000	15,76%
2015	174,390,681,863	23,000,000,000	13,19%
2016	216,424,460,754	49,000,000,000	22,64%
2017	138,292,767,802	33,600,000,000	24,30%
2018	143,026,576,684	21,000,000,000	14,70%
2019	136,910,000,000	13,100,000,000	9,57%
2020	153,720,808,338	7,400,000,000	4,81%

*Извор: World Bank (2022b); Kratz et al (2021, стр.9)*<sup>20</sup>

Табела 4 показује да су стране директне инвестиције Кине у ЕУ у периоду 2010-2020 у просеку чиниле 15,1% укупних излазних СДИ Кине. Највеће вредности кинеских СДИ забележене су у 2016. години, када је регистрован одлив ка светским тржиштима од преко 216 милијарди долара. Наредне године овај износ је пао на око 138 милијарди долара. Такав тренд примећује се и на тржишту ЕУ, где је у 2016. години забележен прилив инвестиција од 49 милијарди долара, а наредне године, тај износ је опао за преко 30%. Највећи пад улагања забележен је у години пандемије, 2020, са укупним обимом инвестиција од свега 7,4 милијарде долара.

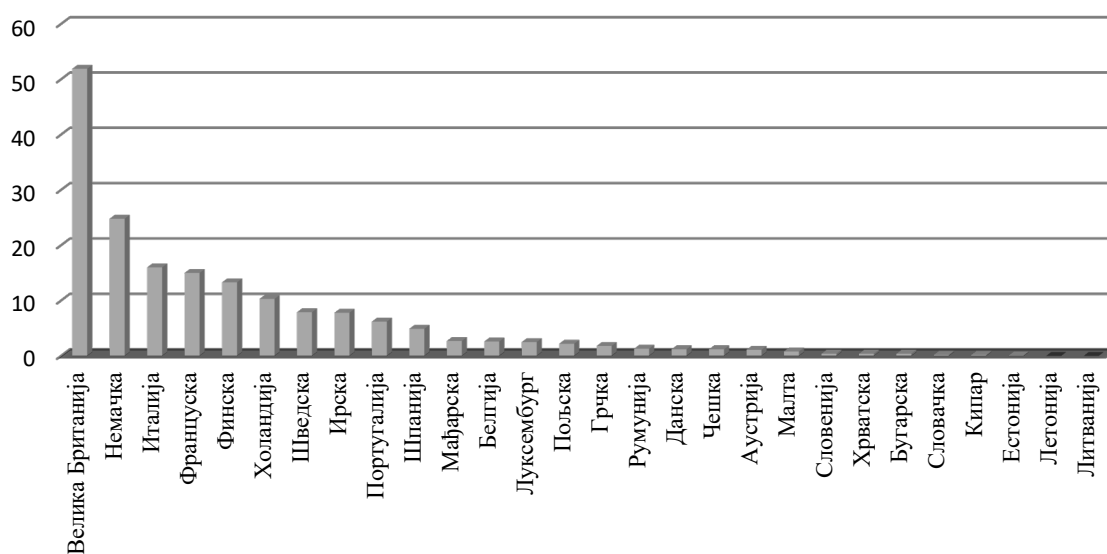
Разлог тако драстичног пада инвестиција је усвајање сета регулатива за контролу одлива капитала из Кине, када су предузете државне мере за очување девизних резерви. Поред тога, банке су ограничавале конверзију ренминбија у стране валуте. Донета је листа сектора у којима се охрабрују или забрањују страна улагања, а пожељни сектори били су напредна прерађивачка индустрија, енергетика, напредна технологија и сектор услуга. (Serar et al, 2018, стр.1-2)

Драстичан пад инвестиција на ЕУ тржишту не приписује се само негативним утицајима пандемије и променама у инвестиционом амбијенту Кине, већ су се и у Европској унији почеле примењивати веће контроле и скрининг страних директних инвестиција, од којих су неке биле чак и блокиране.

Огроман прилив инвестиција забележен у периоду 2014-2018, у оквиру кога је уложено преко 70% укупних СДИ из Кине. Велика Британија, Немачка, Италија и Француска биле су кључне дестинације за пријем кинеског капитала; према овим економијама, усмерено је преко 60% укупних инвестиција, од чега само у Великој Британији 52 милијарде евра. Следе Немачка са око 25 милијарди, а потом Француска и Италија са преко 15 милијарди евра инвестиција. Најнижи обим СДИ регистрован је у

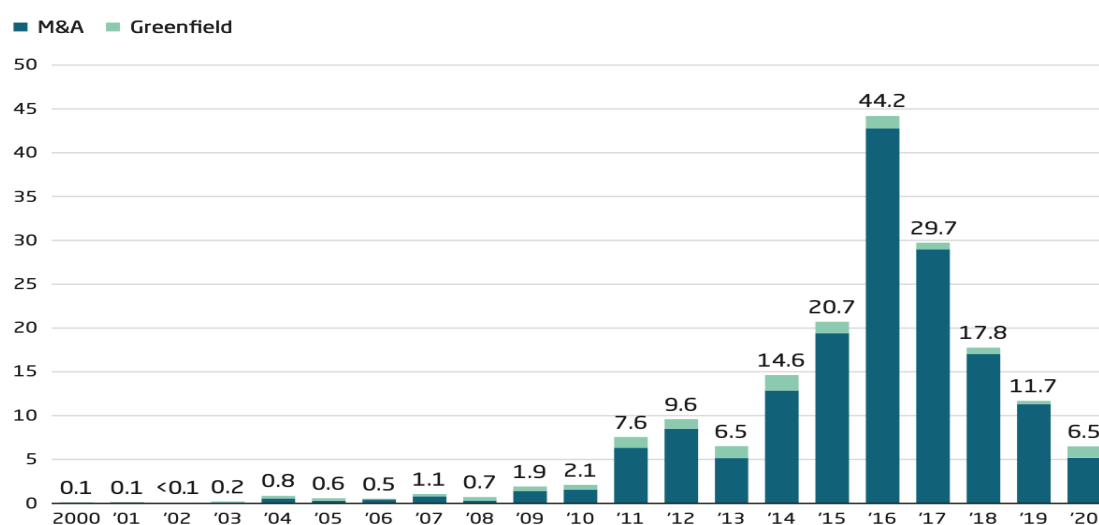
<sup>20</sup> подаци о СДИ су у наведеном извору дати у EUR, али су, за потребе анализе, конвертовани у USD по средњем курсу дате године

источноевропским чланицама Уније – Литванији, Летонији и Естонији. Осим четири доминантне економије - Велике Британије, Немачке, Италије и Француске, значајан ниво инвестиција забележен је и у Финској. (Kratz *et al*, 2021, стр.11)



Слика 6 - Вредност страних директних инвестиција из Кине ка земљама ЕУ у периоду 2000-2020 (у милијардама ЕУР); Извор: Kratz *et al* (2021, стр.11)

Значај Лондона као једног од највећих финансијских центара у свету и атрактивност његовог тржишта некретнина условили су велики прилив инвестиција из Кине ка овом тржишту. (Baker & McKenzie & Rhodium Group, 2016, стр.12) Након изласка Велике Британије из Европске уније јануара 2020. године, Немачка је доминантна ЕУ дестинација за пријем кинеских СДИ. (Kratz *et al*, 2022, стр.7)



Слика 7 - СДИ Кине у ЕУ28 према врсти инвестиција у периоду 2000-2020 (у милијардама ЕУР)  
Извор: Извор: Kratz *et al* (2021, стр.9)

Пласирање кинеских инвестиција у ЕУ одликује се доминантним улагањима у облику спајања и припајања (*M&A*), и то најчешће од стране компанија / конгломерата у државном власништву (*State Owned Enterprises – SOE*). Тиме се остварују циљеви кинеских инвеститора да уласком у већ развијена предузећа обезбеде приступ развијеној технологији и познатим брендovima, знању и вештинама кадрова и искористе предности географске позиције ЕУ за спољну трговину. Осим у ЕУ, овакав тренд улагања карактеристичан је и за тржиште Србије, где је прилив капитала, било у виду зајмова за инфраструктуру или СДИ, реализован од стране кинеских државних конгломерата или компанија под њиховом директном контролом.

Веома мали проценат кинеских улагања представљају *greenfield* инвестиције, док се највећи обим трансакција односи на куповину/ улагање у већ постојеће фирме. (Kratz et al, 2020, стр.9) Таква стратегија улагања више иде у корист кинеским компанијама, с обзиром на зрелост и препознатљивост ЕУ брендова и њиховог тржишног учешћа на регионалном и глобалном тржишту.

Прилив *greenfield* инвестиција у порасту је од 2016. године и најчешће се нова предузећа оснивају у области обновљивих извора енергије, ауто индустрије, некретнина и телекомуникационих технологија. (CGIT, 2021) Пожељан сценарио у наредном периоду је раст ових инвестиција, јер се њима подстиче запосленост и ефикаснија употреба ресурса.

У периоду 2010-2017. године, посматрајући укупну вредност кинеских инвестиција, удео компанија у државном власништву кретао се између 59-87% у укупној вредности инвестиција, осим 2016. године, када су доминирали приватни инвеститори. Од 2017. до 2020. године, примећује се драстичан пад удела државних, а повећава удео приватних фирми у инвестиционим подухватима у ЕУ. (Kratz et al, 2021, стр.13)

Са 21,7 милијарди евра инвестиција из државних извора, колико је регистровано 2017. године, у години пандемије - 2020, тај вредност износи свега 1.2 милијарде евра. Узроком наведеног пада може се сматрати повећана контрола и скрининг инвестиција у ЕУ, а посебно инвестиција које долазе од стране компанија у власништву страних држава. Са графикона (слика 8 ) се може уочити да од 2018. године доминирају приватни инвеститори, и у 2019. години, око 90% укупних инвестиција из Кине пристигло је из приватних извора.

Европска комисија је маја 2021. године предложила инструмент за уклањање дисторзивних ефеката страних субвенција које додељују владе трећих земаља и које

узрокују штетна дејства на јединственом тржишту ЕУ. (European Commission, 2021) Нова одлука, којом ЕУ може блокирати СДИ потпомогнуте субвенцијама, између осталог, односи се и на Кину и њене *SOE* и очекује се да ће довести до даљег смањења СДИ из Кине из државних извора.

Једна од главних критика страних компанија које послују на тржишту Кине, укључујући и ЕУ фирме, јесте повлашћена позиција кинеских конгломерата и утицај таквог положаја на тржишну конкуренцију, с обзиром су примаоци бројних државних подстицаја који их чине далеко конкурентнијим од осталих фирми.



Слика 8 - Стране директне инвестиције из Кине ка ЕУ28 према власничкој структури инвеститора у периоду 2010-2020 (у милијардама ЕУР); Извор.: Kratz et al (2021, стр.13)

Значајан проценат инвестиција реализује се преко кинеских суверених фондова *CIC* и *SAFE*. *China Investment Cooperation (CIC)* фонд основан је 2007. године с циљем усмеравања СДИ ка иностраним тржиштима и диверзификације улагања у привредним секторима. (*CIC*, 2022) Сматра се једним од инструмената *Go Global* стратегије. *SAFE Investment Company* је огранак државне администрације за стране валуте *SAFE* у Хонг Конгу. (Bloomberg, n.d.)

Преко 15% укупне вредности инвестиција у периоду 2001-2020 пласирано је преко суверених фондова. У Европи, најзначајније инвестиције ових фондова регистроване су у секторима енергетике, логистике и финансија, а издвајају се инвестиције у познате ЕУ фирме попут: *GDF SUEZ* и *Total* у Француској, *ENI SpA*, *Intesa Sanpaolo* и *Telecom Italia* у Италији, и *Munich Re* у Немачкој. (CGIT, 2021)

У периоду 2000-2014, *приватне фирме* су доминирале по броју трансакција, али је њихов удео у укупној вредности инвестиција био мањи, са учешћем од око трећине укупне вредности трансакција. У наведеном периоду, доминирали су *стратешки инвеститори* (компаније које утичу на конкуренцију, велики играчи на тржишту) у односу на *финансијске инвеститоре* (компаније које имају за циљ увећање профита). Државни, стратешки инвеститори из Кине сматрају се главним улагачима у ЕУ у области авио индустрије, енергетике, аутомобилске индустрије и индустријске опреме. Приватни, стратешки инвеститори пласирали су средства у области информационих технологија, угоститељства и потрошачке робе, док су приватни финансијски инвеститори улагали у секторе финансијских услуга, био-технологије и здравства. (Baker & McKenzie & Rhodium Group, 2016, стр.33-37)

Даљи напредак билатералних односа од важности је за обе стране, али постојеће препреке оптерећују перспективу унапређења тих односа. Кинеске компаније у ЕУ подлежу оштријој контроли због перцепције о неједнаком третману ЕУ компанија у Кини, укључујући и проблем тржишног приступа и нелојалне конкуренције. Док се Кина, са једне стране, налази у процесу промене економског модела пословања са фокусом на одрживи, „зелени“ развој и иновације, ЕУ, с друге стране, преокупирана је и последицама изласка Велике Британије из Уније, при чему питање унапређења њихове сарадње у овом периоду није приоритет ни једне ни друге стране. (García-Herrero et al, 2017 стр. 1-2) У протекле две деценије, Велика Британија је привукла највећи обим СДИ из Кине. (Kratz et al, 2021, стр.11)

Упркос јакој инвестиционој активности Кине на европском тржишту од представљања Пута свиле, нове регулативе усвојене протеклих пар година на обе стране смањиле су прилив кинеског капитала у ЕУ. Опрезнија инвестициона политика ЕУ сада спречава кинеске конгломерате да присвајају најпознатије ЕУ брендове по старом обрасцу, па се даљи пад активности улагања може очекивати у наредном периоду, уколико се стратегија улагања Кине у ЕУ драстично не промени и не сагледају нови инвестициони амбијент и околности. Томе треба додати и све комплексније односе ова два партнера и неслагања по питању највећих глобалних изазова, који имају потенцијал да допринесу даљем смањењу инвестиционих активности у оба смера. Стриктнија регулатива Европске уније је, донекле, променила модел улагања. Примећује се већи удео *greenfield* инвестиција и инвестиција из приватних инвеститора, што је пожељни сценарио и у наредним годинама, с обзиром на

позитивне ефекте таквих инвестиција на запосленост и економски раст, као и нижи ниво ризика у односу на досадашње инвестиције.

### 3.1.2 Секторска анализа кинеских инвестиција у ЕУ

Анализа кинеских инвестиција у ЕУ показује усмереност ка оним секторима који су дефинисани као приоритетни у оквиру Пута свиле и других стратегија економског развоја Кине. Подаци базе института *American Enterprise Institute* и *The Heritage Foundation - China Global Investment Tracker - CGIT*, показују да су у последњих 20 година инвестициона улагања Кине у ЕУ превасходно била усмерена ка следећим секторима: логистика и транспорт (авио и железнички транспорт, аутомобилска индустрија), енергетика, информационе и комуникационе технологије, некретнине, пољопривреда, финансијске услуге и индустрија медија и забаве. Анализа инвестиција која следи извршена је на основу података о трансакцијама из наведене базе.

Транспорт и логистика су најзначајнији сектори улагања кинеских компанија у ЕУ. У области ауто индустрије, интересовање кинеских фирми привукли су јаки европски брендови за производњу аутомобила и ауто компоненти у Немачкој, Шведској, Италији, Великој Британији и Француској. Издвајају се улагања у *Daimler*, *Volvo*, *Peugeot*, *Fiat* и *Pirelli*. У области авио индустрије, *Avolon* (Ирска), *Heathrow Holding* и *Gardner Airspace* (Велика Британија), *Air France-KLM* (Француска), *Deutsche Beteiligung and Frankfurt am Main* (Немачка), *Cargolux Airlines* и *Luxaviation* (Луксембург) представљају најистакнутија кинеска улагања у овом сектору. Инвестирање у грчку луку Пиреј је најзначајнији пројекат кинеске компаније COSCO у овој земљи. Интересантна су и улагања у производњу јахти, попут италијанске фирме *Ferretti* и британског *Sunseeker*. Улагања у лучку инфраструктуру, авио и ауто индустрију манифестују амбиције Кине да преко ових инвестиција прошири капацитете за поморски саобраћај, оствари власнички удео у компанијама светски познатих брендова и присвоји најсавременије технологије и производна решења.

Друга најзначајнија област улагања према укупној вредности инвестиција је сектор енергетике. Португалија, Велика Британија, Француска и Италија биле су најзначајнији примаоци кинеског капитала у овом сектору, док су најистакнутија улагања била у: британске компаније *Hinkley Point* и *British Petroleum*, португалску *Energias de Portugal*, француске *GDF Suez* и *Total*, и италијанске *Eni SpA* и *CDP Reti*.

Инвестиције у сектору транспорта и логистике превасходно су реализовали стратешки инвеститори, односно, компаније у државном власништву, најчешће преко М&А аранжмана. У области енергетике, кинески државни конгломерати су пласирали средства у велика, мултинационална предузећа са седиштем у ЕУ. Једна од најзначајнијих околности које су допринеле лакшем преузимању тих фирми је приватизација одређених државних фирми у ЕУ којима је након светске финансијске кризе капитал био неопходан, како би покриле новонастале губитке и наставиле са пословањем. (Baker & McKenzie & Rhodium Group, 2016, стр.19, 24)

Заинтересованост кинеских фирми за европске енергетске компаније проистиче и из њихове потребе да интернационализују сопствене енергетске фирме и убрзају њихову интеграцију у глобалну енергетску мрежу и ланце снабдевања коришћењем постојећег тржишног учешћа и експертиза ЕУ фирми. И поред тога што је удео ЕУ фирми у снабдевању енергијом Кине незнатан, стабилност пословног окружења ЕУ и умреженост њених фирми чине ове инвестиције исплативим и сигурним пословним подухватима у дужем временском периоду. (Liedtke, 2017, стр.663-664)

Улагања кинеских фирми у енергетске компаније ЕУ значе ”*диверзификацију инвестиционог портфолија кроз нискоризичну активу*“.<sup>21</sup> Кинески инвеститори настоје да повећају своје присуство на европском тржишту у области обновљивих извора енергије, с циљем примене напредних технологија у овој области и развоја сопственог тржишта еколошки прихватљивијим варијантама, смањења удела фосилних горива у укупној потрошњи и повећања удела хидро, соларних и ветро постројења на кинеском тржишту. (Casaburi, 2015, стр. 48)

Демографски потенцијал Кине наглашава значај сектора *пољопривреде* као неизоставног елемента инвестиционе стратегије Кине. Преко 10 милијарди долара кинеских инвестиција у периоду 2000-2020 уложено је у овај сектор, највише у Великој Британији, Холандији, Француској и Шпанији. Највећа улагања била су у: компаније *Nidera* и *Heineken* у Холандији, *Brightfoods Weetabix*, *Legend* и *Pizza Express* у Великој Британији, *Fosun* и *Adisseo* у Француској и *Alfa Group* у Шпанији. Приступ напредним технологијама и извоз пољопривредних производа на тржиште Кине усмеравају кинеска улагања ка овом сектору.

---

<sup>21</sup> Casaburi, I. (2015) *Chinese Investments in Europe 2015-16*, ESADE-Center for Global Economy and Geopolitics, China Europe Club, стр.48

Приватни инвеститори су превасходно улагали у област креативних индустрија, односно индустрију медија и забаве. Издвајају се улагања кинеског интернет гиганта *Tencent* у финску компанију *Supercell*, француске *Universal Music* и *Vivendi* и шведску *Spotify*, као и улагања кинеског *Dalian Wanda* у британски *Odeon and UCI Cinemas*.

Интересовање за финансијски сектор ЕУ резултат је зрелости њеног тржишта финансијских услуга и пословних шанси за интернационализацију кинеске валуте и развој финансијског тржишта. Највећа кинеска улагања у овом сектору су у: британске банкарске гиганте *HSBC* и *Barclays*, италијанске *Unicredit*, *Intesa SanPaolo* и *Generali*, белгијски *Fortis*, шведски *Sirius International Insurance* и португалски *Caixa Geral de Depositos*.

Значај сектора информационих и комуникационих технологија за дигитализацију и даљи технолошки развој кинеског тржишта у складу са Четвртом индустријском револуцијом допринео је огромним улагањима и у овом сектору. Ту се посебно издваја контроверзно улагање кинеске компаније *Midea* у немачку роботичку фирму *Kuka*, као и инвестиције у британску фирму *Global Switch*, холандску *NXP Semi* и француску *Linxens*. Сектор информационих и комуникационих технологија је посебно важан за Кину због присуства компанија *Huawei* и *ZTE* у Европи, које су претходних година интензивно улагале у европске ИТ компаније и центре за иновације.

Сектор некретнина ЕУ био је нарочито атрактиван кинеским приватним инвеститорима, сувереним фондовима и кинеским држављанима, а издвајају се улагања фонда *China Investment Corporation* у *Chiswick Park Building* у Лондону, као и улагање приватног кинеског конгломерата *Dalian Wanda Group* у *Edificio Espana* у Мадриду. У фокусу улагања кинеских инвеститора нису били само резиденцијални објекти, већ и хотели, здравствене установе и пословне канцеларије. (Casaburi, 2015, стр.49)

Табела 5 - Највећи кинески инвеститори у Европској унији према вредности инвестиција

Инвеститор	Пословна активност	Власничка структура	Модел инвестирања	Инвестиција у оквиру Пута свиле (да/не)	Вредност инвестиција (USD mlrd)
SAFE – State Administration of Foreign Exchange	државни орган у чијем саставу је SAFE Investment Company, суверени фонд НР Кине	државно	М&А	Да	20
Tencent	индустрија видео игара	јавно	М&А	Не	18
Geely Auto	аутомобилска индустрија	приватно	М&А	Не	16
China Investment Corporation	суверени фонд НР Кине – инвестициона активност	државно	М&А	Не	11



HNA Group	авио индустрија, финансијске услуге, логистика, некретнине	приватно	M&A	Да	10
China Ocean Shipping Company	логистика	државно	M&A, Greenfield	Да	7,5
Fosun	инвестициона активност	јавно	M&A	Да	7,5
China Three Gorges Corporation	енергетика	државно	M&A	Да	7
Midea	производња електронских уређаја	јавно	M&A	Не	5

Извор:(CGIT ,2021)

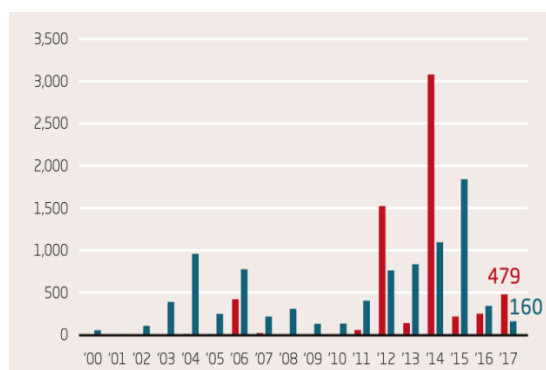
У погледу инвестиција највећих вредности, издвајају се улагања суверених фондова SAFE и CIC, јавног предузећа *Tencent* и приватних компанија *Geely Auto* и *HNA Group*.

Табела 6 - Најзначајнија улагања кинеских фирми у ЕУ према вредности инвестиција

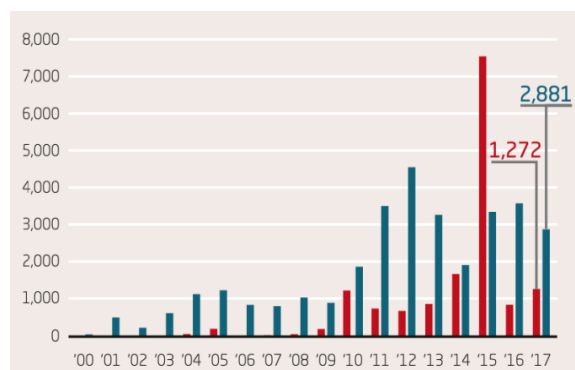
Земља	Инвеститор	ЕУ компанија	Вредност (USD mlrd)	Сектор
Велика Британија	China Investment Corporation	Logicor	13,8	Логистика
Велика Британија	Ping An	HSBC	9,7	банкарство и осигурање
Немачка	Geely Auto	Daimler	9	аутомобилска индустрија
Велика Британија	China General Nuclear Power	Hinkley Point C	8,9	Енергетика
Финска	Tencent	Supercell	8,6	индустрија забаве
Италија	Chem China	Pirelli	7,9	индустрија ауто гума
Грчка	China Ocean Shipping Company	Лука Пиреј	6,9	Логистика

Извор:(CGIT ,2021)

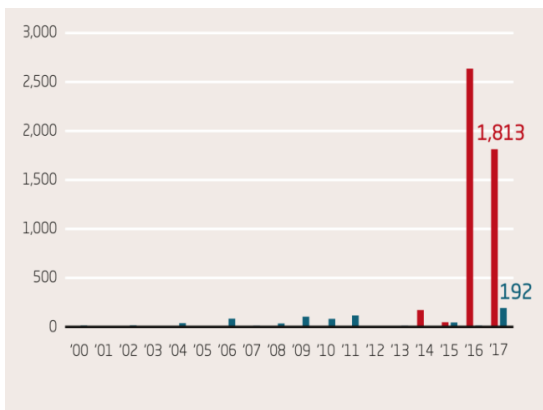
С аспекта географске структуре инвестиција највећих појединачних вредности, компаније регистроване у Великој Британији привукле су највећи обим средстава из Кине.



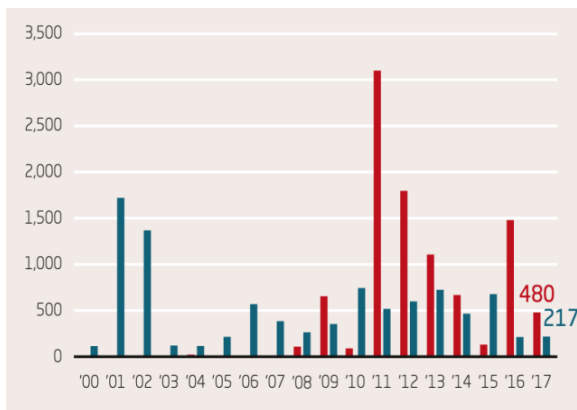
Пољопривреда



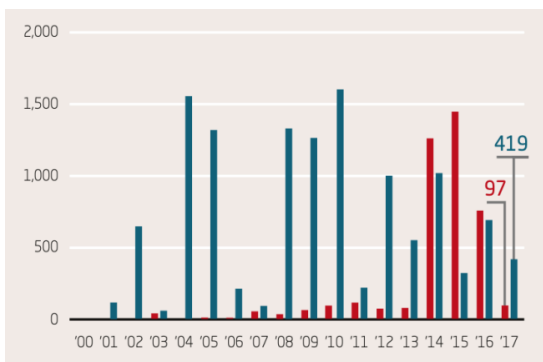
Аутомобилска индустрија



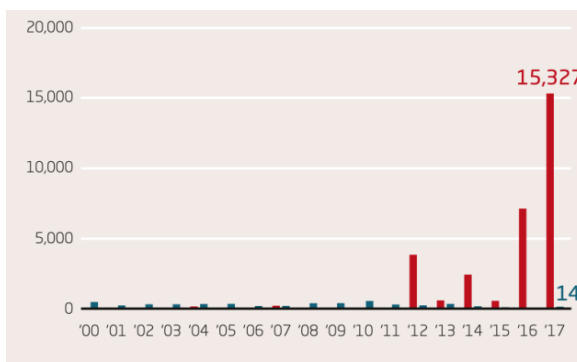
Индустрија забаве



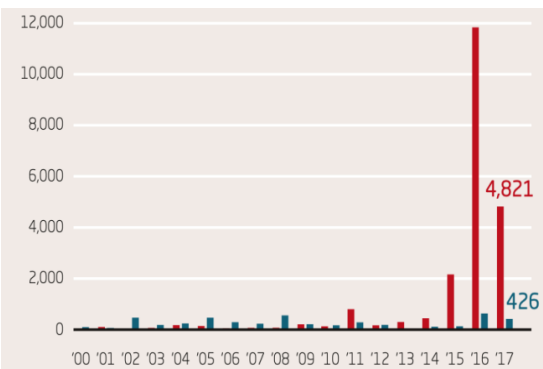
Енергетика



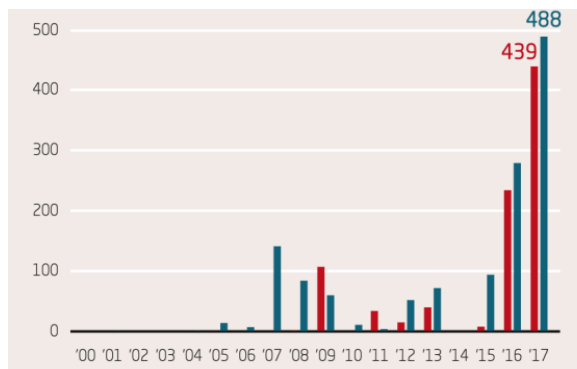
Финансијске услуге



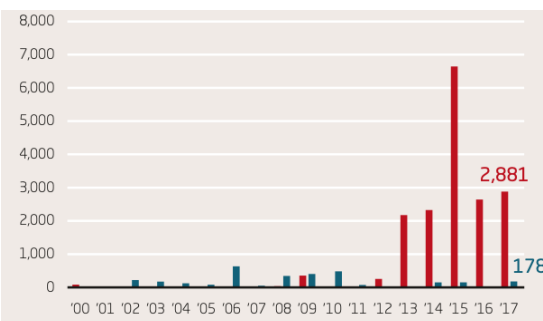
Транспорт



Информационе и комуникационе технологије



Авио индустрија



Сектор некретнина

Слика 9 - Динамика улагања кинеских и ЕУ компанија у периоду 2000-2017 у кључним секторима (EUR mil.) Кина у ЕУ — Китай у ЕУ — ЕУ у Кини. — ЕУ у Кини. Извор: Hanemann, & Huotari (2018, стр.18-19)

Наведени графикони показују да европске фирме у наведеном периоду нису инвестирале у домену креативних индустрија, некретнина, транспорта и информационих и комуникационих технологија у Кини, као што је то случај са кинеским компанијама у ЕУ, већ је највеће интересовање постојало код авио и ауто индустрије.

Поред страних директних инвестиција, пројекти у области инфраструктурне изградње у ЕУ су такође у фокусу кинеских фирми. Реализација пројеката Пута свиле покренула је интензивна улагања у транспортну инфраструктуру и европске луке, нарочито у оним земљама које су на централним трасама за транспорт робе до ЕУ. Отуда и улагања у европске луке Пиреј, Ротердам, Хамбург, Билбао, Валенсија и Вадо. (Angiolillo, 2019, стр.10) Детаљна анализа пројеката инфраструктурне изградње и инвестиција у европске луке у оквиру Пута свиле извршена је у четвртом поглављу.

Атрактивност наведених сектора за кинеске инвеститоре указује на позицију ЕУ у међународној трговини и њихов значај за привредни развој земље која је економски богатија од ЕУ<sup>22</sup>, али којој недостају кључне иновације и технолошка решења за развој тржишта у складу са моделом развоја западних економија.

### *3.1.3 Географска структура кинеских инвестиција у ЕУ*

Традиционална стратегија улагања Кине у Европској унији у многоме се разликује од модела инвестирања у оквиру Пута свиле. Таква разлика уочљива је не само у географској структури инвестиција, већ и у секторима према којима се те инвестиције усмеравају. Док су, са једне стране, земље Западне и Северне Европе, због развијености и зрелости тржишта, пожељне дестинације за пласирање страних директних инвестиција и робну размену, земље Јужне и Југоисточне Европе интересантније су за циљеве Пута свиле, због повољне географске позиције и близине кључним транспортним коридорима. За земље Источне Европе до сада није постојала велика заинтересованост кинеских инвеститора у оквиру Пута свиле и ван овог пројекта.

Стратегија Кине према земљама чланицама ЕУ у великој мери зависи од актуелних динамика на локалним тржиштима тих земаља и често је вођена интересима које она пружају на трећим тржиштима. Такав је случај са државама које имају колонијалну историју, попут Португалије – у Бразилу и Африци, Француске – у

---

<sup>22</sup> 2021- БДП ЕУ -17.100 милијарди долара, БДП Кине - 17.800 милијарди долара (World Bank)

франкофоним земљама Африке и Шпаније – у Латинској Америци. Земље чланице ЕУ у начелу немају јединствени приступ у спољној и економској политици према Кини, као што ни на нивоу Уније не постоји синхронизована политика према овом азијском партнеру. У географском смислу, ЕУ пружа одређене погодности страним инвеститорима, а посебно кинеским, имајући у виду амбиције Пута свиле. На северном делу европског континента, налазе се велике резерве природних ресурса и потенцијал за коришћење алтернативних праваца за транспорт робе преко Арктика и ту су значајне позиције скандинавских земаља. На њеном јужном делу, леже Грчка и Италија као важне тачке на поморском Путу свиле, коридору преко кога Кина настоји да успостави сигурне канале за транспорт робе до ЕУ. На истоку ЕУ су земље из формата 16+1, географски најближе Азији, и најзад на западу, Шпанија и Португалија, које, због својих историјских и колонијалних веза, олакшавају приступ тржиштима Африке и Америке. (ETNC, 2015, стр.5-11)

У односима са Кином, Европској унији недостаје координирано деловање њених чланица према страним партнерима, што је резултат њених интерних проблема и неусклађености спољних политика чланица, пре него што је Кина сама по себи проблем.

Анализа инвестиционих и трговинских односа Кине и ЕУ у последњих 20 година показује доминацију пет земаља Уније, а то су: Немачка, Француска, Италија, Холандија и доскорашњи члан, Велика Британија. У разматрању географске структуре кинеских инвестиција у ЕУ један од приступа може бити анализа пројеката у конкретним регионима Европе. Анализом је обухваћена и Велика Британија, с обзиром да је напустила Унију 2020. године.

Тржиште **Северне Европе** је у протеклих 20 година имало неравномерну расподелу инвестиција из Кине због велике доминације **Велике Британије** у укупним кинеским инвестицијама, на супрот скандинавским земљама.

Земље Северне Европе учествовале су са 46,36% у укупним СДИ из Кине, од чега Велика Британија са 29,31%. Финансијски сектор, индустрија забаве и медија, енергетика, транспорт, логистика и сектор некретнина биле су најатрактивније области за улагање и у њима је концентрисан највећи обим инвестиција. (CGIT,2021) Овај регион, међутим, не доминира у трговинској размени са Кином, јер је његов удео у укупним трговинским токовима 19,92%. Велика Британија је трећи најзначајнији трговински партнер Кине са уделом од 12,35% у укупном обиму робне размене. (UNComtrade)

Поред инвестиција у домену логистике, енергетике и телекомуникација, развијеност и софистицираност финансијског сектора Велике Британије допринели су инвестицијама кинеских фирми у овој земљи, највише у сектору банкарства и осигурања. Најзначајнија улагања у Великој Британији су у: *Logicor* (логистика), *HSBC* (банкарство и осигурање), *Hinkley Point* (енергетика) и *Global Switch* (телекомуникације). (CGIT,2021)

Бројни економски и комерцијални мотиви одређују спремност Кине да улаже у компаније у Великој Британији, попут софистицираности овог тржишта, потенцијала за истраживање и развој, трансфера савремене технологије, диверзификације имовине у сектору некретнина и образоване и квалификоване радне снаге. Процењује се да би, након изласка ове земље из Европске уније, број кинеских инвестиционих подухвата у Великој Британији могао значајно да опадне, због напуштања јединственог тржишта са синхронизованим политикама и процедурама за улагање, какво је тржиште ЕУ. (ETNC, 2017, стр.162-163)

Још једна развијена економија Северне Европе, чији је удео инвестиција у односу на Велику Британију и остале ЕУ економије веома мали, је Данска. Ово тржиште једно је од најразвијенијих у Европи, како због потенцијала у области обновљивих извора енергије, развоја информационих и комуникационих технологија, тако и због позитивне инвестиционе климе и пословног окружења које промовише истраживање и развој. Иако отворено за кинеске инвеститоре, данско тржиште није толико атрактивно за кинеске улагаче због ограничених пословних могућности, високих трошкова радне снаге и рестрикција које постоје у бројним секторима, попут авио индустрије и професионалних услуга (правних, рачуноводствених и ревизорских). Због позиције на централној арктичкој рути, богатства минералним ресурсима и амбиција Кине на Арктику, за Кину је нарочито интересантна аутономна територија Гренланд, највеће светско острво које се налази између Атлантског и Арктичког океана, а које је територијално део Краљевине Данске. Последњих година Кина је са Гренландом покренула низ пројеката због препознавања његовог значаја у реализацији *поларног Пута свиле*, што се у Данској посматра са резервом због могућег креирања економске зависности ове територије од Кине. (ibid. стр.47-52)

Данска активно промовише инвестициону и трговинску сарадњу са Кином и, упркос томе што до сада није била на мети кинеских компанија, њен значај за Пута свиле се постепено мења, како се стратегија поларног Пута свиле унапређује и развијају нови пројекти на северном делу евроазијског континента.

Поред наведених тржишта, земље Северне Европе које су привукле значајан обим кинеског капитала су **Шведска** и **Финска**. Једна од најпознатијих кинеских инвестиција у Шведској је преузимање ауто куће *Volvo* од стране кинеске компаније *Geely Auto* за 1,8 милијарди долара 2010. године. Сектор транспорта доминантан је у укупним кинеским улагањима у Шведској. (CGIT, 2021) Од 2013. године Кина има статус посматрача у Арктичком савету, (Arctic Council, n.d.) што јој пружа одређене погодности за разумевање потенцијала и функционисања овог региона, као и могућност унапређења сарадње са земљама које су део овог тела.

Односи Кине и **Финске** су на економском и на политичком плану стабилни и углавном предвођени економским мотивима. Око 350 финских компанија послује у Кини и из ове земље је до сада инвестирано око 10 милијарди евра средстава у бројне пословне подухвате у Кини. Финска је заинтересована за пројекте у области зелених технологија, енергетике и заштите животне средине, и сарадњу на Арктику. Највећим ризиком у сарадњи с Кином Финска сматра кршење права интелектуалне својине, док међу становништвом постоји забринутост за *outsourcing* производних активности у Кину, што би имало негативне ефекте за домаћу запосленост. (ETNC, 2015, стр. 20-24) Према подацима Института MERICS, Кина је до сада инвестирала нешто већи износ средстава у финске компаније, од око 13 милијарди евра. (Kratz *et al*, 2021, стр.11) У укупним кинеским улагањима у овој земљи, доминантна је индустрија забаве и инвестиције кинеских гиганата *Tencent* и *Anta Sports Consortium* у компаније *Supercell* и *Amer Sports*. (CGIT,2021)

Куповина **ирске** компаније за лизинг авиона *Avolon* од стране кинеског конгломерата *HNA Group* представља највећу кинеску инвестицију у овој земљи. (CGIT, 2021) Остале инвестиције нису значајне ни по обиму, ни по вредности.

Најзначајнији регион за трговинску размену са Кином је **западна Европа**, са уделом од 59,01% у укупној трговинској размени са Кином. Овај регион други је по обиму прилива СДИ из Кине, са уделом од 37,44% у укупним СДИ, и то ка секторима транспорта, информационих и комуникационих технологија, енергетике и финансијских услуга. (CGIT, 2021; UNComtrade).

Тржиште **Француске** једно је од најпривлачнијих европских тржишта за кинеске инвеститоре, са уделом од 8,47% у укупним инвестицијама у ЕУ. У погледу инвестиционих подухвата кинеских компанија у овој земљи, доминирају сектори забаве, енергетике и туризма. Издавају се инвестиције кинеске компаније *Tencent*, суверених фондова *SAFE* и *CIC* и групе *Jin Jiang Hotels* у групе: *Vivendi* (индустрија

забаве), *Total* (енергетика), *GDF Suez* (енергетика), *Universal Music* (индустрија забаве), *Louvre Group*, *Accor Hotels* (туризам) и *Eutelsat* (технологија). (CGIT,2021)

Француска је четврти (односно трећи, након изласка Велике Британије из Уније) најзначајнији спољнотрговински партнер Кине у Унији, са највећим увозом робе у области електронске и електричне опреме, машина и намештаја, и извозом у области авио индустрије, машина, текстила и козметике. (UNComtrade; Trading Economics, 2022a) Упркос чињеници да се Кина налази у центру интересовања француске дипломатије, политика владе Француске у последњих пар година је диверзификација улагања у Азији и интензивирање економске сарадње са Јужном Корејом, Индонезијом, Јапаном и Индијом. Нису само економски мотиви у фокусу билатералне сарадње Кине и Француске, већ и питања глобалне безбедности (нпр. Африка). Неуједначена трговинска размена, питање људских права и асертивна инвестициона политика Кине представљају највећи проблем за француске регулаторе и инвеститоре. (ETNC, 2015, стр. 25-28, 30-32)

Односи Кине и **Немачке** вођени су пре свега, економским мотивима: растом извоза немачке робе на кинеско тржиште, ширењем тржишног учешћа за немачке компаније у Кини и Азији и већом либерализацијом кинеског тржишта за немачке инвеститоре. Односи ове две земље су на нивоу свеобухватног партнерства од 2014. године. Преко 5000 немачких фирми послује у Кини, са укупним инвестицијама од око 40 милијарди евра. (ibid.)

Овај износ премашује кинеске инвестиције у Немачкој, које су до 2020. године износиле 25 милијарди евра. Kratz et al (2021, стр.11) Због тога је стратешки приоритет Немачке постизање баланса у инвестиционој и трговинској сарадњи са Кином.

Близу 15% укупног износа кинеских СДИ у ЕУ у последњих 20 година усмерено је ка тржишту Немачке, што ову земљу чини другом најзначајнијом дестинацијом за кинеске инвеститоре. Аутомобилска и авио индустрија, изградња и куповина некретнина, као и сектор информационих, телекомуникационих и напредних технологија три су најзначајније области улагања кинеских компанија у овој земљи.

Инвестиције у *Daimler* (ауто индустрија), *Kuka* (роботика), *EEW* (енергетика), *BGP* (некретнине) и *KraussMaffei* неке су од трансакција највиших вредности у поменутом периоду. Највећи део укупних инвестиција у Немачкој односи се на М&А аранжмане, а већи део инвестиција није категорисан као Пут свиле. (CGIT, 2021)

Напредна немачка технологија, *know how* и светски познати брендови, главни су покретачи кинеских инвестиција у овој земљи. Најсавременије технологије немачке

ауто индустрије имају велики значај у остварењу дефинисаних циљева индустријског развоја Кине, што се може видети и из структуре извоза немачких производа у Кину.

Немачка је најзначајнији спољнотрговински партнер Кине унутар ЕУ, са уделом од 26% у укупној робној размени и извозом робе од преко 1.350 милијарди долара у последњих 20 година. Као један од најистакнутијих сектора у Немачкој, аутомобилска индустрија учествује највећим делом у укупном немачком извозу. Машине и механички уређаји за индивидуалну употребу, електронска и електрична опрема и текстилни производи такође су значајни предмет размене са Кином. (Trading Economics, 2022b; UNComtrade)

**Холандија** и Кина дуги низ година имају солидне трговинске и инвестиционе односе, а томе сведочи обим робне размене у последњих 20 година. Са уделом од 5,82% у укупном приливу СДИ из Кине и 12,5% у укупном обиму робне размене, ова земља Западне Европе је најзначајнији кинески партнер за извоз робе у ЕУ, највећим делом преко луке Ротердам. Машине, пољопривредни производи и оптички уређаји доминантни су увозни производи Кине из Холандије, док су електрична и електронска опрема, машине и намештај најзначајнији извозни производи Кине ка тржишту Холандије. (Trading Economics, 2022c; UNComtrade)

У последњих 20 година, Кина је улагала у информационе и комуникационе технологије Холандије, сектор пољопривреде и финансијски сектор, а кључна улагања била су у: *NXP Semiconductors NV*, *RF Power Units* и *Nexperia*, у области технологије, *Nidera* у области пољопривреде и *Vivat* у области финансија. Ниједна од ових инвестиција није категорисана као део пројекта Пут свиле. CGIT (2021)

Холандија је трећи највећи инвеститор у Кини и велики извозник пољопривредних производа. Велике кинеске банке су присутне на холандском финансијском тржишту. Иако су односи Кине и Холандије добро развијени, један од изазова представља војна сарадња Холандије са САД, због чега Кина мора пажљиво управљати односима са овом земљом. Ризици Холандије у вези са кинеским инвестицијама су субвенције државним фирмама и утицај таквих пракси на конкуренцију, ограничен тржишни приступ у Кини за холандске фирме, као и ризик трансфера технологије. (ETNC, 2015, стр. 51-54)

Сектори финансијских услуга, транспорта и логистике **Луксембурга** били су посебно интересантни кинеским инвеститорима. Као најзапаженија улагања у овој земљи издвајају се: инвестиције у луксембуршке авио компаније *Cargolux Airlines* и *Luxaviation*, и банкарску групу *Banque Internationale*. (CGIT,2021)



Луксембург је један од главних европских центара за клиринг трансакција кинеске валуте ренминби и кључно тржиште ЕУ за инвестиционо банкарство. Седам највећих кинеских банака је одабрало ову дестинацију за пословне активности у Европи (портал Владе Луксембурга) и пружање финансијске подршке у кинеским пословним подухватима на европском тржишту.

И ка суседном тржишту **Белгије** примећује се пораст инвестиција из Кине, почев од 2010. године, и то највише ка региону Фландрија где је концентрисан највећи проценат инвестиција. Престоница Белгије је финансијски центар и седиште највећих кинеских банака: *ICBC* и *Bank of China*. Тржиште Белгије нуди бројне погодности за кинеске улагаче. Као један од важних логистичких центара Европе са развијеним лукама и железницама, белгијски пословни амбијент карактерише повољан порески режим за стране компаније и развијено финансијско тржиште. Унутар овог тржишта послују бројне међународне институције и финансијске корпорације, између осталог, и кинеске банке. Такав амбијент погодује реализацији планова Пута свиле, а о значају сарадње за обе стране говори постојање представништава државних агенција за трговину Белгије у Кини и присуство Кине у лукама Антверпен и Зебриж. (ETNC, 2017, стр.35-36)

Најзначајнија кинеска улагања у Белгији су у сектору финансијских услуга. Истичу се инвестиције кинеске инвестиционе групе *Ping An*, сувереног фонда *CIC* и компаније *Anbang* у компаније *Fortis*, *J.C. Flowers* и *CBRE Global Investors*. (GCIT, 2021)

Након глобалне финансијске кризе 2008. године, економија **Португалије** суочавала се са дугим периодима стагнације. Потреба за свежим капиталом учинила је ово тржиште атрактивним за инвестирање, што је Кина препознала као шансу и убрзо почела улагати у њена предузећа. Једна од најпознатијих кинеских инвестиција у овој земљи је улагање кинеског енергетског гиганта *Three Gorges* 2011. године од 3,5 милијарде долара у јавно предузеће *Energias de Portugal*. Друга значајна инвестиција из 2014. године односи се на трансакцију кинеске групације *Fosun* од 1,4 милијарде долара у осигуравајућу кућу *Caixa Geral de Depositos*. (CGIT, 2021)

Осим значаја португалског тржишта као земље чланице Уније, географска позиција ове земље омогућава Кини одређене погодности за трансатлантску трговинску размену ка бившим колонијама у Америци. Португалија је значајна за амбиције Пута свиле у Африци, и то у бившим колонијама у којима Кина има војне, енергетске и економске интересе.

Инвестиције у стратешке секторе привреде, попут електропривреде, носи ризик стицања контроле над предузећима од јавног значаја, а тиме и ризик погоршања односа са ЕУ, која настоји да овакве ризике ставе под контролу. Туризам и културна размена чине значајан део сарадње, а с обзиром да Португалија, заједно са још неким чланицама ЕУ, попут Малте и Румуније, пружа могућност добијања такозваних ”златних” виза, где је значајан број кинеских држављана већ учествовао у овом програму и добио дугорочну боравишну визу. (ETNC, 2015, стр.63- 65)

Осим Португалије, Кина је након финансијске кризе 2008. године улагала и у обвезнице **шпанске** владе. О важности шпанског тржишта за међународне трговинске односе Кине говоре улагања у луке Билбао и Валенсија, које, осим приступа шпанском, пружају приступ и тржиштима Латинске Америке, бившим шпанским колонијама.

Последњих година примећен је пораст броја трансакција кинеских инвестиција у **Шпанији**. Улагања у енергетику, јавна комунална предузећа, технологију и индустрију забаве представљају доминантне инвестиције Кине у Шпанији. Кључне инвестиције биле су: преузимање шпанског јавног предузећа за управљање отпадима *ACS* 2016. године, стицање 54% удела у компанији за медије *Mediapro* 2018. године, телекомуникационој компанији *Telefonica* 2009. године и шпанском дистрибутеру гаса *Madrilena Red de Gas* 2015. године. (CGIT,2021)

Најмањи обим инвестиционе и трговинске сарадње у последњих 20 година Кина је остварила са земљама **Источне Европе**, односно балтичким земљама – Летонијом, Литванијом и Естонијом. Мање од 0,1% укупних СДИ из Кине уложено је у компаније овог региона, док трговинска размена са уделом од 0,64% представља најнижи обим робне размене ЕУ земаља са Кином у наведеном периоду.

И поред конкурентних оперативних трошкова пословања, тржиште Летоније у претходном периоду није било на радару кинеских инвеститора. Регион који је окружен Балтичким морем има потенцијал за сарадњу са Кином у оквиру Пута свиле, како у оквиру поларног, тако и у оквиру коридора Евроазијски копнени мост. Скорашње дипломатске несугласице Литваније са Кином су угрозиле могућност већег учешћа овог региона у сарадњи са Кином. Све три земље су, до скоро, биле део 16+1 формата Пута свиле који повезује Централну и Источну Европу.

Регион **јужне и југоисточне** Европе представља најзначајнији регион у Европи за реализацију кинеских амбиција у оквиру Пута свиле. У овом региону, који учествује са 11,94% у укупним кинеским СДИ, доминира Италија са 9,03%, док је преостали део улагања усмерен ка осталим тржиштима. Транспорт, енергетика и финансијске услуге

три су најинтензивнија сектора улагања кинеских фирми. У погледу трговинске размене, проценат робне размене приближан је обиму СДИ и износи 11,45%. Кипар, Бугарска, Малта и Хрватска су, поред земаља Источне Европе, привукле најнижи обим СДИ из Кине. (CGIT,2021; UNComtrade)

Улазак на тржиште **Грчке** је, по представљању Пута свиле, био један је од кључних циљева Кине, због позиције ове медитеранске земље на поморском коридору Пута свиле, која пружа могућност транспорта кинеске робе до европског тржишта и смањење укупних транспортних трошкова.

Томе сведочи обим досадашњих инвестиција Кине у Грчкој, где је сектор транспорта био најпривлачнији у остварењу наведених циљева. Енергетика и информационе и комуникационе технологије такође су били значајни сектори улагања. Кинеска компанија *State Energy Investment Cooperation* је 2017. године уложила 1,6 милијарди долара у изградњу ветро паркова у Грчкој, док су *Huawei* и *ZTE* инвестирали у телекомуникационе услуге. (CGIT, 2021)

Као и у осталим земљама ЕУ, и у Грчкој су доминирали државни конгломерати као кључни инвеститори. Интерес са економску сарадњу ове две земље је обостран - док је Кини ово тржиште важно за међународни транспорт и дистрибуцију робе, сарадња са највећом азијском економијом Грчкој пружа могућност диверзификације улагања, а због добро успостављене транспортне везе у поморском саобраћају, улазак и на друга тржишта у Азији.

Односи Кине са **Румунијом** пролазили су кроз сличне фазе као и са Пољском, када су, у првој деценији 21. века, обе земље биле у процесу економске трансформације и приступања Европској унији и НАТО-у. Након представљања Пута свиле 2013. године, односно, уласка Румуније у формат 16+1, односи са Кином постали су интензивнији. Улагањима у инфраструктуру, енергетику (нуклеарне, ветро и хидро електране), пољопривреду и информационе технологије, Кина Румунију види као могућност улаза на европско тржиште, али и шансу за успешну реализацију пројеката, с обзиром да је Румунија, по уласку у ЕУ, добила приступ значајним средствима из ЕУ фондова и постала једна од најбрже растућих ЕУ економија. (ETNC, 2015, стр.66-70)

Економска сарадња **Италије** и Кине датира још из 13. века када су венецијански трговци пролазили старим Путем свиле у потрази за пословним шансама на богатим азијским тржиштима. Важна за економске циљеве Кине, односно, поморски Пут свиле и међународну трговинску размену, али и политичке, с обзиром да је један од оснивача Европске уније, Италија је један од најважнијих партнера Кине у Унији. Ова земља је

међу првима покренула научно-технолошку сарадњу са Кином, чак и у секторима који носе безбедносни ризик, попут сателитске технологије. (ibid, стр. 46-47)

Италија је касније делимично променила став према Кини и са Немачком и Француском учествовала у иницијативи за покретање система скрининга страних инвестиција.

Удео трговинске размене са Италијом у укупном обиму размене са ЕУ је 8,47%. Кина из Италије увози вентиле, пумпе, аутомобиле, фармацеутске и текстилне производе, а извози електричне уређаје, хемијске производе и машине. (UNComtrade; Trading Economics, 2022d) Са уделом од 9,03% у укупном износу СДИ, најзначајније инвестиције усмерене су ка сектору транспорта, енергетике и финансијских услуга. Највећа инвестиција из 2015. године односи се на улагање кинеског конгломерата *Chem China* и сувереног фонда *SAFE* у италијанску фирму за производњу гума *Pirelli*. Овај кинески фонд је интензивно улагао у италијански финансијски, енергетски, телекомуникациони и сектор ауто индустрије. Најистакнутија улагања била су: у нафтне компаније *ENI SpA* и *Saipem*, холдинг компанију *CDP Reti*, банкарске групације *Intesa Sanpaolo*, *Mediobanca* и *Unicredit*, осигуравајућу кућу *Generali*, телекомуникацију компанију *Telecom Italia* и ауто кућу *Fiat*. (CGIT,2021)

Регион **централне Европе** има израженију трговинску сарадњу са Кином (са уделом од 8,98% удела у укупној размени ЕУ-Кина), у односу на инвестициону (4,40% удела у укупним страним директним инвестицијама из Кине).

Анализа робне размене Кине и **Аустрије** за последње две деценије показује слаб интензитет сарадње, са учешћем од свега 1,35% у укупној ЕУ размени. Још је нижи ниво СДИ из Кине према аустријском тржишту, са уделом од испод 1% укупне вредности инвестиција. Бележи се неколико инвестиционих улагања у области транспорта и финансијских услуга, али такве инвестиције нису значајне ни по вредности, ни по улози ове земље у реализацији Пута свиле. (CGIT,2021)

Инвестиционе активности Кине у **Чешкој** у порасту су од 2015. године, са неколико регистрованих улагања од стране фирми *China International Trust Investment Corporation (CITIC)* и *CEFC China Energy*, најчешће у области финансијских услуга. CGIT (2021) база региструје четири трансакције *CEFC* и *CITIC*, под категоријом Пут свиле, и то у *J&T Finance* и *Penta*. До представљања Пута свиле, односе Чешке и Кине обликовале су углавном политичке околности, али је уласком у формат 16+1, интересовање Кине за Чешку почело да расте.

По придруживању овој иницијативи, уследило је улагање у авио индустрију - куповина 49,9% удела у чешкој авио компанији *Travel Service Airline*, сада *Smartwings*, што је образац који се примећује и у другим европским земљама у којима је Кина улагала у европске аеродроме. (Fabinger, 2020)

Као и остале земље Централне Европе које су протеклих година пролазиле кроз процес трансформације ка тржишно вођеној економији и подизале атрактивност тржишта за стране улагаче, тако је и кинеско интересовање за Чешку последњих година постајало све значајније. Разлог томе су погодности које пружа као део јединственог ЕУ тржишта, као и далеко приступачнији и економичнији услови за инвестирање од најразвијенијих земаља Уније. Међутим, и поред атрактивне локације и активне промоције чешког тржишта кинеским инвеститорима, удео кинеских инвестиција у овој земљи и даље је око 1%.

Једно од тржишта које је последњих година у средишту интересовања страних инвеститора је **Пољска**. Напредак земље у области дигиталних технологија, адекватна локација, повезаност и умреженост са кључним тржиштима ЕУ, повољна инвестициона клима и високо квалификована радна снага привукле су пажњу инвеститора из развијених земаља ка тржишту Пољске. На путу ка модернизацији економије, у сарадњи са Кином, Пољска настоји да унапреди трговинску размену смањењем трговинског дефицита кроз повећање извоза, изгради модерну инфраструктуру и привуче стране директне инвестиције у што већем обиму. (ETNC, 2017, стр.111-115)

До најаве Пута свиле, Пољска је пролазила кроз период трансформације и није имала добро развијене односе са Кином. Од када је постала лидер формата 16+1, односи две земље значајно су унапређени. Пољска је земља која је лидер у региону за *outsourcing* у домену информационих технологија. Стабилан привредни амбијент представља предност за азијске фирме, због конкурентних трошкова пословања и близине најразвијенијим европским тржиштима. Пољска је најзначајнији трговински партнер Кине у овом делу Европе, и после Мађарске, најзначајнији прималац кинеских СДИ.

**Мађарска** је поуздан партнер Кине у формату 16+1, што је резултат промене њене спољне политике и окретања ка Истоку, географске позиције земље на кључном коридору Пута свиле и велике кинеске дијаспоре. Кинеске инвестиције у овој земљи биле су високо концентрисане и усмерене на два сектора - хемијску индустрију и технологије. У Мађарској су доминирале М&А инвестиције, док је *greenfield* инвестиција било мало. Мађарска подржава Кину на свим питањима која се тичу њених

националних интереса: Тибета, Јужнокинеског мора и *One China Policy*. (ETNC, 2015, стр.41-43)

У периоду 2010-2017. године, у сектору хемијске индустрије, компанија *Wangua Industrial* инвестирала је у мађарску компанију *BorsodChem*, док су у области телекомуникација, регистрована улагања телекомуникационог гиганта *Huawei* и *EXIM Bank* у *Invitel Group*. (CGIT,2021) У Мађарској је још 2003. године отворено седиште кинеске *Bank of China* за централну и источну Европу, (Lovas, 2021) а од 2017, ова банка послује и у Србији. (Екарџа, 2017) У оквиру кинеских улагања у Мађарској, најзначајнији пројекат је пруга Будимпешта-Београд која је најављена још 2013. године и која представља стратешку инвестицију за Кину с обзиром на њен значај у дистрибуцији кинеске робе из луке Пиреј до тржишта ЕУ. (*China Europe Land Sea Express Route*)

**Словачка** је једна од земаља које су до сада привукле најмањи обим инвестиција из Кине, као и пројекте Пута свиле. Словачка је протеклих година пролазила кроз исте фазе решавања питања неефикасних предузећа као и Србија. Кинески произвођач електронских уређаја *Lenovo* одабрао је Словачку као седиште европских активности у циљу смањења оперативних трошкова, што је једна од конкурентских предности ове земље. Кинеска компанија *He Steel* била је у преговорима са руководством железаре Кошице за преузимање ове фирме за 1.4 милијарде евра од америчке фирме *US Steel*. (ETNC, 2017, стр.137-139). Ову понуду је кинеска компанија касније отказала. Такву судбину имала је и српска железара Смедерево, коју је кинеска фирма *HBIS Group* преузела од компаније *US Steel*.

Промене на глобалној геополитичкој сцени, међународним економским и политичким односима и интерне регулаторне промене у ЕУ, свакако су измениле изгледе будућих кинеских инвестиција у ЕУ. Земље Западне Европе ће и надаље бити у фокусу интересовања кинеских приватних компанија због поменутих конкурентских предности. Земље из формата 16+1 би у наредном периоду могле знатно више учествовати у укупним кинеским инвестицијама, због приступачнијих услова пословања, флексибилнијих регулатива, активног промовисања својих тржишта инвеститорима из трећих земаља и позиције на кључним коридорима Пута свиле.

### 3.1.4 Кључни изазови и ризици у вези са инвестицијама из Кине

Петогодишњи индустријски планови и државне стратегије Кине попут *Made in China 2025* и *Пут свиле* имали су за циљ промовисање инвестиција у иностранству као стратешким секторима који су одговарали циљевима економског развоја земље. Неке од ових сектора Европска унија је означила критичном инфраструктуром. Велики обим кинеских инвестиција у ЕУ пласираних од стране државних конгломерата био је усмерен управо ка тим секторима, што је привукло пажњу европских регулатора да сагледају ефекте тих инвестиција на интересе Уније и њених чланица.

Механизам за скрининг СДИ усвојен 2020. године процењује утицај страних инвестиција на националну безбедност и јавни ред, као и утицај на критичну инфраструктуру Уније. Неки од примера кинеских инвестиција у критичну инфраструктуру ЕУ су контроверзно улагање у немачку роботичку фирму *Кука* и улагања компаније *Huawei*, у којима су као главни ризици наведени трансфер технологије и ризик по националне интересе. Због бројних спорних улагања последњих година, инвестиције кинеских државних конгломерата сада су под појачаним мониторингом, чему сведочи и драстично смањење њиховог удела у корист приватних компанија.

Европске компаније суочавају се с бројним *баријерама пре, али и након уласка на кинеско тржиште*. Иницијалне препреке односе се на сет одобрења која се морају затражити пре уласка на тржиште, затим капитална ограничења (у смислу максималног или минималног износа капитала који се може пласирати у одређену грану), као и ограничења у вези са власничком структуром.

У погледу ограничења након уласка на кинеско тржиште, европске фирме се суочавају са регулативама које резултирају у дискриминацији њиховог положаја на тржишту, тешкоћама у обезбеђењу повољних кредитних услова код локалних банака, нетранспарентним системима јавних набавки и ризицима везаним за права интелектуалне својине, попут могућег фалсификовања робе и трансфера технологија. Поред тога, европске фирме у одређеним случајевима морају имати кинеског држављанина као већинског власника, придржавати се правила у вези са висином капиталних улагања или захтева везаним за заједничка улагања. (Business Europe, 2020, стр. 67 -78)

Кинески стандарди пословања нису усклађени са европском регулативом о безбедности података и сајбер заштити, што инвестиције у овом сектору чини

проблематичним, имајући у виду да информационе и телекомуникационе технологије спадају у домен критичне инфраструктуре ЕУ. (European Court of Auditors, 2020, стр.25) Због тога улагања у овом сектору захтевају адекватну контролу и процену ризика.

Упркос правилу да алокацију ресурса и формирање цена одређује тржиште, реална ситуација на кинеском тржишту осликава другачији сценарио, с обзиром да у многим привредним секторима и пословним подухватима постоји јака интервенција државе.

Често наглашаван ризик у литератури је трансфер напредних технологија у Кину и смањење конкурентности европских фирми. Специфичан модел улагања и инвестициона стратегија Кине у Европи покрећу низ питања у вези са политичким мотивима и интересима Кине по основу улагања у ЕУ, али и ризицима који произилазе из активности у регионима који су у непосредној близини европског тржишта. Ограничени тржишни приступ и угрожавање слободне конкуренције ЕУ такође се сматрају ризицима кинеских подухвата у ЕУ. (Grieger, 2017, стр. 4-5)

Нелојална конкуренција и тржишне дисторције, као и неповерење ЕУ партнера у фер третман с кинеске стране, доводи до диспропорција у приливима и одливима капитала и блокира проспекте пропорционалности инвестиционих токова две стране. Величина кинеског тржишта још један је од фактора који може изменити тржиште ЕУ због свог утицаја на глобалне економске токове, тржишне структуре и цене. (Hanemann & Huotari, 2018, стр.19-21)

Кина је једна од земаља са највећом стопом рестриktivности у погледу приступа иностраних фирми локалним привредним секторима. Деловање ЕУ у правцу смањења ове врсте ризика може се видети на примеру Свеобухватног споразума о инвестирању који разматра овај проблем и предлаже решења како би се остварио реципроцитет у инвестиционој сарадњи. О важности уклањања ове инвестиционе баријере говори ангажовање Кине у правцу смањења броја сектора који су означени на Негативној листи за тржишни приступ, а која показује да се из године у годину кинеско тржиште све више либерализује и отварају нови сектори за стране инвеститоре. Смањење разлика у броју сектора који су отворени за инвестирање умањује диспропорције у приливима и одливима инвестиција и креира једнаке инвестиционе шансе за обе стране.

Индекс рестриktivности сектора услуга Организације за европску безбедност и сарадњу из 2021. године показује да су поштанске, курирске, правне, рачуноводствене



и услуге телекомуникација најрестриктивнији сектори за улазак страног капитала на тржиште услуга у Кини. (OECD, 2022c)

Протекционизам у домену дигиталних технологија представља озбиљну препреку за европске фирме да остваре значајно учешће у трговини овим услугама. Индекс рестриктивности у области дигиталне трговине, који се креће у распону од 0-1 (вредност од 1 означава потпуно затворену економију), у случају Кине показује вредност од 0,7, при чему су највећа ограничења забележена у области јавних набавки, СДИ и права интелектуалне својине. (Ferracane et al, 2018, стр.4-8)

Проблем неусклађености кинеских стандарда са регулативама Уније може се видети на примеру пројекта изградње пруге Београд – Будимпешта, који је предмет критика, због непридржавања стандарда Уније у његовој изградњи. Европска унија је покренула истрагу због непоштовања правила јавног тендера која важе за капиталне пројекте у ЕУ. Таква пракса, по мишљењу ЕУ, спречава примену јединствене политике и регулатива од стране свих њених чланица.

Када је Кина 2013. године представила стратегију новог Пута свиле, велики број земаља препознао је ову иницијативу као шансу за приближавање једном од највећих потрошачких тржишта на свету и шансу за економски развој подржан средствима која не долазе из ЕУ фондова, а Кину као партнера за реализацију одређених политичких циљева. Од покретања овој пројекта 2013. године до данас, велики број земаља чланица ЕУ придружио се овој иницијативи, укључујући све ЕУ чланице из формата 16+1, Португалију, Малту и Аустрију, као и два оснивача Европске уније - Италију и Луксембург. Одзив од преко 65% укупног броја земаља које су спремне на сарадњу са Кином у оквиру овог пројекта посматра се са великом резервом унутар ЕУ, јер амбијент у коме се земље једнострано приближавају Кини може утицати на унутрашње интересе ЕУ у погледу јединства и заједничког наступања чланица према трећим државама.

Bickenbach & Liu (2018, стр.16) указују да су многе кинеске компаније у државном власништву примаоци државних субвенција и других видова олакшица, што их доводи у преференцијалну позицију на европском тржишту у надметању са ЕУ фирмама. Један од политичких ризика које аутори наглашавају односи се на могућност ових фирми да у земљама у којима улажу повуку инвестиције и изврше притисак на локално руководство да поступа по кинеским правилима и очекивањима. Још један од ризика у домену критичне инфраструктуре који наглашавају Bickenbach & Liu везује се

за могућност приступа осетљивим технологијама посредством компанија у државном власништву које улажу у технолошке фирме ЕУ или послују на њеном тржишту.

Овакви ризици могу представљати претњу по конкурентност њеног тржишта, посебно у домену телекомуникација, вештачке интелигенције и роботике.

Пример ризика ове врсте је пословање компаније *Huawei* која је предмет истрага у САД због ризика да опрема ове фирме наводно представља ризик по националну безбедност. Унутар ЕУ, Румунија је забранила присуство компаније *Huawei* унутар 5G мреже. (Reuters, 2021a) Поред реалних могућности утицаја ове фирме на интересе чланица Уније, забрана или ограничење пословања кинеских компанија на тржиштима држава чланица може се посматрати и из угла актуелне конкуренције САД и Кине и притисака САД на своје партнере у ЕУ да предузму акције које имају директан утицај на пословање кинеских компанија у Европи.

Многе кинеске фирме које инвестирају на страним тржиштима уживају подршку државе, што их чини конкурентним и способним да преузму било коју ЕУ фирму. Кинески пројекти у Европској унији (посебно инфраструктурни пројекти Пута свиле у мање развијеним земљама чланицама), могу изазвати даље поделе унутар Уније и повећати политички и економски утицај Кине, као и притисак на земље чланице које реализују те пројекте. (Knoerich & Miedtank, 2018, стр.7)

У поређењу са кинеским, тржиште Европске уније карактерише комплексна регулатива и инвестиционо окружење, високи стандарди заштите људских права и права интелектуалне својине. Другачији начин корпоративног управљања, менаџерских пракси и стилова лидерства у Кини и ЕУ, непознавање пословног амбијента и прописа од стране кинеских фирми, представља изазов за економске перформансе, репутацију брендова и поштовање закона Европске уније.

Препрека конкурентности европских фирми на кинеском тржишту је велика економска моћ и преференцијална позиција домаћих државних фирми, које уживају субвенције, ниже оперативне трошкове и подршку у виду средстава за истраживање и развој. Стратегија *Made in China 2025* доводи до ових неједнакости, јер промовише индустријску политику усмерену ка јачању домаћих конгломерата путем стимулисања стратешких индустрија. Овакав третман неповољно делује на развој трговинских односа ЕУ и Кине (могућност извоза робе испод тржишне вредности, те увођења царина од стране ЕУ на одређену кинеску робу), као и на развој њихових инвестиционих односа (М&А европских фирми од стране субвенционисаних државних кинеских компанија). Преференцијални третман ових фирми омогућава им надметање

на тендерима по атрактивнијим ценама, што онемогућава ЕУ фирме да се такмиче и послују по принципима које налаже тржиште. Уз такву државну подршку, европске фирме остају мање конкурентне у пословним активностима или преузимању фирми било на европском или кинеском тржишту.

Утицај кинеског економског управљања прелива се и на међународна тржишта у случају вишка капацитета. Бројне гране кинеске привреде попут индустрије челика, алуминијума и цемента генеришу вишкове, који се затим преливају на инострана тржишта, вршећи притисак на цене тих производа на глобалном тржишту. Ризик инвестирања правно независних, али крајње повезаних правних лица из Кине представља још један од ризика кинеских улагања. Координиране акције наизглед неповезаних фирми у случајевима мерџера и аквизиција могу представљати претњу слободној конкуренцији у ЕУ, услед концентрације тржишне моћи великих играча. (Business Europe, 2020, стр.13, 27-29)

Kratz *et al* (2020, стр.16-17) сугеришу да партнерства европских и кинеских фирми у домену истраживања и развоја могу омогућити трансфер технологија производа двојне намене и њиховог коришћења за потребе кинеске војне индустрије.

Како тренутно не постоји скрининг механизам код оваквих партнерстава, неопходно је познавати активности кинеских фирми на европском тржишту, како би се ублажила евентуална изложеност економским, безбедносним и репутационим ризицима. Дискутабилно је у којој мери су ови ризици заиста присутни у пракси и да ли представљају само перципиране претње с обзиром на осетљиву природу сектора технологија.

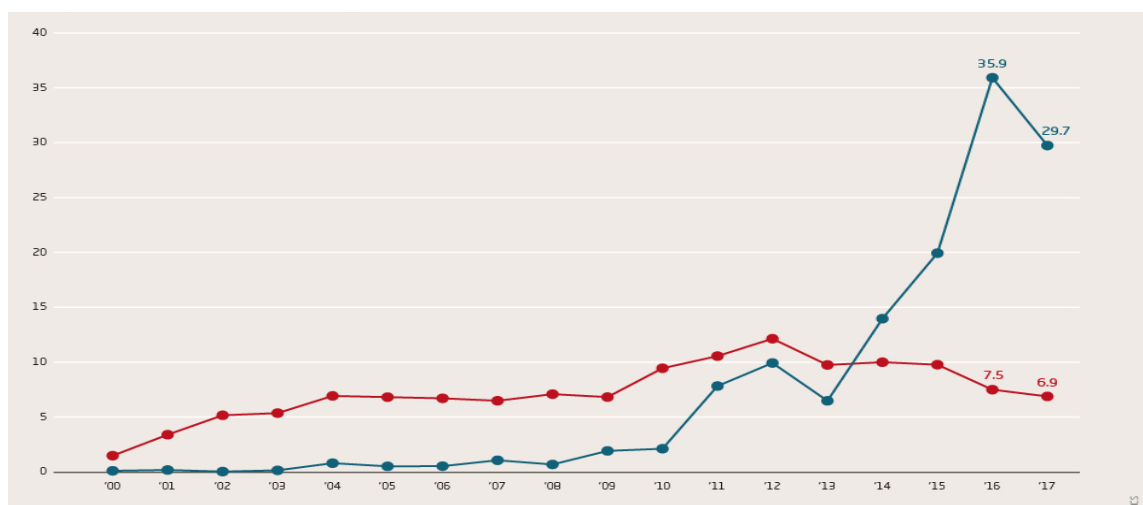
Уласком кинеских фирми на европско тржиште, ЕУ компаније су изложене ризик у пословне праксе и управљања на којима се базира кинески модел пословања. Стандарди у области људских права, екологије и интелектуалне својине су у Кини различити од оних у Унији, у којој су далеко стриктније дефинисани. Таква пракса представља изазов, јер је потребно време да се ризици препознају и развије правни оквир за заштиту. Превелика концентрација инвестиција у одређеним секторима може довести до макроекономских нестабилности у виду раста цена имовине фирми у које се инвестира, посебно уколико се ради о секторима које карактерише обиље ресурса (нпр. сектор рударства). Због величине кинеског тржишта и значаја за глобалне економске токове, државна интервенција у Кини може негативно деловати на глобалну конкурентност и цене. (Hanemann & Rosen, 2012, стр. 54-58)

На позицију ЕУ у контексту кинеских улагања утиче и став оних земаља који нису чланице Уније, а које би могле индиректно да делују на њене економске, еколошке и друге интересе, попут Белорусије, Молдавије и земаља Западног Балкана. Ове земље су заинтересоване за сарадњу са Кином у оквиру Пута свиле, због потребе за диверзификацијом извора прихода и инфраструктурном изградњом. Географска позиција ових земаља је за Кину кључна у реализацији циљева наведеног пројекта. У погледу ризика који се у литератури најчешће наводе у вези са инвестицијама из Кине, дискутабилно је у којој мери су се до сада материјализовали у пракси или представљају само перцепиране ризике западних економија. Такав став неповерљивости и појачаног опреза могао би делом бити условљен све већом економском снагом и утицајем Кине и њених компанија у свету.

### 3.2. Анализа страних директних инвестиција Европске уније у Кини

Повезаност кинеског тржишта и развијених азијских економија, и динамика економског раста Кине у последњој деценији, учиниле су ово тржиште привлачним дестинацијом за инвестирање. Уз мање транспортне трошкове који се очекују реализацијом Пута свиле, досадашње препреке европских фирми у транспортној повезаности са Кином биле би великим делом превазиђене.

Посматрајући тренд улагања европских фирми на кинеском тржишту у последњих 20 година, примећује се да интензивнија инвестициона активност следи након приступања Кине СТО, што је случај и у обрнутом смеру улагања.



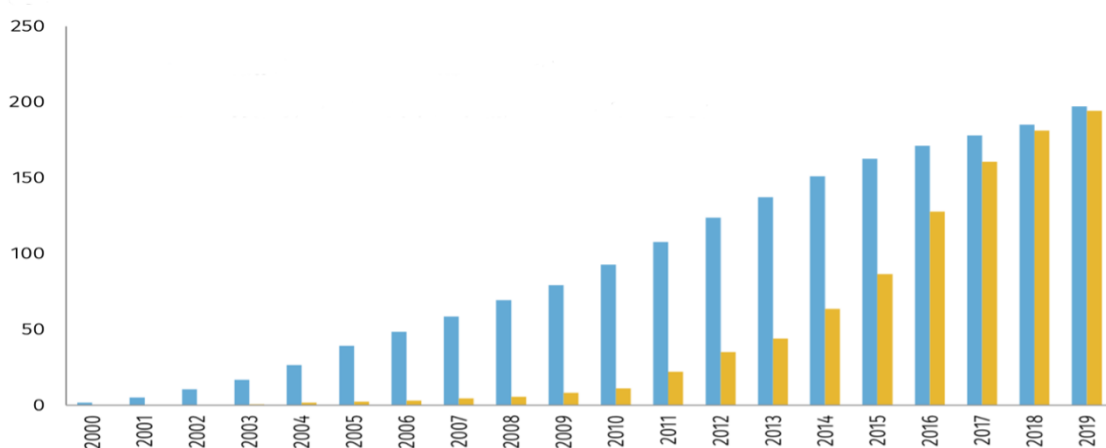
Слика 10 - Билатерални токови СДИ Кине и ЕУ у периоду 2000-2017 (у милијардама EUR)

— СДИ из Кине ка ЕУ

— СДИ из ЕУ ка Кини

извор: Hanemann & Huotari (2018, стр.16)

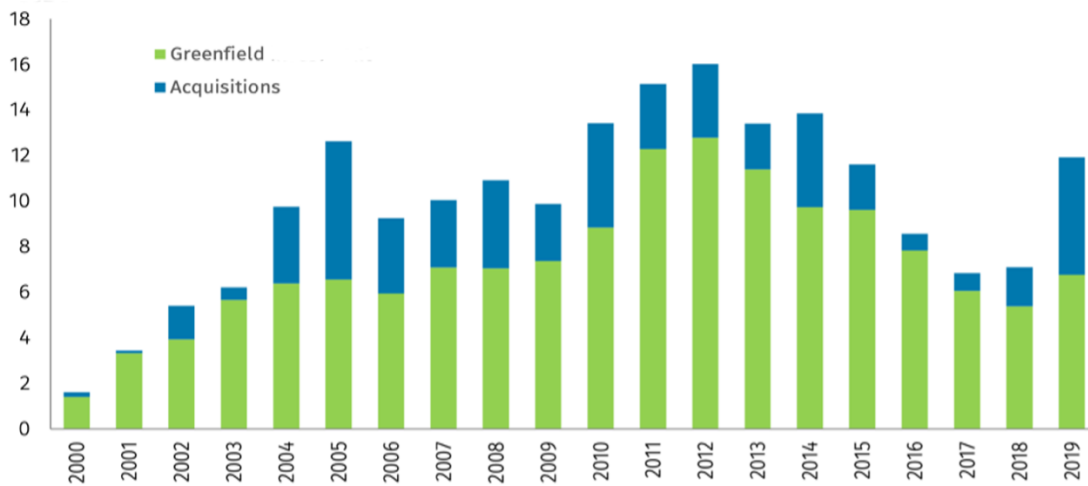
За разлику од кинеских инвестиција које прате велике осцилације из године у годину, инвестиције из ЕУ кретале су се у распону од 5-10 милијарди евра годишње у наведеном периоду. Све до 2013. године, тренд годишњег раста инвестиција на обе стране кретао се у приближно истом смеру. ЕУ фирме су у том периоду интензивније улагале на кинеском тржишту, са разликом у просеку од око 5 милијарди евра годишње, све до 2010. године, када се овај диспаритет смањује. У последњих 20 година, ЕУ инвестиције су износиле близу 190 милијарди, док су инвестиције Кине у ЕУ биле око 200 милијарди долара.



Слика 11 - Кумулативни износ страних директних инвестиција ЕУ и Кине у периоду 2000-2019 (у милијардама USD)

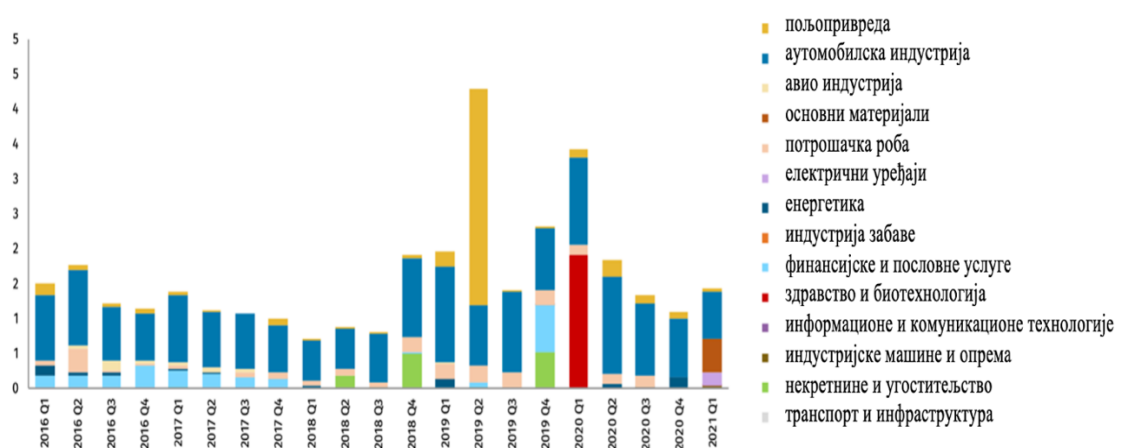
— СДИ из Кине ка ЕУ — СДИ из ЕУ ка Кини  
извор: The Rhodium Group (2020)

За разлику од кинеских инвестиција које се углавном реализују путем преузимања постојећих фирми због предности овог модела у већ успостављеним производним и дистрибутивним ланцима, европске инвестиције у Кини реализују се углавном преко *greenfield* аранжмана. Њих карактерише доминантно учешће компанија у приватном власништву, за разлику од кинеских, код којих доминирају државне фирме.



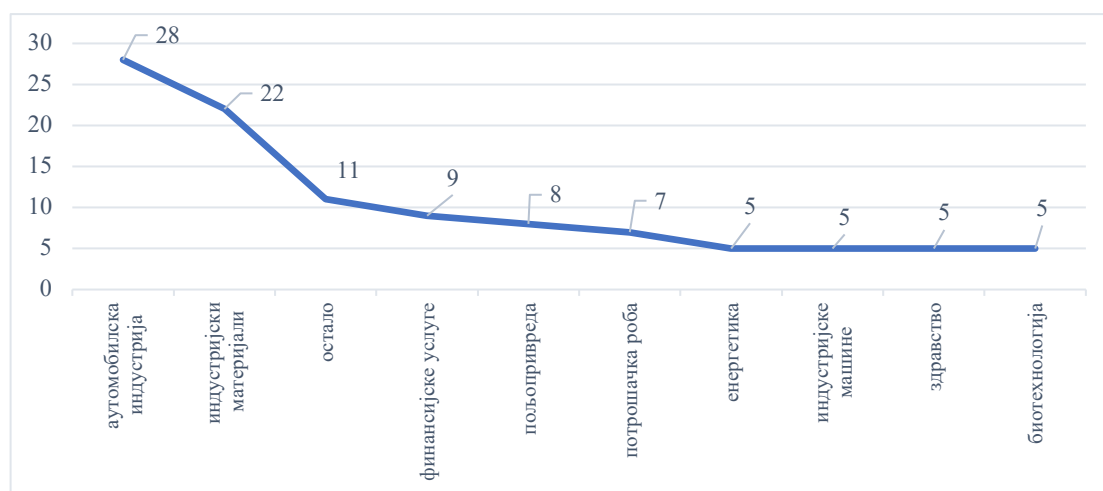
Слика 12 - СДИ из ЕУ ка Кини у периоду 2000-2019 према типу инвестиција (у милијардама USD)  
извор: The Rhodium Group (2020)

Посматрајући привредне секторе у којима је концентрисан највећи проценат европских инвестиција, може се видети да су сектори аутомобилске и авио индустрије, индустријских материјала, потрошачке робе, финансијских услуга и пољопривреде доминирали у укупним инвестицијама у Кини. Овакав тренд је у складу са структуром извоза земаља који су највећи европски инвеститори у Кини, у којој доминирају аутомобили, авио и ауто делови, индустријске машине и делови, електронска опрема, фармацеутски, текстилни и пољопривредни производи. (Trading Economics, 2022e)



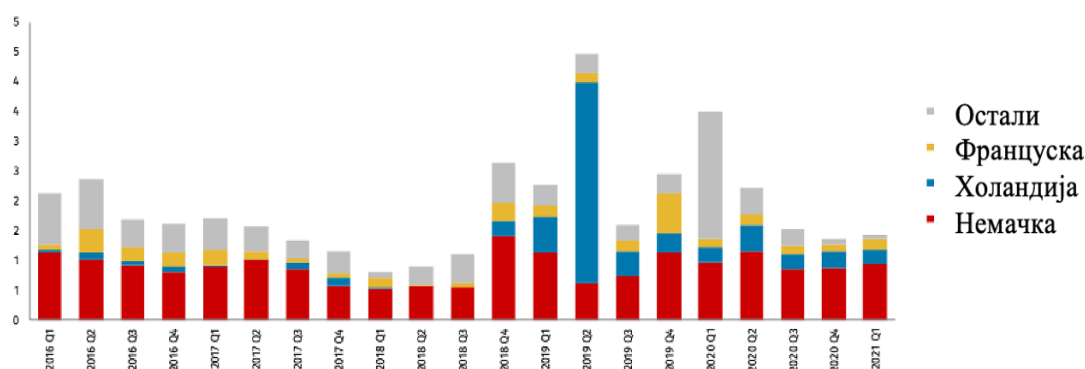
Слика 13 - СДИ из ЕУ ка Кини у периоду 2016-2021, по кварталима, по секторима (у милијардама USD)  
Извор: Hanemann & Kratz (2021, стр. 4)

Аутомобилска индустрија и индустријски материјали представљају доминантне области улагања европских фирми у Кини.



Слика 14 - Процент инвестиција европских фирми по секторима у Кини  
Извор: European Commission (2020b)

Немачка, Француска, Холандија, Шведска, Луксембург и Италија су најзначајнији европски инвеститори у Кини. Унутар Европске уније, Немачка је највећи инвестициони партнер Кине, са улагањима од око 3,8 милијарди долара у 2019. години. (OECD, 2021)



Слика 15 - СДИ из ЕУ ка Кини у периоду 2016-2021, по кварталима, по земљама (у милијардама USD)  
Извор: Hanemann & Kratz (2021, стр. 5)

Преко 5000 немачких фирми тренутно послује у Кини. Немачке компаније су најзаступљеније у прерађивачкој индустрији, и то: аутомобилској, индустрији машина и опреме, потрошачке робе и електричних уређаја, као и у сектору телекомуникација и

финансијских услуга. Немачке фирме у Кини послују преко својих огранака или преко *joint ventures* аранжмана. (Baruzzi, 2021)

Немачке компаније у Кини најчешће послују у регији *Pearl River Delta, Yangtze Delta* и *Bonai EcRim*. *Greenfield* инвестиције су доминантан начин пласирања средстава на кинеском тржишту и драстично су веће од мерцера и аквизиција. У периоду 2013-2018, укупно је реализовано 517 *greenfield* инвестиција. Од 2014. до 2018. године, примећује се тренд раста М&А аранжмана (са 4 у 2014. на 28 у 2018). Највећи број пројеката реализован је у источном делу Кине и око Шангаја, и то у области хемијске, транспортне и текстилне индустрије, индустријских машина, односно, у оним гранама прерађивачке индустрије које су значајне за развој немачке економије. *Made In China 2025* има за циљ да унапреди и аутоматизује кинеску производњу и дигитализацију, и повећа атрактивност кинеског тржишта за стране фирме. У складу са овом стратегијом, развој индустрије електричних аутомобила и креирање одрживих производних процеса и "зелене" индустрије креирало је бројне шансе за немачке фирме на кинеском тржишту да у овим областима производе индустријске делове и опрему. (СИПА & The FDI Center, 2020, стр.2-20)

*Холандија* је, поред Немачке, један од најзначајнијих инвестиционих партнера Кине у Европи и један од њених највећих трговинских партнера.

Кинеско тржиште атрактивно је холандским фирмама због великих улагања Кине у истраживање и развој, расположиве радне снаге и тржишног потенцијала. Међутим, недовољна заштита права интелектуалне својине, трансфер технологије, компликовани систем јавних набавки, јака домаћа конкуренција и владине субвенције домаћим фирмама отежавају холандским да уђу на кинеско тржиште и такмиче се под једнаким условима. Кина је још увек класификована као земља у развоју, због чега ужива одређене олакшице и погодности од стране међународних институција, што додатно отежава егзистенцију холандских фирми у Кини. (Government of the Netherlands, 2019, стр.23-28)

Према расположивим подацима из 2016. године, преко 900 холандских фирми пословало је на кинеском тржишту. (Fujino, 2018)

На кинеском тржишту послује око 1100 *француских* компанија. Са укупним СДИ од 25 милијарди евра до 2017. године, најзначајнија француска улагања у Кини концентрисана су у области пољопривреде, финансијских услуга, индустрије и транспорта. (Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, n.d.)



Географска позиција, величина и потенцијал раста тржишта, као и нижи оперативни трошкови, међу најзначајнијим су условима које кинеско тржиште пружа *шведским* компанијама. Тешкоће у проналажењу квалификованих кадрова у секторима од интереса, нижи проценат иностране радне снаге, политике владе које обесхрабрују стране фирме, мере трговинске политике (царине и контрола извоза) и бирократске процедуре, међутим, отежавају пословање шведских компанија у Кини. Маркетинг, продаја, истраживање и развој, производња и склапање производа су најзначајнија поља интересовања шведских фирми у Кини. (Team Sweden, 2021, стр.4, 14-24)

*Луксембург* је један је оснивача Азијске инфраструктурне инвестиционе банке и један од најважнијих партнера Кине у ЕУ у реализацији пројеката из домена финансијских услуга. Луксембург је једно од најзначајнијих светских тржишта за пословање инвестиционих фондова и друга земља у свету по управљању имовином клијената (*asset management*). Кинеске банкарске групације имају огранке у Луксембургу преко којих реализују инвестиције из ЕУ ка Кини и обратно. Фондови из Луксембурга учествују са 31% у укупним инвестицијама светских фондова ка Кини. Луксембург је прва земља која је емитовала *Dim Sum* обвезнице ван Кине 2011. године, што потврђује њен значај као регионалног европског центра за интернационализацију ренминбија, једног од најважнијих циљева Пута свиле. (FDI Intelligence, 2019)

Од укупног износа кинеских инвестиција у ЕУ, преко 40% је реализовано преко ове земље. (BDO Audit and BDO Tax & Accounting Luxembourg, 2021)

ЕУ је један од највећих светских инвеститора у Кини, где, поред *greenfield* инвестиција, улаже и у оснивање центара за истраживање и развој. Због тенденција да постане лидер у иновацијама, Кини су неопходни инострани *know how* и технологије, што присуство европских компанија у Кини чини значајним у остварењу тог циља. (Zenglein, 2020, стр.10-11)

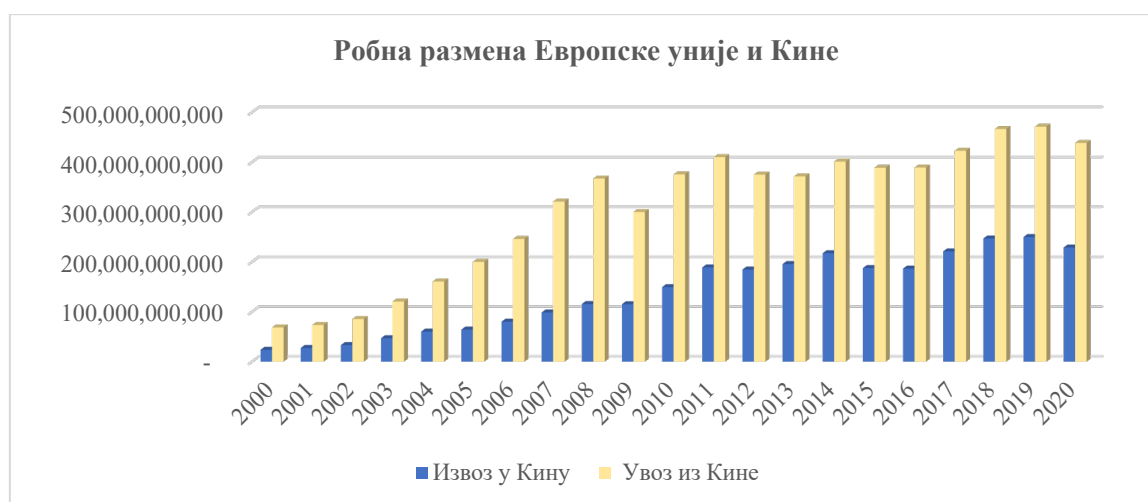
Анализа трендова и обима улагања кинеских фирми у ЕУ и обратно указује да између ова два партнера постоји реципроцитет у обиму инвестиционе размене. Различитости, међутим, постоје у стратегији улагања и користима које једна страна доноси другом тржишту. Европске инвестиције у Кини углавном се реализују преко *greenfield* аранжмана, што доприноси расту запослености и трансферу технологија у Кину. Са друге стране, кинеске инвестиције у ЕУ су доминантно пласирале државне фирме и конгломерати преко М&А аранжмана, што поред користи које доноси прилив страног капитала у овој форми, може имати неповољан утицај на тржишну

конкуренцију и пословање других ЕУ фирми, због њихове величине и финансијске снаге.

### 3.3. Трговинска размена Кине и ЕУ

Трговинска размена Европске уније и Кине је у последњих 20 година експоненцијално расла, како се кинеско тржиште постепено отварало ка светском у периоду након приступања Светској трговинској организацији и представљања националних стратегија које су промовисале излазак кинеских фирми на међународна тржишта.

У временском периоду 2001-2020, трговинска размена Кине са земљама Европске уније (укључујући и Велику Британију) је из године у годину бележила раст, са осцилацијама у посткризном периоду након 2008. Упркос смањењу токова међународне размене у години пандемије, размена Кине и ЕУ27 у овом периоду није опала<sup>23</sup>, те се овакви резултати могу делимично приписати трговини медицинском опремом и другим медицинским производима потребним за сузбијање пандемије. У поређењу са 2001. годином, извоз робе из Кине у ЕУ увећан је 7 пута и у 2020. години износио преко 438 милијарди долара. Трговински биланс Кине са ЕУ карактерише суфицит, са увозом робе из ЕУ у 2020. години од преко 228 милијарди долара, што представља скоро деветоструки раст у односу на 2001. годину. У анализи обима робне размене ЕУ и Кине, у овом делу рада, користе се подаци базе *UNComtrade - International Trade Statistics*.



Слика 16 - Робна размена ЕУ и Кине у периоду 2000-2020 (USD), Извор: UNComtrade

<sup>23</sup> посматрајући вредност робне размене ЕУ27 и Кине у 2020. и тренд размене у претходним годинама

Табела 7 показује да је у периоду 2010-2020, удео извоза робе у ЕУ у укупном извозу Кине опадао до 2013. када поново почиње да расте, док је увоз робе из ЕУ у укупном кинеском увозу робе осцилирао. Резултат пада робне размене у 2020. години је излазак Велике Британије из Европске уније.

Табела 7 - Удео робне размене Кине и ЕУ у укупној робној размени Кине у периоду 2010-2020<sup>24</sup>

Година	Укупан извоз Кине	Извоз у ЕУ	Удео извоза ка ЕУ у укупном извозу Кине	Укупан увоз Кине	Увоз из ЕУ	Удео увоза из ЕУ у укупном увозу Кине
2010	1,577,763,750,888	375,466,829,595	23.8%	1,396,001,565,258	149,360,519,139	10.70%
2011	1,898,388,434,783	410,005,344,805	21.6%	1,743,394,866,363	188,860,171,535	10.83%
2012	2,048,782,233,084	374,933,892,258	18.3%	1,818,199,227,571	184,521,541,084	10.15%
2013	2,209,007,280,259	371,370,140,933	16.8%	1,949,992,314,705	195,611,514,481	10.03%
2014	2,342,292,696,320	401,099,898,343	17.1%	1,959,234,625,162	217,373,616,412	11.09%
2015	2,273,468,224,113	388,674,560,102	17.1%	1,679,564,324,560	187,591,538,242	11.17%
2016	2,097,637,171,895	389,092,653,960	18.5%	1,587,920,688,162	186,457,911,911	11.74%
2017	2,263,370,504,301	422,718,741,838	18.7%	1,843,792,938,795	221,016,780,901	11.99%
2018	2,494,230,194,966	466,353,183,054	18.7%	2,134,982,614,989	246,870,847,442	11.56%
2019	2,498,569,865,637	471,028,238,306	18.9%	2,068,950,254,597	249,847,416,588	12.08%
2020	2,590,600,666,465	438,354,323,274	16.9%	2,055,590,611,924	228,746,546,033	11.13%

Извор: UnComtrade

Најзначајнији трговински партнери Кине у робној размени са Европском унијом су Холандија, Немачка, Велика Британија, Италија и Француска. У протеклих 20 година, Кина је највише извозила робу у Холандију, а највише увозила из Немачке.

Табела 8 - Робна размена Кине и ЕУ28 у периоду 2001-2020

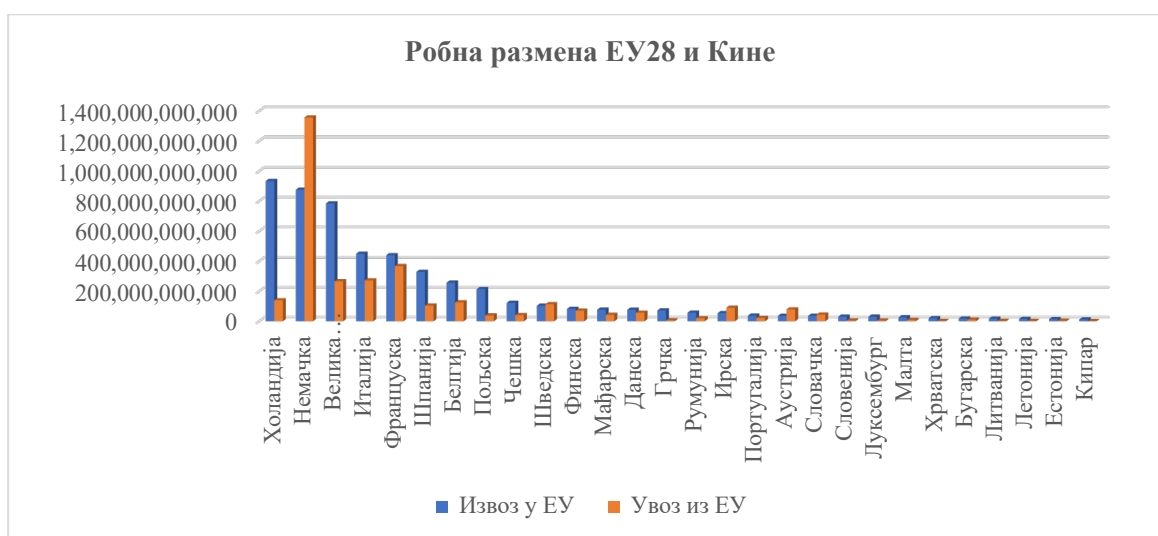
	Извоз у ЕУ	Увоз из ЕУ
Холандија	932,624,653,528	139,019,231,731
Немачка	874,780,306,076	1,355,685,421,188
Велика Британија	783,869,485,076	265,313,693,661
Италија	448,426,250,066	271,391,113,808
Француска	439,173,555,532	366,530,908,566
Шпанија	327,997,868,381	103,750,328,735
Белгија	256,521,600,167	125,469,147,476
Пољска	213,897,523,553	37,979,275,283
Чешка	122,238,072,943	40,490,180,493
Шведска	103,061,246,938	112,954,766,436
Финска	82,096,119,831	70,202,865,536
Мађарска	76,611,250,330	41,932,601,400

<sup>24</sup> подаци укључују робну размену Кине са ЕУ28 до тренутка изласка Велике Британије из Европске уније 2020. године. Вредност размене након тога коригована је на ЕУ27.

Данска	75,982,367,774	56,353,204,987
Грчка	71,685,686,545	6,047,315,168
Румунија	56,886,650,147	20,005,904,942
Ирска	53,641,422,256	89,205,472,600
Португалија	36,991,826,332	21,557,950,830
Аустрија	36,062,660,634	78,459,843,961
Словачка	35,849,552,802	44,050,285,550
Словенија	30,671,081,345	4,747,610,951
Луксембург	29,958,310,615	4,606,746,219
Малта	26,145,645,535	8,515,029,061
Хрватска	20,668,519,117	1,711,214,191
Бугарска	18,275,159,105	10,416,681,022
Литванија	17,664,692,802	2,476,633,113
Летонија	15,637,023,880	1,617,467,387
Естонија	14,077,020,728	3,179,919,884
Кипар	12,057,612,278	612,064,815

Извор: (UNComtrade)

За разлику од осталих кинеских партнера у ЕУ, биланс трговинске размене са Холандијом бележи највеће диспропорције и огроман дефицит у трговинском билансу на страни Холандије. Холандска лука Ротердам је један од најзначајнијих центара за промет кинеске робе у ЕУ при чему се велики проценат трговинске размене односи на ре-експорт и ре-импорт робе са другим ЕУ тржиштима. Најоскуднију робну размену Кина је имала са балтичким земљама (Летонијом, Литванијом и Естонијом), Кипром, Бугарском и Хрватском, и овакав тренд примећује се и у њиховим инвестиционим односима.



Слика 17 - Робна размена ЕУ28 и Кине у периоду 2001-2020; Извор: (UNComtrade)

Према подацима Европске Комисије, Кина је била први увозни и трећи извозни партнер ЕУ у 2021. години (после САД и Велике Британије), са уделом од 22,3% у укупном увозу робе ЕУ, и уделом од 10,2% у укупном извозу робе ЕУ, односно, најзначајнији трговински партнер ЕУ у погледу робне размене, са уделом од 16,2% у укупној робној размени ЕУ. У последње четири године (од 2018-те), ЕУ је највише из Кине увозила следеће производе: машине и транспортну опрему, односно, канцеларијску и телекомуникациону опрему, електричне и неелектричне машине и одевне предмете. Када је у питању извоз, ЕУ је у Кину највише извозила машине и транспортну опрему (аутомобиле, неелектричне машине) и хемијске производе. ЕУ-27 је у 2021. години била највећи увозни и други највећи извозни трговински партнер Кине (после САД), са уделом од 15,2% у укупном извозу и 11,6% у укупном увозу Кине. Посматрајући укупну робну размену, ЕУ-27 је у 2021. години била највећи трговински партнер Кине. (European Commission, 2022b, стр.5-9)

Табела 9 -Робна размена Кине и ЕУ27 по групама производа у периоду 2000-2020

	Вредност увоза у 2000. год.	Вредност увоза у 2020. год.	Просечна годишња стопа повећања увоза	Вредност извоза у 2000. год.	Вредност извоза у 2020.год.	Просечна годишња стопа повећања извоза
I	869,010,481	2,230,332,235	6.67	248,709,489	11,226,336,174	<b>24.02</b>
II	671,126,233	2,979,481,169	8.88	134,327,426	2,168,323,508	19.33
III	511,245,169	2,361,088,421	9.32	123,031,869	6,275,197,796	<b>24.39</b>
IV	898,673,851	1,143,937,852	7.32	125,092,494	3,571,182,782	21.72
IX	<b>8,572,764,822</b>	<b>63,035,414,238</b>	12.22	458,542,928	4,251,101,827	13.23
V	2,532,507,284	23,034,474,813	13.37	1,679,337,198	<b>27,704,518,946</b>	16.44
VI	2,128,473,685	16,371,258,203	12.28	780,175,587	8,410,994,971	14.71
VII	2,996,646,224	5,607,397,843	4.22	244,776,045	2,345,640,995	14.45
VIII	985,260,706	5,147,845,870	10.47	881,836,893	5,784,775,572	11.16
X	2,810,877,716	11,777,363,093	8.81	16,127,461	714,066,895	<b>25.93</b>
XI	1,619,291,370	6,995,589,344	9.50	639,502,826	3,040,173,964	10.97
XII	3,195,507,946	24,166,870,517	<b>14.77</b>	1,543,936,823	11,916,526,512	13.36
XIII	<b>23,159,907,644</b>	<b>224,873,723,179</b>	<b>14.18</b>	<b>13,055,868,148</b>	<b>77,139,598,931</b>	10.77
XIV	1,036,219,889	14,131,935,560	<b>18.17</b>	<b>2,281,204,139</b>	<b>40,853,036,177</b>	19.54
XV	<b>10,537,209,339</b>	<b>52,030,158,183</b>	9.50	<b>2,145,764,442</b>	19,935,675,284	13.21

Извор: (UnComtrade)

Посматрајући структуру робне размене Кине и Европске уније по групама производа за последњих 20 година,<sup>25</sup> може се приметити да није дошло до промене робне структуре увоза из Кине: као и пре 20 година, и данас су највеће вредности увоза регистроване код текстилних производа, машина и уређаја, и остале робе. Највеће просечно годишње повећање стопе увоза забележено је код машина и уређаја, транспортне опреме и возила, и метала.

Овакви трендови робне размене показују да је на страни увоза кинеско тржиште и даље атрактивно за увоз текстила, остале разноврсне робе и електричних уређаја, као што је то био случај и пре 20 година. Такви трендови су у складу са глобалном динамиком увоза ових врста роба из Кине, која је по приступању СТО повећавала извоз и данас постала највећи светски извозник, између осталог, и у овим секторима. Највеће повећање стопе увоза забележено је и код производа од метала, што може бити резултат извоза вишка капацитета из Кине, који су, поред осталих грана, изражени и у металној индустрији. Поред тога, највеће повећање увоза је и код транспортне опреме и возила. Према подацима *Reuters (2022)*, највећи европски инвеститори који су последњих година улагали у компаније у Кини биле су фирме из немачке ауто индустрије, Volkswagen, BMW и Daimler (Кина има власнички удео у компанији Daimler), што сугерише везу између европских инвестиција у Кини и увоза производа из ауто индустрије од стране ЕУ. С обзиром да је ова индустрија доминантна и на страни извоза, такав тренд највероватније указује на праксу склапања ауто делова у Кини а потом извоза тих производа назад у ЕУ. Врло је вероватно да се иста пракса односи и на индустрију електричних уређаја.

На страни извоза робе у Кину, поред машина, транспортне опреме и возила, који региструју највећу вредност извоза као и пре 20 година, у 2020. години је хемијска индустрија доминирала по вредности, док је пре 20 година то била категорија осталих производа. Највеће стопе просечног годишњег повећања извоза за последњих 20 година су забележене код прехранбених производа и сировина, и одевних предмета.

<sup>25</sup> Група	HS Code	Опис
I	01-05	животиње и производи животињског порекла
II	06-15	биљни производи, животињске или биљне масти и уља
III	16-24	храна, пиће и дуван
IV	25-27	минерални производи
V	28-38	производи хемијских и сродних индустрија
VI	39-40	пластика и гума
VII	41-43	производи од сирове коже, крзно
VIII	44-49	дрво, угаљ и плута, целулоза од дрвета, папир и картон
IX	50-63	текстил и производи од текстила
X	64-67	обућа и капе
XI	68-71	производи од камена, стакла и керамике; бисери и племенити метали
XII	72-83	метал
XIII	84-85	машине и уређаји
XIV	86-89	транспортна опрема и возила
XV	90-99	остало

Познат је значај немачке аутомобилске индустрије и индустријских машина и тражња за овим категоријама на кинеском тржишту. Међу највећим европским инвеститорима у Кини је немачка компанија која послује у области хемијске индустрије - BASF, те се увоз хемијских и фармацеутских компоненти из ЕУ, у одређеном проценту, може довести у везу са инвестицијама ове немачке компаније. Високе стопе извоза производа прехранбене индустрије и одевних предмета говоре о значају европских брендова, квалитета и тражње за ЕУ производима на кинеском тржишту.

Обим укупне робне размене Европске уније са светом је 2,4 пута већи од обима размене услуга. Најзначајнији партнер Уније у размени услуга су Сједињене Америчке Државе, са којима је та размена преко 5 пута већа у односу на исту са Кином. Кина учествује са 5% у извозу услуга ЕУ (САД са 20%) и 4% у увозу услуга (САД 30%). (European Commission, 2022c; Eurostat, 2022)

Високи трговински дефицит Европске уније у робној размени са Кином, који је у протеклих 20 година увећан пет пута, упућује на значајну економску зависност од кинеског тржишта. За разлику од трговинских односа, такве диспропорције у инвестиционим односима нису изражене, уколико се посматра кумулативни износ страних директних инвестиција у оба смера. Кина је највећи трговински партнер Европске уније по питању робне размене. Међутим, уколико се сагледа укупна робна и размена услуга, Сједињене Америчке Државе су њен највећи трговински партнер. Разлог таквог тренда је обимнија размена добара него услуга између ЕУ и Кине, и доминација САД у међународној трговини услугама.

### **3.4 Економске предности инвестиционе сарадње Кине и ЕУ**

Европска унија и Кина две су највеће економије на простору Евроазије и два кључна актера у међународној робној размени. Њихова економска интеграција доноси бројне користи за обе стране, као и за оне учеснике у међународној трговини са којима су ова тржишта повезана. Стране директне инвестиције у оба правца подстичу економски раст и доприносе даљој економској, транспортној и културној повезаности ових земаља.

### 3.4.1 Економске користи за Кину од инвестиција у земљама ЕУ

Кинеске инвестиције у ЕУ вртоглаво су расле од 2011. до 2016. године, када је усвојен низ мера које су имале директан утицај на даљу динамику инвестиционих токова. Након 2016. године, кинеске инвестиције су знатно опале. Судећи по глобалним тенденцијама кинеских улагања на светским тржиштима након тог периода, пад инвестиција у ЕУ би се свакако наставио, независно од појаве пандемије и њеног утицаја на глобалне економске токове. Два кључна догађаја утицала су на пад инвестиционих активности Кине у ЕУ.

У временском периоду од 2010. до 2020. године, Кина је у свету пласирала око 1.330 милијарди долара страних директних инвестиција. (World Bank, 2022b) Одређени проценат тих инвестиција није био усмерен ка стратешким секторима што је узроковало неадекватно и неефикасно трошење националних девизних резерви. Због тога је Влада Кине 2016. године ограничила одлив капитала и дефинисала листу приоритетних сектора за улагање. Са друге стране, у Европској унији је расла анксиозност због препознатих ризика у вези са кинеским инвестицијама. Због тога су Немачка, Италија и Француска покренуле иницијативу код Европске Комисије за увођење скрининга СДИ, како би се заштитили економски, политички и еколошки интереси европског тржишта. Иницијатива за промену регулаторног оквира Уније говори о одликама инвестиционе стратегије Кине, која, у настојању да реализује сопствене амбиције, занемарује ефекте својих активности на интересе земље домаћина.

У разматрању економских користи за кинеске компаније по основу инвестиција у ЕУ, неопходно је сагледати опште мотиве који усмеравају стране директне инвестиције једне земље ка другој, који се могу сагледати из три угла: (Апотекер, 2012, стр.11)

- раст тржишног учешћа у конкретној земљи (тржишно вођене СДИ);
- приступ ресурсима (СДИ вођене ресурсима);
- раст конкурентности и искоришћење предности економије обима (СДИ вођене ефикасношћу).

*Зрелост и величина европског тржишта* сматрају се једним од најважнијих елемената конкурентске предности Европске уније. Европско тржиште је привлачно кинеским инвеститорима јер омогућава приступ јединственој бази од 440 милиона потрошача и 22,5 милиона предузећа (Statista, 2022a), најсавременијим технологијама у области индустрије и услуга, капацитетима за истраживање и развој и *know how* у многим секторима. Инвестирањем у компаније са значајним тржишним учешћем у



одређеној земљи или региону, успоставља се присуство на свим локацијама на којима је присутна компанија која је субјект улагања. На тај начин, постиже се раст продуктивности и конкурентности и на домаћем тржишту, на основу присвајања технологија са иностраних. Уласком на европско тржиште преко директних или портфолио инвестиција, Кина добија приступ свим тржиштима са којима ЕУ има уговоре о слободној трговини, али и осталим глобалним и регионалним тржиштима са којима је повезана кроз ланце снабдевања њених фирми. Незаобилазни фактор је свакако високо квалификована радна снага, која поседује адекватне техничке вештине, менаџерске способности и експертизе за вођење фирми у интернационалном пословном окружењу. Унутар ЕУ, тржишта централне и источне Европе пружају могућност пословања са нижим трошковима радне снаге у односу на западне ЕУ економије, што одговара пословном моделу на који су навикле кинеске фирме на домаћем тржишту.

Студија Привредне коморе Европске уније у Кини из 2013. године анализирала је мотиве улагања кинеских компанија у ЕУ. Наведена студија је показала да су производња и дистрибуција производа намењених кинеском, европском и осталим светским тржиштима, као и коришћење потенцијала компетентних људских ресурса и научно-истраживачке делатности главни покретачи кинеских улагања у ЕУ. Кинеске фирме се охрабрују да послују унутар стратешких индустријских грана ЕУ и да искористе логистичке предности европског тржишта, доступност тражених технологија, повољан порески третман у неким чланицама и транспарентно правно окружење. Треба поменути и лингвистичке предности, односно, могућност локалног становнишва да комуницира на енглеском језику, што може бити једна од кључних препрека приликом покретања пословних активности на страном тржишту. (Robinson *et al*, 2013, стр.13-15)

Једна од предности страних директних инвестиција је заобилажење трговинских ограничења у земљи у којој се инвестира. (Nasrudin, 2020) Европска унија примењује бројне царинске и нецаринске баријере у циљу заштите тржишта, што може бити један од мотива да у таквим ситуацијама кинеске фирме отварају фабрике у ЕУ и производе робу намењену ЕУ тржишту како иста не би била предмет тих баријера.

Један од кључних интереса улагања Кине у ЕУ је и *диверзификација ризика* - финансијског, односно девизног, пре свега. Неefикасна алокација девизних резерви доводи до њиховог исцрпљивања чиме се врши притисак на домаћу валуту, док је диверзификација улагања преко СДИ у стабилним и развијеним економијама и профитабилним фирмама, сигуран начин ублажавања ове врсте ризика. (Shixue, 2013)

Присуство фирми на регулисаним и високо развијеним тржиштима умањује тржишне и девизне ризике, чиме се на безбедан начин може *диверзификовати инвестициони портфолио* и остварити сигурни принос на уложена средства. Стабилност ЕУ институција и пословног окружења доприноси смањењу финансијског ризика. Улагањем у профитабилне компаније које успешно послују на светском тржишту остварују се позитивни ефекти на платни биланс приливом средстава по основу прихода од иностраних активности. Најзад, ширењем тржишног учешћа на европском тржишту обезбеђује се приступ интерном, али и свим оним светским тржиштима на којима су присутне европске компаније које су предмет улагања. Тиме се омогућава раст обима робне размене са тим земљама и креирају могућности за ре-експорт робе ка било ком другом светском тржишту.

Снажније присуство кинеских фирми на европском тржишту омогућава *размену експертиза* и обуку кинеских кадрова за примену иновативних технологија и производних решења у области заштите животне средине, као једног од највећих изазова Кине.

Анализа инвестиционе стратегије Кине у Европској унији наглашава значај одређених сектора за остварење циљева дефинисаних националних приоритета кинеске владе.

Сектор енергетике је један од доминантних области улагања кинеских фирми у ЕУ. Интересовање за овај сектор одржало се током целе друге деценије овог века, али су се мењале области унутар сектора према којима су усмераване инвестиције. За разлику од иницијалног периода улагања, када су доминирале инвестиције у нуклеарне и електране на угаљ, данашња улагања фокусирана су на обновљиве изворе енергије. Ово је једно од поља које је под лупом европских регулатора с обзиром да су обновљиви извори енергије у средишту европске агенде о климатским променама и смањењу емисије угљен диоксида. Улагања у енергетска предузећа која послују по еколошким принципима омогућавају да се повећа не само репутација Кине као одговорног партнера међународне заједнице у решавању овог глобалног проблема, већ и пренос достигнутих стандарда из ове области на кинеско тржиште. Инвестиције у предузећа која производе еколошке изворе енергије рефлектују политику Владе да охрабри енергетске компаније да улажу у оне инвестиционе подухвате који на најбољи могући начин доприносе остварењу стратешких државних циљева у домену производње и потрошње енергије и смањења загађења. У досадашњим инвестицијама у овој области доминирале су компаније *China General Nuclear Power Corporation, China*

*Power Investment Corporation* и *State Grid Corporation of China*. Инвестиције ових фирми у енергетске компаније ЕУ обезбеђују приступ напредној технологији за производњу обновљивих извора енергије, а код одређених стратешких сектора и могућност ширења политичког утицаја у Европи.

Транспорт и логистика су још једно од истакнутих поља улагања кинеских инвеститора. Инвестицијама у овом сектору реализују се две кључне стратегије Кине и ЕУ: *EU-China Connectivity Platform* и *Пут свиле*. Интерес *EU-China Connectivity Platform* стратегије је да унапреди сарадњу између ова два партнера у области транспортне повезаности и омогући изградњу инфраструктурне мреже, чиме би се реализовале националне инфраструктурне стратегије и једне и друге стране: кинеске - *Пут свиле* и европске - Трансевропска транспортна мрежа (*Trans European Transportation Network*). Улагање у аутомобилску индустрију, за коју су кинески улагачи били нарочито заинтересовани у последњој деценији, омогућава приступ напредној технологији за развој електричних аутомобила и системима паметне производње (*smart manufacturing*). Кинеске инвестиције нису заобишле ни сектор авио индустрије, где су осим куповине авио компанија, кинеске фирме улагале и у ЕУ аеродроме. Тиме се реализују циљеви Кине да обезбеди бољу транспортну повезаност на кључним ваздушним правцима за превоз путника и робе, а за ЕУ да капитализује компаније из овог сектора које нису биле довољно профитабилне. Међу првим кинеским инвестицијама у ЕУ били су терминали европских лука и овај интерес се одржао до данас. Инвестиције у лучку инфраструктуру задовољавају циљеве пројекта *Пут свиле*, али и унапређење сарадње са европским компанијама у области стандардизације система и регулатива у поморском саобраћају.

Реализација циљева најважнијих државних развојних стратегија подразумева незаобилазна улагања у домену финансијских услуга. Такве инвестиције омогућавају повезаност европске и кинеске финансијске инфраструктуре и ширење присуства кинеских финансијских институција на тлу Европске уније. Такође, омогућава се интернационализација кинеске валуте и подршка кинеским фирмама у инвестиционим пројектима у ЕУ од стране кинеских банака које су присутне на европском тржишту.

У региону који предводи Четврту индустријску револуцију, интереси Кине су да присвоји најсавременије технологије за индустријски развој, како би се могле применити на домаћем тржишту. Куповина удела у компанијама које послују у домену информационих и комуникационих технологија омогућава размену стандарда у области

ИТ безбедности и заштите података, приступ иновацијама у области дигитализације и раст трговинске размене у сектору услуга.

Сарадња Кине и ЕУ у области науке и технологија регулисана је Споразумом о научно-технолошкој сарадњи и уоквирена Дијалогом о сарадњи у области иновација из 2012. године, којим се дефинишу оквири за унапређење сарадње у овој области. Тренутно се спроводи неколико пројеката који покривају сарадњу у области пољопривреде, биотехнологија, животне средине и "зеленог" транспорта. (European Commission, n.d.-d)

Предност географске позиције Европе и њене климе је у могућности успешног гајења скоро свих врста пољопривредних производа. У комбинацији за добром повезаношћу европских фирми са регионалним тржиштима, кинеске фирме имају одличну перспективу да инвестицијама у пољопривредне капацитете и фирме у ЕУ искористе наведене потенцијале у задовољењу потреба сопственог тржишта. Приступ напредним системима пољопривредне производње и технологијама за развој органске производње, као и размена експертиза са европским научним институцијама, омогућавају кинеским фирмама да повећају конкурентност својих фирми на светском тржишту и осигурају снабдевање пољопривредним ресурсима на домаћем тржишту.

Приступ производним ресурсима и извоз пољопривредних производа на кинеско тржиште су два најважнија циља улагања у овој области. Диверзификацијом улагања у овој области утиче се на смањење дефицита домаћих пољопривредних производа, стабилизацију тржишта и смањење зависности од једног увозника. У тражењу перспективних тржишта, бирају се земље које обилују природним ресурсима и плодним земљиштем и добро су интегрисане у глобалне ланце снабдевања. Земље које пружају адекватно водоснабдевање, климатске услове за производњу пољопривредних производа и логистичке капацитете за производњу и дистрибуцију производа су нарочито привлачне кинеским инвеститорима. У избору локације за улагање, бирају се земље које нуде ове услове и најчешће, оне које су обухваћене пројектом Пут свиле. (Goosh & Gale, 2018, стр.18-21)

Најконкурентније тржиште на свету за остварење наведених циљева је тржиште Европске уније. Економске користи од улагања на европском тржишту су утолико извесније уколико Кина озбиљно приступи усклађивању стратегија улагања и принципа пословања са тржишним стандардима и очекивањима Европске уније.

### 3.4.2 Економске користи за ЕУ по основу инвестиција из Кине

Поред економских користи које су мотивисале кинеске фирме да технолошке, економске и друге ресурсе потраже на европском тржишту, кинеске инвестиције су донеле одређене користи и самој Унији. Када говоримо о позитивним ефектима тих улагања, у случају ЕУ важе исте оне користи које остварује било која земља увозница страног капитала, с тим што су одређене користи израженије код оних чланица Уније које су на nižем нивоу привредног развоја од економија Западне Европе.

Тодоровић, Марковић (2019, стр.228-229) указују на неколико позитивних и негативних ефеката прилива страних директних инвестиција за земљу увозницу капитала. Greenfield инвестиције имају *позитиван ефекат на запосленост земаља увозница капитала*, за разлику од М&А аранжмана код којих се постојећи радници задржавају и одржава запосленост, али у далеко мањем обиму него код *greenfield* инвестиција. Често М&А могу довести и до отпуштања радника, при чему такве инвестиције имају негативан ефекат на запосленост. Отварањем нових фабрика и постројења *повећава се производња*, па самим тим подстиче раст БДП-а конкретне земље. Инвестиције у компаније које су у великом обиму укључене у међународне трговинске токове директно доприносе *извозу* земље чланице и утичу на *платни биланс*, па самим тим и на БДП. Прилив СДИ ка земљама увозницама капитала доводи и до позитивног утицаја на монетарном плану, у смислу *раста буџетских прихода* приливом стране валуте, чиме се финансира државна потрошња. Као позитивни ефекти се такође наводе и могућност репатријације профита и реинвестирања добити.

Стабилност ЕУ институција и тржишта омогућава Кини сигурну репатријацију профита и даље остварење економских користи реинвестирањем добити на ЕУ или било ком другом тржишту. На негативној страни, ефекти СДИ су најизраженији у *еколошкој сфери*, јер је Кина до сада доста улагала на европском тржишту и на тржишту Западног Балкана у области екстрактивних индустрија. Такви ефекти су, на примеру ЕУ, нарочито изражени код мање развијених чланица, са недовољно развијеном инфраструктуром и индустријом, као и недовољно јаким стандардима у области заштите животне средине.

Упркос чињеници да су кинеске инвестиције углавном реализоване преко М&А аранжмана, један, мањи део инвестиција, пласиран је преко *greenfield* пројеката. Тако је 80% укупног износа страних директних инвестиција ка ЕУ које се односе на *greenfield* инвестиције пласирано у Великој Британији (енергетика, некретнине, туризам),

Немачкој (ауто индустрија) и Грчкој (телекомуникације и алтернативни извори енергије), чиме су остварени позитивни ефекти на запосленост и продуктивност у тим земљама. (CGIT, 2021)

Отварање нових фирми или куповина постојећих извор је пореских прихода за земљу примаоца инвестиција. Међутим, могу постојати и негативне импликације за тржишну конкуренцију, односно, конкурентност домаћих фирми, када се уласком стране фирме потисну домаће фирме и учине мање конкурентним. У истом смеру, могу се креирати и позитивни ефекти смањењем монопола уласком добростојеће кинеске компаније, чиме се успостављају правилне тржишне структуре на конкретном тржишту. (Nasrudin, 2020)

Сектор информационих и комуникационих технологија налази се у средишту кинеских развојних планова. Сарадњом са кинеским фирмама и приливом капитала у технолошке фирме ЕУ, остварује се корист и за саму Унију, јер се подстиче *трансфер иновација и технологија*, у чије истраживање и развој Кина улаже огромна средства. Уласком кинеских фирми на ЕУ тржиште подстиче се ценовна конкурентност електронских уређаја и телекомуникационих услуга. Још један од примера позитивних ефеката кинеских инвестиција су инвестиције у области транспорта. Улагање у грчку луку Пиреј омогућило је модернизацију капацитета терминала, чиме се повећава *конкурентност ЕУ* тржишта у поморском транспорту и логистици. Кина је у многим секторима индустрије одлично повезана у глобални ланац снабдевања, те се пласирањем капитала у ЕУ фирме у тим секторима подстиче *диверзификација производа* и продаја по нижим ценама, што се одражава на *потрошаче и њихову могућност избора*. Инвестиције у компаније ЕУ повећавају вредност њихове имовине, што *креира вредност и за shareholder-е* тих фирми преко већих дивиденди. Најзад, кинеске инвестиције у ЕУ делују позитивно и на кинеске компаније у Кини, јер се пословањем по *стриктним правилима ЕУ* и јаким регулативама преноси пословна пракса у Кину, чиме се повећава њихова конкурентност и експертиза за пословање на високоразвијеним тржиштима. Тиме се смањују финансијски и репутациони ризици тих фирми по основу казни и санкција за поступање противно дефинисаним нормама у пословању на ЕУ тржишту. (Hanemann & Rosen, 2012, стр.49-53)

Конверзијом кинеских девизних резерви у ЕУ валуту при куповини имовине, повећава се њена вредност, чиме се остварују позитивни девизни ефекти за ЕУ економију. Диферзификацијом СДИ смањују се ризици и зависност од једног тржишта

за чланице ЕУ и ризика које носи превелика концентрација инвестиција из једне земље или у једном сектору. (European Court of Auditors, 2020, стр.28)

Још једна од користи је у домену научно-истраживачке сарадње којом Кина преко научно-истраживачких центара успостављених у ЕУ промовише развој науке, технологије и иновација у најразвијенијим економијама Западне Европе.

Допринос кинеских фирми развоју ЕУ тржишта је и у броју патената у области иновација које је ЕУ одобрила и који су последњих година у порасту. (China Chamber of Commerce to the EU & Roland Berger, 2019, стр.19) На тај начин се даље стимулише конкурентност европских фирми у развоју и примени напредних технолошких решења.

Једна од највећих користи за ЕУ је инфраструктурна изградња кинеских компанија у деловима европског континента у којима до сада није било могућности за веће ангажовање Уније. Пример таквих користи су пројекти Пута свиле у земљама које се налазе у непосредној близини Европске уније, али и у оним чланицама Уније које немају адекватно развијену инфраструктуру. Пруга Београд - Будимпешта која се финансира из кинеских средстава стратешки је важна не само за Србију, Мађарску и Кину, већ и за целу ЕУ, јер ће допринети обимнијој трговинској размени Европе са Азијом.

Изградња транспортних коридора Пута свиле у друмском, поморском и авио саобраћају значајно ће допринети стимулисању трговинске размене и смањењу транспортних трошкова ЕУ фирми у трговини са Азијом, Африком и Блиским истоком. Огромним капиталним улагањима у чланицама ЕУ које су на нижем степену развоја подстиче се производња и запосленост, и стимулише привредни раст и раст конкурентности, што напослетку доводи до раста животног стандарда становништва у тим земљама. Инвестиције у оквиру Пута свиле доприносе зближавању чланица Европске уније и нечланица, попут иницијатива 16+1, дигитални и поларни Пут свиле (нпр. земаља Западног Балкана, Норвешке, Белорусије, Молдавије и Украјине). Тиме се убрзава интеграција ових тржишта и сарадња са чланицама Европске уније и Кином.

Значај кинеског капитала за ЕУ најбоље се може видети на примеру најразвијеније земље Уније, која, упркос бројним критикама, усклађује своју политику према Кини са економским интересима и стимулише пословну заједницу да шири пословне подухвате у Кини. Након финансијске кризе 2008, многе европске компаније нису пословале профитабилно, те је финансијска подршка Кине многим омогућила опстанак на тржишту и економски просперитет, попут оних у Португалији, Шпанији и Грчкој. Инфраструктурна изградња преко Пута свиле мења структуру транспортне

повезаности европског тржишта са остатком света, а нарочито са азијским тржиштима, што се може видети и из обима робне размене ЕУ са тим тржиштима.



## IV ПЕРСПЕКТИВЕ ИНВЕСТИЦИОНЕ САРАДЊЕ КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ У ОКВИРУ ИНИЦИЈАТИВЕ “ПУТ СВИЛЕ”

Централно место у економској сарадњи Кине и Европске уније заузима иницијатива Пут свиле. Овај пројекат не заобилази ниједну земљу Афроевроазије и усредсређен је на креирање мреже путних праваца (железничких, поморских и друмских) и друге тврде и меке инфраструктуре. Четврти део рада разматра интересе Пута свиле у Европи, као и перспективе и економске користи пројекта за Европску унију. Најпре се анализирају стратегија и модел инвестирања, затим ризици који се доводе у везу са Путом свиле, а потом и изазови са којима се Кина суочава у имплементацији овог пројекта. Централни део поглавља указује на значај и предности земаља у Европи у остварењу дефинисаних циљева Пута свиле.

### 4.1 Стратегија и обележја Пута свиле

Прво поглавље четвртог дела истражује кључна обележја иницијативе и циљеве које Кина настоји да оствари реализацијом Пута свиле у свету. Стратегија остварења циљева у великој мери зависи од расположивости финансијских средстава, због чега ово поглавље обрађује и методе финансирања. Пројекти Пута свиле су великим делом капитални и њихова реализација изискује огромна финансијска средства која једино највеће финансијске институције могу да обезбеде. Због тога се у оквиру овог поглавља истражује значај кинеских банака у остварењу визије Пута свиле. Централна анализа овог поглавља усмерена је на транспортне коридоре који дефинишу нове правце у међународном друмском и поморском саобраћају и указују на значај одређених земаља који су део тих коридора. Циљеви Пута свиле су по природи стратешки и од њихове успешне реализације зависи у којој мери ће Кина успети да оствари своју највећу амбицију – да буде највећа светска економска сила у 21. веку.

#### 4.1.1. Стари Пут свиле

Стари Пут свиле подразумевао је правац којим су некада давно, између 2. века п.н.е. и 15. века н.е., пролазили азијски и европски трговци у потрази за перспективним

тржиштима за робну размену. Иако назив сугерише да се ради о једном путу, овај правац заправо је обухватао низ рута који су некада спајали Исток и Запад.

Пре појаве античког Пута свиле, користио се *Персијски краљевски пут*, изграђен у 5. веку п.н.е. Полазио је из турског града Сард (у области Маниса), и преко централне Турске и Ирака завршавао се у граду Суза, у Ирану. Био је дуг 2.400 км. Циљ његове изградње био је да омогући комуникацију и контролу освојених територија тадашњег владара персијског царства. Дуж пута су се градиле поштанске станице за размену писама како би се обезбедила брза комуникација између градова. (Hirst, 2018)

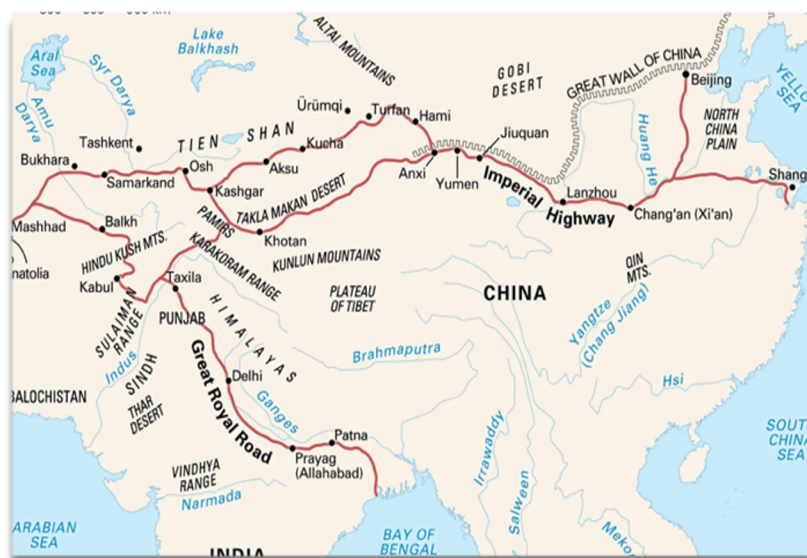
На овај правац су се касније надовезивале трасе античког Пута свиле.

Пресудан утицај на формирање мреже античког Пута свиле, на коме почива и данашња верзија овог правца, имала је посета изасланика кинеске династије Хан граду Александрија Есхата (у данашњем Таџикистану) у 2. веку пре нове ере. Иако је разлог посете био дипломатске природе, сусрет са другачијим цивилизацијама на другом крају азијског континента изазвао је велико интересовање изасланика да одређене врсте роба пренесе у Кину. Из овог града су тада кренули трговци ка кинеском граду Чанган (престоници династије Хан, данашњем Сијану), чиме почиње ера најутицајније светске трасе за робну размену, жељом тадашњих владара да успоставе трговинску и културну размену са земљама на другој страни евроазијског континента. (Hourly History, 2020, стр. 12-16)

Свила је први пут почела да се производи у Кини у 3. веку п.н.е. из свилене бубе, а метод прављења чуван је дубоко у тајности од Запада. Убрзо је постала једна од најскупљих врста роба и први производ којим се трговало дуж античког Пута свиле. (ibid.) Касније, поред свиле, из Кине се трговало барутом, папиром, чајевима и порцеланом, док се из Индије трговало зачинима. Ка Азији се, заузврат, трговало коњима, робовима, псима, вином, крзном, воћем, медом и текстилом. Превисока цена свиле изазвала је незадовољство византијског цара Јустинијана који је почетком нове ере затражио да се метод израде пренесе у Европу. Покретање производње у Константинопољу довело је до драстичног пада трговине свилом из Азије. (Mark, 2018)

Стари Пут свиле укључивао је трасе које су кретале из кинеског града Сијан, одакле су се трговци прелазили *Jiayuguan* пролаз и пустиње Гоби и Такла Макан, а одатле, одвајали у два правца: први ка северу (преко Турпана до Кашгара) и други ка југу (преко Памир планина на Хималајима и Дунгхуанга до Кашгара). Од града Кашгар, поново су се одвајала два правца: ка југу (преко Афганистана до града Мерв у Туркменистану) и ка северу (преко Самарканда до града Мерв). Одатле су каравани

прелазили Персију, долину Тигра и Еуфрата, до Константинопоља, одакле су се поново одвајали за Рим или Грчку. (Hourly History, 2020, стр. 21-23)



Слика 18 - Стари Пут свиле. Извор: Britannica (n.d.-a)

Роба није била једини предмет размене на античком Путу свиле. Преносиле су се идеје, религије, језици, али и заразне болести. Доласком Османлијског царства на власт у 15. веку, интерес за стари Пут свиле је опао, те је ова вишевековна спојница Истока и Запада изгубила на значају. Прекид коришћења античког Пута свиле означио је почетак ере великих поморских открића европских морепловаца. (Mark, 2018)

Пренос папира из Кине у Европу омогућио је употребу прве машине за штампање (*Гутенбергова машина*) и олакшао међуљудску комуникацију, док је преношењем барута развијено оружје које је коришћено за европска освајања.

Значај античког Пута свиле био је у томе што су повезивањем људи, култура, језика и наука покренута највећа достигнућа у људској цивилизацији. Нови Пут свиле на многим трасама пролази кроз исте оне градове који су некада чинили стари Пут свиле.

Познавање географских прилика дуж Пута свиле један је од незаобилазних елемената у анализи значаја и утицаја овог правца на развој модерних геополитичких односа у свету. Географска обележја терена објашњавају због чега су извесни путни правци били атрактивни за ратна освајања, открића цивилизација и робну размену.

За Пут свиле нарочито је значајан концепт *Евроазијски степски појас*, као највећи појас степа од централне Европе до Кине, којим су номади из Кине прелазили пут дуж планина Урал и Кавказ, Русије и Украјине, до Мађарске и срца европског полуострва.

Због географских прилика и могућности преласка удаљених терена, дуж овог појаса јавио се *Евроазијски копнени пут*. Овај пут је претходио Путу свиле, с обзиром да је због повољних географских прилика био једини правац којим се могло кретати и размењивати робу, културе и идеје. Данашња верзија једног од коридора Пута свиле обухвата исте оне терене који су некада давно били део Евроазијског копненог пута.



Слика 19 - Евроазијски степски појас. Извор: Britannica (n.d.-b)

Повезаност Европе и Кине пре појаве Новог Пута свиле била је утемељена у неколико стратешких пројеката и иницијатива. Једна од њих је иницијатива *TRACECA* (транспортни коридор Европа-Кавказ-Азија) која је усвојена 90-их година 20. века. Циљеви иницијативе били су: изградња транспортне инфраструктуре између Европе и централне Азије, економска интеграција и раст робне размене. Чланице *TRACECA* иницијативе данас су: Украјина, Бугарска, Молдавија, Румунија и 9 земаља Азије<sup>26</sup> (Transport Corridor Europe Caucasus Asia, n.d.)

*EU China Connectivity Platform* и *China EU Railway Express* су, такође, иницијативе које повезују ЕУ и Кину у домену транспортне инфраструктуре.

Атрактивност старог Пута свиле за међународну робну размену старог и средњег века у великој мери обликује данашње перцепције људи о димензији, потенцијалу и значају новог Пута свиле за интеграцију цивилизација савременог света.

<sup>26</sup> Јерменија, Азербејџан, Џорџија, Казахстан, Киргистан, Турска, Узбекистан, Таџикистан, Иран. Туркменистан је у фази ратификације споразума

#### 4.1.2 Нови Пут свиле – *The New Silk Road*

Нови Пут свиле представљен је 2013. године доласком садашњег председника *Xi Jinping*-а на власт исте године. Представља један од најизазовнијих инфраструктурних и економских пројеката икада замишљених и имплементираних у свету. Иницијативи Пут свиле до сада се придружило преко 140 земаља, на основу потписаног Меморандума о разумевању са Кином. Концепт Пута свиле укључује шест економских коридора, поморски и копнени коридор, али се, незванично, помиње и још неколико ”кракова” попут: поларног, дигиталног и Пута свиле у области здравства. Азија је почетна тачка на свим коридорима, док је Европа завршна на неколико праваца.

Пут свиле често се у литератури поистовећује са *Маршаловим планом*, међутим, таква компарација по питању неких аутора није примерена. Овај план промовисао је економске и идеолошке циљеве и рефлектовао тежњу САД да ограничи експанзију комунизма. Упркос сличности у циљевима инфраструктурне изградње, ова два плана немају много тога заједничког. (Djankov *et al*, 2016, стр.6)

Пројекат предвиђа и оснивање слободних економских зона и индустријских паркова, либерализацију спољне трговине, академску и сарадњу у области медија. (Hofman, 2015) Процењује се да две трећине светске популације живи дуж коридора Пута свиле. (Ghossein *et al*, 2018, стр.4) Пут свиле има за циљ јачање кинеске економије и позиције у међународним економским и политичким односима, финансијским улагањима у области меке и тврде инфраструктуре (путева, пруга, мостова, дигиталних технологија и медија), као лаке и тешке индустрије.

У етимолошком смислу, кованицу - *Пут свиле* - “*Seidenstraße*” први је употребио немачки географ *Ferdinand von Richthofen* у 19. веку. Пут свиле представља најизазовнију развојну стратегију једне земље која, према мишљењу многих аутора, има потенцијал да обликује међународну расподелу моћи у мултиполарном глобалном поретку. Очекује се да ће Пут свиле донети многобројне користи како за саму Кину тако и за економије које се налазе директно или у близини његових коридора. У глобалним размерама, Пут свиле тежи унапређењу међународних токова роба, капитала, новца и дипломатске сарадње између земаља, јачању финансијске интеграције и размени људи дуж економија афричке и евроазијске копнене масе. Овај пројекат има потенцијал да утиче на глобалне производне процесе, допринесе смањењу економских баријера и закључењу нових трговинских и инвестиционих споразума. Један од највећих ефеката Пута свиле је интензивирање промета робе у Евроазији и

раст БДП-а земаља које су обухваћене овим пројектом. Повезивањем мање развијених земаља са развијеним тржиштима и смањењем инвестиционих баријера, стварају се услови за боље привлачење СДИ и проток робе. (ISPI, 2017, стр.11-15, 24-28)

Изградњом инфраструктуре и финансијском интеграцијом недовољно развијених земаља у Азији и Африци створили би се услови за регионалну акумулацију капитала и размену технологија, чиме би ти региони могли постати атрактивнији за велике инвеститоре.

До 2022. године, 148 држава се званично придружило Путу свиле преко Меморандума о разумевању са Кином или учествује у пројектима - 72 земље са ниским и нижим-средњим дохотком, 43 са вишим-средњим и 33 земље са високим дохотком. (Табела 10) Између 2013. и 2020. године, од укупног износа инвестираних средстава, 48,3% односило се на пројекте у Азији, 13,7%, на Блиском истоку и северној Африци, 21,1% у суб-сахарској Африци, 8,9% у Европи и 8% у САД. Највећи обим финансијских средстава уложен је у енергетику (40,2%), транспорт (23,4%), некретнине (9,5%) и индустрију метала(8,5%). (GFDC, n.d.-a)

Табела 10 - Земље које су се придружиле иницијативи "Пут свиле"

Земља	Регион	Ниво развијености	Земља	Регион	Ниво развијености
Антигва и Барбуда	Латинска Америка & Кариби	високи доходак	Ел Салвадор	Латинска Америка & Кариби	нижи-средњи доходак
Аустрија	Европа & Централна Азија	високи доходак	Цорија	Европа & Централна Азија	нижи-средњи доходак
Бахреин	Блиски исток & Северна Африка	високи доходак	Гана	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак
Барбадос	Латинска Америка & Кариби	високи доходак	Индонезија	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Брунеј Дарусалам	Источна Азија & Пацифик	високи доходак	Кенија	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак
Чиле	Латинска Америка & Кариби	високи доходак	Карибати	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Хрватска	Европа & Централна Азија	високи доходак	Киргистан	Европа & Централна Азија	нижи-средњи доходак
Кипар	Европа & Централна Азија	високи доходак	Лаос	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Чешка	Европа & Централна Азија	високи доходак	Лесото	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак
Естонија	Европа & Централна Азија	високи доходак	Мауританија	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак
Грчка	Европа & Централна Азија	високи доходак	Микронезија	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Мађарска	Европа & Централна Азија	високи доходак	Молдавија	Европа & Централна Азија	нижи-средњи доходак
Италија	Европа & Централна Азија	високи доходак	Mongolia	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Реп. Кореја	Источна Азија & Пацифик	високи доходак	Мароко	Блиски исток & Северна Африка	нижи-средњи доходак
Кувајт	Блиски исток & Северна Африка	високи доходак	Мјанмар	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Летонија	Европа & Централна Азија	високи доходак	Никарагва	Латинска Америка & Кариби	нижи-средњи доходак
Литванија	Европа & Централна Азија	високи доходак	Нигерија	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак
Луксембург	Европа & Централна Азија	високи доходак	Ниуе	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Малта	Блиски исток & Северна Африка	високи доходак	Пакистан	Јужна Азија	нижи-средњи доходак
Нови Зеланд	Источна Азија & Пацифик	високи доходак	Папуа Нова Гвинеја	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Оман	Блиски исток & Северна Африка	високи доходак	Филипини	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Панама	Латинска Америка & Кариби	високи доходак	Соломонова Острва	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Пољска	Европа & Централна Азија	високи доходак	Шри Ланка	Јужна Азија	нижи-средњи доходак
Португалија	Европа & Централна Азија	високи доходак	Судан	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак
Катар	Блиски исток & Северна Африка	високи доходак	Источни Тимор	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Саудијска Арабија	Блиски исток & Северна Африка	високи доходак	Тунис	Блиски исток & Северна Африка	нижи-средњи доходак
Сејшели	Суб-сахарска Африка	високи доходак	Украјина	Европа & Централна Азија	нижи-средњи доходак
Сингапур	Источна Азија & Пацифик	високи доходак	Узбекистан	Европа & Централна Азија	нижи-средњи доходак

Словачка	Европа & Централна Азија	високи доходак	Вануату	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Словенија	Европа & Централна Азија	високи доходак	Вијетнам	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак
Тринидад и Тобаго	Латинска Америка & Кариби	високи доходак	Замбија	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак
Уједињени Арапски Емирати	Блиски исток & Северна Африка	високи доходак	Албанија	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Уругвај	Латинска Америка & Кариби	високи доходак	Алжир	Блиски исток & Северна Африка	виши-средњи доходак
Авганистан	Јужна Азија	ниски доходак	Аргентина	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Бенин	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Јерменија	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Бурунди	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Азербејџан	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Чад	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Белорусија	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Унија Комора	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Босна и Херцеговина	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
ДР Конго	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Боцвана	Суб-сахарска Африка	виши-средњи доходак
Доминика	Латинска Америка & Кариби	ниски доходак	Бугарска	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Еритреја	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Кина	Источна Азија & Пацифик	виши-средњи доходак
Етиопија	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Кукова Острва	Источна Азија & Пацифик	виши-средњи доходак
Гамбија	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Костарика	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Гвинеја	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Куба	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Гвинеја-Бисао	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Доминиканска Реп.	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Либерија	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Еквадор	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Мадагаскар	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Екваторијална Гвинеја	Суб-сахарска Африка	виши-средњи доходак
Малави	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Фиџи	Источна Азија & Пацифик	виши-средњи доходак
Мали	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Габон	Суб-сахарска Африка	виши-средњи доходак
Мозамбик	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Гренада	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Непал	Јужна Азија	ниски доходак	Гвајана	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Нигер	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Иран	Блиски исток & Северна Африка	виши-средњи доходак
Руанда	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Ирак	Блиски исток & Северна Африка	виши-средњи доходак
Сенегал	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Јамајка	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Сијера Леоне	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Казахстан	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Сомалија	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Либан	Блиски исток & Северна Африка	виши-средњи доходак
Јужни Судан	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Либија	Блиски исток & Северна Африка	виши-средњи доходак
Сирија	Блиски исток & Северна Африка	ниски доходак	Малезија	Источна Азија & Пацифик	виши-средњи доходак
Таџикистан	Европа & Централна Азија	ниски доходак	Малдиви	Јужна Азија	виши-средњи доходак
Танзанија	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Црна Гора	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Того	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Намибија	Суб-сахарска Африка	виши-средњи доходак
Уганда	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Северна Македонија	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Јемен	Блиски исток & Северна Африка	ниски доходак	Перу	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Зимбабве	Суб-сахарска Африка	ниски доходак	Румунија	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Ангола	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак	Русија	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Бангладеш	Јужна Азија	нижи-средњи доходак	Самоа	Источна Азија & Пацифик	виши-средњи доходак
Боливија	Латинска Америка & Кариби	нижи-средњи доходак	Србија	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Кабо Верде	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак	Јужноафричка Реп.	Суб-сахарска Африка	виши-средњи доходак
Камбоџа	Источна Азија & Пацифик	нижи-средњи доходак	Суринам	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак
Камерун	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак	Тајланд	Источна Азија & Пацифик	виши-средњи доходак
Конго, Реп.	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак	Тонга	Источна Азија & Пацифик	виши-средњи доходак
Обала Слоноваче	Суб-сахарска Африка	нижи-средњи доходак	Турска	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Џибути	Блиски исток & Северна Африка	нижи-средњи доходак	Туркменистан	Европа & Централна Азија	виши-средњи доходак
Египат	Блиски исток & Северна Африка	нижи-средњи доходак	Венецуела	Латинска Америка & Кариби	виши-средњи доходак

Извор: GFDC (n.d.-b)

Анализа Светске банке из 2019. године показује да Пут свиле може имати позитиван утицај на стране директне инвестиције, међународну трговину и животни стандард људи дуж коридора, уколико се реализује по принципима транспарентности и одрживог развоја. Процењује се да земље дуж коридора могу смањити време

транспорта за 12%, сиромаштво за 39,6 милиона људи, повећати промет робе за 3-10% и, у земљама са ниским дохотком, прилив страних директних инвестиција за 8%. Смањење транспортних трошкова омогућило би земљама да се боље интегришу у регионални и глобални ланац снабдевања, смање трошкове набавке ресурса и унапреде компаративне предности. Имплементација овог пројекта могла би омогућити повећање БДП-а до 3,4% у земљама дуж коридора и 2,9% у свету. (World Bank, 2019, стр. 4-5, 52)

Још једна студија из 2018. године анализирао је значај Пута свиле за међународну трговину применом гравитационог модела. Наведена студија показала је да би изградњом новог железничког правца дошло до раста билатералне трговинске размене за 2,8%, а скраћењем удаљености поморских праваца за 10%, раст размене од 0,13%. (Lu *et al*, 2018, стр. 35)

Због географске покривености и величине пројекта, Пут свиле би са европским, азијским и афричким иницијативама које се тренутно реализују могао креирати огроман развојни потенцијал за економије дуж коридора. Таквом синергијом створиле би се могућности не само за остварење економских циљева Кине, већ и за унапређење трговинске, финансијске и инфраструктурне позиције земаља које су јој партнери у овом пројекту, а посебан значај те сарадње био би истакнут код земаља у развоју и неразвијених земаља.

#### 4.1.3 Циљеви Пута свиле

Димензија пројекта Пута свиле на азијском, афричком и европском континенту показује значај ове иницијативе у обликовању глобалне перцепције Кине као велике економске и технолошке силе, и геополитичког партнера у свету. Остварење амбиција Пута свиле подразумева спровођење низа циљева који се могу разврстати на неколико начина. Најадекватнија подела је она која наглашава економску и геополитичку димензију пројекта, у зависности од тога да ли се њима постиже раст економских показатеља или геополитичког утицаја Кине у свету.

Реализација економских циљева требало би да, у коначном, унапреди позицију Кине у међународној трговини, њену индустрију, технолошки статус, регионални развој и даље сазревање финансијског тржишта. Као најзначајнији *економски циљеви* Пута свиле који се најчешће наводе у литератури издвајају се:

- Раст робне размене са трговинским партнерима у свету;



- Модернизација кинеске привреде;
- Интернационализација државних конгломерата;
- Диверзификација улагања;
- Дистрибуција вишка производних капацитета;
- Интернационализација кинеске валуте;
- Јачање позиције кинеске привреде у регионалним и глобалним економским односима;
- Смањење транспортних трошкова у међународном промету робе;
- Ублажавање негативних ефеката промене економског модела управљања;
- Уједначен развој периферних и централних делова Кине;
- Финансијска и дигитална интеграција са осталим светским тржиштима;
- Креирање имиџа Кине у свету као доминантне економске силе.

Раст *трговинске размене* са тржиштима у Азији и другим светским дестинацијама један је од најважнијих економских циљева Пута свиле. Изградњом адекватне транспортне инфраструктуре и унапређењем квалитета и конкурентности производа креирају се основе за раст тражње за кинеском робом и услугама у свету, односно, стимулише извозни потенцијал.

Пут свиле има за циљ и *подизање конкурентности кинеске привреде* модернизацијом државних конгломерата и њиховим изласком на глобална тржишта, као и повећањем ефикасности и утицаја кинеских фирми у обликовању глобалних пракси и стандарда пословања.

Уз активну подршку државе преко субвенција и подстицаја за извоз, државни конгломерати могу неометано да се такмиче на међународном тржишту и шире тржишно учешће. Због изразите финансијске снаге, капацитета и могућности за реализацију стратешких циљева државе, *интернационализација* ових фирми доприноси промовисању Пута свиле у свету и расту тржишног учешћа кинеских привредних субјеката на тржиштима ван Кине.

Стране директне инвестиције једна су од окосница економског развоја Кине. Улазне стране директне инвестиције у раним фазама економске трансформације и излазне инвестиције кроз пројекте Пута свиле показују огроман значај овог фактора економског раста у политици и стратегији развоја Кине. Пласирање СДИ на атрактивним тржиштима и диверзификација улагања омогућавају да се реализују

развојне стратегије Кине, повећа утицај кинеских фирми на међународном тржишту и квалитет инвестиционог портфолија.

Пакет економских мера за развој привреде усмерен ка државним фирмама током економске кризе 2008. године креирао је *вишак производних капацитета* у многим индустријама, попут цемента и челика, и преливање тог вишка на светска тржишта. Тако интензивна производна активност захтевала је огромно ангажовање радне снаге, чији капацитет би, у случају ограничења производње, било неопходно смањити, што би креирало социјалне проблеме у друштву. Земље на коридорима Пута свиле немају толику потребу за материјалом који је вишак у Кини. (Rolland, 2017, стр. 99-100)

Због тога се Кина сада озбиљно суочава са овим изазовом и очекује да би се посредством пројеката Пута свиле ови вишкови могли делимично пренети на тржишта земаља које су се придружиле овој иницијативи, а које имају потребу за овим врстама роба.

Услед све већег стратешког ривалства са Сједињеним Америчким Државама и великог учешћа америчког долара у међународним плаћањима кинеских фирми, *интернационализација домаће валуте* постала је један од кључних циљева Пута свиле.

Тако је креирана мрежа центара за клиринг кинеске валуте ренминби, у настојању да се повећа њена употреба у финансирању Пута свиле. До сада је преко 70% трансакција у кинеској валути реализовано преко Хонг Конга. (Rolland, 2017, стр.105-106)

У Европи, најзначајније тржиште за интернационализацију кинеске валуте је Луксембург.

Од октобра 2016. године, ренминби је део специјалних права вучења ММФ-а, поред јапанског јена и доминантних западних валута. Одлука да се кинеска валута придружи постојећим утемељена је у све значајнијој улози Кине у међународној економији и употреби ренминбија у глобалним финансијским токовима. (IMF, 2016) Кинеска валута тренутно учествује са 2,7% у међународним плаћањима, што је још увек незнатан удео у односу на долар, који доминира са 41%, и евро, са 37%. (Lubbers & Tanzi, 2022)

*Јачање позиције кинеске привреде у регионалним и глобалним економским односима* још једна је од амбиција Кине у оквиру Пута свиле. У региону у коме је улога њене економије изразито важна за тржишта која је окружују, настојања Кине су да преко овог пројекта повећа свој утицај у Азији унапређењем економске сарадње са околним земљама. Један од начина остварења овог циља је путем закључења билатералних и мултилатералних регионалних споразума, попут Регионалног

свеобухватног економског партнерства (енг. *Regional Comprehensive Economic Partnership - RCEP*) који представља највећи трговински споразум до сада склопљен у свету.

Наведени уговор који је потписало 16 земаља Азије, укључујући и Кину, има за циљ раст трговинске сарадње смањењем царинских и нецаринских баријера, усвајањем билатералних инвестиционих споразума и либерализацијом тржишног приступа у индустријским секторима и секторима услуга. (RCEP, n.d.)

*Смањење трошкова и времена транспорта* комерцијалне робе, нафте и гаса, изградњом одговарајуће инфраструктуре на коридорима Пута свиле је, такође, један од важних економских циљева овог пројекта. Највећи проценат увоза нафте и међународног промета робе реализује се преко Јужнокинеског мора, односно, Малајског мореуза. Изградњом адекватне инфраструктуре на алтернативним локацијама за проток те робе, трошкови и време транспорта би се вишеструко смањили. Такав је, на пример, коридор преко Пакистана, који, по завршетку, има потенцијал да смањи време транспорта енергената и робе са Блиског истока до 90%. (Djankov *et al*, 2016, стр.7, 12)

Процена Светске банке је да ће се изградњом коридора Пута свиле време транспорта између земаља дуж коридора смањити за 12%, а у остатку света за 3%, што показује његов значај и за оне земље које нису директно укључене у овај пројекат. (World Bank Group, 2019, стр.5)

Cornell & Swanström (2020, стр.40-41) указују на значај Пута свиле у *неутралисању негативних ефеката промене економског модела управљања*, односно, преласка привреде са економије вођене извозом на економију вођену потрошњом. Такође, аутори указују и на огроман значај Пута свиле у *смањењу јаза у развијености периферија и централног дела Кине*, реализацијом развојних пројеката у неразвијеним привредним секторима и регионима. Средиште економских активности у Кини је, до сада, било у приобалним регионима и источном делу Кине. Изградњом коридора Пута свиле и интензивирањем економских активности у западном делу земље, могла би се постићи бржа интеграција тог дела кинеске територије са регионалним тржиштима.

*Финансијска и дигитална интеграција кинеске привреде* је кључни фактор повезивања тржишта Кине са светом у домену финансијских, технолошких и трговинских конекција. Отварање представништава кинеских банака у свету, емитовање кинеских обвезница и учешће кинеских финансијских институција у кредитирању међународних фирми и пројеката Пута свиле доприноси расту утицаја

кинеских институција у глобалном банкарству. Бројни инфраструктурни пројекти, вредни неколико милијарди долара, захтевају учешће високо капитализованих финансијских институција. Кинеске банке које финансирају Пут свиле налазе се на листи највећих у свету, што реализацију овог пројекта чини економски изводљивом. *Дигитални Пут свиле* једна је од иницијатива овог пројекта којом се настоји унапредити дигитална повезаност Кине и других земаља изградњом телекомуникационе и информационе инфраструктуре. Тиме би се креирале основе за развој и примену напредних технологија у свим привредним секторима.

Најзад, најважнији стратешки економски циљ Кине је унапређење њене позиције у свету као *доминантне економске силе*. Овај циљ је до сада делимично остварен, уколико се сагледају БДП мерен паритетом куповних снага, удео кинеског извоза у укупном светском извозу и укупна вредност девизних резерви.

Поред економских, за Пут свиле везује се и неколико *геополитичких циљева*. Њих је неопходно поменути како би се добила свеобухватна слика о димензији и утицају овог пројекта на међународне односе, те потенцијалу не само за развој Кине, већ и држава које учествују у овој иницијативи. Као најзначајнији геополитички циљеви у литератури се наводе:

- Обезбеђење сигурних канала за набавку енергетских ресурса;
- Позиционирање Кине као водеће светске силе у регионалним и међународним политичким односима;
- Контрола безбедности у једном од најнестабилнијих кинеских региона;
- Реализација амбиција у свемиру.

НР Кина данас је највећи потрошач енергије у свету. Већину својих енергетских потреба подмирује транспортом преко Индијског океана који се налази у пољу стратешке конкуренције.

Услед могућих ризика од пресецања канала снабдевања, изградња алтернативних праваца за транспорт енергената један је од стратешких приоритета Пута свиле. Иран, Русија и земље Централне Азије сматрају се будућим најзначајнијим партнерима Кине за снабдевање нафтом, а у прилог томе говоре и њене амбиције да ове земље интегрише у Пут свиле. (Rolland, 2017, стр.112-113)

Услед актуелног конфликта Русије и Украјине, увођења санкција одређеним секторима руске привреде и њеног приближавања Кини, изградња инфраструктуре преко руске територије Арктика, којом би се смањила рањивост транспорта преко

Индијског океана, представља једну од могућих стратегија Кине за проналажење алтернативних канала за снабдевање.

Присуство САД у Индо-Пацифику и интензивни притисци да у региону ограничи раст кинеског утицаја чине *јачање регионалне дипломатије* стратешким геополитичким циљем Кине. (Rolland, 2017, стр.115)

Једна од могућности за реализацију овог циља је интензивирање економске сарадње са земљама у региону у оквиру Пута свиле. Војно ангажовање САД у региону, попут база у Гуаму, Тајвану, Јапану и на другим тачкама у Пацифику и Индијском океану, навело је Кину да унапреди сопствену војну флоту.

С циљем ограничења ширења кинеског утицаја у региону, САД су иницирале формирање економских и војних блокова, попут:

- AUKUS (2021) - војна алијанса Аустралије, Велике Британије и САД за контролу поморске територије у Индо-Пацифику;
- Quad (2021) – економски блок Индије, САД, Израела и УАЕ, дизајниран у циљу промоције квадрилатералне економске сарадње;
- Quadrilateral Security Dialogue (2017) – стратешка алијанса САД, Индије, Аустралије и Јапана за дипломатску и војну сарадњу у Индо-Пацифику.

О растућој војној снази Кине говоре подаци из 2021. године који указују да Народно-ослободилачка војска Кине има највећу флоту површинских бродова и подморница на свету - 355 у односу на морнарицу САД која броји 297. (Bahtic, 2021; The Economic Times, 2021)

Услед све већег ангажовања и доминантније улоге Кине у Јужнокинеском мору, успех Пута свиле у региону у великој мери ће зависити од будућих активности Кине на простору према коме неколико земаља полаже територијалне захтеве. Јачање технолошке, војне и меке моћи у региону једна је од кључних стратегија Кине за управљање наведеним изазовима и доминацију у односима са суседним државама.

Остварење геополитичких амбиција захтева сарадњу са развијеним земљама дуж коридора Пута свиле, али, исто тако, и са мање развијеним, кроз изградњу инфраструктуре на трасама на којима је она тренутно непостојећа или неразвијена. Један такав пример су луке у Африци које су лоциране на кључним трасама за међународни промет комерцијалне робе и нафте, које Кини пружају приступ критичној инфраструктури и потенцијалну могућност изградње војних капацитета. Изградња кинеских војних база дуж стратешких поморских рута у геополитици је позната као

”Бисерна огрлица” (*String of Pearls*), којом се најбоље описују кинеске амбиције за манифестацију војне моћи у поморском простору.

Сарадња у области логистике, здравства, истраживања и развоја са земљама укљученим у Пут свиле постала је важна стратегија за раст утицаја Кине у свету која се најбоље могла видети на примеру пандемије корона вируса.

Један од стратешки важних региона у Кини је *аутономна регија Синкјанг* која се налази на северозападу земље, где се укрштају кључни правци за комерцијалну робну размену и снабдевање нафтом. Овај регион позициониран је у простору између Казахстана, Таџикистана и Киргистана, са којима је Кина последњих година интензивирала војну сарадњу, услед повећаних претњи од тероризма и екстремизма. (ISPI, 2017, стр. 47-49)

Пут свиле има за циљ развој кинеских провинција у које се традиционално није улагало, а Синкјанг је једна од њих. Услед неразвијене инфраструктуре, транспорт робе унутар Кине није ефикасан, због чега би изградња адекватне инфраструктуре смањила трошкове и време транспорта робе унутар земље.

*”Синкјанг се не граничи само са 8 држава, чинећи тиме тампон зону која штити централни део земље, већ је и богат нафтом и представља место на коме Кина тестира своје нуклеарне капацитете. (Marshall, 2015, стр.50)<sup>27</sup>*

Претензије Кине се, такође, огледају и у *ширењу моћи у свемиру*. У контексту све интензивнијег ривалства са САД, свемир је један од њених стратешких интереса у 21. веку. Поред безбедносне и војне димензије, интереси Кине у свемиру шире се и на Пут свиле. Кина је већ изградила сопствени сателитски систем за навигацију, који може играти важну улогу у навигацији коридора Пута свиле. Преко сарадње са земљама које су део иницијативе, Кина може повећати утицај код својих партнера да користе њене свемирске капацитете, обезбеђујући неопходну финансијску, технолошку и логистичку подршку. (Tybring-Gjedde, 2020, стр.3)

Успешан завршетак планираних транспортних коридора и инфраструктуре у Европи и Африци (дигиталне, финансијске и логистичке), има потенцијал да промени не само оквир географске структуре спољне трговине и инвестиционог профила Кине, већ и сарадњу Европе и Африке са најважнијим економским партнерима у свету.

---

<sup>27</sup> Marshall, T. (2015) *Prisoners of Geography: Ten Maps that Explain Everything in the World*, Simon & Schuster Inc., New York, USA, стр.50

#### 4.1.4 Финансирање Пута свиле

Реализацију пројеката Пута свиле прати капитал мобилисан од стране највећих кинеских комерцијалних, институционалних и развојних банака. Упркос чињеници да је Пут свиле иницијатива Народне Републике Кине, реализацију пројеката не финансира искључиво Кина, већ и неколико мултилатералних и развојних институција учествује у овом пројекту. Инфраструктурни пројекти се углавном реализују из средстава обезбеђених кредитима кинеских банака.

Процењена вредност пројеката креће се у распону од 1.000-8.000 милијарди долара, а неке анализе превазилазе чак и ове износе. Према подацима Светске банке, у земљама са ниским дохотком ”зајмови су обично концесиони, са фиксном каматном стопом од 2%, грејс периодом од 6 година и роком доспећа од 20 година”. (World Bank, 2019, стр.97-98)<sup>28</sup>

Кинеске компаније у инвестиционим подухватима прате кинеске банке и специјални развојни фонд за подршку пројектима Пута свиле - *Silk Road Fund*, док пројекте ван Кине финансирају и две мултилатералне финансијске институције: Азијска инфраструктурна инвестициона банка (*Asian Infrastructure Investment Bank*) и Нова развојна банка (*New Development Bank*).

У финансирању пројеката Пута свиле учествују следеће финансијске институције:  
**Кинеске државне комерцијалне банке:** (ОЕСД, 2018, стр.18-20)

- *Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)* - Ова банка је највећа банкарска групација на свету, која ће, према проценама, за пројекте Пута свиле усмерити око 159 милијарди долара;
- *China Construction Bank (CCB)* - После *ICBC*, највећа је кинеска комерцијална финансијска институција са до сада уложених 10 милијарди долара у пројекте Пута свиле;
- *Agricultural Bank of China (ABC)* - Трећа по величини кинеска банка, која, такође, учествује у финансирању пројеката Пута свиле;
- *Bank of China* - Поред *ICBC*, *CCB* и *ABC*, сматра се једном од четири највеће банке на свету. Према проценама, за пројекте Пута свиле ће усмерити близу 100 милијарди долара.

---

<sup>28</sup> World Bank (2019) *Belt and Road Economics - Opportunities and Risks of Transport Corridors*, International Bank for Reconstruction and Development / TheWorld Bank, стр. 97-98

Наведене четири банке имају задатак да унапреде интернационализацију кинеске валуте и пруже финансијску подршку пројектима Пута свиле у циљу остварења развојних циљева Владе. (Horn *et al*, 2019, стр.71)

#### ***Кинеска државна институционална банка***

- *Export-Import Bank of China* - Једна од највећих институционалних банака на свету, која, поред традиционалних банкарских послова, обезбеђује кредитну подршку за реализацију Пута свиле у свету и кредитно финансирање спољнотрговинских послова и стратешке индустрије. (EXIM Bank, n.d.)

Ова банка је подржала пројекте Пута свиле са капиталом од око 80 милијарди долара. (OECD, 2018, стр.20)

#### ***Кинеска развојна банка***

- *China Development Bank* - једна од највећих развојних банака на свету са фондом од око 110 милијарди долара опредељеним за пројекте Пута свиле. (OECD, 2018, стр.20) Главна мисија банке је да пружањем финансијске подршке различитим секторима привреде потпомогне економски развој Кине. Осим у Кини, представништва има у још десет градова Европе, Азије и Латинске Америке. (CDB, n.d.)

#### ***Кинески инвестициони фонд***

- *Silk Road Fund* - Ово је кинески инвестициони фонд специјално дизајниран за подршку пројектима Пута свиле, уз финансијско учешће Државне управе за девизне послове (65%), China Investment Cooperation (15%), EXIM банке (15%) и China Development bank (5%). Фонд је усмерен на финансирање инфраструктурних пројеката, финансијску сарадњу са институцијама држава дуж коридора и подршку развојним пројектима. Финансирање пројеката се реализује кроз капиталне инвестиције, преко М&А аранжмана, *greenfield* и портфолио инвестиције, кредите, емисију обвезница и инвестирање кроз суб-фондове. Фонд финансира пројекте у вредности од 40 милијарди долара и 100 милијарди ренминбија. (Silk Road Fund, n.d.)

#### ***Мултилатералне банке***

- *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)* - Ово је прва азијска мултилатерална развојна банка, независна од бретонвудских институција, која би, према проценама, за Пут свиле требало издвојити око 2,3 милијарде долара. (OECD, 2018, стр.19)



Банка улаже у инфраструктурне пројекте за развој земаља Азије, по принципима одрживог развоја. Има 105 чланова и располаже капиталом од 100 милијарди долара. (АИВ, n.d.)

- *New Development Bank* - Основана је 2014. године од стране BRIC земаља. Планирана подршка Путу свиле износи око 1,2 милијарде долара. (OECD, 2018, стр.19)

Банка финансира инфраструктурне и друге развојне пројекте у земљама оснивачима и другим земљама у развоју кроз зајмове, гаранције и друге видове финансијске подршке. Усмерена је на финансирање транспортне и дигиталне инфраструктуре, обновљиве изворе енергије, урбани развој и наводњавање. Чланови банке су, осим BRIC земаља, УАЕ и Бангладеш, док су Египат и Уругвај потенцијални чланови. (NDB, n.d.)

**Кинеска корпорација за осигурање** - *China Export and Credit Insurance Corporation*, такође, пружа подршку пројектима Пута свиле у областима из своје надлежности.

Најзначајније институције за пласирање портфолио инвестиција Кине на иностраним тржиштима су: SAFE (Државна управа за девизне послове), CIC (кинески суверени фонд) и CITIC Group. Од најаве Пута свиле, највећи обим кредита одобриле су China Development Bank и China EXIM bank. (Horn *et al*, 2019, стр.71)

Узимајући у обзир вредност имовине кинеских банака и других мултилатералних институција које прате Пут свиле, не изненађују амбиције Кине да у овај пројекат уложи огромна средства и учини га државним приоритетом у реализацији развојних стратегија Владе и актуелног председника Xi Jinping-a.

Одлука да домаће банке финансирају Пут свиле проистиче из потребе Кине да оствари контролу над задуживањем других земаља, и у случају неизвршења кредитних обавеза, процедуру наплате води по домаћим законима. Многи пројекти обезбеђени су колатералима у виду непокретности, због чега је у случају прекида испуњења уговорних обавеза ефикасније покренути процедуру активирања хипотека применом домаћег законодавства. Промовисањем домаћих банака преко Пута свиле обезбеђује се интернационализација тих банака на међународном тржишту, као и економске користи убирањем прихода по основу камата. Ове банке кинеским фирмама пружају могућност финансирања трговинских послова, чиме директно потпомажу раст извоза и увоза робе и услуга из Кине. Финансирање пројеката у иностранству обично прати отварање страних представништава кинеских банака, чиме се постиже не само раст њиховог тржишног учешћа, већ и интернационализација кинеске валуте и финансијска

интеграција са другим институцијама у свету. Још један од постигнутих економских циљева је и диверзификација улагања на страним тржиштима операцијама на тржишту капитала. Ове банке имају могућност финансирања пројеката од више милијарди долара које мали број финансијских институција у свету може да испрати, чиме се креира имиџ Кине у свету као утицајне економске силе и тиме остварује један од најважнијих стратешких циљева Пута свиле.

#### 4.1.5 Коридори Пута свиле

Нови Пут свиле у основи је надоградња старе верзије овог правца. Циљ иницијативе је интеграција земаља које су значајне за спољну трговину, енергетску стабилност и ланце снабдевања Кине. Нови Пут свиле, иницијално најављен под називом *"One Belt, One Road"* – "Један појас, један пут" укључује поморски коридор, копнени појас и шест копнених, економских коридора. Сви коридори почињу у Азији, а завршавају се у Европи или неком делу Западне, Јужне или Југоисточне Азије.

**Поморски Пут свиле** креће из Кине, пролази преко Малајског мореуза, Индије, Шри Ланке и Сомалијског полуострва, и завршава се у Грчкој или Италији.

Визија Кине у оквиру поморског Пута свиле уоквирена је документом из 2017. године "Визија поморске сарадње у оквиру иницијативе Појас и пут" (*Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*), која упућује на идеју да се овај коридор изгради у три правца: (WTO, 2019, стр.46)

1. Кина – Индијски океан – Африка - Медитеран. Овај правац надовезује се на три копнена економска коридора: Кина – Индокина, Кина – Пакистан и Кина – Мјанмар;
2. Кина – Океанија – Јужни Пацифик;
3. Кина – Европа, преко Арктичког океана.

Изградња поморских праваца омогућава Кини деловање на отвореном мору и контролу кључних траса од значаја за њене националне интересе и економију, а које, у великом делу, контролишу САД. Ублажавање ризика опструкције тих рута представља један од најважнијих приоритета Кине. Арктички регион представља добру алтернативу, с обзиром да САД немају, или је мало вероватно да ће у скорој будућности имати, значајан утицај, с обзиром на стратешко ривалство са Русијом.

Окруженост морима која дели са Јужном Корејом, Јапаном, Филипинима и Вијетнамом чине територију Кине рањивом по питању екстерних претњи, с обзиром да овај простор представља традиционално поље деловања америчке морнарице. Упркос чињеници да је још увек далеко од апсолутне доминације у поморском транспорту, последњих година, примећују се напори да се војни капацитети за контролу поморског саобраћаја унапреде, како би се одговорило на наведене изазове.

Ово, свакако, јесте један од приоритета Кине, с обзиром да преко 90% обима робне размене Кине са светом пролази поморским путем. Због тога је Кина од 2015. године активно улагала у луке у Индијском океану: у Пакистану, Мјанмару, Брунеју, Шри Ланци, Малезији и Малдивима. (Ghiasi *et al*, 2018, стр.5-6)

Овај коридор из истог разлога има огроман значај и за ЕУ и њену робну размену са Кином, и шире, са Азијом, с обзиром да је последња тачка на овом коридору.

У оквиру поморског Пута свиле, за међународну робну размену и енергетску стабилност, нарочито је значајна сарадња Кине са Африком и Блиским истоком.

Перцепције *афричких држава* о ефектима кинеских инвестиција углавном су позитивне. Разлог таквог оптимизма су велике капиталне инвестиције које су се протеклих година слиле на афрички континент, као и инфраструктурни пројекти за којима трагају многе земље које се годинама суочавају са стагнантним економским растом. Такве околности чине да се свест о потенцијалним негативним ефектима одређених пројеката, попут одрживости дуга и заштите животне средине, стави у други план.

CGIT база (2021) региструје близу 53 милијарде долара кинеских инвестиција ка афричким земљама од најаве Пута свиле, при чему се око 32 милијарде долара односе искључиво на пројекте у оквиру ове иницијативе. Најатрактивније локације биле су: Нигерија, ДР Конго, Мозамбик, Гвинеја и Египат. Око 40% вредности средстава усмерено је ка сектору енергетике (од чега 60% на обновљиве изворе енергије и гас), док се 20% односи на металну индустрију. У истом периоду, укупна вредност инфраструктурних пројеката, који се најчешће финансирају из кредита кинеских банака, била је око 170 милијарди долара, са уделом пројеката Пута свиле од преко 87%. Транспорт и енергетика су, по устаљеној методологији, доминантни сектори са уделом од 70% укупне вредности пројеката.

Осим Кине, ниједна од великих светских сила није тако интензивно присутна на афричком тлу. Међутим, криза у Украјини је многе светске играче, попут ЕУ, окренула

ка Африци, у потрази за сигурним изворима снабдевања нафтом и шансама за њихову диверзификацију, како би се смањила зависност од руских енергената.

Због географске позиције на кључним трасама поморског Пута свиле, стратешке луке у Африци налазе се у средишту интересовања највећих кинеских логистичких компанија. Египат и Цибути су кључне дестинације за међународну робну размену па су, самим тим, и најатрактивније дестинације за улагање у Африци. Египат је значајан због тога што се код Суецког канала завршавају одређени азијски и афрички транспортни коридори и улази у Медитеран. Цибути је, са друге стране, стратешка тачка у Индијском океану. На путу ка ЕУ, контејнери са робом морају, најпре, проћи Баб ел Мандеб пролаз, пре него што се упуте ка Суецком каналу. Баб ел Мандеб је један од најризичнијих међународних пролаза који годинама чувају морнарице најразвијенијих земаља света, укључујући и Кину. Стратешке луке на овим локацијама су од суштинског значаја и за Европску унију, с обзиром да сва роба која потиче из Азије, са Блиског истока, и делом Африке, а транспортује се поморским путем, пролази кроз ова два пролаза.

Поред Египта и Цибутија, Кина је до сада инвестирала или тренутно гради више од 15 лука у афричким земљама. (Breuer, 2017, стр.3)

Транспортни коридор који пролази поред западноафричких и централноафричких земаља и луке у овим земљама које излазе на Атлантски океан могли би и у новој верзији Пута свиле добити на значају и постати још један од алтернативних праваца за транспорт робе од Кине до ЕУ (Рт добре наде - *Cape of Good Hope Route*). Улога Јужноафричке Републике би, у том случају, могла постати значајнија. Упркос већој удаљености у односу на трасу преко Суецког канала, овај правац могао би, убудуће, бити интензивније коришћен и повезати португалске и немачке луке са афричким, и даље са азијским тржиштима.

Кенија и Етиопија су, такође, интересантне за Пут свиле и спољнотрговинску размену Кине. Луке у Момбаси и Ламуу у Кенији и железничка пруга до престонице Најробија могле би омогућити Кенији да постане регионални центар за спољну трговину Кине у Африци. Сличну перспективу има и суседна Етиопија, где је Кина преместила део производње у области лаке индустрије, одакле те производе, затим, извози у САД и Европу. (Demissie *et al*, 2016, стр.32)

Посматрајући позиције лука на свим странама афричког континента, може се закључити да се образац улагања поклапа са активностима Кине у Европи да осигура улазак у кључне луке од значаја за Пут свиле. Присуство на тим просторима Кине

пружа одличну перспективу да осигура канале снабдевања преко Црвеног и Медитеранског мора, Атланског и Индијског океана, и значајно смањи време и трошкове транспорта према кључним тржиштима са којима остварује робну размену.

Још један од значајних партнера Кине у Африци је Ангола. Ова земља је један од највећих корисника кинеских зајмова за подршку пројектима Пута свиле, а њен стратешки значај је тај што је један од највећих извозника нафте у Африци и једна од најважнијих дестинација за испоруку овог енергента Кини.

У 2021. години, Кина је од Анголе купила нафту у вредности од 17,3 милијарде долара, што је чини петим највећим извозником нафте у Кину. (Workman, n.d.)

Услед новонастале енергетске кризе у Европи, ова земља могла би постати важан трговински партнер и Европској унији. ЕУ већ разматра увоз нафте из Анголе, с циљем диверзификације извора снабдевања и смањења зависности од руских енергената.

У настојању да реше енергетску кризу, неке чланице Уније су, поред Анголе, већ покренуле преговоре и са Алжиром, Египтом и Републиком Конго о увозу овог стратешког ресурса. Због промене глобалних геополитичких околности, Африка полако постаје поље стратешке конкуренције Русије, Индије, ЕУ, САД, али и Кине, која је последњих година постала њен најважнији спољни партнер. (Yade, 2022)

У околностима новонасталих промена међународних односа, афричке земље, због нижих трошкова производње, логистике, радне снаге и близине азијским тржиштима могле би, у наредном периоду, постати конкурентније у привлачењу страних директних инвестиција из Кине у односу на европске земље.

У оквиру пројекта *Global Gateway*, који се сматра конкурентном иницијативом Пута свиле, Европска унија је определила 150 милијарди долара за пројекте у области обновљивих извора енергије, дигиталне и економске интеграције у Африци. (European Commission, n.d.-e) Ову иницијативу ће још више убрзати криза у Украјини, чему сведоче појачане активности ЕУ у Африци последњих месеци.

Кина је пре Европске уније препознала капацитет Африке и фокусира своје ресурсе на изградњу инфраструктуре и пласирање страних директних инвестиција. Такве активности имају позитиван ефекат не само на економску и геополитичку позицију Кине у Африци, већ и на економски развој Африке и њену улогу у међународним односима. Због значаја природних богатстава и географске позиције афричких земаља за међународну робну размену, криза у Украјини је Африку ставила у центар интересовања великих светских сила, укључујући и ЕУ.

Још један од региона богатих нафтом, а стратешки веома значајан за Кину, је **Блиски исток**. Због доминантне позиције земаља у овом региону у укупном кинеском увозу нафте, Блиски исток је стратешки партнер Кине. Близина кључним трасама поморског Пута свиле и копненог коридора преко Пакистана, довели су до тога да последњих година ове земље привуку значајне инвестиције из Кине, уз доминацију Уједињених Арапских Емирата. Многе земље овог региона у области спољне политике и војне сарадње имају добру комуникацију са САД, због чега је унапређење билатералне сарадње са њима веома значајно за Кину.

Саудијска Арабија, Ирак, Оман, Кувајт и УАЕ су најзначајнији партнери Кине за увоз нафте. (Workman, n.d.) У лукама на Блиском истоку Кина је заинтересована за изградњу индустријских паркова и слободних економских зона, што јој може пружити одличну перспективу за унапређење међународне трговинске размене. (Fulton, 2019, стр.7)

Последњи додатак Путу свиле је придруживање Сирије овом пројекту. Земљи којој су међународне санкције и рат узроковале егзистенцијалну кризу, миграције, инфраструктурно разарање и економску стагнацију, прикључење овом програму омогућило би реконструкцију путних праваца, регионалну интеграцију и интензивнију сарадњу са другим земљама из групе које су део иницијативе Пут свиле.

Сирија је још 2004. године покренула иницијативу ”Пет мора” с циљем регионалне интеграције и сарадње земаља које окружују Каспијско, Црно, Црвено, Медитеранско и Арапско море. По мишљењу неких аутора, оживљавање ове иницијативе и интеграција Сирије у Пут свиле могли би значајно допринети побољшању животних услова у Сирији, а за Кину још један извор снабдевања нафтом са земљом која је у идеолошком смислу ближа њој и Русији. (Silk Road Briefing, 2022)

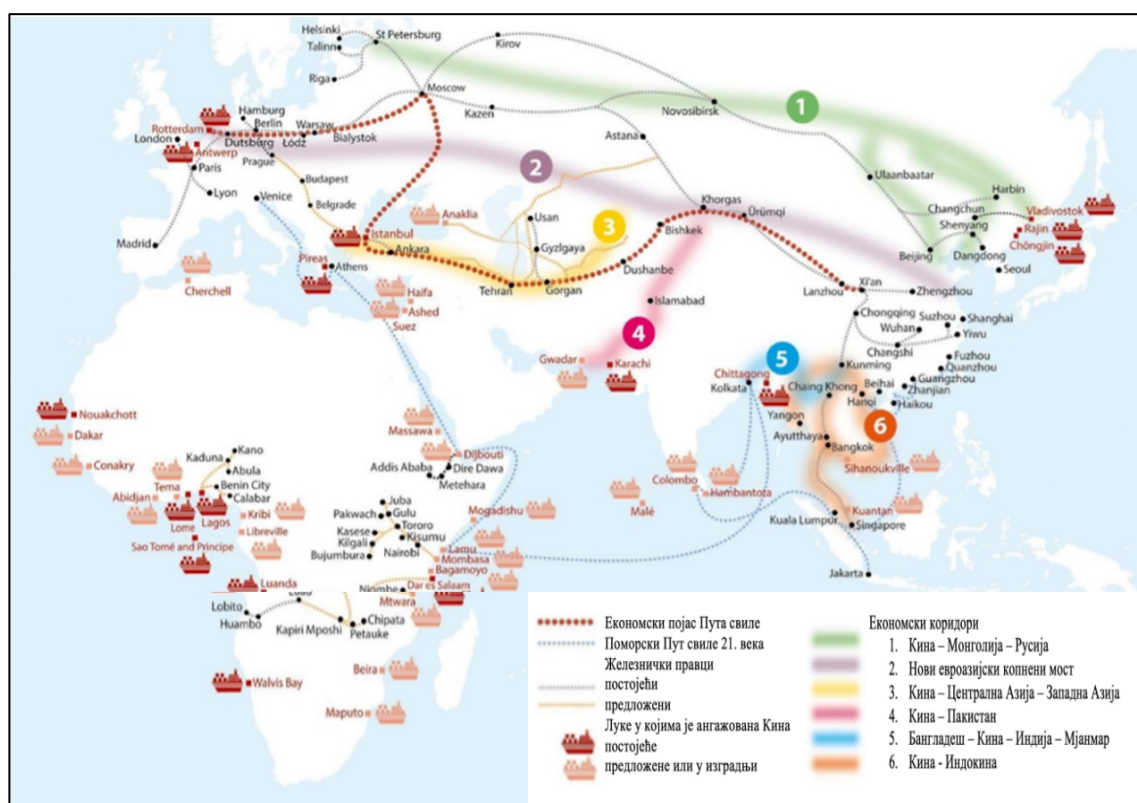
Од око 15 милијарди долара укупних кинеских инвестиција усмерених ка земљама Блиског истока од 2013. године, 14,5 милијарди је реализовано у оквиру Пута свиле, од чега 12 милијарди долара у области енергетике (нафта и алтернативни извори енергије). Најзначајнија улагања регистрована су у Уједињеним Арапским Емиратима и Ираку. У погледу инфраструктурне изградње, од представљања иницијативе, сви нови пројекти реализовани су у оквиру Пута свиле. Вредност пројеката од 2013. године била је око 74 милијарде долара. Најзначајнији пројекти су у Саудијској Арабији, УАЕ и Ираку. Око 60% вредности ових пројеката односи се на транспортну инфраструктуру (железнички транспорт и логистику) и енергетику. (CGIT, 2021)

Безбедност канала снабдевања дуж поморског Пута свиле један је од фактора очувања енергетске стабилности Кине и Европске уније по основу увоза нафте и гаса са Блиског истока. Поред тога, присуство америчке морнарице у Персијском заливу чини сарадњу са земљама Блиског истока још већим императивом за Кину. Овај коридор је значајан и за ЕУ у смислу стабилности робне размене са лукама у УАЕ који део европске робне размене даље усмеравају ка Африци и Азији, и обратно.

**Копнени појас** замишљен је тако да, по реализацији, омогући копнену везу Кине са остатком Азије, Африке и Европе, преко коридора који пролазе поред Каспијског, Црног, Арапског и Медитеранског мора, у три правца: (Daokui *et al*, 2014, стр.2-3)

- северни – креће из Кине и пролази преко Казахстана, Русије, Украјине, Белорусије и Пољске, до Немачке;
- средишњи – креће из Кине и пролази преко централне Азије, око Каспијског мора, преко Турске до Европе;
- јужни - креће из Кине и пролази преко Пакистана и Ирана, до северне Африке.

Нови пут свиле обухвата шест економских коридора:



Слика 20 - Коридори Пута свиле. Извор: OECD (2018, стр.5)

## Економски Коридор Кина – Пакистан

Један од најзначајнијих кракова Пута свиле за Кину је коридор преко Пакистана. Блиски исток је Кини један од најзначајнијих извора снабдевања енергентима, одакле подмирује скоро половину својих потреба. (Workman, n.d.)

Овај коридор представља алтернативни правац којим се умањују ризици везани за могући прекид снабдевања код Малајског пролаза, који тренутно доминира у поморском транспорту Кине. Протеже се од Синкјанга (града Кашгар), преко спорног региона Кашмир, до пакистанске луке Гвадар, у арапском мору. Изградња транспортних праваца преко Кашмира један је од разлога конфликта између Индије и Кине и званичног неприступања Индије Путу свиле. Од проглашења независности Индије 1947. године, Кашмир је спорна територија на коју истовремено три земље полажу право: Индија, Кина и Пакистан.

За земљу која је годинама изложена ризику од тероризма, економски исцрпљена и са веома ниским приливом СДИ, реализација планираних пројеката омогућила би модернизацију инфраструктуре и економски просперитет, као и изградњу нових путева за транспорт робе до Азије, Блиског истока, Африке и Европе. Ангажовање Кине у овој земљи изложено је бројним критикама због растуће задужености Пакистана према Кини.



Слика 21 - Кина – Пакистан економски коридор  
Извор: илустрација аутора

Улагања у луке, транспортну инфраструктуру и енергетику су конзистентна са обрасцем улагања у осталим земљама у којима се реализују пројекти Пута свиле.

Ibrar et al (2019, стр. 38-43) сугеришу да овај пројекат може имати далекосежне социо-економске ефекте на привреду и животни стандард Пакистана. Сматра се важном стратешком иницијативом и једне и друге стране. За Пакистан, овај коридор је значајан због контроле деловања Индије на азијском континенту и економског развоја кроз изградњу инфраструктуре. За Кину је значајан у контексту осигурања енергетске стабилности - набавке нафте и гаса са Блиског истока, као и за промет робе са Африком, Блиским истоком и Европом.



Са планираним инвестицијама од 62 милијарде долара, овај пројекат би пружио значајан финансијски стимуланс стагнантној привреди Пакистана. Изградњом неопходне инфраструктуре и слободних економских зона, отварају се пословне шансе за већу повезаност пословне заједнице, већу производњу и међународну трговину са остатком света. Реализацијом пројеката очекује се смањење времена транспорта за више од 20 дана са Европом и Блиским истоком, у односу на традиционалне руте. (Surahio *et al*, 2022, стр.1-4)

Поред заобилажења Малајског пролаза, изградњом овог коридора смањила би се удаљеност луке Гвадар и кинеског града Кашгар на 2.800 км. (Hussain *et al*, 2021, стр.100) Тиме би се, по завршетку инфраструктурне изградње, скратило и време транспорта робе од Кине до ЕУ, уколико би се овај коридор у будућности користио за робну размену између два континента.

Rafiq (2017, стр.8) указује да би коридор Кине обезбедио учвршћивање савезништва са Пакистаном, контролу окружења региона Синкјанг, решавање проблема вишка капацитета извозом у Пакистан и логистичку подршку у робној размени преко луке Гвадар. Пакистан, такође, има вишеструке користи од ове иницијативе: прилив СДИ, модернизацију инфраструктуре, производњу енергије изградњом постројења страним капиталом и подизање нивоа значаја луке Гвадар у међународном промету робе.

Обостране користи које Пакистан и Кина имају од овог пројекта чине његову реализацију извеснијом, а луку Гвадар, којом сада управља Кина, новим потенцијалним транслогистичким центром за међународну робну размену обе земље са Европом, Африком и Азијом.

### **Економски коридор - Кина – Централна Азија – Западна Азија – Европа**

Полазна тачка овог коридора је Кина, одакле се правац даље усмерава ка земљама Каспијског мора, и завршава у Турској. По завршетку, ова траса би преко Западног Балкана и пруге Београд – Будимпешта требало до досегне до Чешке. У ширем смислу, обухвата земље на Балкану, Централне и Западне Азије које су потписале Меморандум о разумевању са Кином. (OECD, 2018, стр.11-12)

Када се у потпуности буде имплементирао, овај коридор значајно ће допринети смањењу укупног времена транспорта робе из Кине до ЕУ. Коришћењем новог тунела испод Босфора у Турској (челични Пут свиле), укупно време транспорта робе из Кине у ЕУ драстично ће се смањити. Први воз који је користио нову руту преко Босфора,

*China Railway Express* 2019. године, путовао је од Кине до Турске за 12 дана, па се процењује да ће, потпуним завршетком овог правца, роба путовати од Кине до Европе за 18 дана. (Daily Sabah, 2019)

Taliga (стр.7-9, 15) указује на неколико разлога због којих је регион централне Азије значајан Кини:

- поседује огромне резерве нафте и гаса, за чим Кина има огромну потребу;
- има безбедносну димензију, јер се три земље овог региона граниче са Синкјангом;
- омогућава трансфер вишка индустријских капацитета из Кине;
- нуди повољне инвестиционе услове и подстицаје за страна улагања;
- значајан је за војнобезбедносну сарадњу (нпр. сарадња са Таџикистаном и војно присуство дуж авганистанске границе. Авганистан је потенцијална претња Кини, због могуће дестабилизације Синкјанга и претњи од тероризма);
- Таџикистан је значајан због приступа племенитим металима и минералним ресурсима, због чега је рударство важна грана кинеских компанија у овој земљи.

Услед кризе у Украјини, ЕУ је овај коридор ставила у први план, како би пронашла нове правце за размену робе са Кином и заобишла руску територију. Иако нема потенцијал као Нови евроазијски мост, с обзиром да је свега 8% робне размене Европе и Азије у 2021. години транспортновано овим путем, новонастале околности су његову надоградњу учиниле приоритетном. Европска банка за обнову и развој је већ најавила значајна улагања у развој инфраструктуре на овом правцу. (Eldem, 2022, стр.1-7).

Поред смањења времена и трошкова транспорта робе, значај овог коридора за Кину је и у учвршћивању сарадње са земљама Централне Азије које јој могу омогућити енергетску стабилност. Успешна реализација овог пројекта имала би позитивне ефекте и за Европску унију у погледу смањења трошкова комерцијалне робне размене и набавке енергената из азијских земаља, са којима је почела интензивније сарађивати након суочавања са економском и енергетском кризом изазваном ратом у Украјини. Услед актуелних санкција Русији, овај коридор би, по завршетку, могао постати алтернатива у размени робе са Кином, у односу на Нови евроазијски копнени мост.

### **Економски коридор - Нови евроазијски копнени мост**

Овај пројекат представља надоградњу истоименог коридора који је раније коришћен у неколико испрекиданих праваца (Кина – Централна Азија; Централна Азија

– Европа), али чија идеја о јединственом, непрекидном путу који би повезао два континента није заживела све до појаве новог Пута свиле. Коридор у таквој форми није био конкурентан поморском саобраћају. Усвајањем *Go Global* стратегије и изласком Кине на светско тржиште, услед већих амбиција за извозом робе, ова траса добила је на значају. Представљањем нових државних иницијатива, овај коридор добио је другачију форму и данас укључује транспортни правац од Кине, преко Казахстана, Русије, Белорусије и Пољске, до Немачке. (Pomfert, 2018, стр.3-4)

Казахстан је једна од стратешки важних држава за Кину јер јој омогућава управљање безбедносним претњама и економским ризицима. С обзиром да се налази на централној транзитној рути за транспорт робе до ЕУ, Казахстан омогућава Кини диверзификацију транспортних коридора, а као нафтом богата земља, и одговарајуће снабдевање овим ресурсом. У безбедносном смислу, Казахстан је значајан за одржавање стабилности у проблематичној региону Синкјанг, са којим се граничи. (Zogg,2019, стр.1)

Кина је са Казахстаном (поред Узбекистана и Таџикистана) потписала Споразум о билатералном ренминби своп аранжману, који омогућава употребу кинеске валуте у њиховој трговинској размени, што говори о значају ове земље у остварењу циљева финансијске интеграције Пута свиле. Поред Казахстана, за овај пројекат је нарочито важна позиција Русије, која игра важну улогу у реализацији визије Пута свиле. Упркос чињеници да Пут свиле може представљати претњу по руску иницијативу Европска економска унија ("ЕЕУ") и њен утицај у бившим совјетским републикама, Русија и Кина имају прагматичан став у погледу ових иницијатива. Због тога је Кина интегрисала Русију у коридоре Пута свиле, док је Русија препознала перспективу кинеске иницијативе да, преко транссибирске железнице, буде кључна дестинација за транзит робе између Кине и ЕУ. (OSCE Academy Bishkek & Norwegian Institute of International Affairs, 2020, стр. 8, 14, 60)

О значају географске позиције Русије и земаља Централне Азије, и важности за реализацију економских и геополитичких амбиција Кине, говори податак да је Кина ове земље интегрисала у два коридора Пута свиле. Актуелна криза на истоку Европе је овај пројекат учинила још интересантнијим за сарадњу Кине и Русије. И поред тих дешавања, овај коридор има потенцијал да унапреди економску сарадњу Европске уније са земљама Централне Азије и са Кином, чак и уколико би се надаље користио за робну размену по моделу који је постојао за време старог евроазијског копненог моста (ЕУ-Централна Азија, Централна Азија-Кина).

## Економски коридор - Кина – Монголија – Русија

Коридор Кина-Монголија-Русија простира се на правцу који се протеже од Владивостока и Пекинга до Санкт Петербурга, са потенцијалом проширења трасе ка балтичким земљама и Финској. Овај коридор је нарочито значајан за извозни потенцијал Монголије, смањење времена транспорта и повећање робне размене са Русијом и Кином.

Близу 80% укупног извоза робе из Монголије упућено је ка тржишту Кине, тако да би се развојем овог коридора повећао значај Монголије за транзит робе из Русије и Кине ка другим земљама у окружењу, али и ка Европи, користећи потенцијал транссибирске железнице. Развој железничких и друмских путева у Монголији, такође, има за циљ повезивање рударских локација са Кином, с обзиром да је рударство једна од најзначајнијих грана индустрије. Овај коридор економски је најизазовнији, због царинских баријера, лоше инфраструктуре и потребних улагања за њену ревитализацију, а такође је и мање конкурентан од осталих праваца. Развојем ове трасе, повећао би се промет нафте Монголије са Русијом, злата са Европом и бабра са Кином, док би за Кину представљала алтернативни правац за размену робе са Русијом и Европом. (The Swiss Federal Office for the Environment, 2020, стр. 9, 14, 18)

По представљању Пута свиле, Монголија је представила концепт *Steppe Road*, за који сматра да може да синхронизује транспортни коридор са Русијом и Кином, и шире, Европом и Азијом, као допуна Путу свиле и Европској економској унији. Овај правац спојио би копнени економски појас Пута свиле и руску транс-сибирску железницу. *Steppe Road* подразумева изградњу тврде инфраструктуре и рестаурацију трансмонголске железнице. Процењује се да би се време транспорта између Азије и Европе, преко Монголије, скратило за 10 дана. (Ulagran, 2021, стр. 2-4)

Унутар кинеске територије, аутономна регија Унутрашња Монголија, представља кључну транзитну зону са којом и Монголија и Русија остварују значајну трговинску размену и кроз коју пролази 6 од 7 железничких пруга на овом коридору и, на два правца, воз *China Europe Railway Express*. (Fung, 2019)

Због неразвијене или неизграђене инфраструктуре на одређеним правцима, овај коридор није имао велики значај у досадашњој трговинској размени Кине и ЕУ. Неизвесно је у којој мери би се, услед санкција Русији, могао у потпуности користити за робну размену између ова два трговинска партнера. Конструкцијом нових и реконструкцијом постојећих траса, могао би, као алтернатива, бити делом коришћен у будућности, с обзиром да се налази близу земаља Централне Азије и коридора Кина-

Централна Азија-Западна Азија-Европа. Међутим, такав модел транспорта би био неефикасан, због чега би његов значај био израженији у економској сарадњи Русије и Кине.

### **Економски коридор - Кина - Мјанмар - Бангладеш - Индија**

Коридор у овом саставу земаља, према неким изворима, није званично део Пута свиле, због одбијања Индије да се придружи пројекту, услед проласка његових праваца кроз спорну територију Кашмир. (The Times of India, 2019)

И поред тога што су земље јужне Азије по много чему сличне, свака од њих има другачији однос са Кином и амбиције по питању Пута свиле. Међу њима, Индија је најгласнија по питању неповерења пројекту, док се, са друге стране, ослања на кредитну подршку Азијске инфраструктурне инвестиционе банке, којом управља Кина. Због неслагања Индије, овај коридор је један од најслабије развијених траса Пута свиле, због чега је Кина интензивирала напоре у домену меке моћи како би Индија препознала користи од иницијативе за обе стране. (Anwar, 2020, стр. 162-165)

Узимајући у обзир демографску моћ Кине и Индије, званично укључивање Индије у Пут свиле могло би значајније интегрисати ова тржишта и повећати обим трговинске размене Европске уније са овим земљама, а преко њих, и са осталим земљама у Азији.

### **Економски коридор - Кина – Индокина**

Овај правац пролази кроз Вијетнам, Камбоџу, Лаос, Тајланд, Мјанмар, Сингапур и Малезију, и има огроман економски потенцијал јер су све земље коридора потписнице Споразума о регионалном свеобухватном економском партнерству из 2020. године. Потписивањем највећег светског слободног трговинског споразума који би требало да драстично смањи трговинске баријере, овај коридор има капацитет да изгради један од највећих регионалних економских блокова с аспекта трговинске размене и БДП-а.

Споразум покрива земље које чине 30% глобалног БДП-а и учествују са 28% у међународној трговини. (RCEP, 2020) Због тога је значајан и за трговинску размену Европске уније са најудаљенијим тржиштима на азијском континенту, али и кључним трговинским центрима у Азији, попут Сингапура.

Коридор са земљама ASEAN<sup>29</sup> групе заузима посебно место на агенди кинеских власти у оквиру Пута свиле. Поред осетљиве безбедносне димензије овог простора и односа држава са Кином (актуелних спорова око територије Јужнокинеског мора), ове земље

---

<sup>29</sup> The Association of Southeast Asian Nations – Асоцијација земаља Југоисточне Азије

су економски веома зависне од Кине, с обзиром да је одређеном броју она најзначајнији трговински и инвестициони партнер, што јој пружа могућност контроле и доминације у региону.

Томе сведочи чињеница да се у првој половини деценије у којој је представљен Пут свиле, више од 500 милијарди долара слило у ове земље. Најважнија поља улагања биле су инвестиције у транспортну инфраструктуру и луке. (Freeman & Ōba, 2019) Ове земље налазе се на кључним трасама Поморског пута свиле и пролаза без којих промет робе и нафте до Кине не би био могућ. Због тога су инвестиције у луке у овим земљама један од сигурних механизма смањења ризика опструкције тих путева.

Многим земљама дуж коридора Кина – Индокина инфраструктурна изградња је преко потребна у циљу јачања конкурентности тржишта и робне размене са светом. Постојећа економска зависност од Кине, страх од додатног задуживања и активности Кине у региону код многих земаља изазива додатни опрез и скептицизам, упркос позитивним перцепцијама о ефектима Пута свиле.

*Малезија и Индонезија* су две најважније земље у оквиру ове групе, јер се налазе у средишту три најзначајнија пролаза за међународну робну размену: *Малајског, Ломбок и Сунда* пролаза. Кина је већ покренула изградњу луке у Малајском пролазу. Два највећа пројекта у овом региону - нафтна рафинерија у *Брунеју* (један од најскупљих пројеката Пута свиле у земљама ASEAN групе) и пруга у *Лаосу* (једна од најдужих у Азији) показују значај овог региона за реализацију глобалних циљева Пута свиле. (Zoltai & Klemensits, 2020, стр. 13-19)

Важност овог коридора за ЕУ лежи у чињеници да у међународној трговини са Азијом, велики проценат робне размене пролази кроз територије земаља које припадају овом коридору. Због тога је сигурност транспорта робе дуж овог правца од огромне важности за ланце снабдевања ЕУ и њене интересе у Индо-Пацифику.

Поред наведених коридора, у литератури се често наводи и **поларни Пут свиле**, који, иако званично није део пројекта, последњих година добија на значају. Први пут је представљен 2018. године у оквиру документа *Политика Кине на Арктику*, који указује на њене амбиције и будућу стратегију деловања на овом простору. (Havens & Seland, 2019) Транспортна линија преко Северног мора је 37% краћа од медитеранске, а град Киркенес у Норвешкој, у коме се налази једна од највећих лука на овом пролазу, има потенцијал да постане центар поларног Пута свиле. (Maçães, 2019, стр. 61)

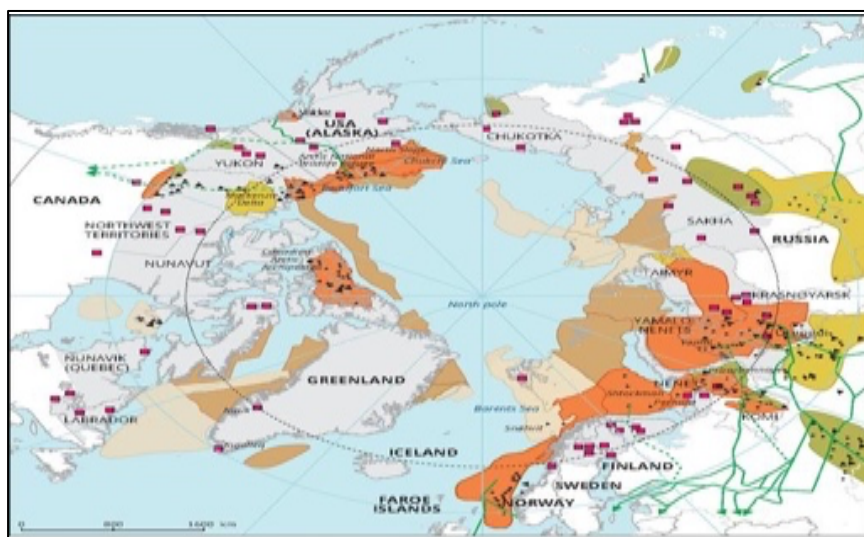


Слика 22 - Поларни Пут свиле: Извор: Oxford Analytica (2018)

Сматра се да је Арктички регион, који постаје све доступнији услед глобалног загревања и отопљавања, једна од најкритичнијих локација на свету због изузетног богатства природним ресурсима. Због тога је предмет великог интересовања Кине, која због своје економске снаге, има највише потенцијала да изгради неопходну транспортну и комуникациону инфраструктуру.

Резерве нафте које се процењују на Арктику достижу вредност од чак 35.000 милијарди америчких долара. (Offshore Technology, 2020) Највећа налазишта нафте налазе се на руској територији (слика 22), која овај простор дели са још 7 земаља, укључујући и Сједињене Америчке Државе (Аљаска).

САД немају јасно дефинисану стратегију деловања на Арктику, због чега их доминација Русије у овом простору чини рањивим у погледу безбедности. (Marshall, 2015, стр. 242)



Слика 23 - Преглед локација налазишта нафте на Арктику. Извор: European Environmental Agency (2017)

Поларни појас који целом дужином пролази изнад руске територије и завршава се у Скандинавији за Кину је нарочито важан у погледу остварења дефинисаних геополитичких циљева Пута свиле. Најпре, јер представља алтернативу ризичној, јужној траси, а потом и због огромних резерви нафте и гаса којима обилује, а за којима постоји велика тражња у Кини.

Boulègue (2022, стр.2-3, 19) указује да Русија сматра арктичку регију стратешком територијом због значаја транспортне руте преко Северног мора – *Northern Sea Route* за њене економске и безбедносне интересе, коришћења ваздушног простора Арктика у војне сврхе (попут преласка хиперсоничних ракета и других војних маневара), тако и због безбедносних претњи прилажења НАТО блока њеној територији. Аутор сматра да Русија мора пажљиво балансирати амбиције Кине да повећа присуство у региону и утиче на обликовање политике управљања овом регијом.

Поларни Пут свиле би Европи могао пружити алтернативу у међународном транспорту и трговинској сарадњи са Азијом, с обзиром да на једном краку дотиче северни део њеног континента. Међутим, због оштрих климатских услова за навигацију током зимских месеци и проласка кроз руску територију, мало је вероватно да ће ЕУ користити овај правац у блиској будућности. Тако ће вероватно остати све док се односи са Русијом не врате на пређашње стање и не изгради адекватна транспортна инфраструктура за ефикаснији поморски транспорт на најсевернијем делу земљине хемисфере.

## 4.2 Интереси Пута свиле у ЕУ

Одлука о пласирању инвестиционих средстава најчешће је вођена економским мотивима, па тако и Пут свиле ставља економске користи у први план. Међутим, поред економских, овај пројекат има и одређене геополитичке импликације, због чега представља прекретницу у даљем уздизању Кине као утицајног економског и политичког ривала у свету. Поред мотива улагања који су представљени у трећем поглављу овог рада, за кинеске инвестиције у ЕУ у оквиру Пута свиле везује се још неколико циљева који објашњавају разлоге интересовања Кине за компаније у ЕУ. У последњих 10 година, Кина је интензивно инвестирала у свету и велике количине девизних резерви пласирала у пројекте Пута свиле, најчешће у транспорт, логистику и енергетику.



Изградња логистичких капацитета и транспортних коридора ка земљама које учествују у овој иницијативи, укључујући и европске земље, омогућава раст трговинске размене, склапање нових трговинских споразума са страним партнерима, повезивање финансијских тржишта и промовисање кинеске валуте у свету. Такође, реализација пројеката Пута свиле у свету омогућава усклађивање кинеских регулатива са регулативама трећих држава. (CSIS, 2017) У овој области је сарадња са ЕУ земљама веома важна, с обзиром да се ЕУ тржиште сматра високо регулисаним и једним од најразвијенијих тржишта у свету у погледу квалитета и софистицираности прописа.

Једна од карактеристика кинеског модела улагања је упошљавање кинеске радне снаге приликом реализације инфраструктурних пројеката. Таквом политиком смањује се могућност отпуштања радника у Кини, нарочито код државних конгломерата, што поред економских, има и социјалне користи. Према проценама Владе Кине, око милион радника је 2016. године радило на кинеским пројектима у иностранству. (Guettero, 2017, стр.6)

Према GCIT бази (2021), ка земљама Европске уније је у периоду 2013-2020 усмерено око 40 милијарди долара средстава у оквиру пројеката који су категорисани као Пут свиле. Улагања на развијеним ЕУ тржиштима обезбеђују приступ научно-технолошким достигнућима и менаџерским вештинама вођења компанија, посебно ако се има у виду да се већина инвестиција односи на добро познате и утицајне брендове.

Нису све земље ЕУ на једнаком степену економског и технолошког развоја. На мање развијеним ЕУ тржиштима, одређене компаније суочавају се са економским тешкоћама, што Кини пружа могућност присвајања тих фирми по далеко конкурентнијим ценама. Тиме се креира могућност задржавања постојећих кадрова и преношења њихових искустава у Кину. Међутим, различит ниво пословне праксе и управљања често онемогућава њихову директну примену у Кини.

Један од циљева Пута свиле је и интернационализација ренминбија. Луксембург и Лондон су две кључне европске метрополе за интернационализацију кинеске валуте. Присуство Кине у финансијском сектору Европске уније значајно је за пружање кредитне подршке кинеским и европским фирмама у реализацији пројеката Пута свиле, као и кинеским компанијама код емисије обвезница. Присуство Кине у Лондону је значајно због близине тржишту ЕУ.

У другој деценији 21. века, кинеске фирме су интензивно улагале у изградњу технолошких паркова и компаније које послују у области информационих и комуникационих технологија у ЕУ. Сарадња кинеских са ЕУ фирмама у овој области

омогућава пренос знања из области сајбер безбедности и напредних технологија, као и пренос *know how*. Према CGIT бази, до сада је око 2,7 милијарди долара уложено у ЕУ технолошке фирме, у оквиру Пута свиле.

Поред економских, Пут свиле остварује и одређене геополитичке циљеве Кине. Интереси Кине у Европи досежу и до оних региона који се делом налазе у Европи, а делом у Азији. Такав је, на пример, регион Црног мора. Овај простор географски лежи на евроазијском тлу и укључује ЕУ чланице Румунију и Бугарску, и ван ње Русију, Турску, Украјину и Грузију. Због геостратешког значаја овог региона, као и економских интереса у оквиру Пута свиле, од представљања пројекта 2013. године, запажа се појачано ангажовање Кине кроз инвестиције у инфраструктуру, енергетику и пољопривреду. Од 2018. године на снази је Споразум о слободној трговини са Грузијом, због чега је ангажовање Кине на азијској страни Црног мора израженије у односу на европску. Инвестиције у луке на овом простору могле би бити један од начина за приближавање тржишту ЕУ и економску интеграцију са европским земљама, с обзиром на близину земаља из региона Црног мора средњем копненом коридору Пута свиле. Са друге стране, интереси Кине у Каспијском мору односе се, пре свега, на енергетску стабилност са свим земљама које га окружују - Русијом, Азербејџаном, Туркменистаном, Ираном и Казахстаном. Овај регион део је коридора Кина – Централна Азија – Западна Азија.

Различити региони Европе пружају јединствене могућности за остварење економских и геополитичких циљева Кине. Иако је, до сада, сарадња са земљама Северне Европе у оквиру Пута свиле била слабије изражена у односу на остатак континента, учешће овог региона могло би постати далеко значајније, уколико амбиције поларног Пута свиле постану приоритет у блиској будућности. Традиционално је западна Европа била извор најсавременијих технологија и трендова у индустријском развоју, а југозападна Европа шанса да се са мање новца преузму вредни ЕУ брендови и луке које отварају простор за трансатлантску трговинску размену.

Јужна Европа је, са друге стране, стратешка важна локација за Пут свиле, с обзиром да се у овом региону завршава поморски коридор. Коридор Кина-Централна Азија-Западна Азија, преко Западног Балкана, омогућава кинеским фирмама приступ тржиштима западне Европе. Са друге стране, користи од изградње овог коридора су велике и за ЕУ фирме, јер се тиме обезбеђује брже и економичније пласирање ЕУ производа на тржишта земаља Азије.

Ангажовање у овом региону пружа могућност кинеским фирмама да смање трошкове транспорта и дистрибуције робе ка земаљама ЕУ. Изложеност тржишту јужне Европе им такође омогућава увид у пословне праксе и стандарде пословања на једном од најбоље регулисаних тржишта на свету. Унапређењем капацитета луке Пиреј уласком компаније COSCO обезбеђен је перспективнији и ефикаснији модел транспорта до ЕУ, с обзиром да је време транспорта до Грчке краће за 10 дана у односу на северни коридор. Дакле, изградњом транспортних коридора до Будимпеште (у оквиру правца: Кина-Централна Азија-Западна Азија) и до Немачке (у оквиру Новог евроазијског копненог моста), Кина се интегрише у паневропски транспортни коридор и повећава трговинску размену, пословне и културне везе са ЕУ земљама. (Barisitz & Radzyner, 2018, стр.2-4)

Упркос изласку балтичких земаља из групе, форум 16+1, односно, 13+1 сада, и даље пружа огромне инвестиционе могућности кинеским фирмама и разумевање пословне климе у региону. Овај блок је такође значајан и за нека политичка питања Кине, попут подршке одређених ЕУ чланица кинеским интересима у Јужнокинеском мору и питањима људских права. (Wang *et al*, 2017, стр. 11-12)

Многе земље ове групе су на нижем степену економског развоја у односу на остале чланице Уније, због чега се куповина компанија може остварити по нижим ценама. С обзиром да се многе земље овог блока налазе на периферији Уније, могућност пласирања робе по нижим трошковима на тржиштима ЕУ земаља чини куповину тих компанија привлачном пословном алтернативом.

Регион централне и југоисточне Европе пружа одличан баланс између квалитетне и трошковно конкурентне радне снаге, због чега је у овом делу Европе Кина у могућности да изгради производне капацитете, а завршне производе пласира на тржиште Европске уније. (Turcsanyi, 2014, стр .3)

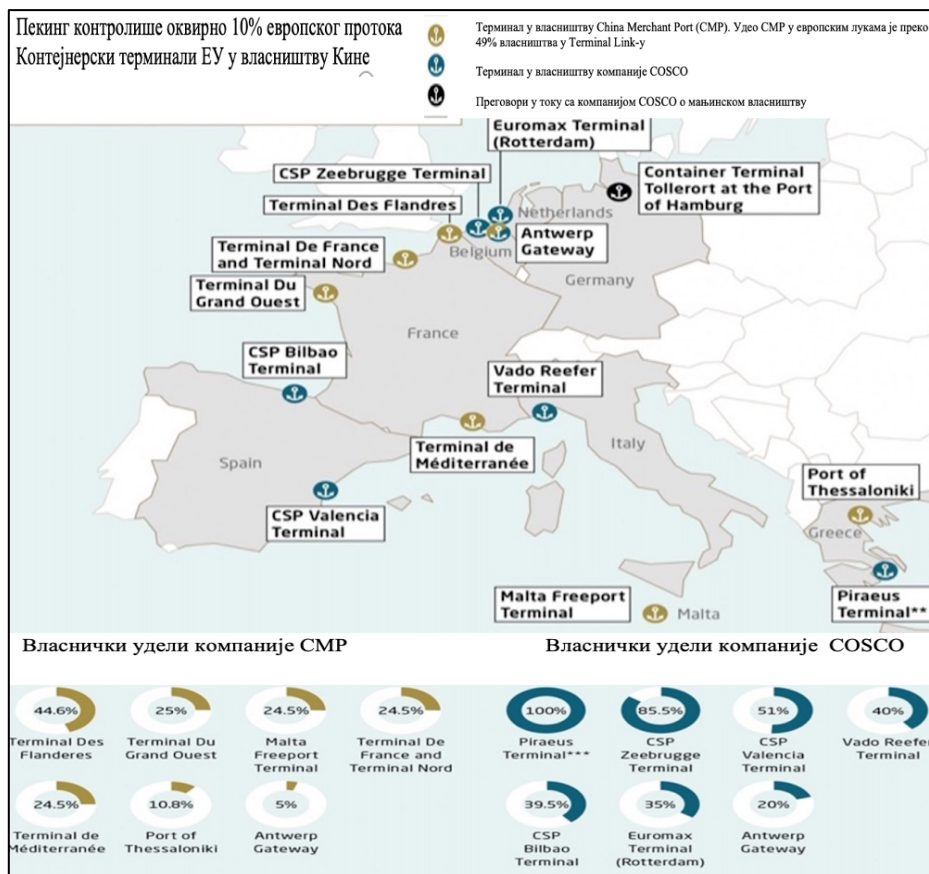
До успостављања трасе Нови евроазијски копнени мост, железнички транспорт између Европе и Азије одвијао се преко транс-сибирске железнице. Представљањем руске иницијативе Евроазијска економска унија, која је омогућила бројне царинске олакшице земљама потписницама, железнички саобраћај преко Русије, Казахстана и Белорусије постао је атрактивнији у размени робе између Кине и ЕУ. Један од изазова у спољнотрговинској размени Кине и Европске уније је велики дефицит на ЕУ страни, због чега се одређени број контејнера враћа празан у Кину. Поред тога, застарела инфраструктура европске железничке мреже још један је од разлога честих кашњења и

застоја на кључним тачкама транспортног коридора. Због тога је овај вид транспорта још увек инфериоран у односу на поморски модел. (Hillman, 2018)

Једна од активности Кине у ЕУ која је привукла највећу пажњу јавности су интензивна инвестициона улагања у европске луке. Преко компанија *COSCO* и *CM Port*, Кина је у другој деценији 21. века инвестирала у 15 европских лука, а многе од њих налазе се на кључним локацијама за трансконтиненталну трговинску размену. (слика 23) С обзиром на значај Холандије у спољној трговини Кине, улагање у луку Ротердам представља једну од стратешки најзначајнијих инвестиција Кине у Европи.

*COSCO Shipping Company* и *China Merchant Group* су две најзначајније кинеске мултинационалне логистичке компаније које су улагале у европске луке. Компанија *COSCO Shipping* присутна је у лукама у Грчкој, Белгији, Италији, Холандији и Шпанији, док је *China Merchant Group* присутна у Француској, Белгији и медитеранским лукама. (Giamello&Mardell, 2021)

Поред *COSCO Shipping* и *China Merchant Group*, у европским лукама присутна је и компанија *CK Hutchison Holdings*, која поред холандске луке Ротердам има удела и у лукама у Великој Британији, Шведској, Немачкој и Холандији. Осим економских мотива, улагања највећих кинеских логистичких фирми имају и одређене геополитичке импликације на ЕУ. Ове фирме део су шире мреже компанија које контролишу поморски саобраћај на релацији Азија-Европа. (Van Der Putten, 2019, стр. 7, 17)



Слика 24 - Присуство Кине у европским лукама. Извор: Giamello&Mardell (2021)

У тренутку када је Европска унија постала свесна димензије улагања и утицаја кинеских логистичких компанија на њену логистичку мрежу и позицију у међународном транспорту, Кина је већ успоставила значајно присуство у власничкој структури лука на свим странама европског континента. Тиме је осигурала не само будуће профите кроз промет робе на најпрометнијим поморским локалитетима, већ и могућност да преко њих индиректно контролише позицију ЕУ у међународном поморском саобраћају.

#### 4.3 Пут свиле из перспективе земаља чланица ЕУ

Ситуација на светском тржишту након економске кризе 2008. године утицала је на промену инвестиционе климе у ЕУ и сарадњу са трећим државама. Финансијски систем еврозоне био је веома погођен кризом, а многе европске земље суочавале су се са високим сувереним дугом и колапсом финансијских институција и фирми. У таквим околностима, прилив свежег капитала из иностранства био је неопходан.

Кинеска привреда, која је у периоду од 2008. до 2012. године регистровала просечну годишњу стопу раста од 10%, пружила је домаћим компанијама одличну

перспективу да покрену талас инвестиционих активности у ЕУ. У јеку привредне експанзије, растућег БДП-а и одлуке да вишак девизних резерви пласира напољу, економски снажне кинеске фирме постепено су регистровале позиције у власничкој структури европских компанија. У склопу развојне стратегије *Go Global*, кинеске компаније куповале су имовину ЕУ фирми по атрактивним ценама и повећавале своје тржишно учешће.

Различити интереси земаља унутар Европске уније утицали су на то да свака земља дефинише сопствену стратегију према Кини, што је резултирало у томе да више од деценије након светске економске кризе, ЕУ нема синхронизовану спољну и економску политику према Кини. О позитивном ставу одређених ЕУ земаља да отворе своја тржишта за кинеске компаније сведоче стране директне инвестиције Кине у тим земљама, инфраструктурна изградња и пројекти Пута свиле. Најразвијеније чланице Уније, Француска и Немачка, и до скоро, Велика Британија, одупреле су се званичним предлозима да преко Меморандума о разумевању подрже Пут свиле. То, међутим, није значило затвореност ових земаља за кинески капитал. Унутар њих постоје подељени ставови по питању те отворености: са једне стране је резервисани државни врх, а са друге оптимистичан привредни сектор. Најбољи пример такве слике је Немачка, најзначајнији трговински партнер Кине у Европи, чије су компаније одавно разумеле потенцијал кинеског тржишта и пословних могућности у Азији. Немачка званично није део Пута свиле, али до сада није одбијала стратешке инвестиције. На службеним путовањима у Кину, немачки канцелари често би одлазили у пратњи привредника. О неусаглашености ставова чланица Уније говори податак о непостојању хармонизоване политике ЕУ према Кини у одређеним питањима.

Пример таквог одступања су позиције Мађарске и Грчке, које су, у неколико ситуација до сада, одбијале да следе препоруке ЕУ у вези са питањима Јужнокинеског мора, Тајвана и људских права. (Brattberg & Soula, 2018)

Ове земље, за разлику од западних ЕУ економија, имају благонаклон став према Кини и кинеским инвестицијама. Значај железничке пруге Београд – Будимпешта за Мађарску и луке Пиреј за Грчку довољно објашњава разлоге таквог оптимизма и отворености.

Сарадња Европске уније и Кине у области транспортне повезаности постојала је много пре него што је представљен концепт Пута свиле, али је управо њиме покренута интензивнија инвестициона и трговинска сарадња. Кина је званично укључила Европску унију у оквир Пута свиле 2014. године, а наредне године са њом потписала Меморандум о повезаности Пута свиле и Трансевропске транспортне мреже у оквиру

иницијативе *EU-China Connectivity Platform*. Наредне године, Кина је постала члан Европске банке за обнову и развој, а неке чланице Уније Азијске инфраструктурне инвестиционе банке. (Wang *et al*, 2017,стр.4-6)

Придруживање чланица Уније Азијској инфраструктурној инвестиционој банци и Кине Европској банци за обнову и развој и Европском инвестиционом фонду упућује на заинтересованост обе стране да заједно учествују у обликовању стратегије транспортне повезаности и економске интеграције на евроазијском континенту.

Пут свиле промовише инфраструктурну изградњу и инвестиционе активности у домену тврде и меке инфраструктуре. Иако свака земља има јединствене конкурентске предности, за кинеске амбиције Пута свиле у Европи неколико земаља има израженију улогу и допринос пројекту у односу на остале. У овом делу рада анализира се позиција 16 земаља чланица Европске уније, док се преосталих 11 чланица, које су део формата 16+1, анализира у поглављу 4.5.

**Јужни део Европе** (Италија, Грчка, Малта и Кипар) заузима доминантно место у остварењу циљева Пута свиле због чега је највећи проценат досадашњих улагања био усмерен ка овом региону. Од укупно 39,6 милијарди долара кинеских инвестиција у ЕУ, колико CGIT база региструје у оквиру Пута свиле, 26,5 милијарди долара усмерено је ка земљама Јужне Европе, при чему се највећи проценат улагања односи на Италију (84%). У домену инфраструктурне изградње Пута свиле, највећи обим финансијских средстава усмерен је ка земљама Јужне и Централне Европе.

Интересовање Кине за грчка предузећа јавља се након економске кризе 2008. године, када је кинеска компанија COSCO Shipping инвестирала у **грчку** луку Пиреј. Пројекат је реализован уз концесију на 30 година. Додатна улагања наредних година учинила су ову луку стратешким ресурсом и једне и друге стране. Пласирање кинеског капитала након разорне финансијске кризе пружио је подстицај потонулој грчкој економији и ову луку учинио једном од најуспешнијих кинеских инвестиција у ЕУ. Са друге стране, присуство у луци Пиреј омогућило је Кини директно пласирање производа на тржиште ЕУ. Године 2016, Кина је уложила додатна средства и повећала власништво у луци на 67%. (Le Corre, 2018, стр.162-167)

Од 2016. године, инвестиције Пута свиле у Грчкој усмерене су на обновљиве изворе енергије, телекомуникације, логистику и авио индустрију. (CGIT, 2021)

Улога Кине у економском оживљавању луке Пиреј и грчке привреде након економске кризе осигурала је подршку ове земље не само за Пут свиле у Европи, већ и за одређена политичка питања Кине. Поред власничког удела COSCO Shipping у луци

Пиреј, још једна кинеска компанија - China Merchant Port такође је присутна у Грчкој, са уделом од 10,8% у луци Солун. (слика 23)

По представљању Пута свиле и периода интензивног улагања Кине, **Италија** је променила своју позицију према Кини и била међу првим заговарачима увођења механизма скрининга СДИ. У Италији, као и у осталим развијеним земљама Европе, постоје подељени ставови по питању значаја и ризика кинеских инвестиција. Такве околности приморавају Кину да пажљиво бира пројекте и придржава се дефинисаних стандарда Уније, како не би били предмет блокаде од стране италијанских власти. Међутим, промена економске ситуације у земљи са појавом пандемије и енегетске кризе у Европи могла би делимично ублажити ставове италијанске стране по питању кинеских инвестиција. Луке на северу и североистоку земље предмет су интересовања кинеских компанија због могућности укључивања ових лука у поморски Пут свиле које могу пружити алтернативу тренутно веома ангажованој луци Пиреј.

Меморандум са Кином у оквиру Пута свиле Италија је потписала 2019. године, чиме је постала прва земља G7 која је званично подржала овај пројекат. Док ризици везани за одрживост дуга нису истакнути у случају Италије, Gallelli & Mariani (2021) сматрају да је трансфер технологија један од најозбиљнијих ризика са којима се ова земља суочава. Позната италијанска експертиза и препознатљивост брендова *Made in Italy* могу бити предмет тих трансфера, пре свега путем кинеских центара за истраживање и развој у Италији, мерцера и аквизиција италијанских фирми са јаким брендovima и патентираним технологијама, али и могућег политичког утицаја преко академских институција и телекомуникационих технологија. (Gallelli & Mariani, 2021, стр.2, 10-17)

О значају билатералне сарадње **Кипра** и Кине говори Споразум о стратешком партнерству који су ове земље потписале новембра 2021. године. Кипар је на страни земаља које су кључне за поморски Пут свиле, због јединственог географског положаја и близине Блиском истоку, Африци и западној Азији. Кипар је значајан финансијски центар, са конкурентним пореским режимом и позицијом на прекретници важних поморских путева Медитерана. У оквиру Пута свиле, Кипар може постати дистрибутивни центар за прихват кинеске робе и дистрибуцију ка свим тржиштима која га окружују. (Chaziza, 2021)

Због величине и ограничених могућности **малтешког** тржишта за Пут свиле, ова земља до сада није била у центру интересовања кинеских улагача. CGIT база региструје једну инвестицију у оквиру Пута свиле из 2014. године, у области енергетике, када је



кинеска фирма China Power Investment уложила 440 милиона долара у компанију EneMalta, обезбедивши тиме удео од 33% у власничкој структури наведене фирме.

Када су у питању земље Северне Европе, наведена база не региструје инвестиције у оквиру Пута свиле.

За разлику од осталих чланица Европске уније, приступ **Шведске** Путу свиле био је ”сачекај и види”. Скептицизам у вези са циљевима Пута свиле и неповерење у способност кинеских фирми да реализују комплексне пројекте резултирало је у пропуштеним шансама и усмеравању страних директних инвестиција ка другим тржиштима у региону. Шведска није на директним трасама Пута свиле, због чега је Кина до сада била фокусирана на друге европске земље. Услед обимних пословних активности шведских компанија у централној Азији, учешће Шведске у пројектима Пута свиле могло би се остварити у овом делу азијског континента пре него у Шведској, с обзиром на ограничено присуство кинеских фирми у овој земљи. Такође, шведске компаније могле би подржати Пут свиле кроз пројекте у области одрживе изградње лука и капацитета у авио саобраћају. (Weissmann & Rappe, 2017, стр.4-9)

Изградња поларног Пута свиле упућује на неопходност интензивније сарадње Кине са скандинавским земљама.

Један од важнијих пројеката у оквиру овог правца је изградња пруге Рованиеми (Финска) - Киркенес (Норвешка), која има потенцијал да унапреди инфраструктурни профил арктичког Пута свиле. Уколико би се пруга надовезала на подводни тунел Финска – Естонија, овај правац могао би постати једна од алтернатива у робној размени између Азије и Европе. (Murdoch-Gibson, 2018)

**Финска** и Норвешка су подржале идеју арктичког Пута свиле, као и изградњу наведене пруге, логистичких центара и спајање са балтичким путним правцем. Лука Киркенес има потенцијал да постане стратешка лука на поларном Путу свиле, због специфичне позиције у Баренцовом мору на Арктику и могућности транспорта робе између Азије и Европе. (Tillman *et al*, 2018, стр. 356–357)

База CGIT не региструје инвестиције нити инфраструктурну изградњу у оквиру Пута свиле у **Данској** и **Ирској**, што указује на мали значај ових држава за кинески пројекат.

Када је у питању Западна Европа, један од најзначајнијих партнера Кине у досадашњим пројектима Пута свиле је **Луксембург**. У овој земљи су до сада реализоване инвестиције у финансијском сектору, авио индустрији и логистици. Значај Луксембурга је тај што је једна од земаља оснивача Европске уније, која је 2019. године

потписала Меморандум о разумевању са Кином у оквиру Пута свиле и од почетка била отворена према кинеским иницијативама, како на државном нивоу, тако и у пословним круговима. Концепт Пута свиле који Кину спаја са земљом са највишим БДП-ом *per capita* у Европи је *Air Silk Road* – ваздушни Пут свиле. Према CGIT бази, једна од највећих кинеских инвестиција у Луксембургу је улагање кинеске *Henan Civil Aviation* у луксембуршку авио компанију *Cargolux*, која је претходно била у власништву *Qatar Airways*-а.

Ваздушни Пут свиле покрива неколико карго летова недељно између Луксембурга и кинеске покрајине Хенан. По успостављању ове линије, карго транспорт је продужен до аеродрома у Будимпешти. Овом иницијативом покренут је развој покрајине која традиционално није била у домету инвеститора. (Kostka & Rabe, 2021, стр.161) Развој ваздушног саобраћаја у овом делу Кине представља пример реализације циљева Пута свиле да се поред приобалних региона, подједнако развијају и њене провинције.

На простору Западне Европе, значај **Немачке** за Пут свиле проистиче из њене географске позиције и важности лука у међународној трговини. Поред луке Хамбург, Лајпциг и Дуизбург су такође стратешки важни логистички центри за евроазијску трговинску размену.

У 2022. години постигнут је договор о преузимању 25% удела у једном од терминала луке Хамбург од стране компаније COSCO Shipping. (Delfs & Fokuhl, 2022) Трећина промета ове луке односи се на кинеску робу. Након преузимања немачких фирми које су циљале критичну инфраструктуру и увођењем механизма скрининга СДИ, кинеске инвестиције у ЕУ сада прати другачија динамика и стратегија улагања. Иста је ситуација и са немачким фирмама које послују у Кини. Од 2023. године, према новој легислативи ЕУ, европске фирме ће бити у обавези да се придржавају стандарда ЕУ о заштити животне средине и људских права. Ови стандарди се, између осталог, односе и на инвестиције у Кини и ланце снабдевања, што нарочито може бити проблематично за компаније које послују у региону Синкјанг. (Casey, 2021)

Развој железничке транспортне инфраструктуре између Немачке и Кине доприноси повезивању ЕУ са Кином и тржиштима у Азији. Железнице Немачке (*Deutsche Bahn*) и *China Railway* су 2016. године потписале Меморандум о разумевању у циљу унапређења коридора Нови евроазијски копнени мост. (Gaspers, 2016)

Почев од бившег канцелара Шредера, доскорашње канцеларке Меркел и актуелног канцелара Шолца, сви модерни немачки премијери имали су отворен став

према Кини. Због огромних профита које немачке фирме остварују у Кини и кинеских инвестиција у Немачкој, судећи по анализи еминентних међународних института, у наредном периоду, не очекује се радикална промена курса Немачке према Кини. (Barkin, 2020) Будући став Немачке према Кини налазиће се, врло вероватно, у домену неутралности у односу на постојеће тензије САД и Кине.

Као и у осталим земљама Уније, тако су и у **Француској** луке на радару кинеских инвеститора. Град Лион је значајан комерцијални центар и његова позиција одговара интересима Пута свиле. Томе сведочи проширење трасе железничког транспорта из Кине ка Дуизбургу, све до Лиона. Луке Авр и Марсељ су такође интересантне за Пут свиле, као и аеродром у Тулузу, у коме од 2014. године Кина има 49,9% удела у власничкој структури. (Wang *et al*, 2017, стр.8) *China Merchant Holdings*, један од најзначајнијих кинеских играча у домену логистике, поред СМА СGM, индиректно има удела у четири француске луке: Фос, Монтоар, Авр и Денкерк, што потврђује апетит кинеских фирми за луке у Европи. (Zhang, 2020b)

Развијеност фармацеутске индустрије упућује на потенцијал ове гране француске привреде да постане једна од доминантних у оквиру *Health Silk Road* концепта Пута свиле, посебно ако се има у виду атрактивност ове делатности током пандемије *covid-19*. Ниједна до сада реализована кинеска инвестиција у Француској, према подацима базе CGIT, није категорисана као Пут свиле.

**Холандија** је један од највећих трговинских партнера Кине у ЕУ и стратешки центар за ре-експорт и ре-импорт кинеске робе ка другим тржиштима. Трећина робе из Кине ка ЕУ пролази кроз луку Ротердам, у којој је 2016. године кинески COSCO Shipping стекао 35% удела у власништву. (Wang *et al*, 2017, стр.8)

Осим улагања у **белгијске** луке, база CGIT не региструје друге трансакције Пута свиле у овој земљи. Иста је ситуација и са улагањима у **Аустрији**.

Инвестиционе активности Кине у **Шпанији** датирају из периода финансијске кризе 2008. године, када је почела интензивно улагати у еврообвезнице и убрзо постала други највећи кредитор ове земље. Упркос значају Кине у економском опоравку након периода кризе и иницијално позитивном ставу Шпаније према кинеским инвестицијама, данашњи став званичника ове земље усклађен је са ставом најразвијенијих ЕУ економија - Француске и Немачке. У државним круговима може се видети резервисан став и подршка иницијативи за скрининг инвестиција, нарочито након улагања Кине у шпанске луке Билбао и Валенсија. (Ortega, 2019)

**Португалија** је интересантна за Пут свиле због географске позиције лука у Атлантском океану и повезаности са Бразилом и афричким земљама које су некада биле њене колоније. (Wang *et al*, 2017, стр.14)

И пре иницирања Пута свиле, Кина и Португалија имале су посебан однос због специјалног административног региона Макао, којим је Португалија управљала у периоду од 40 година и 1999. године га званично предала Кини.

Лука Синес има стратешки значај у међународној трговини јер се налази на раскршћу поморских путева између Америке и Европе, Европе и Африке, и Европе и Азије, због чега има потенцијал да постане један од важних праваца Пута свиле за промет кинеске робе ка овим континентима. (Wejchert, 2021, стр.1)



Слика 25 - Повезаност Луке Синес са светским тржиштима

Извор: Wejchert, (2021, стр.1)

Најразвијенија европска тржишта немају потребу за инфраструктурном изградњом коју промовише Пут свиле, али имају светске брендове, *know how*, напредне технологије и иновације. Са друге стране, земље на периферији Уније заостају за западним економијама по питању стандарда, али имају предност у виду географске локације јер се налазе у близини важних коридора Пута свиле. На овај начин, присуством на европском тржишту, Кина остварује двоструке користи и реализује дефинисане циљеве Пута свиле. Опрезна инвестициона политика ЕУ према Кини и механизми скрининга страних директних инвестиција захтевају да Кина буде промишљенија по питању стратегије инвестирања у ЕУ и процени утицај њених улагања на европске ресурсе и стандарде. У наредном периоду, врло је вероватно да ће Кина наставити са иницијативом куповине ЕУ лука. У јеку украјинске кризе,

интересантни кандидати могле би бити луке у Црном мору и Скандинавији, уколико средњи копнени коридор и поларни Пут свиле добију на значају у размени Кине и ЕУ. Како год да се одвијају геополитички односи у Европи, кракови Пута свиле преплићу се на свим странама евроазијског континента, што Кини оставља довољно простора да прилагоди своју позицију и формат Пута свиле.

#### 4.4 Контрoверзе и ризици у вези са иницијативом Пут свиле

Особеност модела економског управљања и инвестиционе стратегије Кине креира бројне изазове у западним земљама које апсорбују кинески капитал. Поред оних који се у литератури често наводе у вези са кинеским инвестицијама и пројектима, а који су представљени у оквиру поглавља 3.1.4, за Пут свиле се везује још неколико специфичних врста ризика, који су карактеристични за све земље које учествују у пројекту, независно од географских локација на којима се налазе и степена развијености њихових економија.

Бројне економије дуж коридора Пута свиле немају довољно развијене институције система, налазе се на ниском степену економског развоја и оптерећене су високим јавним дуговима. Неретко се дешава да, услед неадекватне процене ризика, узимање кинеских кредита за инфраструктурне пројекте доведе до немогућности отплате дугова и ризика преноса државне имовине у кинеске руке. Због тога се **одрживост дуга** јавља као најчешћа критика кинеског модела инвестирања. Одређени проценат зајмова у оквиру Пута свиле је колатерализован, те често објекат који је предмет градње може послужити као колатерал. Немогућност једне земље да на време сервисира кредитне обавезе повлачи са собом макроекономске ризике. У вези са наведеним ризиком, једна од најчешћих критика је такозвана ”*дужничка замка (debt trap)*”, термин који имплицира наводну намеру Кине да давањем огромних зајмова земљама које нису у стању да отплате кредите креира финансијску зависност и преузме стратешки важне ресурсе. Црна Гора и Шри Ланка се често наводе као примери финансијске зависности од Кине. Међутим, упркос таквим ситуацијама, објективно је рећи да је обавеза сваког дужника да процени сопствену солвентност и кредитне ризике. Због тога се критике у вези са дужничком дипломатијом могу окарактерисати субјективном проценом аутора који наводе те тврдње, пре него реалном ситуацијом у пракси, имајући у виду да је мало примера који потврђују намеру Кине да преко кредита преузима имовину других земаља.

У прилог овој тези говори и студија америчког института *Rhodium Group*, која је анализирала пројекте у земљама које су узимале кредите од кинеских банака и суочавале се са проблемима отплате кредита. Студија је показала да циљ Кине није нужно креирање економске зависности и преузимање стратешке имовине, већ проблем лежи у систематски неодрживом моделу финансирања. Анализа указује да заплена имовине није честа стратегија у повраћају позајмљених средстава, а само су два примера наведена као таква пракса: преузимање луке у Шри Ланци и земљишта у Таџикистану. Од 40 пројеката код којих је постојала немогућност отплате кредита у 24 земље, односно укупне вредности дуга од 50 милијарди долара, најчешће стратегије Кине у решавању овог проблема биле су: продужење рокова отплате, рефинансирање / поновно преговарање услова уговора и отпис дуговања. Отпис дуговања је наведен као најчешћи модел управљања лошим дуговима, у чак 16 ситуација. Овај вид праксе је доминантан у афричким земљама – Боцвани, Мозамбику, Гани, Камеруну, Судану и Зимбабвеу. У 11 случајева, одлагање плаћања кредитних обавеза је други најчешћи модел решавања овог проблема, и регистрован је у случају Украјине, Казахстана, Кубе и још неколико земаља. Рефинансирање, односно, поновно преговарање услова уговора регистровани су у 8 случајева, односно пројеката, и то у Анголи, Еквадору, Монголији и још пар земаља. Један од интересантних модела отписа дуговања који је регистровала ова студија је отпис дуга уз одобравање нових кредита, какав је био случај са Боцваном, што је још више продубило кризу у тој земљи. Помињу се, такође, и случајеви потпуног отписа дуга у корист циљева спољне политике и неговања добре билатералне сарадње. Блокада будућих захтева за кредитирањем је још једна стратегија која се примењује као мера контроле задуживања и спречавања даљих криза несолвентности. (Kratz et al, 2019)

У вези са кризом задужености у Африци, у 2022. години је Кина наставила са праксом отписивања дуговања и *”преуспела 10 милијарди долара својих ММФ резерви афричким земљама”*. (Monteiro & Hancock, 2022)<sup>30</sup>

Узимајући у обзир наведене ризике, треба напоменути да нису све земље кандидати и у могућности да добију повољне кредите западних институција, због чега су кредити кинеских банака некада једино решење за финансирање инфраструктурних пројеката. У интересу земаља које аплицирају за такве кредите је да израде студију изводљивости пројекта и процену сопствене солвентности и ризика финансирања.

---

<sup>30</sup> Monteiro, A., Hancock, T. (2022) China to Waive Some Africa Loans, Offer \$10 Billion in IMF Funds, *Bloomberg*, доступно на: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-23/china-to-waive-some-africa-loans-offer-10-billion-in-imf-funds?leadSource=verify%20wall>, приступљено: 29.11.2022.

*Недостатак транспарентности* је још један од ризика у вези са овом иницијативом. Нетранспарентни услови јавних тендера и кредитирања, нарочито у неразвијеним и земљама у развоју, креирају финансијске ризике и могућност неадекватног коришћења средстава.

Инфраструктурни пројекти су посебно рањиви на *ризике корупције*, посебно у грађевинарству и пословима јавних тендера. *Corruption Perception Index* дуж земаља Пута свиле је највиши код земаља које су на ниском степену економског развоја. С обзиром да су пројекти Пута свиле врло често усмерени на енергетику и рударство, још један од ризика који се најчешће цитира односи се на *еколошку димензију* тих пројеката. Пројекти у сектору рударства, енергетике и транспорта, нарочито код нееколошких извора енергије, попут угља, креирају ризик штетне емисије угљен диоксида и раст загађења. Још један од еколошких ризика односи се на *биодиверзитет*. Одређене деонице коридора Пута свиле које пролазе кроз ненасељене територије могу довести до узурпирања природних станишта птица и животиња и имати негативан утицај на животну средину у датој регији. Изградња транспортних коридора носи и *ризике стварања клизишта*, поплава и сл., посебно код неприступачних терена и изградње тунела при изградњи пруга. (World Bank, 2019, стр. 108-112)

Посматрајући тренд улагања Кине у оквиру Пута свиле у годинама пандемије, примећују се интензивнија улагања у области обновљивих извора енергије (соларних, ветро и хидро електрана) што се поклапа са међународним трендовима и стратегијама за смањење угљен диоксида. Кина, као највећи емитер CO<sub>2</sub> гасова на свету, има посебну улогу у овом процесу. Те инвестиције су у 2020. и 2021. углавном пласирали кинески државни конгломерати и државне фирме. Због ограничења које је наметнула пандемија, више од половине укупних пројеката Пута свиле у 2020. години било је усмерено ка тржиштима у Азији, а само 8,6% у Европи (уз приметно повећање улагања у Пољској, Србији и Бугарској). Највећи проценат инвестиција, преко 70%, био је усмерен на транспорт и енергетику, што је у складу са основним циљевима Пута свиле. У 2021. години су настављене инвестиције у области обновљивих извора енергије, нафте и гаса, без значајних улагања у капацитете за производњу угља. (Wang, 2021, 2022)

Вредност инфраструктурних пројеката, дужина периода изградње и отплате кредита, нарочито у кризним периодима, носи бројне *економске* и *правне ризике* у земљама у којима се реализују пројекти. Најчешће цитирани ризици у вези са страним директним инвестицијама Кине у ЕУ је ризик *неусклађености са њеним нормама*.

Критика Пута свиле је и непостојање јединствене стратегије и прецизно дефинисаног оквира, на основу чега би се израдила свеобухватна анализа ризика за привредне гране земаља у којима се инвестира.

Један од најзначајнијих ризика који се помиње у пракси односи се на улагања у европске луке. Велики број ЕУ лука налази се у делимичном власништву или њиме управљају кинеске компаније. Присутством у стратешким лукама ЕУ, Кина може да утиче на међународне токове робне размене, логистичке правце и способност ЕУ да контролише ланце снабдевања ка њеном тржишту. (Giamello & Mardell, 2021)

За европске фирме, ризик представља и величина кинеског тржишта. Уз ниже трошкове радне снаге и цене производа, и уз помоћ државних подстицаја намењених домаћим компанијама, кинески производи су конкурентнији на ЕУ тржишту, чиме угрожавају европске произвођаче. Ограничен тржишни приступ један је од највећих проблема европских фирми на кинеском тржишту. Због *недовољне отворености кључних сектора*, попут дигиталних технологија, европске фирме немају једнаке шансе за остварења профита и повећање тржишног учешћа на кинеском тржишту.

Капацитет производње кинеских фирми и подршка коју примају у виду кредита за извоз омогућавају кинеским фирмама да на ЕУ тржиште извозе робу по знатно нижим ценама у односу на домаће (у неким секторима, попут телекомуникационе опреме, цене могу бити ниже од 10-30%). Тако остварене профите улажу у истраживање и развој, чиме кинески производи бивају технолошки на једнаком степену развоја као производи развијених економија. (Kratz & Oertel, 2021, стр.13)

По питању *финансијског извештавања*, извештај института KIEL наводи да се *”кинески зајмови ретко дају на билатералном, међуржавном нивоу. Уместо тога, скоро све кинеске иностране позајмице одобравају се преко кинеских државних субјеката, а примаоци тих средстава су обично државне фирме. Овакав вид финансирања између фирми често није регистрован у статистичким заводима земаља у развоју, због чега статистика међународног дуга пати од хронично недовољног извештавања.”*<sup>31</sup> (Horn *et al*, 2019, стр.9) Још једна од интересантних чињеница која се наводи у овом извештају је да, код земаља са високим кредитним ризиком, кинеске банке одобравају кредите по методу директног пребацивања средстава кинеским

---

<sup>31</sup> Horn, S., Reinhart C., Trebesch C. (2019) *China's Overseas Lending*, Kiel Institute for the World Economy, Working paper no. 2132, стр.9



извођачима радова. На тај начин не долази до преноса новца преко државне границе, чиме се добија искривљена слика о стварној задужености земље. (ibid.)

Неадекватно представљање дуга по основу задужености за пројекте Пута свиле и неадекватно рефлектовање задужености код националних статистичких завода доводи до искривљене слике о стварном стању дуга од чега зависе процене ММФ-а, рејтинг земље и цена по којој се издају државне обвезнице. (Tybring-Gjedde, 2020, стр.7)

Ризик финансијског извештавања по питању кинеских кредита у оквиру Пута свиле до сада није био интензивно обрађиван у светској литератури, због чега није могуће дати објективан суд о обиму изложености земаља овој врсти ризика.

Као један од најзначајнијих ризика по интегритет Уније, истиче се проблем *одржања јединства њених чланица*, по основу односа са Кином. Упркос препорукама ЕУ за очување стратешких ресурса и поштовање стандарда, чланице Уније воде се сопственим економским интересима и окрећу Кини, чиме се, по мишљењу ЕУ, нарушава заједништво њених чланова. Пут свиле је у новијој историји један од примера могућих подела унутар Уније и код земаља приступница, када се жеље за економским просперитетом и политичким мотивима стављају изнад устаљеног оквира и стандарда ЕУ. Треба напоменути да ЕУ није суверена држава, већ заједница суверених земаља, због чега већина препорука које долазе са нивоа Уније није обавезујућа, већ упућује на добру праксу, што код земаља које воде сопствену спољну и економску политику према Кини оставља простор за индивидуално деловање.

Поред ризика са којима се суочавају земље дуж коридора, постоје бројни ризици којима је изложена и сама Кина. Пандемија ковид-19 узроковала је промене у набавци материјала, кретању људи, извођењу пројеката на страним локацијама, трансферу машина и ланцима снабдевања. Одлагања, прекиди и застоји у извршењу пројеката креирају финансијске губитке за кинеске фирме и банке, као и немогућност реализације планиране стратегије Пута свиле. (Todorovic & Mrdakovic, 2021, стр. 668)

Немогућност земаља да на време отплате дугове креира финансијски притисак на кинеске банке које учествују у кредитирању Пута свиле. Кина се суочава и са политичким ризицима како најефикасније управљати пројектима код којих дужници нису у стању да сервисирају своје обавезе. Потенцијално пребацавање имовине у кинеске руке креирало би ризик за Кину да земље доводи у дужничку кризу, а њене потезе окарактерисало дужничком дипломатијом.

Различит степен развијености земаља дуж коридора подразумева и различит степен заштите инвеститора, правне сигурности за улагаче и профитабилности

пројеката, а код земаља са високим сувереним ризиком, ризик заробљености капитала и немогућност његове репатријације. Грађански конфликти и промене власти такође представљају ризик за Кину, јер су бројне земље релевантне за Пут свиле нестабилне у погледу наведених ризика. Немогућност замене локалне валуте у кинеску и трансфера средстава назад у Кину представља неке од могућих девизних ризика Кине. Дискриминација страних учесника на тржишту, злоупотреба интелектуалне својине и неадекватно решавање спорова могу бити изражени код пројеката у оним земљама у којима не постоје довољно развијени системи за заштиту инвеститора, стабилне државне институције, регулисано и транспарентно правно окружење. (Sheng , 2018, стр. 4-7)

Превелике инвестиционе активности у оквиру Пута свиле смањују девизне резерве Кине за пројекте који, уколико пласирани у ризичне подухвате, често нису исплативи. Један коридор Пута свиле пролази кроз регион Синкјанг, који карактеришу нестабилност и претње од тероризма и екстремизма, чиме се доводи у питање могућност имплементације пројеката на том правцу. (Ји, 2015, стр.510, 514)

*”Пут свиле треба посматрати као дугорочни процес на који могу утицати околности које тренутно нису предвидиве, попут пандемије. С обзиром да ће реализација пројеката сасвим извесно променити глобалне геополитичке односе, један од ризика који треба сагледати су активности оних глобалних играча који не подржавају приближавање Кине Русији, Европи, Блиском истоку и Африци. Због тога се овај пројекат сматра рекомпозицијом економских и политичких односа у свету.”<sup>32</sup>*  
(Todorović & Mrdaković, 2021, стр.668-669)

За Пут свиле се, због вредности пројеката и утицаја на међународне економске и политичке односе, везују бројни финансијски, еколошки, репутациони и многи други ризици. Од правилне процене тих ризика зависи у којој мери ће Кина и њени партнери успети да реализују започете и планиране пројекте. Адекватно управљање наведеним ризицима ће омогућити да Пут свиле има позитиван утицај на економски просперитет земаља које учествују у иницијативи, међународну транспортну повезаност и ефикасност глобалних логистичких токова. Новонастале геополитичке тензије у свету поводом кризе у Украјини могу представљати претњу за завршетак започетих пројеката на одређеним коридорима Пута свиле.

---

<sup>32</sup> Todorović, M., Mrdaković, S. (2021) Serbia's approach to China's Silk Road: opportunities and risks; Teme, XLV (2), стр. 668-669

## 4.5 Улога иницијативе ‘16+1’ у реализацији циљева Пута свиле у ЕУ

Посебно интересантна иницијатива Пута свиле у Европи је ‘16+1’ који окупља земље Централне, Источне и Југоисточне Европе. Иако мање развијене од западних економија, земље овог региона имају специфичне предности које их чине једнако значајним за остварење кинеских амбиција Пута свиле. Унутар 16+1 формата налазе се земље Западног Балкана као нису део Уније, али чија географска позиција пружа одличну перспективу за повезивање поморског и копненог коридора Пута свиле. Ове земље су карактеристичне и због тога што имају велику потребу за инфраструктурном изградњом и инвестицијама које промовише Пут свиле, чиме се користи од реализације овог пројекта остварују у оба правца. Земље 16+1 групе пружају одличну могућност Кини да преко њих оствари равнотежу утицаја у Европској унији која је дубоко подељена и управо због тога рањива на екстерне утицаје и дешавања.

### 4.5.1 Карактеристике иницијативе ‘16+1’

Блок 16+1 креиран је 2012. године као посебна иницијатива Пута свиле у Европи која окупља земље чланице на источном, централном и југоисточном делу европског континента (Бугарска, Пољска, Чешка, Мађарска, Хрватска, Словачка, Словенија, Литванија, Летонија, Естонија, Румунија), као и земље на југоистоку Европе које нису чланице Уније (Албанија, Босна и Херцеговина, Црна Гора, Србија и Северна Македонија). Наведена иницијатива има за циљ јачање инвестиционих и трговинских односа између Кине и ових земаља у свим секторима од значаја за Пут свиле, попут: транспорта и логистике, енергетике и рударства, информационих и комуникационих технологија, пољопривреде, здравства и науке. Најчешћи вид ангажовања Кине са земљама у овом региону је преко страних директних инвестиција (M&A или *greenfield*), и инфраструктурне изградње, коју најчешће изводе кинеске компаније и финансирају кинеске државне банке. Такви кредитни аранжмани су посебно актуелни у земљама Западног Балкана, које имају највећу потребу за модернизацијом инфраструктуре због слабије развијености у односу на остале земље у Европи. Све чланице групе су потписале Меморандум о разумевању са Кином у оквиру Пута свиле.

Због несугласица са Кином и неиспуњења очекивања у вези са користима од ове иницијативе, Литванија је 2021. године напустила блок 16+1, што је довело до

нарушавања билатералних односа са Кином и промене спољне политике Литваније окретањем ка Тајвану. (Euractiv, 2021)

Разлог изласка из групе 16+1 је став да иницијатива изазива поделе унутар Уније и да нису испуњена очекивања у погледу обимније трговинске размене и инвестиционе сарадње ове земље са Кином.

Након изласка из групе, у Литванији је крајем исте године отворена тајванска репрезентативна канцеларија. (Deutsche Welle, 2021) Такав потез узнемирио је Кину, која Тајван сматра делом своје територије и противи се његовом иступању у иностранству као суверене државе.

Кина је реаговала блокирањем увоза робе из Литваније, што је, напослетку, довело до отварања случаја Европске уније против Кине пред Светском трговинском организацијом због дискриминације у спољној трговини. (Al Jazeera, 2022) Након изласка Литваније, преостале две балтичке земље - Естонија и Летонија су наредне године такође напустиле овај блок. (SCMP, 2022)

Budeanu (2018, стр.8) сматра да 16+1 није трн у оку ни Сједињеним Америчким Државама ни Русији. С аспекта интереса Русије, овом групом нису обухваћене Украјина, Молдавија и Белорусија, док су САД већ успоставиле војно присуство у региону преко НАТО пакта, због чега овај блок не представља безбедносни ризик за САД.

По представљању Пута свиле 2013. године, основан је специјални Фонд за инвестициону сарадњу Кине и земаља Централне и Источне Европе - *China Central and Eastern Europe Investment Cooperation Fund*, чији је циљ инвестирање у пројекте Пута свиле у овом региону. Седиште фонда је у Луксембургу, једном од највећих европских центара за инвестиционе фондове, приватно банкарство и друге финансијске активности из домена *Asset Management*-а. Намена фонда је улагање у инфраструктуру, енергетику, здравство, телекомуникације и друге секторе релевантне за Пут свиле. У циљу унапређења инвестиционог оквира, овај фонд је основао компанију *CEE Equity Partners*, која обавља функцију инвестиционог саветника наведеног фонда. (China CEE-Fund, n.d.)

Највећу финансијску подршку фонду пружају кинеска и мађарска *EXIM* банка, уз учешће од 470 милиона долара од стране кинеске и 30 милиона долара од стране мађарске *EXIM* банке. Још један фонд је основан 2016. године са капиталом од 11 милијарди долара и њега доминантно финансира *ICBC* банка Кине. (Bastian,2017, стр.13)

”Кина нема дефинисан оквир спољне политике за Западни Балкан као регион. Уместо тога, са земљама Западног Балкана углавном комуницира на билатералном нивоу.” (Zweers *et al*, 2020, стр.7) <sup>33</sup> Србија и Северна Македонија су најзначајнији партнери Кине на Западном Балкану у оквиру Пута свиле, због перспективе да се преко територија ових држава, дуж правца *China Land Sea Express Route*, кинеска роба из грчке луке Пиреј транспортује до Мађарске и пласира на тржиште ЕУ. Кина је последњих година изразито активна у овом региону, али такво ангажовање није праћено великим обимом СДИ, већ инфраструктурним пројектима који се финансирају из кредита кинеских банака. Такви аранжмани подижу ниво задужености ових земаља и креирају негативну перцепцију о ефектима кинеских пројеката. Србија је један од најперспективнијих партнера за реализацију Пута свиле на Балкану, због добро изграђених билатералних односа са Кином. Односи две земље прожимају бројне сфере сарадње, попут економске (СДИ, трговинска размена), инфраструктурне изградње, као и спољне политике и безбедности (позиција Кине у Савету безбедности УН по питању Косова). Са друге стране, Албанија је још једна земља на Балкану која пружа добру перспективу за развој поморског коридора Пута свиле. Лука Драч је од 2017. године део логистичке мреже фирме COSCO Shipping, преко које се, посредством медитеранских лука, повезује са лукама у Кини. (Zweers *et al*, 2020, стр.7-14, 18, 34)

Очекивања земаља овог блока су да се преко пројекта Пут свиле унапреде економска, технолошка, културна и други облици сарадње са Кином. Интереси Кине иду у правцу искоришћења конкурентских предности овог региона у погледу ниже цене радне снаге, покретања производње на периферији Уније и извоза финалних производа на тржиште западне Европе. Иако су део јединственог тржишта ЕУ, земље чланице Уније које припадају овом блоку веома се разликују и нуде различиту перспективу за реализацију циљева Пута свиле: налазе се на различитом степену економског развоја, имају различит економски и географски потенцијал, спољну политику према Кини и историју политичког уређења. (Turcsányi, 2014, стр. 3-5)

Земље овог блока разликују се и по степену укључености у регионални ланац снабдевања и степену хармонизације са ЕУ прописима, због чега је координација инвестиционе и трговинске политике са тако хетерогеном групом прилично отежана.

---

<sup>33</sup> Zweers, W., Shopov, V., Van der Putten, F., Petkova, M. Lemstra, M. (2020) *China and the EU in the Western Balkans – A Zero Sum Game?* Clingendael Report, Netherlands Institute for International Relations, стр.7

Кина је предложила 16+1 као економски блок који ће унапредити сарадњу европских земаља са једним од највећих потрошачких тржишта на свету. Иако је идеја овог формата мултилатерална сарадња, још увек се сва ангажовања са Кином дешавају на билатералном нивоу. То је управо једна од критика ЕУ и њених чланица, које сматрају да се оваквим потезима не подстиче баланс у трговинској и инвестиционој размени. Тиме се, заправо, даље продубљује јаз у економским односима поред већ постојећих баријера у погледу ограниченог приступа секторима у Кини. У једном од докумената Европског парламента, земље 16+1 формата представљене су кроз матрицу подршке Кини и Путу свиле, са једне стране, и ставу према ЕУ, са друге стране. (Grieger, 2018, стр.1-4)

Табела 11 - Земље формата "16+1" и њихова позиција према ЕУ и Кини

Интензитет сарадње унутар формата 16+1	Земље	Позиција према ЕУ
Активни учесници (шампиони, лидери)	Чешка, Мађарска, Пољска и Србија	Земље су евро скептичне и стратешки партнери Кине
Амбициозни партнери	Бугарска, Летонија, Северна Македонија, Румунија и Словенија	Већина земаља је евро оптимистично или умерено оптимистично (Бугарска евро скептик)
Пратиоци	Хрватска, Естонија, Литванија и Словачка	Евро оптимистичне или умерено оптимистичне
Земље које заостају	Албанија, БиХ и Црна Гора	Евро оптимистичне или умерено оптимистичне

Извор: Oehler-Şincai (2017, стр.14) наведено у: Grieger (2018, стр.4)<sup>34</sup>

Richet (2018, стр.2-5) сматра да хетерогеност земаља које припадају овом блоку у смислу величине тржишта, економске снаге и институционалних промена кроз које су прошле протеклих деценија чине ову иницијативу јединственом. Блок 16+1 Кини омогућава приступ тржишту од 100 милиона потрошача, због чега је, поред следећих околности, одлично средство за остварење циљева економске и спољне политике:

- регион земаља 16+1 групе повезује северни коридор Пута свиле са јужним, дуж граница Пољске, Мађарске, земаља Западног Балкана до Грчке;

<sup>34</sup> Oehler-Şincai, I. M. (2017) *The 16+1 Process: Correlations between the EU Dependency/Attitude Matrix and the Cooperation Intensity with China*, Institute for World Economy, Romanian Academy, стр.14, наведено у: Grieger, G. (2018) *China, the 16+1 format and the EU*, European Parliament, European Parliamentary Research Service Briefing, стр.4

- проблем вишка капацитета кинеских компанија могао би се делимично ублажити преносом тих вишкова на тржишта 16+1 земаља преко инфраструктурне изградње, за којом постоји велика потреба у овом делу Европе. Тиме се подстиче и трговинска размена у оба смера;
- кинеске фирме имају могућност да изграде регионалне ланце снабдевања у кључним секторима, приближе се тржишту ЕУ и даље интернационализују своје пословање.

Аутор класификује земље из овог формата у четири подгрупе, у зависности од степена економског развоја и трансформације. То су: балтички блок (где припадају бивше СССР земље - Литванија, Летонија и Естонија), вишеградски блок ( у оквиру кога се налазе Мађарска, Пољска, Чешка и Словачка), земље заостале у трансформацији (где спадају Бугарска и Румунија) и бивше југословенске државе (Србија, Црна Гора, БиХ, Македонија, Хрватска, Словенија), и Албанија.

Специфичност земаља у овом блоку и ниво трговинског дефицита са Кином захтева усклађивање инвестиционе и трговинске политике Кине са сваком земљом чланицом, како би се ублажили финансијски ризици и спречили инвестициони губици. Сарадња Кине са земљама 16+1 групе у областима научне сарадње и културне размене један је од начина приближавања овом региону. На тај начин би се овим земљама пружиле адекватне информације о кинеском пројекту и планираним циљевима Пута свиле у Европи. Док Кина инвестицијама жели да повећа тржишно учешће на ЕУ тржишту и придобије најсавременију технологију, чланице 16+1 групе фаворизују *greenfield* инвестиције, како би креирала одржива запосленост и стабилан економски раст. (Stanzel et al, 2016, стр. 5, 8)

Излазак балтичких земаља из групе делом је узрокован незадовољством због ограничених могућности иницијативе да повећа прилив страних директних инвестиција из Кине и смањи постојећи трговински дефицит. Реална могућност је да би и друге слабије развијене земље Уније који пружају маргинални допринос Путу свиле могле напустити овај блок. Са друге стране, Белорусија и Молдавија могле би бити интегрисане у 16+1, с обзиром да су део пројекта Пут свиле. Због великог интересовања Кине за Западни Балкан и шанси које овај регион нуди, врло је вероватно да ће земље на овом простору и даље бити у фокусу кинеске иницијативе у Европи.

#### 4.5.2 Спољнотрговинска сарадња Кине и земаља "16+1" групе

Инвестиционе активности Кине у одређеним земљама 16+1 групе утицале су на промену динамике робне размене са тим земљама. Све земље 16+1 блока имају трговински дефицит са Кином. Посматрајући укупан извоз робе у Кину у периоду 2015-2019 - Северна Македонија, Црна Гора и Србија регистровале су највеће просечно годишње повећање, док је на страни увоза робе највећи проценат повећања регистрован у трговинским билансима Црне Горе, БиХ и Летоније.

Табела 12 - Просечно годишње повећање спољнотрговинске размене земаља "16+1" групе и Кине у периоду 2015-2019

	Процент повећања извоза		Процент повећања увоза
Северна Македонија	136.83	Црна Гора	13.10
Србија	119.31	БиХ	12.70
Црна Гора	54.61	Летонија	12.49
Литванија	29.36	Бугарска	11.23
Словенија	21.27	Северна Македонија	10.84
Хрватска	15.11	Мађарска	10.31
Словачка	13.89	Србија	9.74
Бугарска	13.24	Чешка	8.88
Летонија	10.95	Литванија	8.59
Румунија	10.38	Албанија	8.22
Чешка	8.06	Румунија	7.82
Пољска	7.97	Естонија	6.86
БиХ	4.93	Хрватска	5.82
Албанија	3.69	Словачка	5.05
Естонија	2.83	Словенија	4.07
Мађарска	0.72	Пољска	-2.62

Извор: Анализа аутора на основу података о трговинској размени доступних у бази UnComtrade - International Trade Statistics

С аспекта укупне робне размене, Пољска и Чешка су два највећа трговинска партнера Кине у оквиру формата 16+1.



Табела 13 - Спољнотрговинска размена земаља "16+1" групе и Кине у периоду 2015-2019

Година/ Земља	2015	2016	2017	2018	2019
Пољска	24,397,713,100	25,358,809,754	28,779,272,001	33,473,870,681	33,116,139,999
Чешка	20,847,777,347	19,562,571,337	22,912,545,548	28,635,555,079	30,807,284,085
Словачка	7,595,097,041	7,607,870,911	7,487,281,776	7,153,494,606	7,682,635,158
Мађарска	6,573,660,657	7,111,536,785	7,955,206,362	8,748,828,935	8,824,298,446
Румунија	3,786,804,059	4,500,784,081	5,079,864,787	6,094,549,735	5,944,517,093
Словенија	1,833,596,437	2,041,201,980	2,325,731,141	2,619,942,889	2,632,783,354
Бугарска	1,681,513,988	1,668,080,349	2,024,857,539	2,456,648,057	2,626,176,094
Србија	1,560,457,312	1,628,309,783	1,881,600,767	2,259,247,564	2,836,830,291
Естонија	1,434,129,460	1,489,607,206	1,725,025,570	1,882,033,597	1,691,545,152
Литванија	919,471,035	920,562,726	1,131,618,138	1,232,042,504	1,349,103,694
Хрватска	655,726,617	729,325,135	903,756,002	1,110,817,301	924,574,119
БиХ	635,419,662	632,406,442	705,233,232	830,439,829	846,704,605
Летонија	581,063,294	577,914,216	659,657,735	765,452,200	750,116,219
Северна Македонија	540,266,075	469,037,273	456,047,630	588,483,444	711,184,680
Албанија	421,544,507	469,658,066	489,174,686	551,307,447	600,145,938
Црна Гора	219,870,712	226,238,302	258,239,478	318,787,759	250,438,410

Извор: UnComtrade

У последње две године, Пољска, Словачка, Бугарска, Северна Македонија, Литванија, Албанија, Србија и Црна Гора имале су највеће повећање извоза робе у Кину, док се у случају Мађарске, Чешке, Румуније, Летоније, Естоније, Словеније, Хрватске и БиХ обим извоза робе у Кину смањило. Са друге стране, у наведеном периоду, Пољска, Румунија, Естонија, Хрватска, Летонија и Црна Гора смањиле су обим увоза робе из Кине, док су остале земље 16+1 блока регистровале повећање.

Табела 14 - Спољнотрговинска размена земаља "16+1" групе и Кине у периоду 2015-2019 (према смеру кретања робе)

Извоз	2015	2016	2017	2018	2019
Пољска	2,017,343,872	1,911,143,149	2,304,984,564	2,501,427,073	2,701,583,508
Чешка	1,849,509,931	1,913,741,001	2,414,363,075	2,583,493,944	2,469,651,020
Мађарска	1,796,783,797	2,244,571,155	2,663,851,719	2,371,480,673	1,666,400,946
Словачка	1,130,670,114	1,263,131,181	1,380,477,703	1,608,799,709	1,898,517,780
Бугарска	610,640,657	517,257,839	768,928,218	901,091,494	922,905,886
Румунија	581,787,468	682,482,874	827,062,692	883,553,863	849,939,919
Естонија	171,253,480	189,099,907	248,307,168	212,381,387	178,483,874
Словенија	164,491,255	300,677,623	359,086,841	360,219,560	297,361,099

Северна Македонија	146,436,075	47,810,226	10,214,964	65,259,397	166,041,207
Летонија	120,295,021	133,130,456	161,527,072	187,629,404	179,440,251
Литванија	113,455,137	136,305,912	202,222,437	222,728,974	309,139,890
Хрватска	77,335,852	83,844,599	125,966,236	158,419,657	120,453,512
Албанија	52,132,014	60,048,274	70,805,530	52,735,388	56,526,326
Србија	20,245,161	25,269,209	62,158,134	91,725,289	329,168,696
БиХ	16,033,188	14,715,145	22,051,336	22,355,837	17,149,357
Црна Гора	8,798,578	20,947,798	7,308,081	16,570,359	19,675,143
<b>Увоз</b>					
Пољска	22,380,369,228	23,447,666,605	26,474,287,437	30,972,443,608	30,414,556,491
Чешка	18,998,267,416	17,648,830,336	20,498,182,473	26,052,061,135	28,337,633,065
Словачка	6,464,426,927	6,344,739,730	6,106,804,073	5,544,694,897	5,784,117,378
Мађарска	4,776,876,860	4,866,965,630	5,291,354,643	6,377,348,262	7,157,897,500
Румунија	3,205,016,591	3,818,301,207	4,252,802,095	5,210,995,872	5,094,577,174
Словенија	1,669,105,182	1,740,524,357	1,966,644,300	2,259,723,329	2,335,422,255
Србија	1,540,212,151	1,603,040,574	1,819,442,633	2,167,522,275	2,507,661,595
Естонија	1,262,875,980	1,300,507,299	1,476,718,402	1,669,652,210	1,513,061,278
Бугарска	1,070,873,331	1,150,822,510	1,255,929,321	1,555,556,563	1,703,270,208
Литванија	806,015,898	784,256,814	929,395,701	1,009,313,530	1,039,963,804
БиХ	619,386,474	617,691,297	683,181,896	808,083,992	829,555,248
Хрватска	578,390,765	645,480,536	777,789,766	952,397,644	804,120,607
Летонија	460,768,273	444,783,760	498,130,663	577,822,796	570,675,968
Северна Македонија	393,830,000	421,227,047	445,832,666	523,224,047	545,143,473
Албанија	369,412,493	409,609,792	418,369,156	498,572,059	543,619,612
Црна Гора	211,072,134	205,290,504	250,931,397	302,217,400	230,763,267

Извор: UnComtrade

Анализа спољнотрговинске размене 16+1 земаља покажује да је у периоду 2015-2019. године највећи проценат просечног годишњег повећања робне размене са Кином имала Србија.

Табела 15 - Просечно годишње повећање спољнотрговинске размене земаља "16+1" групе и Кине у периоду 2015-2019 (укупна размена)

Земља	Процент повећања (укупна трговинска размена)
<b>Србија</b>	<b>16.38</b>
Румунија	12.31
Бугарска	12.20
Чешка	10.88
Литванија	10.36

Хрватска	10.32
Словенија	9.60
Албанија	9.28
Северна Македонија	8.48
Пољска	8.17
Мађарска	7.72
БиХ	7.69
Летонија	6.91
Црна Гора	4.76
Естонија	4.66
Словачка	0.38

Извор: Анализа аутора на основу података о трговинској размени доступних у бази UnComtrade - International Trade Statistics

Посматрајући вредност укупне робне размене, Пољска и Чешка су највећи трговински партнери Кине у овој групи, са просечним годишњим повећањем размене у посматраном периоду од 8,17% и 10,88%. Уколико се, међутим, сагледа тренд пораста укупне робне размене у петогодишњем периоду, трговинска размена Кине и Србије региструје највеће годишње повећање.

Анализа кинеских пројеката у земљама 16+1 групе, према подацима Источноевропског центра за азијске студије у Будимпешти (Тамás *et al*, 2021), показује да се тренутно реализује (или је најављено) око 300 пројеката, од којих је највише усмерено ка Пољској (око 30%), Румунији и Мађарској. Пројекти у Пољској углавном се односе на М&А аранжмане и усмерени су ка свим секторима, док у Румунији постоји баланс између М&А и *greenfield* пројеката, при чему се већина односи на пољопривреду. Наведена база региструје значајнији број *greenfield* пројеката у Мађарској, у односу на М&А, и то у области ауто индустрије, транспорта и комуникационих технологија. Када се посматрају улагања *China CEE Investment Cooperation Fund*-а, доминирају инвестиције у Румунији. Од земаља Западног Балкана, највећи број трансакција СДИ регистрован је у Србији, у области рударства и енергетике, металне и ауто индустрије. У погледу инфраструктурних пројеката, наведена база региструје највише пројеката у Пољској и Србији, од којих су они у Србији најчешће категоризовани као Пут свиле, које граде кинески државни конгломерати и кредитирају углавном кинеске државне банке. CGIT база, у оквиру Пут свиле, такође региструје највише пројеката у Пољској и Србији.

Анализа економских активности Кине у земљама 16+1 групе - страних директних инвестиција, инфраструктурне изградње и трговинске размене показује да су Пољска,

земље Западног Балкана (посебно Србија), Мађарска, Чешка и Румунија доминантне економије у сарадњи са Кином. Један од разлога истицања ових земаља као кључних партнера Кине може бити њихов значај за поморски, северни и средњи коридор Пута свиле. Посматрајући исте параметре, балтичке земље и Словачка се до сада нису истакле као релевантни партнери Кине у реализацији ове иницијативе. Изузетак у погледу робне размене је Литванија, која је, упркос високом повећању годишње стопе извоза робе у Кину, напустила блок 16+1, што говори у прилог претпоставци да су разлози изласка пре политичке, него економске природе.

#### 4.5.3 Стратегија улагања Кине у земљама чланицама ЕУ које су део формата "16+1"

Група "16+1" окупља земље Централне, Источне и Југоисточне Европе, од којих су већина чланице Европске уније. У овом делу рада, анализирају се позиције земаља које су чланице Уније, док се улога земаља Западног Балкана у иницијативи Пут свиле разматра у наредном делу.

Позиција **балтичких** земаља у односима са Кином у оквиру Пута свиле веома је комплексна. Од представљања овог пројекта, није постојала значајна инвестициона активност нити инфраструктурна изградња Кине у овим земљама. Повољна географска позиција и близина поларном Путу свиле, указује на потенцијал балтичких земаља да буду релевантни играчи у остварењу визије Пута свиле у овом делу Европе. Иако су све три земље потписале Меморандум о разумевању са Кином, све су напустиле блок 16+1 и тиме ускратиле шансу за интензивније учешће у кинеским иницијативама у Европи. Отварањем канцеларије на Тајвану, Литванија је не само ослабила економске односе са веома битним учесником у међународној трговини, већ и одступила од заједничке политике ЕУ према Кини у оквиру *One China policy*, односно, *Једна земља, два система (One country, Two systems)*. Уласком у 16+1, балтичке земље су се надале већој економској сарадњи са Кином, међутим, услед недовољног ангажовања Кине у региону и изостанка очекиваних економских користи, шансе за интензивнију економску сарадњу у будућности прилично су ослабљене.

У складу са стратегијом улагања у европске луке, Кина је била заинтересована и за лучку инфраструктуру у Литванији, али таква иницијатива није наишла на позитиван став код највиших органа власти, због претпоставке о безбедносним ризицима и могућим опструкцијама НАТО активности у региону, и коришћења балтичких лука у

војне сврхе. Балтичке земље су део иницијативе *Три мора*, преко које могу да утичу на смањење кинеског утицаја у региону. (Kriščiūnė, 2020)

Амбиције поларног Пута свиле на једном правцу досежу до балтичких земаља. Изградњом пруге преко скандинавских земаља тај коридор би се могао проширити до земаља балтичке регије и даље ка европским земљама. Значај балтичких земаља је и у томе што се налазе у близини транспортног коридора Нови евроазијски копнени мост који повезује Кину са Пољском и Немачком.

Упркос чињеници да је у трговинској размени ЕУ и Кине поморски саобраћај најефикаснији вид транспорта јер процесуира око 90% обима робне размене (Wnukowski, 2019, стр. 77), развој железничке инфраструктуре на истоку Европе могао би унапредити капацитете за размену са Азијом повезивањем са северним коридором.

Изградња транспортног коридора трансевропске транспортне мреже *Rail Baltica* који повезује Пољску и Финску преко балтичких земаља представљала би јединствену шансу за кинеске фирме да искористе погодности нове инфраструктуре за транспорт робе на тржиште ЕУ и потенцијал овог правца у оквиру Пута свиле. (Rail Baltica, n.d.)

Непознавање пословног амбијента балтичких земаља од стране кинеских фирми и ограничене тржишне могућности међу најзначајнијим су ограничавајућим факторима оскудних инвестиција Кине у овом делу Европе. Међутим, близина кључним коридорима, конкурентни трошкови пословања и добро развијена железничка и лучка инфраструктура, неке су од предности које би могле нагласити потенцијал овог региона. Луке у Балтику се с аспекта Пута свиле посматрају у контексту њиховог значаја за повезивање Балтичког мора са Црним и Јадранским морем, а луке Клаипеда у Литванији и Рига у Летонији су најозбиљнији кандидати за експанзију Пута свиле у Балтичком мору. (Spruds, 2017, стр. 43-46)

Због слабог ангажовања Кине у региону и перцепција о безбедносним претњама поводом војних вежби Русије и Кине у балтичком мору (Larsen, 2020), врло је вероватно да овим земљама Кина неће представљати приоритет у сарадњи због чега ће и надаље имати инфериоран положај у односу на остале земље из групе 16+1. Дискутабилно је, исто тако, колико ће Кина бити заинтересована за било каква улагања у овом делу Европе услед актуелне кризе на истоку континента која би могла дестабилизovati регион и пореметити пројекте Пута свиле.

Поред поделе групе 16+1 на земље чланице и нечланице, унутар Европске уније такође постоје поделе када су у питању односи са Кином. Најотворенији став према кинеским улагањима има Мађарска, која сарадњу са Кином види као шансу за

диверзификацију СДИ и изградњу неопходне инфраструктуре. Са друге стране је Пољска, која је такође отворена за сарадњу са Кином, али је ипак опрезнија због својих обавеза према организацијама којима припада. Западни Балкан је најперспективнији простор за раст кинеског утицаја у региону, јер, за разлику од осталих земаља у форуму, још увек није у потпуности синхронизован са ЕУ стандардима, има ограничени приступ ЕУ фондовима и неразвијену инфраструктуру, те пружа добру перспективу за уплив кинеског капитала. Оно што овај форум чини интересантним је да су све земље у прошлости имале социјалистичке режиме.

Представљањем стратегије *Eastern Opening Policy*, **Мађарска** је 2011. године променила своју спољну политику окретањем ка најјачим земљама Азије, с циљем диверзификације улагања и смањења зависности од економија Западне Европе, а шансу за бржи економски развој потражила у Кини, Индији и другим азијским земљама. (Budeanu, 2018, стр.4) Мађарска се сматра доминантним партнером Кине у оквиру групе 16+1, поред Пољске и Србије. Поред већ поменутих инвестиција у сектору хемијске индустрије, у једном од претходних поглавља, CGIT база региструје још две велике инвестиције које су категорисане као Пут свиле, а то су улагања од 210 и 110 милиона долара у области алтернативних извора енергије и телекомуникација.

Лука Копер у **Словенији** игра централну улогу у стратегији Пута свиле на Јадранском мору. О значају ове луке говори потписан Меморандум о разумевању са кинеском луком Нингбо 2018. године. Добра повезаност железничке инфраструктуре са тржиштима централне и југоисточне Европе и учешће ове луке у севернојадранском савезу лука (*NAPA – North Adriatic Ports Association*), наглашава њен значај за Пут свиле. Изградња железничке пруге до луке Пиреј употпунила би овај правац и истакла Словенију као релевантног партнера Кине за Пут свиле у региону. (OBOR Europe, 2019)

Словенија и Кина су, до сада, имале добру економску сарадњу, чему сведоче бројни пословни подухвати кинеских и словеначких фирми. Темељи ове сарадње су од скора пољуљани, након коментара премијера Словеније у вези са Тајваном као демократском државом, задирући тиме у питања територијалног интегритета Кине, што се негативно одразило на кинеске инвестиције у Словенији и прекид пословања одређених словеначких фирми у Кини. Словенија је потписала Меморандум о разумевању са Кином за Пут свиле и у овом пројекту види јасну перспективу за даљи развој пословне сарадње и привредни раст кроз погодности које овај пројекат пружа. (Qing, 2022)

CGIT (2021) база региструје две кинеске инвестиције у оквиру Пута свиле: 2017. године, M&A аранжман од милијарду долара у словеначку фирму за видео игре *Outfit 7*, и преузимање фирме *Горење*, за 340 милиона долара 2018. године. Такође, Кина је инвестирала у аеродром у Марибору, по основу уговора о концесији, међутим, исти је окончан 2019. године. Остале трансакције су мале вредности.

Ниједан од копнених коридора Пута свиле не ставља **Словачку** у средиште стратегије пројекта у Европској унији. Потенцијално би ова земља могла бити део северног коридора који пролази кроз Русију и Украјину, као алтернатива правцу ка Пољској, међутим, с обзиром на тренутна дешавања у Украјини, мало је вероватно да би тај правац заживео у блиској будућности због отежане логистике. Свесна значаја овог пројекта за економски и инфраструктурни развој, словачка влада је дефинисала стратегију развоја економских односа са Кином за период 2017-2020, на основу које би се интензивирала економска и инвестициона сарадња две земље. Од свих земаља вишеградске групе, за Словачку је до сада било најмање интересовања кинеских инвеститора. (Kironská & Turcsányi, 2017, стр. 1-2)

Осим инвестиције у железару Кошице, која се сматра једном од најпознатијих кинеских пројеката у овој земљи, CGIT база не региструје инвестиције Пута свиле у овој земљи.

Аутомобилска индустрија чини око три четвртине укупног извоза робе у Кину, што је неповољна околност како због малог обима, тако и због недиверзификоване структуре робне размене. До усвајања нове стратегије, укупне кинеске инвестиције у Словачкој биле су незнатне, око 45 милиона евра, односно 0,1% укупних СДИ у Словачкој. (Central European Institute of Asian Studies , 2019)

Због удаљености од кључних коридора Пута свиле, недовољне атрактивности словачког тржишта и непознавања стандарда и пракси пословања од стране кинеских инвеститора, Словачка би могла остати на периферији ове иницијативе уколико нове развојне стратегије за односе са Кином не размотре најважније препреке у њиховој економској сарадњи.

Због непостојања јединствене стратегије сарадње са Кином и непознавања кинеског пословног амбијента, **Хрватска** је до 2018. године имала маргиналну улогу у имплементацији Пута свиле на Балкану. Све до постизања договора о изградњи моста Пељешац и одржаног самита 16+1 наредне године, билатерална сарадња Кине и Хрватске поприма другачију димензију, потписивањем споразума о сарадњи у областима пољопривреде, технологија, финансијских услуга и инфраструктуре. (Storić, 2020, стр.130, 142) Интересантан је пример изградње моста Пељешац, на чијој

изградњи раде кинеске компаније, а који финансира Европска унија са учешћем од 85% уложених средстава. (Grieger, 2018, стр.7) CGIT база региструје само једну инвестицију Пута свиле у овој земљи из 2018.године, која се односи на улагање у обновљиве изворе енергије.

Као и у случају Словачке, ни **Бугарска** до сада није била у центру интересовања кинеских компанија. Такав тренд се примећује све до 2019. године, када је покренута иницијатива за потписивање Споразума о стратешком партнерству и подизања нивоа билатералне сарадње на виши ниво. Пољопривреда је један од најатрактивнијих сектора улагања у оквиру Пут свиле. Најзначајније инвестиције у Бугарској односе се на изградњу капацитета на производњу пшенице и кукуруза (35 и 15 милиона евра), и производњу вина (8 милиона евра). Производња уља од руже, као једног од најпознатијих бугарских брендова, пружа одличну перспективу за улагање кинеским фирмама. Интересовање за луке у Варни и Бургасу поклапа се са стратегијом транспортне повезаности Кине у Европи, а поред лучке инфраструктуре, најзначајније области интересовања кинеских инвеститора у Бугарској су енергетика (термоелектрана у Софији) и транспорт. (Shorov, 2022a)

**Румунија** је још једна од интересантних ЕУ локација за Пут свиле јер пружа бројне погодности које одговарају циљевима овог пројекта. Конкурентске предности Румуније огледају се у капацитету тржишта од око 20 милиона становника, природним богатствима које укључују плодно земљиште и резерве нафте и гаса, квалификованом радном снагом и повољном географском локацијом (пролазак паневропских коридора 4 и 9, који омогућавају добру повезаност са европским метрополама). (Yu,2018,стр.33-35) Упркос историјски благонаклоном ставу према Кини, Румунија је данас више окренута према Европској унији, јер ангажовање са Кином није до сада резултирало економским користима, а опрезна је и по питању могућих негативних ефеката кинеских инвестиција на њену економију. Подржава ЕУ иницијативе за заштиту СДИ окружења и спољне трговине. (Brattberg *et al*, 2021, стр.39-43)

У периоду 2015-2019, Румунија је повећала извоз робе у Кину у износу од 10,38% годишње, што указује да економска сарадња има перспективу, упркос чињеници да су претходних година инвестиције Пута свиле у Румунији биле оскудне (према подацима CGIT базе).

Мишљења о потенцијалу Пута свиле у **Пољској** су подељена. Иако је иницијално била оптимистична по питању кинеских инвестиција, став Пољске према Кини постепено се мењао услед све веће опрезности ЕУ по питању ризика који се доводе у



везу са овим пројектом. Године 2016. постигнут је Споразум о стратешком партнерству, али упркос интензивнијој политичкој сарадњи, мало је напретка остварено у домену економских односа. (Pendrakowska, 2018, стр.190-195)

Геополитичка позиција Пољске врло је специфична. Са једне стране, од ње се као чланице ЕУ и НАТО очекује да испоштује обавезе које проистичу из чланства у овим организацијама, али и да управља притисцима који се тичу утицаја Кине у региону. Са друге стране су њени економски интереси у сарадњи с Кином. Пољска је учесник иницијативе Три мора коју активно подржавају Сједињене Америчке Државе, што може креирати баријеру у економској сарадњи с Кином. Због тога мора пажљиво управљати односима са кључним партнерима на свим стубовима спољне политике. Једна од ситуација које говоре у прилог отворености Пољске према Кини је присуство председника ове земље на отварању зимских олимпијских игара у Пекингу 2022. године, као јединог представника групе лидера ЕУ земаља који је присуствовао овој манифестацији.

Тржишна ограничења, стриктна регулатива и непознавање пословне праксе у Кини од стране пољских фирми се у многоме одражава на робну размену, трговински дефицит и обим инвестиционе сарадње Пољске и Кине. Пожељни сценарио за Пољску су *greenfield* инвестиције које доприносе креирању радних места и економском расту. Кинеске инвестиције у Пољској усмерене су на транспорт, финансијске услуге, ИТ, енергетику и инфраструктуру. (Choroś-Mrozowska, 2019, стр.42-49).

Као и у случају Пољске, која по питању спољне политике и безбедности најпре уважава интересе ЕУ, НАТО и САД, Хрватска, као најмлађа чланица Уније, свој став према Кини усклађује према позицији у ЕУ, и поред тога што је уласком у овај формат показала заинтересованост за сарадњу са овим азијским партнером. Потребне усклађивања својих интереса и обавеза према Унији немају земље Западног Балкана, што им омогућава да са одређеном дозом растерећења сарађују са Кином. Овакав принцип безусловности практикује и Мађарска. (Przychodniak, 2018, стр. 166-170)

Географска позиција Пољске одговара циљевима Пута свиле у Европи. Близина коридору Нови евроазијски копнени мост наглашава њену улогу у реализацији овог пројекта. База CGIT региструје шест трансакција Пута свиле у Пољској у периоду 2014-2019. године, у укупној вредности од око милијарду долара.

Наведена база, такође, региструје четири трансакције у сектору финансијских услуга у **Чешкој** укупне вредности од око 900 милиона долара. Од 2015. године, запажа

се појачана инвестициона активност Кине у Чешкој, али је удео тих инвестиција у укупним кинеским инвестицијама у ЕУ још увек мали.

Уласком у блок 16+1, Кина наставља да шири свој утицај у Европи, а преко земаља које учествују у Путу свиле, обезбеђује подршку око најважнијих питања која се тичу њене спољне и унутрашње политике. Европске земље које припадају овој групи остварују користи у виду боље транспортне повезаности, укључивања у регионалне и међународне ланце снабдевања, веће трговинске сарадње са земљама на коридорима и економског раста кроз привлачење страних директних инвестиција. Највећи изазов тих земаља је остварити што веће економске користи уз што мање еколошке ризике и економску зависност од Кине.

#### 4.5.4 Иницијатива „16+1” из перспективе земаља Западног Балкана

*”Западни Балкан је поље конкуренције слободног и демократског света и аутократске моћи.” (Zeneli, 2020, стр. 24)<sup>35</sup>*

Овај регион представља кључни простор за реализацију циљева Пута свиле у Европи. Због тога земље близу Медитерана имају највећу перспективу у привлачењу кинеских инвестиција, а томе сведочи број инфраструктурних пројеката који је до сада реализован на овом простору. Упркос чињеници да је деценијама био нестабилно подручје на коме су се одвијали конфликти, ратови и примењивале међународне санкције, Западни Балкан и даље представља тачку укрштања интереса највећих светских сила.

Из тог разлога је Кина Западни Балкан укључила у групу 16+1 заједно са чланицама Европске уније и заузела став *“заступника слабијих”*. (Szcudlik, 2019, стр.11) На тај начин је омогућила једнаке шансе свим земљама Европе које су део групе, што је допринело стварању позитивне климе у односима са Кином.

Када је у питању инфраструктурна изградња, један од најскупљих пројеката који је до сада инициран је пруга Београд – Будимпешта. Финансијски трошкови овог пројекта превазилазе две милијарде долара, због чега је његова имплементација под лупом ЕУ, услед растућег утицаја Кине на једној од најлабилнијих карика Европе – Западном Балкану. Овај пројекат финансира кинеска *EXIM* банка кроз два билатерална

---

<sup>35</sup> Zeneli, V. (2020) *The West, China and Russia in the Western Balkans*, The George C. Marshall European Center for Security Studies, стр. 24

уговора Кине са Мађарском и Србијом. Пројекат представља крак Б коридора Х за који до сада нису постојале могућности за реализацију због недостатка финансијских средстава. Завршетак пројекта је од стратешког значаја за Кину јер представља један од најперспективнијих праваца за улазак кинеске робе на тржиште ЕУ преко балканског Пута свиле, чиме се обезбеђује смањење трошкова и времена транспорта између два континента. Укључивањем луке Пиреј у Пут свиле време транспорта робе из Кине се смањило са 30 на 20 дана, док се интегрисањем пруге Београд – Будимпешта у копнени коридор очекује даље смањење времена транспорта робе од Кине до западне Европе за још 5 сати (са 8 на 3h). Европска унија критиковала је околности под којима се реализује овај пројекат због тога што се стране нису придржавале правила јавног тендера ЕУ, што изградњу спроводе кинески радници и што студија изводљивости показује да је потребно преко 130 година пре него што пројекат постане економски исплатив. (Rencz, 2019, стр. 1-9)

Bastian (2017, стр.4) преко концепта балкански Пут свиле означава транспортни коридор од луке Пиреј до Будимпеште, који се назива *China EU Land Sea Express Route*.

Упркос ограниченим пословним могућностима и неефикасним предузећима, због стратешке позиције у срцу Европе, Кина је препознала потенцијал Западног Балкана и кренула са масивним инвестиционим подухватима и инфраструктурном изградњом за које верује да ће донети користи и једној и другој страни. Србија се сматра центром активности Пута свиле у региону, у којој осим инфраструктурних улагања, почињу да доминирају и пројекти у домену информационих технологија. (Conley *et al*, 2020, стр.1)

У таквом амбијенту земаља којима су капитал и експертиза за страних тржишта преко потребни, креиране су могућности за уплив кинеског капитала најпре кроз тврду инфраструктуру, а последњих пар година и кроз канале меке моћи, попут културе, медија и науке. Преференцијални модел ангажовања кинеских инвеститора је сарадња са највишим нивоима власти, и такав модел је, у начелу, сагласан са кинеским моделом управљања, где централне економске активности предводе државни конгломерати и финансијске институције. Појачано ангажовање Кине у региону привукло је пажњу западних лидера, па је Западни Балкан постао центар стратешке конкуренције Истока и Запада. Криза у Украјини је ту конкуренцију још више истакла, па се сада у региону примећују појачане тензије и притисци да се земље убрзано интегришу у ЕУ и НАТО, како би се смањили притисци других великих светских сила које имају интересе у региону. (Shopov, 2022b)

Неусаглашеност са ЕУ стандардима, празнине у правним оквирима и ослабљене економије након пандемије и кризе у Европи, остављају довољно простора за даље јачање кинеског утицаја на Западном Балкану. Подељеност земаља овог региона на оне које су део НАТО савеза и оне које нису, и различита инвестициона и спољна политика показују да ће, убудуће, ангажовање Кине у региону бити још селективније, а интензитет инвестиционих активности њених компанија разликовати од земље до земље. Република Србија ће, врло вероватно, наставити да буде регионални центар за односе са Кином у оквиру Пута свиле. Усложњавање глобалних геополитичких односа и повећана опрезност земаља у вези са изградњом која се финансира из кинеских кредита условило је промену модела сарадње Кине са земљама Западног Балкана, попут сарадње у области здравства, научно-образовне и културне сарадње. Улога Кине била је доминантна и током пандемије, када је донацијом медицинске опреме и вакцина, оснажила свој утицај у региону.

Због повољне географске позиције и повезаности са кључним медитеранским правцима, јадранске луке налазе се у фокусу кинеских компанија. Такав пример су луке Драч и Валона у Албанији, и Ријека и Задар у Хрватској. С аспекта улагања у транспортну инфраструктуру и енергетику, значајан обим инвестиција на Западном Балкану усмерен је на преузимање постојећих фирми или отварање нових постројења за производњу угља (попут улагања у Србији и Босни и Херцеговини). Такве активности привукле су пажњу јавности због неповољног утицаја ових индустрија на животну средину. Томе треба додати и контроверзни пројекат изградње аутопута у Црној Гори, који је, због немогућности отплате дуга, привукао огромну пажњу светске јавности. (Shorov, 2021, стр. 9, 17)

Најзад, предмет ЕУ критика је и пруга Београд- Будимпешта, због непоштовања ЕУ стандарда о транспарентности јавних тендера и исплативости тог финансијски веома исцрпљујућег пројекта. Овај пројекат је веома значајан за економски развој Србије. Земља која се налази на централној траси за повезивање поморског и копненог коридора Пута свиле до сада је привукла кинески капитал не само за изградњу транспортне инфраструктуре, већ и значајан обим страних директних инвестиција које се повећавају из године у годину.

Осим инфраструктурних пројеката, доминирала су улагања у секторима енергетике и рударства, ауто и металне индустрије. У погледу СДИ, најзначајније су инвестиције у рударско-топионичарски басен Бор, компаније за производњу ауто гума, делова за ауто ентеријере, текстила и производњу челика. Инфраструктурни пројекти

финансирају се углавном из кинеских кредита, а као најзначајнији се издвајају: пруга Београд-Будимпешта, неколико кракова Коридора XI, обилазница око Београда, термоелектрана Костолац, Пупинов мост и Индустијски парк у Борчи. (Todorovic & Mrdakovic, 2021, стр.673)

CGIT база показује да је око трећине укупне вредности пројеката Пута свиле у Европи у оквиру инфраструктурне изградње концентрисано на пројекте са Србијом (укључујући пругу Београд – Будимпешта). Уз услов правилне процене финансијских и еколошких ризика, као и контроле задужености, овакви пројекти имају капацитет да, по завршетку, промене позицију Србије у региону и у Европи.

Од јула 2021, на снази је Споразум о слободној трговини Србије са Евроазијском економском унијом. Ову иницијативу је 2016. године представила Русија и њени чланови су, поред земље иницијатора, и Јерменија, Казахстан, Белорусија и Киргистан. (Silk Road Briefing, 2021) Србија је већ имала споразуме о слободној трговини са свим овим земљама осим са Јерменијом и Киргистаном, тако да се њиме проширују тржишта Азије за српске производе. Такође, ЕЕУ је са Кином потписала Споразум о трговини и економској сарадњи (ЕЕС, n.d.), па се користи за српско тржиште, уз новоизграђене коридоре, преко ове Уније, протежу све до Кине.

Значај Србије за кинески пројекат на Балкану расте и преко концепта дигитални Пут свиле, отварањем *Huawei* иновационог центра за дигиталну трансформацију. (Zeneli, 2020, стр. 28) Србија је 2022. године постала један од центара Светског економског форума за Четврту индустријску револуцију. (World Economic Forum, 2022)

Bastian (2017, стр. 23) оцењује да активности Кине у Србији у виду страних директних инвестиција и инфраструктурне изградње шаљу позитивну поруку о отворености земље за пословање и сарадњу. Исто тако, могу представљати разлог за забринутост, уколико концесиони зајмови одобрени за инфраструктурне пројекте нису транспарентни у погледу уговорних услова, уколико се реализују без тендера или уколико је удео тог зајма у спољном дугу висок.

Највећи и најконтроверзнији пројекат Пута свиле на Балкану је аутопут Бар – Бољаре у **Црној Гори**, процењен на милијарду долара, који се финансира из кинеског кредита и који се у медијима наводи као пример лоше финансијске процене ризика. Неадекватна кредитна анализа узроковала је финансијски колапс у Црној Гори, па је Влада ове земље морала затражити хитну интервенцију Европске уније, како би због немогућности даље отплате кредитних обавеза спречила катастрофалне последице активирања уговорних клаузула и преноса власништва у кинеске руке.

Две америчке, немачка и француска банка су у последњем тренутку обезбедиле финансијска средства за сервисирање уговорних обавеза под повољнијим условима, чиме је вишемесечна агонија решена и спречен пренос имовине на зајмодавца. (Reuters, 2021b) У начелу, стране директне инвестиције и пројекти Пута свиле Кине у Црној Гори су до сада били занемарљиви.

Осим пруге Београд – Будимпешта и аутопута Бар-Бољаре, финансијски веома изазован пројекат је и аутопут који повезује Црну Гору са Албанијом, а који изводи кинеска компанија *China Pacific Construction*. Уговор је потписан 2015. године на три милијарде долара. (Reuters, 2015)

Иако мала држава на једном од најнижих ступњева економског развоја у региону, **Босна и Херцеговина** је такође интересантна дестинација за Пут свиле. Досадашњи пројекти у БиХ су реализовани у сектору енергетике и инфраструктурне изградње, што је у складу са стратегијом Пута свиле у свету.

Изградња ауто пута Приједор-Сарајево и термоелектране Станари и Тузла Блок 7, издвајају се као најзначајнији кинески пројекти у БиХ. Изградња или реконструкција термоелектрана финансира се из кредита кинеских *EXIM* и *China Development Bank*. У најави је и изградња аутопута Бања Лука-Нови Град, који се такође финансира из зајма. Географска позиција **Македоније** пружа стратешке погодности за привлачење кинеског капитала јер се налази на централној рути која повезује луку Пиреј са Будимпештом (преко Србије). Једна од најзначајнијих инвестиција је хидроелектрана Козјак, а постоји и велико интересовање Кине за улагање у постројења за производњу обновљивих извора енергије. У погледу инфраструктурне изградње, значајна су два пројекта: аутопут Миладиновци-Штип и Кичево-Охрид, који се финансирају из кинеских кредита. У погледу кинеских улагања у **Албанији**, два најзначајнија пројекта су концесија *China Everbright & Freedman Pacific Asset Management* за аеродром у Тирани, као и улагање *Geo-Jade Petroleum* од преко 2,5 милијарде долара за екстракцију нафте у највећем нафтном пољу у Европи *Patos-Marinza*, који производи више од 90% капацитета сирове нафте у Албанији. (Shorov, 2022b)

Албанија излази на Јадранско море због чега може постати важна тачка на поморском Путу свиле и трансјадранском гасоводу који се тренутно гради, а који би требало да осигура проток нафте из Каспијског мора, односно Азербејџана, преко Турске и Албаније до Италије.

Кинеска компанија *China Everbright Limited* је 2020. године продала права на управљање међународним аеродромом у Тирани, којим је, уз право концесије, требало да руководи до 2027. године. (Everbright Limited, 2020)

Таква пракса прекида претходно уговорених пројеката није редак случај, с обзиром на непознавање локалних пракси пословања и регулатива, због чега је неизвесно у ком обиму и под којим условима ће кинеске фирме наставити да улажу у инфраструктуру европских земаља из групе 16+1.

Актуелна глобална геополитичка дешавања у многоме ће утицати на будуће позиционирање земаља региона и њихове односе са стратешким партнерима, укључујући и Кину. Неизвесно је и у којој мери ће актуелна криза утицати на будуће кинеске инвестиције у региону и да ли ће доћи до промене стратегије Пута свиле на Балкану. Овај регион има капацитет да унапреди поморски Пут свиле кроз ангажовање албанских лука које су укључене у логистичку мрежу COSCO Shipping и повезане са луком Пиреј. Пројекти аутопутева од Албаније до Црне Горе, Црне Горе до Србије и Србије до Мађарске, чија је прелиминарна вредност 6 милијарди долара, пружају даље могућности за интеграцију регионалног тржишта и промет кинеске робе до тржишта ЕУ.

## V ЕКОНОМЕТРИЈСКА АНАЛИЗА ПАРАМЕТАРА ИНВЕСТИЦИОНЕ И СПОЉНОТРГОВИНСКЕ РАЗМЕНЕ КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

Анализа економских ефеката инвестиционе сарадње Кине и Европске уније представљена у овом делу рада отпочиње најпре, сагледавањем међузависности између страних директних инвестиција и робне размене Кине и ЕУ како би се утврдио смер и интензитет кретања инвестиција у односу на кретање обима робне размене, а потом и утврђивањем узрочности (каузалности) ових варијабли. Један од аспеката анализе је и сагледавање утицаја кинеских инвестиција на спољнотрговинску позицију Европске уније како би се сагледали трендови досадашње и прогнозирали трендови будуће робне размене ЕУ и њених највећих трговинских партнера. У петом поглављу рада спроводи се економетријска анализа параметара спољнотрговинске и инвестиционе размене Кине и Европске уније.

Резултати квантитативне анализе спроведене у овом поглављу би, уз резултате квалитативног истраживања из претходних поглавља, водили ка закључку да ли су и у којој мери досадашње инвестиције из Кине утицале на спољну трговину Европске уније и њену улогу у глобалном ланцу снабдевања. Истраживањем би се указало да ли се у наредном периоду може очекивати значајније приближавање Европске уније Кини, а тиме и Азији, што би, у коначном, водило ка променама геополитичких односа у свету.

### 5.1 Методологија емпиријског истраживања

Истраживање у овом делу рада захтева примену неколико статистичких метода који се ослањају на податке из секундарних извора. За потребе корелационе и анализе каузалности користе се подаци о страним директним инвестицијама Кине и ЕУ немачког института *MERCATOR Institute for China Studies – MERICS* и америчког института *The Rhodium Group*. Подаци о њиховој спољнотрговинској размени добијени су из базе *UnComtrade – International Trade Statistics*. Иста база користи се и у ауторегресионој анализи. Корелациона и ауторегресиона анализа спроводе се у софтверу SPSS.

Корелационом анализом утврђује се да ли између посматраних појава постоји слагање, као и смер и интензитет тог слагања. (Djordjevic, 2004, стр.262)



Ауторегресиона анализа један је од модела предвиђања временских серија који има широку примену у економији и користи се у прогнозирању будућих вредности неке варијабле на основу њених вредности у претходном периоду. У циљу екстраполације података о кретању робне размене ЕУ и њених највећих трговинских партнера користи се ауторегресиони модел (*Autoregressive model – AR*), анализом података о укупном извозу и увозу робе ЕУ и њених трговинских партнера за последњих 20 година.

## 5.2 Резултати емпиријског истраживања

Истраживање економских ефеката инвестиционе сарадње Кине и ЕУ отпочиње анализом корелације између страних директних инвестиција и трговинске размене Кине и ЕУ у поглављу 5.2.1, као и анализом каузалности ових варијабли, применом Грејнцеровог теста каузалности (*Granger causality*). У поглављу 5.2.2, применом ауторегресионе анализе, врши се екстраполација података о кретању обима робне размене ЕУ и њених најзначајнијих трговинских партнера. Наведена анализа има за циљ да укаже и у којој мери би, у наредном периоду, досадашњи развој инвестиционих и трговинских односа Кине и ЕУ утицао на обликовање будуће спољнотрговинске оријентације и односа Европске уније са највећим трговинским партнерима у свету.

### 5.2.1 Корелациона анализа страних директних инвестиција и робне размене ЕУ и Кине

Први део овог поглавља анализира степен корелације између СДИ из Кине у ЕУ и обратно, и њихове робне размене. Подаци о инвестицијама односе се искључиво на стране директне инвестиције, али не и на остале моделе инвестирања и финансијске подухвате, због чега су ти износи нижи у односу на вредности из базе *China Global Investment Tracker*, која је најчешће коришћена у раду. Подаци о трговинској размени укључују размену Кине са ЕУ28 до тренутка изласка Велике Британије из Европске уније 2020. године. Вредност размене након тога коригована је на ЕУ27. Подаци о страним директним инвестицијама у правцу ЕУ – Кина су, због непостојања извора у јавном домену о егзактним износима инвестиција, у приближним вредностима извучени из извора *Hanemann & Huotari, 2018, стр.16*. С обзиром да су вредности страних директних инвестиција из коришћених извора дати у еврима, а вредност робне

размене у америчким доларима, за потребе анализе вредности у еврима су конвертоване у америчку валуту по средњем курсу године за коју су узети подаци.

Табела 16 - Вредност обима трговинске размене и СДИ Кине и ЕУ у периоду 2000-2020

Година	Извоз робе ЕУ у Кину	Увоз робе ЕУ из Кине	Инвестиције из Кине у ЕУ	Инвестиције из ЕУ у Кину
2000	23,779,286,441	68,662,875,063	100,000,000	1,500,000,000
2001	27,443,557,829	73,429,975,926	100,000,000	3,100,000,000
2002	33,180,576,288	85,366,683,041	100,000,000	4,800,000,000
2003	46,957,998,626	120,527,105,791	200,000,000	5,800,000,000
2004	60,171,476,378	160,679,995,363	1,000,000,000	8,300,000,000
2005	64,261,778,302	199,981,048,902	700,000,000	8,200,000,000
2006	80,063,402,351	245,994,363,779	600,000,000	8,200,000,000
2007	98,581,460,553	320,892,616,507	1,500,000,000	8,800,000,000
2008	115,411,791,295	367,073,800,509	1,000,000,000	9,500,000,000
2009	115,078,236,975	300,059,364,759	2,600,000,000	8,900,000,000
2010	149,360,519,139	375,466,829,595	2,800,000,000	12,600,000,000
2011	188,860,171,535	410,005,344,805	10,600,000,000	14,200,000,000
2012	184,521,541,084	374,933,892,258	12,400,000,000	15,500,000,000
2013	195,611,514,481	371,370,140,933	8,600,000,000	13,200,000,000
2014	217,373,616,412	401,099,898,343	19,400,000,000	13,300,000,000
2015	187,591,538,242	388,674,560,102	23,000,000,000	11,000,000,000
2016	186,457,911,911	389,092,653,960	49,000,000,000	8,300,000,000
2017	221,016,780,901	422,718,741,838	33,600,000,000	7,800,000,000
2018	246,870,847,442	466,353,183,054	21,000,000,000	8,400,000,000
2019	249,847,416,588	471,028,238,306	13,100,000,000	12,500,000,000
2020	228,746,546,033	438,354,323,274	7,400,000,000	11,025,000,000

Извори: трговинска размена: UnComtrade; СДИ ЕУ - Кина: Hanemann & Huotari (2018, стр.16), Кина-ЕУ: Kratz et al (2021, стр.9)

Корелационом анализом анализира се међузависност следећих варијабли:

- страних директних инвестиција из ЕУ у Кину и увоза робе ЕУ из Кине;
- страних директних инвестиција из ЕУ у Кину и извоза робе из ЕУ у Кину;
- страних директних инвестиција из Кине у ЕУ и увоза робе ЕУ из Кине;
- страних директних инвестиција из Кине у ЕУ и извоза робе из ЕУ у Кину.

Утврђивање коефицијената корелације захтева, најпре, проверу нормалности дистрибуције, како би се утврдило да ли је у корелационој анализи потребно користити *Pearson*-ов (користи се у случају нормалне дистрибуције) или *Spearman*-ов тест корелације (користи се у случају када не постоји нормална дистрибуција варијабли). Тест нормалности спроводи се преко *Kolmogorov-Smirnov* и *Shapiro-Wilk* теста. Када је

п-вредност (*p-value; Sig.*) већа од 0,05, варијабла има нормалан распоред и у том случају се може користити *Pearson*-ов коефицијент корелације. Када је п-вредност (*p-value; Sig.*) мања од 0,05, варијабла нема нормалан распоред и у том случају се користи *Spearman*-ов тест корелације.

Табела 17 - Тест нормалности дистрибуције

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Извоз робе из ЕУ у Кину	.190	21	.046	.912	21	.060
Увоз робе ЕУ из Кине	.228	21	.006	.899	21	.034
Инвестиције из Кине у ЕУ	.232	21	.004	.775	21	.000
Инвестиције из ЕУ у Кину	.150	21	.200	.963	21	.572

Из Табеле 17 се може видети да варијабле: *Извоз робе из ЕУ у Кину* и *Инвестиције из ЕУ у Кину* имају п-вредност (*p-value; Sig.*) већу од 0,05, што упућује на постојање нормалне дистрибуције, док остале две варијабле имају п-вредност мању од 0,05 и код њих нормална дистрибуција не постоји. Како је за примену *Pearson*-ов коефицијента корелације потребно да све варијабле које се испитују имају нормалну дистрибуцију, у овом случају то није испуњено, због чега ће се анализа коефицијената корелације извршити применом *Spearman*-овог теста.

Табела 18 - *Spearman*-ов коефицијент корелације за дате варијабле

<b>Spearman's rho</b>	<b>Инвестиције из Кине у ЕУ</b>	<b>Инвестиције из ЕУ у Кину</b>
<b>Извоз ЕУ у Кину</b>	0,855	0,669
<b>Увоз ЕУ из Кине</b>	0,862	0,643

Извор: калкулација аутора на основу података из Табеле 16

Коефицијенти корелације између СДИ и робне размене, у сва четири случаја, имају позитивне вредности, што показује да се посматране варијабле крећу у истом смеру, али се интензитет слагања тих варијабли разликује у зависности од смера робне размене и размене инвестиција. (Cohen, 1988, стр.75-80)<sup>36</sup> Тако је вредност

<sup>36</sup>

Вредност	Јачина везе
0.10 – 0.29	слаба
0.30 – 0.49	средња
0.50 – 1	јака

коэффициента корелације између инвестиција из Кине у ЕУ и увоза робе ЕУ из Кине највећа и износи 0,862, што упућује на јак интензитет те везе. Коэффициент корелације између инвестиција из Кине у ЕУ и извоза ЕУ у Кину чија је вредност 0,855 указује, такође, на јак интензитет везе између ових варијабли. Са друге стране, коэффициенти међузависности инвестиција из ЕУ у Кину и робне размене ЕУ са Кином су нижи, и износе 0,67 и 0,64, што упућује на јаку корелацију између ових варијабли. С обзиром да варијабле: *инвестиције из ЕУ у Кину* и *извоз робе из ЕУ у Кину* имају нормалну дистрибуцију, јак интензитет корелације између ових варијабли потврђује и *Pearson*-ов тест корелације, са коэффициентом од 0.72.

Други део поглавља 5.2.1 анализира узрочност (каузалност) наведених варијабли, применом *Granger causality* теста (Грејнцера каузалност). Анализа Грејнцера каузалности извршена је у софтверском пакету R, израдом VAR модела на основу кога је тестирана узрочност варијабли. Грејнцера каузалност је статистички тест који показује релевантност једне варијабле у предвиђању друге. Варијабла X "Грејнцер" узрокује варијаблу Y уколико су вредности варијабле X у претходном периоду релевантне за предвиђање вредности варијабле Y у будућем периоду.

Анализом података о инвестицијама и робној размени из табеле 16 добијени су следећи резултати Грејнцеровог теста:

- Инвестиције из Кине у ЕУ не производе Грејнцер узрочност (каузалност) извоза робе из ЕУ у Кину ни за један *lag* од 1-5;
- Инвестиције из Кине у ЕУ не производе Грејнцер узрочност (каузалност) увоза робе у ЕУ из Кине ни за један *lag* од 1-5;
- Инвестиције из ЕУ у Кину не производе Грејнцер узрочност (каузалност) увоза робе у ЕУ из Кине ни за један *lag* од 1-5;
- Постоји тренутна узрочност између инвестиција из ЕУ у Кину и извоза робе из ЕУ у Кину у моделима са кашњењем од једне године ( $\text{Chi-squared} = 4,6705$ ,  $\text{df} = 1$ ,  $\text{p-value} = 0,03069$ ) и моделима са кашњењем од четири године ( $\text{Chi-squared} = 5,6867$ ,  $\text{df} = 1$ ,  $\text{p-value} = 0,01709$ ).

Наведени тест показује да само у четвртом случају постоји каузалност посматраних варијабли, али само тренутна, док у осталим случајевима посматране варијабле X (СДИ) не производе Грејнцер каузалност варијабли Y (робна размена), што значи да нису релевантне у предвиђању варијабли Y у будућим временским интервалима, односно, да посматране вредности СДИ у претходном периоду, у оба правца, нису релевантне у предвиђању вредности робне размене у будућем периоду.

### 5.2.2 Ауторегресиона анализа географске структуре спољнотрговинске размене ЕУ

У овом делу петог поглавља врши се екстраполација података о кретању робне размене ЕУ и њених највећих трговинских партнера: Кине, САД и Русије, на основу података о робној размени за последњих 20 година, применом ауторегресионог модела. Кина и САД су, с аспекта укупне робне размене, највећи трговински партнери ЕУ, док је Русија, поред Велике Британије и Швајцарске, један од пет највећих партнера Уније. Ова позиција Русије ће се, услед актуелног конфликта у Украјини и уведених санкција ЕУ, врло вероватно променити у наредном периоду, нарочито ако се узме у обзир чињеница да се преко 60% европског увоза из Русије односи на енергенте, чије зависности Европска унија настоји да се ослободи. Из података о робној размени ЕУ у периоду 2001-2021 изузети су подаци који се односе на Велику Британију, у циљу прецизнијег предвиђања вредности робне размене Европске уније у будућем периоду. Подаци о робној размени Кине и земаља чланица ЕУ које су се прикључиле Унији након 2001. године укључени су у укупне износе увоза и извоза робе и за период пре придруживања (од 2001. године), како би резултати изабраног статистичког модела били што веродостојнији. С обзиром да се односи ЕУ и Кине анализирају у контексту геополитичког ривалства великих сила у једном од поглавља овог рада, у делу 5.2.2 анализирају се трендови робне размене ЕУ са Кином, Русијом и САД.

\* Увоз робе ЕУ из посматраних земаља

Табела 19 - Увоз робе ЕУ из Кине, Русије и САД у периоду 2001-2021

Година	Кина	Русија	САД
2001	62,769,663,536	48,699,416,229	145,735,182,239
2002	73,077,212,774	52,894,816,821	138,213,153,277
2003	104,126,401,926	71,505,799,547	149,830,738,576
2004	143,967,765,283	94,390,691,394	171,987,684,479
2005	183,877,140,063	126,603,240,807	179,768,299,262
2006	228,264,283,002	160,932,288,393	202,520,406,966
2007	295,566,627,193	176,811,082,796	224,332,812,335
2008	347,446,627,283	220,352,172,753	253,251,963,152
2009	284,565,577,367	144,971,803,727	206,872,616,427
2010	352,089,563,237	187,081,507,460	208,089,177,465
2011	383,101,350,243	243,568,987,769	234,702,098,709
2012	350,379,440,452	236,696,561,615	230,829,311,453
2013	351,382,401,655	236,656,972,203	233,392,023,913
2014	382,902,759,176	210,749,382,877	237,307,806,209
2015	356,313,430,942	131,811,103,694	227,736,379,355

<b>2016</b>	356,172,599,249	114,435,980,246	231,310,314,409
<b>2017</b>	391,247,134,303	140,178,179,537	248,206,904,634
<b>2018</b>	436,766,607,302	171,840,632,301	270,955,284,822
<b>2019</b>	441,515,077,576	149,610,500,322	279,043,897,240
<b>2020</b>	452,874,209,053	97,436,590,058	246,718,082,619
<b>2021</b>	573,323,557,863	182,800,661,291	292,178,130,045

У табели 20 представљени су резултати теста нормалности дистрибуције, који показују да све три посматране варијабле (увоз робе из Кине, Русије и САД) имају нормалну дистрибуцију, с обзиром да је према *Shapiro-Wilk* тесту п-вредност (*p-value; Sig.*) већа од 0,05.

Табела 20 - Тест нормалности дистрибуције (смер:увоз)

	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
<b>Кина</b>	0.223	21	0.008	0.932	21	0.152
<b>Русија</b>	0.076	21	0.200	0.964	21	0.590
<b>САД</b>	0.162	21	0.152	0.950	21	0.337

У прогнозирању вредности увоза робе, примењени модели ауторегресионе анализе за посматране земље представљени су у табели 21.

Табела 21 - Примењени модел ауторегресионе анализе за дату земљу (смер:увоз)

Model ID	Model Type
<b>Кина</b>	ARIMA(0,1,0)
<b>Русија</b>	Simple
<b>САД</b>	ARIMA(0,1,0)

На основу примењених модела ауторегресионе анализе, у табели 22, приказане су прогнозиране минималне, средње и максималне вредности увоза робе ЕУ из Кине, Русије и САД, као и прогнозирана релативна промена вредности увоза робе у 2025. у односу на 2021. годину, у наредној табели.

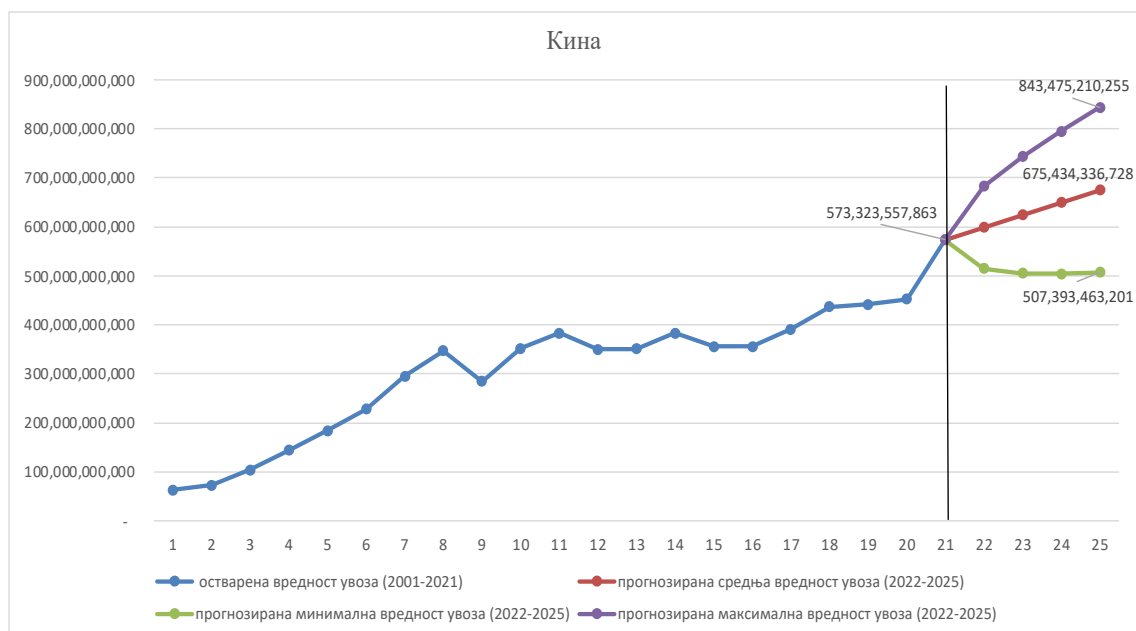
Табела 22 - Прогнозиране вредности увоза робе ЕУ из Кине, Русије и САД (AR модел)

Година	Прогнозиране средње вредности_Кина	Прогнозиране минималне вредности_Кина	Прогнозиране максималне вредности_Кина	Прогнозиране средње вредности_Русија	Прогнозиране минималне вредности_Русија	Прогнозиране максималне вредности_Русија	Прогнозиране средње вредности_САД	Прогнозиране минималне вредности_САД	Прогнозиране максималне вредности_САД
2022	598,851,252,579	514,830,815,816	682,871,689,343	177,176,041,927	89,612,899,622	264,739,184,233	299,500,277,435	255,276,046,238	343,724,508,633
2023	624,378,947,296	505,556,106,108	743,201,788,483	177,176,041,927	57,530,907,024	296,821,176,831	306,822,424,826	244,279,917,281	369,364,932,370
2024	649,906,642,012	504,378,976,664	795,434,307,361	177,176,041,927	32,391,330,298	321,960,753,557	314,144,572,216	237,545,956,856	390,743,187,575
2025	675,434,336,728	507,393,463,201	843,475,210,255	177,176,041,927	11,012,667,090	343,339,416,765	321,466,719,606	233,018,257,212	409,915,182,001

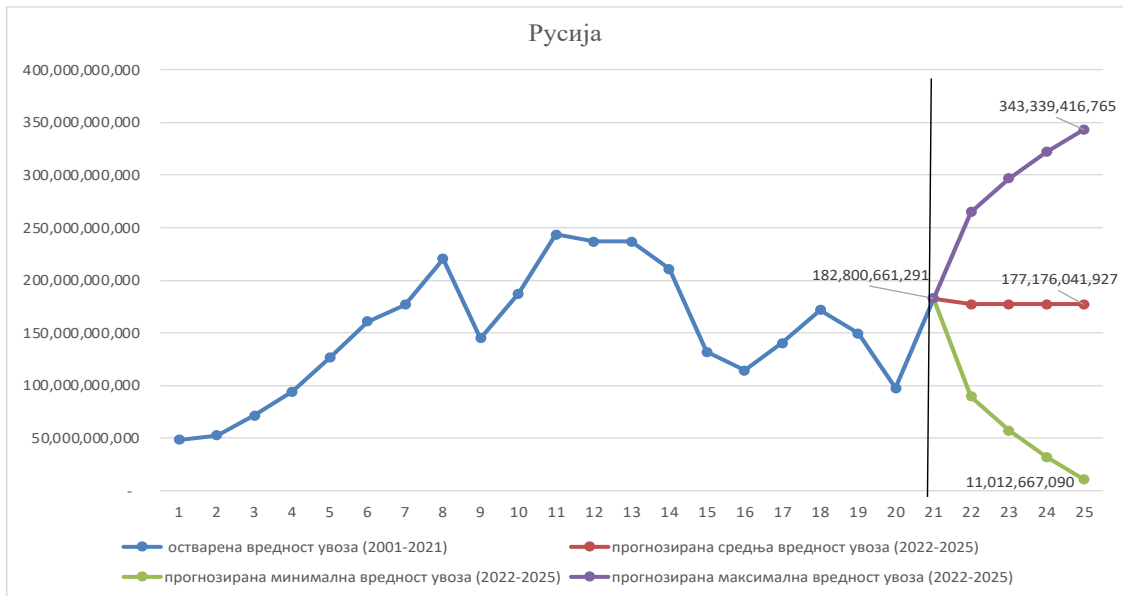
Табела 23 - Прогнозирана релативна промена вредности увоза у 2025. у односу на 2021. годину

Земља	промена вредности увоза у 2025. години-доња граница	промена вредности увоза у 2025. години-средња вредност	промена вредности увоза у 2025. години-горња граница
Кина	-11.50%	17.81%	47.12%
Русија	-93.98%	-3.08%	87.82%
САД	-20.25%	10.02%	40.30%

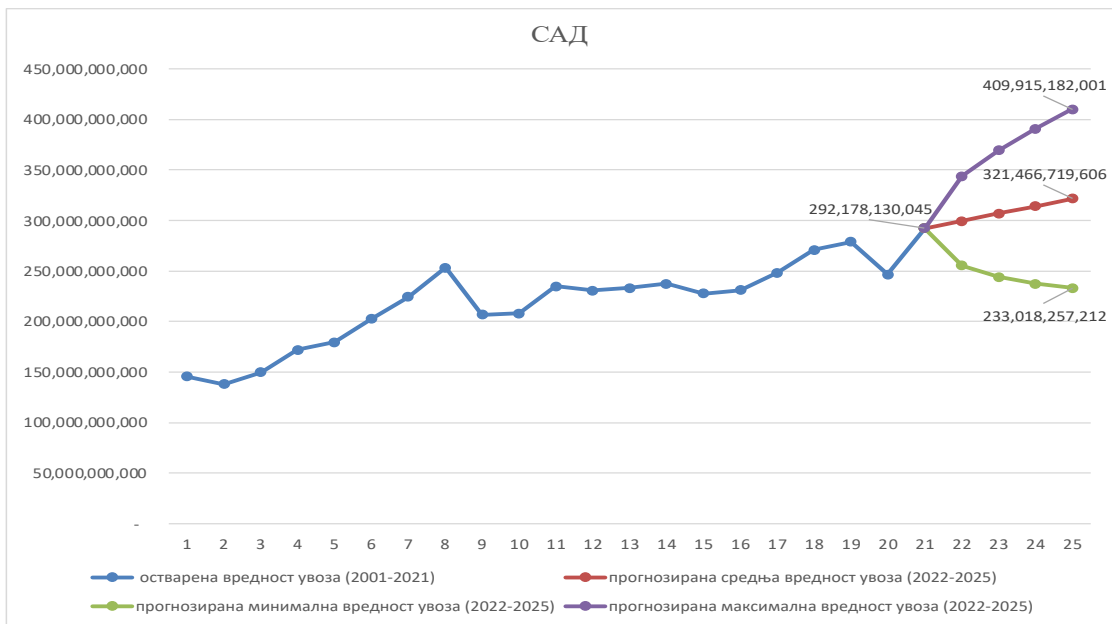
У наставку рада, представљени су графикони који илуструју тренд кретања вредности увоза робе ЕУ из Кине, Русије и САД у периоду 2001-2021 (остварене вредности), као и прогнозиране вредности увоза добијене применом ауторегресионог модела, за период 2021-2025.



Слика 26 - Тренд кретања обима увоза робе из Кине у 2025. у односу на 2021.



Слика 27 - Тренд кретања обима увоза робе из Русије у 2025. у односу на 2021.



Слика 28 - Тренд кретања обима увоза робе из САД у 2025. у односу на 2021.



У табели 24 приказане су стопе годишње промене вредности увоза робе ЕУ из Кине, Русије и САД. Просечна годишња стопа раста увоза робе из Кине у периоду 2002-2021 била је 12,8%, из Русије 10.85% и САД 3.95%, што сугерише да је увоз робе из Кине растао три пута брже у периоду 2001-2021 него из САД.

Табела 24 - Стопа годишње промене вредности увоза робе ЕУ из посматраних земаља

Година	Кина	Русија	САД
2002	16.42	8.61	-5.16
2003	42.49	35.18	8.41
2004	38.26	32.00	14.79
2005	27.72	34.13	4.52
2006	24.14	27.12	12.66
2007	29.48	9.87	10.77
2008	17.55	24.63	12.89
2009	-18.10	-34.21	-18.31
2010	23.73	29.05	0.59
2011	8.81	30.19	12.79
2012	-8.54	-2.82	-1.65
2013	0.29	-0.02	1.11
2014	8.97	-10.95	1.68
2015	-6.94	-37.46	-4.03
2016	-0.04	-13.18	1.57
2017	9.85	22.49	7.30
2018	11.63	22.59	9.17
2019	1.09	-12.94	2.99
2020	2.57	-34.87	-11.58
2021	26.60	87.61	18.43

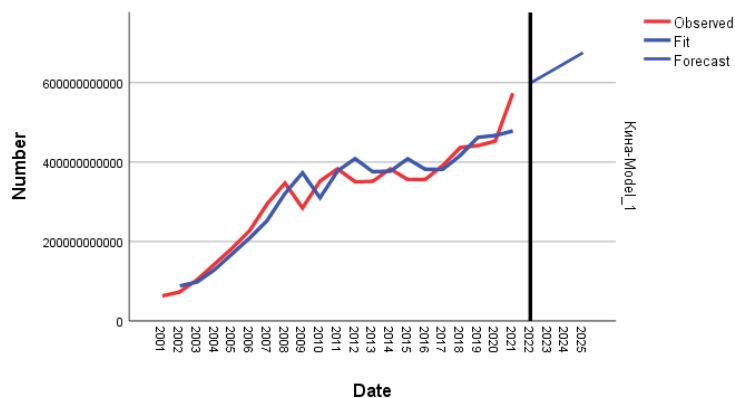
Модел прогнозира промену вредности увоза робе из Кине у 2025. години у опсегу -11,5% до 47,12%, док би просечно повећање увоза у 2025. години у односу на остварене вредности увоза у 2021. износило 17,81% (табела 23). У последњих пет година, увоз из Кине је просечно растао за 10,35% годишње (табела 24). Уколико би се петогодишњи тренд раста наставио до 2025, та вредност би била на нивоу повећања од око 41,4% у односу на 2021. С обзиром на динамику раста увоза робе из Кине претходних година, у складу са прогнозираним вредностима модела тај раст би се у 2025. могао кретати ка максималним прогнозираним вредностима (до 47,12%).

У погледу увоза робе из Русије, добијене резултате (табела 23) требало би узети с резервом из следећих разлога: робна размена је у последњих 20 година била веома нестабилна, са великим периодичним осцилацијама. Други критични аспект је промена околности у трговинској сарадњи у 2022, с обзиром да се, до почетка кризе у Украјини, преко 60% укупног европског увоза из Русије односило на енергенте, а тренутна

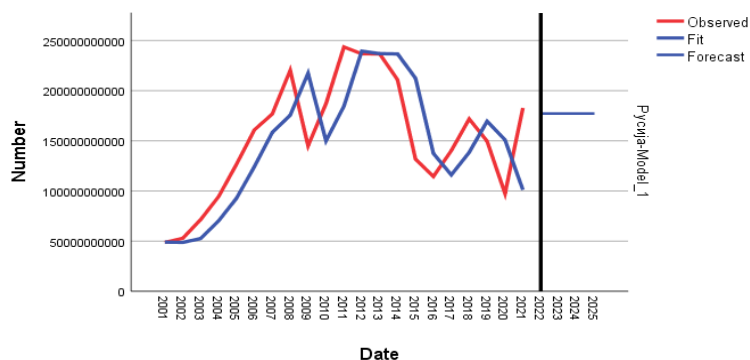
политика ЕУ иде у правцу преусмерења ка другим светским тржиштима у циљу набавке ових ресурса. Упркос чињеници да је у последњих пет година просечна годишња стопа повећања увоза из Русије била 17%, прогнозиране вредности увоза у 2025. години кретале би се на нивоу између минималних и средњих вредности (од - 93,98% до - 3,08%), с обзиром да ЕУ још увек доминира у географској структури извоза енергената Русије.

Модел прогнозира промену вредности увоза робе из САД у 2025. години у опсегу -20,25% до 40,30%, док би просечно повећање увоза у 2025. години у односу на остварене вредности увоза у 2021. износило 10,02%. У последњих пет година, увоз из САД је просечно растао за 5,26% годишње. Уколико би се петогодишњи тренд раста наставио до 2025, та вредност би била на нивоу повећања од око 21% у односу на 2021. С обзиром на динамику раста увоза робе претходних година, као и делимичног окретања ЕУ ка америчком тржишту након првог квартала 2022. године, раст увоза робе из САД у 2025. могао би се кретати између средњих и максималних прогнозираних вредности (10,02% - 40,30%).

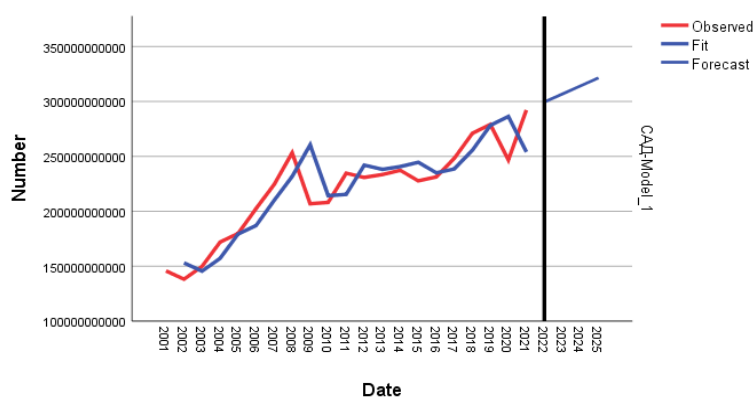
Прогнозиране вредности увоза робе за Русију су мање поуздане од вредности увоза робе за Кину и САД, с обзиром на већа одступања остварених вредности увоза од линије тренда (*fit line*). У случају Кине и САД, те девијације су далеко мање, што се може видети из графикана 29 и 31.



Слика 29 - Тренд кретања остварених вредности увоза робе из Кине у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast)



Слика 30 - Тренд кретања остварених вредности увоза робе из Русије у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast)



Слика 31 - Тренд кретања остварених вредности увоза робе из САД у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast)

\* Извоз робе из ЕУ у посматране земље

Табела 25 - Извоз робе ЕУ у Кину, Русију и САД у периоду 2001-2021

Година	Кина	Русија	САД
2001	24,517,027,190	26,926,937,789	173,951,128,831
2002	30,610,397,355	31,027,569,519	188,917,017,997
2003	43,443,033,454	40,016,016,009	209,525,025,124
2004	55,315,084,654	54,299,567,599	238,871,164,243
2005	57,868,309,938	66,194,477,381	255,760,486,765
2006	74,325,911,106	86,620,476,932	280,699,055,547
2007	90,819,146,321	115,420,911,500	294,963,840,061
2008	106,190,885,581	146,356,338,123	304,999,568,848
2009	107,051,444,692	88,746,359,801	235,777,317,913
2010	137,844,576,489	107,969,226,137	256,598,450,570
2011	173,521,473,006	141,512,453,424	298,815,990,126
2012	166,546,242,901	146,496,906,374	302,005,223,730
2013	174,917,223,969	147,977,621,476	310,379,103,972

<b>2014</b>	188,349,284,920	128,377,545,405	335,505,142,973
<b>2015</b>	156,531,718,016	75,271,688,349	324,973,114,961
<b>2016</b>	165,254,964,425	74,775,270,695	326,532,791,301
<b>2017</b>	195,685,175,647	91,100,953,186	350,977,715,046
<b>2018</b>	216,397,143,695	93,975,130,847	393,139,247,998
<b>2019</b>	216,283,051,627	94,368,709,618	409,557,082,280
<b>2020</b>	223,580,133,543	86,301,723,791	386,222,512,928
<b>2021</b>	256,802,724,879	101,627,113,527	456,064,382,325

У табели 26 представљени су резултати теста нормалности дистрибуције, који показују да све три посматране варијабле (извоз робе у Кину, Русију и САД) имају нормалну дистрибуцију, с обзиром да је према *Shapiro-Wilk* тесту п-вредност (*p-value*; *Sig.*) већа од 0,05.

Табела 26 - Тест нормалности дистрибуције (смер: извоз)

	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
<b>Кина</b>	0.137	21	0.200	0.947	21	0.302
<b>Русија</b>	0.100	21	0.200	0.951	21	0.355
<b>САД</b>	0.083	21	0.200	0.983	21	0.964

У прогнозирању вредности извоза робе, примењени модели ауторегресионе анализе за посматране земље представљени су у табели 27.

Табела 27 - Примењени модел ауторегресионе анализе за дату земљу (смер: извоз)

Model ID	Model Type
<b>Кина</b>	ARIMA(0,1,0)
<b>Русија</b>	Simple
<b>САД</b>	ARIMA(0,1,0)

На основу примењених модела ауторегресионе анализе, у табели 28, представљене су прогнозиране минималне, средње и максималне вредности извоза робе ЕУ у Кину, Русију и САД, као и прогнозирана релативна промена вредности извоза робе у 2025. у односу на 2021. годину, у наредној табели.

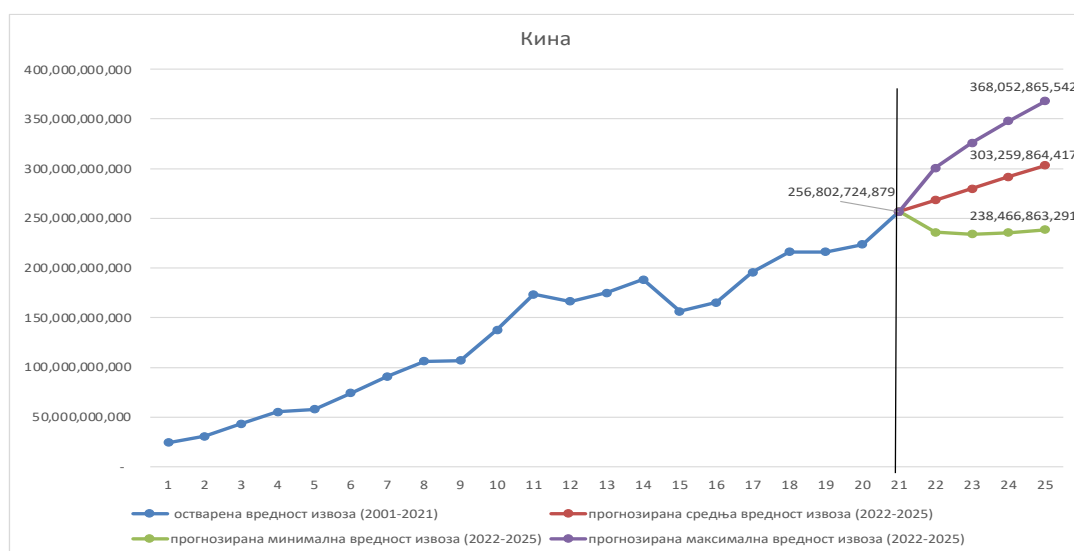
Табела 28 - Прогнозиране вредности извоза робе ЕУ у Кину, Русију и САД (AR модел)

Година	Прогнозиране средње вредности_ Кина	Прогнозиране минималне вредности_ Кина	Прогнозиране максималне вредности_ Кина	Прогнозиране средње вредности_ Русија	Прогнозиране минималне вредности_ Русија	Прогнозиране максималне вредности_ Русија	Прогнозиране средње вредности_ САД	Прогнозиране минималне вредности_ САД	Прогнозиране максималне вредности_ САД
2022	268,417,009,763	236,020,509,201	300,813,510,326	101,627,068,605	52,116,843,135	151,137,294,076	470,170,045,000	412,068,239,138	528,271,850,862
2023	280,031,294,648	234,215,724,179	325,846,865,117	101,627,068,605	31,609,138,887	171,644,998,323	484,275,707,674	402,107,345,826	566,444,069,523
2024	291,645,579,532	235,533,194,570	347,757,964,495	101,627,068,605	15,873,010,171	187,381,127,039	498,381,370,349	397,746,090,585	599,016,650,113
2025	303,259,864,417	238,466,863,291	368,052,865,542	101,627,068,605	2,606,835,351	200,647,301,860	512,487,033,024	396,283,421,300	628,690,644,748

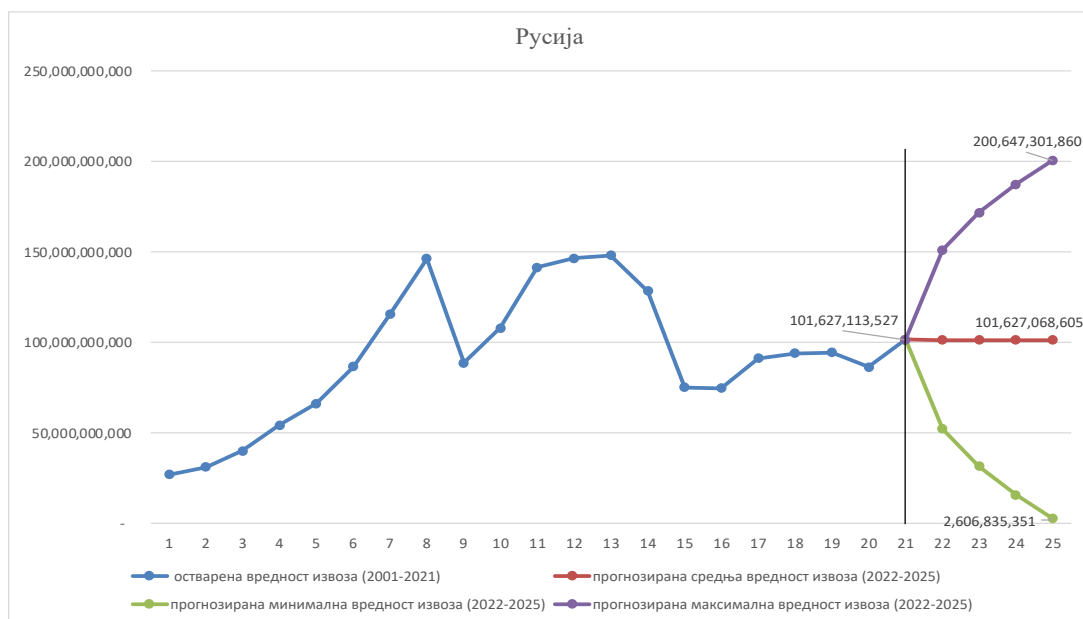
Табела 29 - Прогнозирана релативна промена вредности извоза у 2025. у односу на 2021.

Земља	промена вредности извоза у 2025. години- доња граница	промена вредности извоза у 2025. години- средња вредност	промена вредности извоза у 2025. години- горња граница
Кина	-7.14%	18.09%	43.32%
Русија	-97.43%	0.00%	97.43%
САД	-13.11%	12.37%	37.85%

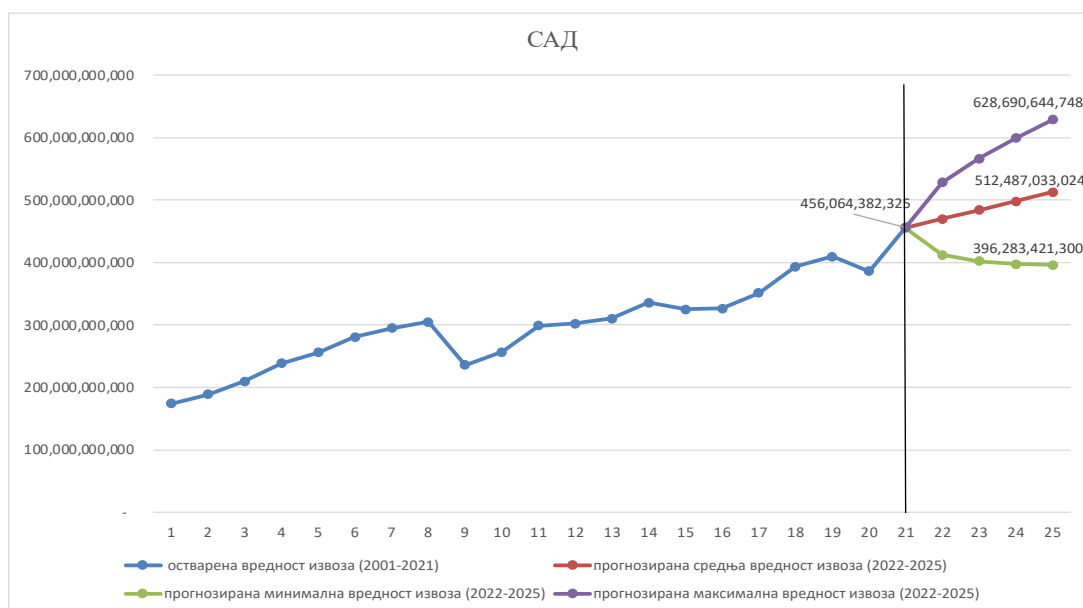
У наставку рада, приказани су графикони који илуструју тренд кретања вредности извоза робе ЕУ у Кину, Русију и САД у периоду 2001-2021 (остварене вредности), као и прогнозиране вредности извоза добијене применом ауторегресионог модела, за период 2021-2025.



Слика 32 - Тренд кретања обима извоза робе у Кину у 2025. у односу на 2021.



Слика 33 - Тренд кретања обима извоза робе у Русију у 2025. у односу на 2021.



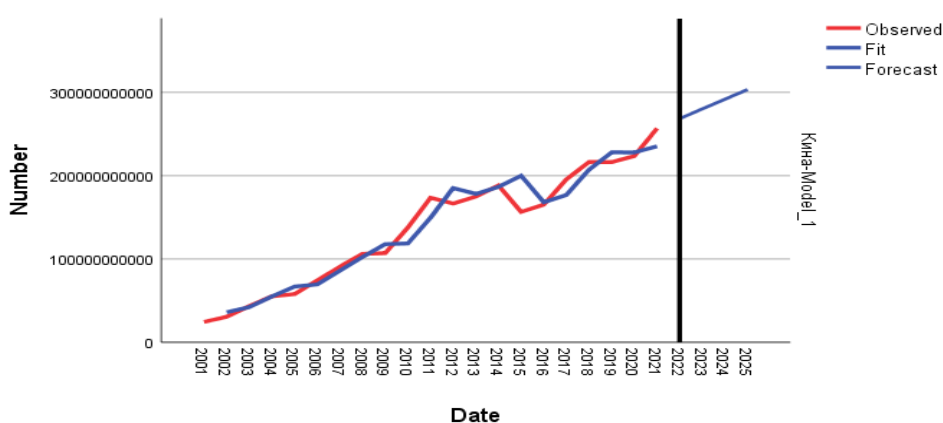
Слика 34 - Тренд кретања обима извоза робе у САД у 2025. у односу на 2021.

У табели 30 приказане су стопе годишње промене вредности извоза робе ЕУ у Кину, Русију и САД. Просечна стопа раста вредности извоза робе ЕУ у Кину у посматраном периоду је била 13,31%, Русију 9,50% и САД 5,34%, што сугерише да је извоз робе у Кину растао два и по пута брже у последњих 20 година од извоза у САД, упркос значајно већем извозу робе ЕУ у САД у односу на Кину (преко 70%).

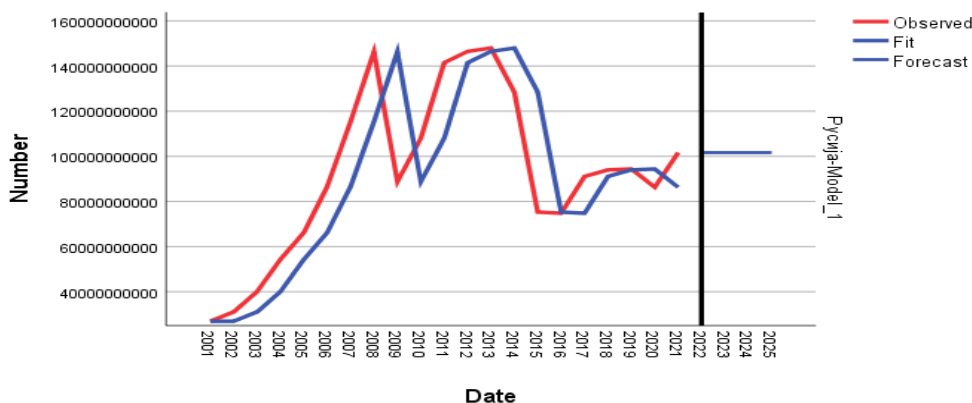
Табела 30 - Стопа годишње промене вредности извоза робе ЕУ у посматране земље

Година	Кина	Русија	САД
2002	24.85	15.23	8.60
2003	41.92	28.97	10.91
2004	27.33	35.69	14.01
2005	4.62	21.91	7.07
2006	28.44	30.86	9.75
2007	22.19	33.25	5.08
2008	16.93	26.80	3.40
2009	0.81	-39.36	-22.70
2010	28.76	21.66	8.83
2011	25.88	31.07	16.45
2012	-4.02	3.52	1.07
2013	5.03	1.01	2.77
2014	7.68	-13.25	8.10
2015	-16.89	-41.37	-3.14
2016	5.57	-0.66	0.48
2017	18.41	21.83	7.49
2018	10.58	3.15	12.01
2019	-0.05	0.42	4.18
2020	3.37	-8.55	-5.70
2021	14.86	17.76	18.08

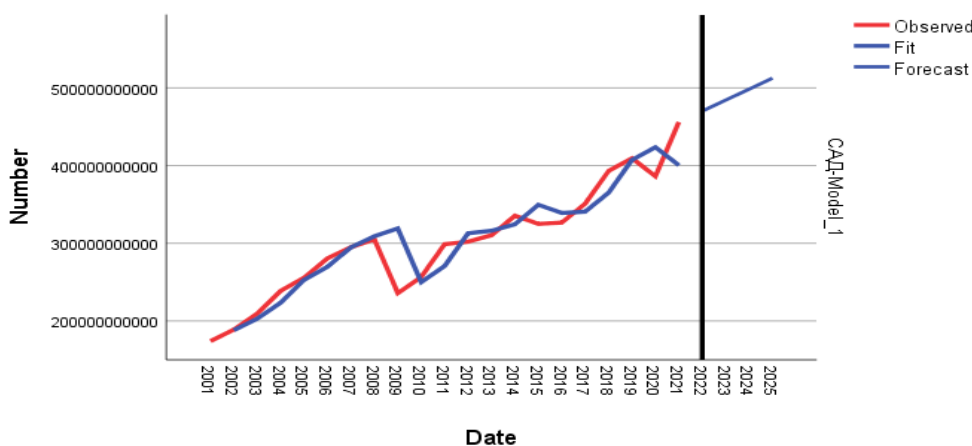
Прогнозиране вредности извоза робе у Русију су мање поуздане од вредности извоза робе у Кину и САД, с обзиром на већа одступања остварених вредности извоза од линије тренда (*fit line*). У случају Кине и САД, те девијације су далеко мање, што се може видети из графикана 35 и 37.



Слика 35 - Тренд кретања остварених вредности извоза робе у Кину у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast)



Слика 36 - Тренд кретања остварених вредности извоза робе у Русију у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast)



Слика 37 - Тренд кретања остварених вредности извоза робе у САД у последњих 20 година (црвена линија) и прогнозираних вредности (плава линија-forecast)

Модел прогнозира промену вредности извоза робе ЕУ у Кину у 2025. години у опсегу од -7,14% до 43,32%, док би просечно повећање извоза у 2025. години у односу на остварени извоз у 2021. износило 18,09% (табела 29). У последњих пет година, извоз у Кину је просечно растао за 9,43% годишње (табела 30). Уколико би се петогодишњи тренд раста наставио до 2025, та вредност би била на нивоу повећања од око 37,7% у односу на 2021. С обзиром на динамику раста извоза робе у Кину претходних година, тај раст би се у 2025, према моделу, могао кретати ка вредностима ближим максималним прогнозираним вредностима (до 43,32%).

У погледу извоза робе у Русију, добијене резултате модела (од -97.43 до 97.43%) треба узети с резервом из следећих разлога: робна размена је у последњих 20 година



била веома нестабилна, са великим периодичним осцилацијама. Други критични аспект је промена околности у економској сарадњи након почетка кризе у Украјини, с обзиром да је увођење санкција узроковало напуштање руског тржишта од стране великог броја европских фирми, што се свакако одразило на обим размене, поред настојања да се ограничи даља економска сарадња са Русијом. Упркос чињеници да је у последњих пет година просечна годишња стопа повећања увоза из Русије била 6,9%, прогнозиране вредности увоза у 2025. години требало би посматрати на нивоу између минималних и средњих вредности. (од - 97.43 до 0.00%)

Модел прогнозира промену вредности извоза робе ЕУ у САД у 2025. години у опсегу од -13,11% до 37,85%, док би просечно повећање извоза у 2025. години у односу на остварени извоз у 2021. износило 12,37%. У последњих пет година, извоз у САД је просечно растао за 7,2% годишње. Уколико би се петогодишњи тренд раста наставио до 2025, та вредност би била на нивоу повећања од око 28,8% у односу на 2021. С обзиром на динамику раста извоза робе у САД претходних година и делимичног преусмеравања ЕУ према америчком тржишту услед кризе у Украјини, раст извоза робе у САД у 2025. могао би се кретати између средњих и максималних прогнозираних вредности (12,37 - 37,85%).

## VI УТИЦАЈ ГЕОПОЛИТИЧКИХ ОДНОСА ВЕЛИКИХ СВЕТСКИХ СИЛА НА САРАДЊУ КИНЕ И ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

Геополитичке промене у свету које су наступиле крајем друге и почетком треће деценије 21. века имају потенцијал да промене глобалну расподелу моћи, а нове дефинисане односе међу државама организују у нови поредак. Стратегија спољне политике САД већ дуги низ година обликована је тако да одговори на кључне претње које настају као резултат економског, војног и технолошког издизања највећих светских сила, а које прете да угрозе америчку хегемонију. Војна снага Русије деценијама представља опасност по америчке безбедносне интересе. Са друге стране, издизање Кине као економског ривала у 21. веку створило је озбиљну претњу позицији САД као економског и технолошког лидера у свету. САД имају добро осмишљену стратегију обуздавања Русије и Кине, али је у контексту украјинске кризе и наглог приближавања Русије Кини, могућност спровођења те стратегије и контрола њихових активности које понекад делују у синергији прилично отежана. Европска унија се тренутно налази унутар геополитичког троугла САД – Кина - Русија, те сходно томе, њени односи са Кином у великој мери зависе од позиције САД према овим земљама, имајући у виду њихову глобалну доминацију и утицај на спољну политику Европске уније.

Наредна поглавља обрађују проблематику односа ЕУ и Кине у контексту ривалства САД са Русијом и Кином. Тиме би се слика о економској интеграцији ЕУ и Кине употпунила анализом актуелних геополитичких дешавања које утичу на даљи развој њихових односа, и у коначном, сагледала перспектива евроазијске економске интеграције која је предмет анализе овог рада.

### 6.1 Позиција ЕУ према Кини у контексту геополитичког ривалства САД и Кине

Актуелни трговински и технолошки рат између САД и Кине у многоме утиче на Европску унију и њену сарадњу са Кином. У оквиру првог поглавља шестог дела, најпре се анализирају карактеристике ривалства САД и Кине а потом и утицај тог ривалства на односе ЕУ са највећим азијским партнером.

### 6.1.1 Обележја ривалства Сједињених Америчких Држава и Кине у 21. веку

Још од почетка 20. века, Сједињене Америчке Државе су водећа светска економска и војна сила која поставља глобалне стандарде и управља међународним претњама попут тероризма, организованог криминала, пролиферације оружја за масовно уништење и кршења људских права. САД су лидер у технолошким и медицинским проналасцима, стандардима образовања и иновацијама у области финансија и медија, са културом чији је утицај у глобалним друштвеним оквирима неспоран.

Експанзија економске моћи Кине постала је претња не само економској, већ и технолошкој и војној снази Сједињених Америчких Држава. Због великог дефицита у трговинском билансу са Кином, учешћа Кине у јавном дугу САД, драстичног повећања страних директних инвестиција у САД од 2014. године и безбедносних ризика услед приближавања Кине кључним америчким ривалима, супремација САД над Кином у многим областима постала је слабија. Санкционисање Ирана, Северне Кореје и Русије креира простор за веће приближавање Кине овим војним силама и даље смањење утицаја САД у свету.

Rudolf (2020, стр.5-6,13-21,31) сматра да би ширење економске и војне моћи Кине представљало претњу за позицију САД као водеће силе света, а промена позиција моћи доминантних сила угрозила финансијски систем, у случају њиховог неслагања око кључних питања од међународног значаја. Кина би доминацијом у свету диктирала правила на међународном финансијском тржишту, глобалне безбедности, управљања и технолошког развоја, према моделу који није близак демократским принципима које заступају западне државе. Стрепња САД је слабљење америчког долара који данас доминира у међународним плаћањима роба и услуга и девизним резервама у свету. САД страхују да би војно присуство Кине у Јужнокинеском мору у случају настанка кризе спречило њихово војно деловање и угрозило безбедност траса за међународни транспорт робе. ЕУ је дуго имала *"либерални, интегративни приступ"* (стр.31) према Кини, међутим, различитост модела управљања и новонастала ситуација узроковале су да ЕУ преиспита свој став према Кини и окрене се заштити сопствених интереса.

Деловање Кине у свету преко страних директних инвестиција и инфраструктурне изградње посредством Пута свиле, и трансфер технологија из развијених земаља, оснажује њену економску и технолошку моћ, те слаби позицију САД у областима у којима је дуго имала апсолутну доминацију.

*”Моћ креирања правила Сједињених Америчких Држава сада је омела Кина, ”challenger” у настајању, која није била спремна да се повинује америчкој хегемонији у управљању глобалном трговином....Постојеће трговинске институције створене под америчком хегемонијом су поткопане, а напори САД да конструишу нова правила више пута осујећени од стране растуће Кине....Успон Кине дубоко је пореметио способност САД да креира правила и тако влада. Они који наглашавају континуитет и отпорност америчке хегемоније пред растућом Кином пропуштају важну динамику промена које се тренутно дешавају у међународним институцијама.” (Hopewell, 2020, стр. 8)<sup>37</sup>*

У разматрању билатералних односа Кине и САД у 21. веку релевантне су године које су уследиле након економске кризе 2008. Тада су САД преформулисале спољну и економску политику према Кини, како због све асертивнијег наступа Кине у међународним економским и политичким односима, тако и због чињенице да је Кина постала највећи власник америчког спољног дуга који данас износи око 1.000 милијарди америчких долара. Доласком председника Обаме на власт 2009. године, САД су имале троструко већи БДП од Кине, али вишеструко нижу годишњу стопу раста. Тада је представљена стратегија *”Pivot to Asia”*, која у фокус деловања ставља економске и политичке интересе САД у Азији, и најављује окретање ка овом тржишту у циљу контроле кинеског утицаја у региону и искоришћења његовог економског потенцијала.

Подизањем оптужница против кинеских званичника због наводне крађе технологија 2014. године и променом власти, почиње нова фаза у односима двеју највећих светских економских сила. Доласком Доналда Трампа на власт, америчка администрација 2018. године покреће трговински рат против Кине серијом трговинских баријера. Те баријере су се огледале у повећању царина на увоз робе из Кине чија је вредност била 50 милијарди долара, колико је процењено да износи нанета штета услед наводне крађе америчке технологије. Царине таргетирају индустрију челика, алуминијума и електронску индустрију и ограничавају кинеске инвестиције у Америци. Исте године, уводе се нове царине на индустријски и транспортни сектор у вредности од 34 милијарде долара. Наредне године, забрањује се употреба *Huawei* и *ZTE* опреме у Америци. САД потом оптужују Кину за намерну девалвацију валуте на основу које су кинески производи на светском тржишту били јефтинији. Годину дана касније, уводе се

---

<sup>37</sup> Hopewell, K. (2020) *Clash of Powers: US- China rivalry in Global Trade Governance*, Cambridge University Press, United Kingdom, стр. 8

санкције кинеским званичницима због кршења људских права у Синкјангу. (Council on Foreign Relations, 2021)

Овај потез пратила је Европска унија, што је на крају довело до замрзавања најважнијег инвестиционог споразума са Кином. У Европској унији је од 1989. године на снази ембарго на трговину оружјем, као део санкција поводом масакра на тргу Тјананмен у Кини.

Поред наведених, уведен је и низ санкција у вези са нарушавањем аутономије Хонг Конга. Даље економске блокаде настављене су доласком администрације Џоа Бајдена на власт, уз још одлучнији став да се спречи војна, економска и технолошка доминација Кине у Азији и свету. Креирање безбедносног пакта AUKUS са Аустралијом и Великом Британијом, економског QUAD са Индијом, Израелом и УАЕ, и покретање иницијативе *Build Back Better World* ("BBBW"), као алтернативе Путу свиле, само су неке од стратегија донетих током 2021. у остварењу овог циља.

Поред бројних царина на увоз кинеске робе које су уведене за време претходне америчке администрације, које осим кинеским, наносе штету и америчким фирмама због скупљег увоза, актуелна америчка администрација разматра отварање истраге о додели субвенција индустријским конгломератима које наносе штету конкуренцији на америчком тржишту. (Davis & Wei, 2021)

Северно-атлантски савез (НАТО) је 2021. године најавио појачано ангажовање у Евроазији као одговор на растуће безбедносне претње из Кине и утицај на његове чланове у свету. Таква реакција узрокована је скорашњим активностима Кине, попут лансирања прве хиперсоничне ракете 2021. године и употребе напредних технологија у Европи које угрожавају њену сајбер безбедност. (Khalaf & Foy, 2021)

Овакве најаве указују на активније деловање САД у свету у циљу ограничења даљег раста технолошке и војне моћи Кине.

Постоје бројне дебате међу политичким аналитичарима и академском заједницом да ли се актуелно ривалство Кине и Америке може окарактерисати новим Хладним ратом. И поред бројних сличности, попут борбе за статус и доминацију, данашњи конфликт разликује се по идеологији и средствима за остварење тог циља. Русија постаје све значајнији партнер Кине, док актуелне санкције Запада према источним земљама - Северној Кореји, Ирану, Русији и Сирији, све више зближавају ове земље у настојању да се одупру притисцима са Запада и осигурају опстанак својих већ исцрпљених економија. Између САД и Кине постоји конфликт у моделу управљања,

економској, војној и технолошкој надмоћи, али не у оним вредностима које су карактерисале конфликте након Другог светског рата.

Професор *Thomas J. Christensen* са Универзитета Колумбија оцењује да актуелној стратешкој конкуренцији САД и Кине недостају три обележја Хладног рата:

*"САД и Кина нису укључене у глобалну идеолошку борбу за срца и умове трећих земаља; високоглобализовани свет не може се поделити на строго одвојене економске блокове; Сједињене Америчке Државе и Кина не воде супростављене савезничке системе који су претходили крвавим проху ратовима 20. века."*<sup>38</sup> (Christensen, 2020, стр.8)

Подручја Индијског и Тихог океана далеко су значајнија за интересе САД него за интересе ЕУ, што потврђује огромно војно присуство САД на том простору.

Од свих простора геостратешке конкуренције, Индо-пацифички регион је најзначајнија војна и економска претња САД и њених савезника, због све утицајнијег деловања Кине у истом. Индо-Пацифик је у протеклих седамдесет пет година био средиште војног деловања САД. Према стратегији Беле куће из 2022. године, због све већег ангажовања Кине у овом делу азијског континента, САД ће у наредном периоду појачати своје активности отварањем нових дипломатских представништава, јачањем војног присуства у водама Океана, стварањем нових економских блокова, пружањем подршке за јачање утицаја Индије у региону и интензивирањем сарадње са Јапаном и Јужном Корејом. (The White House, 2022, стр.4-5, 12-13)

Ривалство са Кином ће још дуго обликовати америчку спољну политику и њене односе са највећим светским нуклеарним и економским силама. Активности Русије у Украјини и истицање Кине као још релевантнијег руског партнера указује да ће ривалство САД и Кине бити још интензивније и утицати на рекомпозицију односа између земаља на оне које своју будућност виде у сарадњи са демократским светом на Западу и оне које своје интересе виде у сарадњи са аутократским режимима на Истоку.

### *6.1.2 Позиција Европске уније у геополитичком троуглу САД-ЕУ-Кина*

Стратегија ЕУ према Кини последњих година се мењала, како су међународни политички и економски проблеми бивали све сложенији. Од првобитног гледишта да је

---

<sup>38</sup> Christensen, T.J. (2020) *No New Cold War - why new US - China strategic competition will not be like the US - Soviet Cold War*, The Asan Institute for Policy Studies, стр.8

Кина стратешки партнер, данас се из ЕУ може чути реторика да је Кина, због различитих вредности и стратегије деловања, постала ”системски ривал”.

Следеће околности су довеле до промене става ЕУ према Кини:

- асертивни наступ Кине на ЕУ тржишту путем инвестиција које су усмерене на критичну инфраструктуру (нпр. *Midea*) и ризици везани за сајбер безбедност (нпр. *Huawei*);
- формирање економских блокова унутар ЕУ који носе ризик рушења јединства унутар Уније и заједничког става чланица према трећим државама (нпр. 16+1);
- наводно кршење људских права у Кини и позиција према Тајвану и Хонг Конгу, што се коси са стандардима и вредностима које промовише ЕУ;
- неједнак третман ЕУ компанија на кинеском тржишту, ограничени тржишни приступ и велики трговински дефицит на ЕУ страни;
- субвенције домаћим компанијама које извозе робу на европско тржиште по нижој цени, нарушавајући правила међународне трговине (царине ЕУ на робу из Кине);
- раст утицаја Кине у Европи куповином удела у кључним лукама, чиме остварује могућност утицаја на позицију ЕУ у међународном ланцу снабдевања.

Таква перцепција Кине као системског ривала одговара интересима САД да у синергији деловања са Европском унијом ограниче економску, војну и технолошку моћ Кине. Тендеције САД су да ЕУ што више приближе својој политици и ограниче утицај страних сила да преко њеног тржишта нарушавају америчку хегемонију. Због тога њихово ривалство са Кином у многеме утиче на ЕУ и на њене односе на кључним партнерима. Актуелни технолошки рат између САД и Кине на примеру компаније *Huawei* најбоље описује позицију ЕУ у том троуглу.

*Huawei* је на мети америчких власти од 2019. године због наводних оптужби да представља ризик за националну безбедност САД, због чега је у Америци на снази забрана куповине телекомуникационе опреме страних фирми које представљају претњу по националне интересе, каквом сматрају *Huawei*. (Geller, 2019)

Неке ЕУ чланице су следиле америчке потезе и забраниле снабдевање *Huawei* 5G опремом, док су најразвијеније земље Уније - Француска и Немачка имале блажи став, те ојачале регулативу за безбедност мрежа и увеле механизме контроле у циљу заштите безбедности података. У овим земљама није донета регулатива о забрани снабдевања 5G опремом компаније *Huawei*. (Murphy & Parrock, 2021)

Тако САД утичу на позицију ЕУ према компанијама које су велики тржишни играчи и инвеститори на њеном тржишту, чиме индиректно управља и њеном инвестиционом политиком.

Још један од начина индиректног утицаја САД на инвестициону политику ЕУ је преко иницијативе *Три мора*, коју активно подржавају. Земље које припадају овој иницијативи су такође део блока 16+1, а неке њене чланице су промениле позицију према Кини, напустиле овај блок и окренуле се другој иницијативи. *Три мора* има сопствену агенду пројеката која није усклађена са циљевима Пута свиле у оквиру 16+1, због чега би одређени проценат планираних кинеских инвестиција ка овим земљама могао бити преусмерен на друга тржишта. Утицај на инвестициону политику ЕУ види се и преко иницијативе Пут свиле, у оквиру које најразвијеније чланице Уније – Француска и Немачка (и доскорашњи члан Велика Британија) нису потписале Меморандум о разумевању са Кином и тиме званично подржале овај пројекат, већ су, уместо тога, са осталим чланицама G7 формата, покренуле ВВВВ. Италија је званично члан и једне и друге иницијативе.

Европска унија неретко следи потезе САД према Кини, чиме утиче на сопствене односе са Кином и на активности кинеских компанија, које могу ићи у правцу смањења инвестиција и пословних активности на ЕУ тржишту. Док са једне стране, пружањем подршке САД, Европска унија штити демократске системе вредности и тржишне принципе Запада, са друге стране, у одређеним ситуацијама бива занемарена од стране америчког партнера. Примери таквог третмана ЕУ су потези САД да за време пандемије затворе ваздушни простор за друге земље, укључујући и ЕУ, и да донесу федерални закон о смањењу инфлације 2022. године. Овај закон предвиђа субвенције за домаће фирме које послују у домену зелених технологија (електричних аутомобила, обновљивих извора енергије сл.), чиме се америчке фирме стављају у привилеговани положај, а пословање иностраних фирми, укључујући и европских, угрожава. То потврђује да се у случајевима кризе руководе сопственим интересима и изазовима, али не нужно и најближих партнера.

Неслагања САД и Кине не погађају само Европску унију, већ и друге земље које су географски у окружењу Кине и имају интензивну економску сарадњу са њом, или су, пак, дугогодишњи савезници САД, попут Јапана, Јужне Кореје и Филипина. Погоршање економских односа ових земаља са Кином утицало би на ЕУ у домену значаја позиције ових земаља за ре-експорт или ре-импорт производа на релацији ЕУ - Кина, док би у безбедносном смислу утицало на ЕУ у домену сарадње са оним земљама



са којима тежи одржању стабилности поморских рута у Јужнокинеском мору и Индијском океану.

Интереси Кине, САД и Европске уније преклапају се и на простору Африке. Афрички рог (енг. *Horn of Africa*) је стратешки важна тачка за међународни транспорт робе између Азије и Европе и за снабдевање нафтом, и на подједнако важној агенди све три стране. Кроз Аденски залив, роба из Азије на путу до европског тржишта свакодневно прелази уски пролаз у заливу Баб ел Мандеб, Црвено море и Суецки канал. Кретање роба и људи је изложено ризику тероризма, кријумчарења и напада пирата. Због безбедносних изазова, економских и геополитичких интереса, овај пролаз обезбеђују Француска, САД, Кина и блискоисточне земље. (Calabrese, 2020) У случају озбиљнијих неслагања САД и Кине и кризе на овом простору, безбедност транспорта робе из Азије, дела Африке и Блиског истока до ЕУ, била би угрожена.

Под утицајем стратешког ривалства САД и Кине последњих пар година покренуте су иницијативе којима се настоји ограничити утицај Кине у свету преко Пута свиле, нагласити стратешка аутономија ЕУ и позиција у међународним односима.

Јуна 2021. године, G7 група (Канада, Француска, Немачка, Италија, Јапан, Велика Британија и САД) покренула је иницијативу *Build Back Better World* коју многи сматрају алтернативом кинеском Путу свиле због сличности у постављеним циљевима. За разлику од Пута свиле, који углавном прати кинески државни капитал који је усмерен на инфраструктурну изградњу, BBBW укључује мобилизацију приватног капитала и коришћење мултилатералних зајмова за финансирање пројеката који се разликују од оних дефинисаних у оквиру кинеског пројекта. Ове две иницијативе се разликују по постављеним циљевима – док је кинеска ”усмерена на тврду инфраструктуру, попут лука, путева, мостова, пруга и др., BBBW је усмерена на меку инфраструктуру – климатске промене, здравство, дигиталне технологије, равноправност полова и једнакост.”<sup>39</sup> (Rana, 2021)

Иза кинеског Пута свиле стоје огромни државни конгломерати и банке које су по финансијској снази, величини и капацитетима супериорнији у односу на оне који би требало да реализују BBBW.

---

<sup>39</sup> Rana, B. P. (2021) *G7's Build Back Better World's: Rival to China's BRI?* , S.Rajaram School of International Studies, Singapore, RSIS Commentary, no.109, доступно на: <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2021/07/CO21109.pdf> , приступљено: 24.10.2021.

Док Пут свиле таргетира традиционалне секторе изградње, креирајући економску корист најпре за Кину, G7 иницијатива бави се најизазовнијим питањима данашњице и поред економских, има за циљ и решавање глобалних проблема. Ове иницијативе би у синергији оствариле много веће користи за економски развој земаља у којима се спроводе, него што би свака појединачно могла остварити. С обзиром на постављене циљеве и секторе улагања, мало је вероватно да би иницијатива G7 могла имати већи значај у међународној трговини, транспортној повезаности и економском развоју земаља од Пута свиле.

Поред BBBW, скоро деценију након представљања Пута свиле, Европска унија је предложила нови оквир за инфраструктурну изградњу – *Global Gateway*, који почива на основама транспарентности јавних тендера, еколошким принципима и финансијској одрживости, односно, оним принципима који често недостају Путу свиле. (Куо, 2021) Иако је и ова алтернатива у одређеној мери конкурент Путу свиле, још увек није познато којим ресурсима располаже и који сектори ће бити у њеном средишту.

Искључива посвећеност ЕУ чланица овом пројекту се не очекује, јер су многе већ укључене у Пут свиле. Због огромног значаја за глобалну повезаност и економски развој земаља, уместо да се посматрају као два ривалска пројекта, ове две иницијативе би у синергији могле решити најтежа глобална питања и укључиле најмање развијене економије у глобалне трговинске и финансијске токове. Међутим, услед актуелне конкуренције западних земаља и Кине, мала је вероватноћа да би се тако могле реализовати.

Поред пројеката *Global Gateway* и *Build Back Better World*, још једна иницијатива ЕУ земаља чланица – *Three Seas Initiative* (Три мора), сматра се конкурентом кинеском Путу свиле, односно 16+1 формату. Обухвата земље које се налазе између Црног, Јадранског и Балтичког мора, односно, свих 11 чланица групе 16+1, и Аустрију. Ова иницијатива, међутим, не укључује земље Западног Балкана, иако се налазе близу или излазе на Јадранско море. Источни део Европе је годинама инфериорнији у односу на западну Европу у погледу економског развоја и многе земље се још увек суочавају са неразвијеном инфраструктуром, слабом транспортном повезаношћу и недостајућим средствима за реализацију инфраструктурних пројеката.

Иницијативу су покренуле Хрватска и Пољска, и инспирисана је извештајем америчког института *Atlantic Council* из 2014. године, који је указао на велике неједнакости у развоју земаља Европске уније на западном и источном крилу европског

континента. Тренутно обухвата каталог од 82 пројекта и њоме се настоји обезбедити транспортна, енергетска и дигитална повезаност ових земаља. (Three Seas, 2022)

Овај пројекат нарочито охрабрују Сједињене Америчке Државе, које настоје да преко неких чланица овог форума које су њене савезнице повећају економски и политички утицај у региону и ограниче утицај и зависност ових земаља од Русије. Русија сматра да се овом иницијативом настоји ограничити њен утицај у бившим совјетским републикама и у оним земљама које су зависне од њених ресурса. САД су се обавезале да ће овај пројекат подржати капиталом од милијарду долара. (Morris, 2020)

Иницијатива има за циљ повезивање постројења течног природног гаса у Литванији, Хрватској и Пољској, енергетских капацитета Румуније у Црном мору и транс-јадранског гасовода између Грчке и Италије, како би се смањила зависност ових земаља од руских енергената. (Wemer, 2019)

У оквиру ове иницијативе покренут је Инвестициони фонд три мора (енг. *Three Seas Investment Fund*), који би требало да акумулира капитал од 5 милијарди долара, у циљу подршке пројектима процењеним на 100 милијарди долара. (Dziewiałtowski-Gintow, 2019, стр.96)

Посматрајући циљеве Пута свиле преко формата 16+1 и Три мора, примећује се да ове две иницијативе имају различите циљеве: Три мора повезује земље чланице, како би се унапредила енергетска повезаност и подстакла регионални развој. Превасходно је усмерена ка Русији и смањењу њеног значаја у региону, пре него ка интересима Кине на овом простору. Иницијатива 16+1, са друге стране, реализује пре свега кинеске интересе, а онда и интересе мање развијених земаља Уније. Због тога су Мађарска, Пољска и Аустрија, као чланице Три мора, отворене ка овој иницијативи и Кини истовремено, водећи се чисто економским принципима. Иако постоји скептицизам како ће се у будућности ови амбициозни пројекти финансирати, узимајући у обзир њихову вредност, расположиви капитал и обим финансијске подршке САД и ЕУ, уколико би се предвиђени пројекти реализовали, такав сценарио би донео одређене користи и за саму Кину, јер би се њиховом реализацијом изградиле нове трасе за проток кинеске робе унутар ЕУ.

Сва три пројекта која се сматрају конкурентима Пута свиле, судећи по расположивим фондовима, карактеристикама инвестиција и чињеницом да се не сматрају пројектима од националног приоритета, не могу се сматрати озбиљним ривалом кинеске иницијативе.

Упркос притисцима САД да ограничи утицај Кине на европском континенту, Европска унија је избегавала да заузме тврђи став према Кини и таква позиција је великим делом под утицајем немачког руководства. Вођење најснажније европске економије од стране Ангеле Меркел карактерисао је период експанзије трговинске размене и инвестиционе сарадње са Кином, као и потписивање најзначајнијег инвестиционог споразума, као знак флексибилности и прагматичног става према Кини. У јеку глобалних геополитичких тензија, Немачка је тежила јединственом ставу према Кини, водећи рачуна превасходно о сопственим интересима. Интензитет инвестиционе сарадње са Кином је постепено слабио крајем друге деценије 21.века, након неколико ризичних инвестиција у критичну инфраструктуру и накнадног увођења механизма скрининга СДИ. Преузимање дела власништва у луци Хамбург 2022. године од стране компаније COSCO Shipping послало је сигнал о поновном зближавању ова два тржишта.

Долазак *Olafa Scholza* за канцелара Немачке Кина сматра се историјском шансом и последњом надом за Пекинг да цементира сарадњу са Немачком. Садашњи канцелар је од 2011. до 2018. године био градоначелник Хамбурга, града који се сматра кинеском престоницом Европе. (Callow, 2021)

Актуелна конкуренција између САД и Кине намеће притисак Европској унији да заузме једну од страна. Због великог значаја Кине за њене економске интересе, у односима са трећим државама, укључујући и Кину, ЕУ мора имати јединствен став и политику, која се заснива на свеобухватној стратегији према спољним партнерима, а не оној која је директно усмерена на Кину. Таква стратегија заснивала би се на принципима аутономије и независности, која стратешко партнерство са другим државама дефинише искључиво у складу са сопственим интересима и вредностима. ЕУ настоји да у троуглу са Кином и САД задржи своју независну позицију и промовише мултилатерализам. (Stiftung Wissenschaft und Politik, 2020, стр.8, 29, 48)

Perthes (2021, стр.56, 62) сматра да би удаљавање ЕУ од Кине имало далекосежне, негативне последице на њену економију, због чега би проналажење механизма којим би се креирала јединствена спољна политика према Кини, уз одржавање сарадње са САД на свим пољима који се тичу међународног поретка, било пожељно решење за ЕУ.

Таквим приступом би Европска унија заузела позицију неутралности и одржала континуитет у сарадњи са најважнијим трговинским партнерима, уз истовремено партнерство и заједничко деловање са овим геополитичким играчима у решавању највећих глобалних изазова. Степен укључености ЕУ у ривалство САД и Кине може

утицати на будућу динамику њиховог неслагања, што наглашава њену позицију у овом геополитичком троуглу и улогу у међународној расподели моћи у годинама које долазе.

## 6.2 Утицај ривалства САД и Русије на односе ЕУ и Кине

Разматрање позиције ЕУ у геополитичком троуглу САД – Кина – Русија свакако заслужује коментар о потенцијалној промени динамике њених односа са Кином у контексту новонастале кризе у Европи и ривалства Русије и САД.

Актуелна војна интервенција Русије у Украјини поделила је свет, а глобални поредак вратила у стање подела из периода Хладног рата. Док, са једне стране, Европска унија активно подржава Украјину, пружајући јој неопходну финансијску, војну и хуманитарну подршку, Кина, са друге стране, не подржава Русију, али и не осуђује званично њене поступке. Још су и пре овог конфликта Кина и ЕУ имале другачију визију глобалног управљања и курс спољне политике, али су новонастале промене показале да имају неколико заједничких циљева који отварају нова поља њихове сарадње. Док се Русија и Кина у многоне разликују, оно што је јединствено и што их повезује јесте ривалство са САД. Ово је довољан разлог да се њихове спољне политике, иако историјски често у конфликту, приближе и супротставе вишедеценијској хегемонији Сједињених Америчких Држава.

Настојања Европске уније су да спречи активну подршку Кине у Русији и преливање кризе на остале ЕУ чланице, бивше совјетске државе, и на Тајван. У односима са Кином, ЕУ мора пажљиво иступати и удаљити се од реторике која наглашава њихове разлике, како би стимулисала Кину да у целом процесу буде посредник у решавању проблема, а не подршка Русији. У случају вишемесечног конфликта, Русија би могла економски постати још зависнија од Кине, а Кина бити у још тежој позицији, како се политика економских санкција Запада буде даље развијала. Секундарне санкције би, у том случају, могле захватити кинеске фирме које послују са Русијом, успорити технолошки напредак Кине који се у великој мери ослања на западни *know how* и негативно се одразити на трговину дериватима и изградњу гасовода. Искључење руских банака из *SWIFT*-а могло би окренути кинеске фирме ка мањим банкама које не функционишу преко међународних система плаћања. На тај начин би се, у трговинском пословању са Русијом, могле суочити са ризиком активног кршења западних санкција, што би се негативно одразило на репутацију Кине у свету и

у међународним институцијама, као и на инвестициону климу у земљи. (Rühlig, 2022, стр.2-7, 16)

Због економске зависности од Кине, мало је вероватно да ће актуелна криза променити став ЕУ према Кини и узроковати озбиљније дистанцирање у случају да Кина значајно не промени своју позицију. На примеру тренутне кризе може се видети немогућност ЕУ да проактивно одреагује на надолазеће претње и да на време диверзификује канале снабдевања у областима у којима зависи од иностраног партнера. Тако би и у случају Кине морала обезбедити алтернативне канале снабдевања код оних врста роба код којих постоји зависност од кинеског тржишта. На тај начин би, у случају погоршања односа са Кином, могла избећи ситуацију поремећаја на тржишту кључних ресурса, као што је то био случај са производима руског тржишта 2022. године.

Још од селективног увођења санкција Русији поводом анексије Крима 2014. године, Русија и Кина су радиле на развоју алтернативних система плаћања попут *SWIFT*-а, као што су руски *SPFS* (System for Transfer of Financial Messages) и кинески *CIPS* (Cross Border Interbank Payment System). Наведени системи користе се за плаћања робе у локалним валутама и њима би се могле прикључити и друге земље које тргују са Русијом, попут Индије, која ову алтернативу већ развија, али и остале земље које су отворене за њихово коришћење или су тренутно искључене из *SWIFT*-а. (Tan, 2022) Значајније преусмеравање дела размене азијских земаља и плаћања у домаћим валутама креирало би притисак на америчку и европску валуту код оних врста роба која су се до сада плаћале у западним валутама.

Дипломатски односи Кине и Русије су у новијој историји били нестабилни, а по мишљењу многих експерата у међународним односима, конфликт у Украјини могао би да дефинише њихову будућу сарадњу. Тим пре ако се узме у обзир чињеница да се њихови интереси не преклапају и нису међусобна претња: Кина тежи глобалној економској доминацији поштујући политику неутралности својих партнера, док је интерес Русије национална безбедност и јачање политичког утицаја у бившим совјетским републикама. Нафта и гас чине доминантну ставку у извозу Русије и кључни ресурс у њеном извозу у Кину. Скоро 20% укупне руске трговине односи се на размену са Кином и овај проценат би се значајно могао повећати од 2022, како се увоз руске нафте и гаса од стране ЕУ буде смањивао, а Русија буде повећавала извоз ка другим партнерима. За то је, међутим, потребна изградња гасовода, јер већина изграђених иде до Европе. Пре отпочињања конфликта, постојао је договор Русије и Кине да значајно повећају размену енергената и остале робе, те су новонастале

околности те пословне шансе убрзале. Још једно од могућих поља продубљивања сарадње и пружања отпора западним притисцима је блок *BRICS*. (Maizland, 2022)

Унутар овог блока, Русија има сигурне савезнике, попут Индије и Кине, али и Бразила и Јужноафричке републике, које су од почетка кризе у Украјини заузимале неутралну позицију, скрећући пажњу са себе од међународне јавности. Јачање савезништва земаља унутар блока *BRICS* отежава напоре ривалског савеза ЕУ-САД да Русију ослаби и економски баци на колена.

Блокада саобраћаја преко Русије могла би угрозити трговинску размену ЕУ и Кине преко северног коридора, због чега би се у наредном периоду Кина могла фокусирати на алтернативне коридоре до ЕУ, користећи правац преко централне и западне Азије, и поморски Пута свиле, који је у време пандемије трпео бројне застоје и кашњења. (Le Corre, 2022)

Потписивање уговора руског *Gazprom*-а са Кином о изградњи гасовода *Soyuz Vostok* могао би делом преусмерити ранији извоз енергената у ЕУ, ка Кини. Руски *Rosneft* планира значајне испоруке гаса Кини преко централне Азије. До 2022. године, ЕУ је била доминантни купац руске нафте и гаса (преко 50% руског извоза ових производа), док је Кина увозила далеко мање. Повећање увоза нафте из Русије би за Кину значио смањење увоза са Блиског истока и преко Малајског пролаза. (Jochheim, 2022, стр. 5-6)

Изградња гасовода преко централне Азије употпунио би инфраструктурне капацитете Пута свиле на овом коридору.

Стратешко ривалство САД и Русије директно утиче на Европску унију и њену енергетску, трговинску и инвестициону политику, што се најбоље може видети на примеру кризе у Украјини. Криза на истоку Европе је Европску унију још више подвргла политици САД. Заједничко деловање САД и ЕУ у правцу увођења санкција Русији имало је превасходно за циљ да спречи генерисање прихода у Русији који би били коришћени за финансирање војних активности у Украјини. Међутим, овај потез имао је повратни ефекат и на економије западних земаља, које су озбиљно биле погођене растућом инфлацијом. Европска унија је економски најтеже била погођена ефектима кризе у Украјини. Угрожена је њена енергетска стабилност, пословање фирми, животни стандард становништва и перспективе раста у дужем временском периоду. Некада је ЕУ увозила руску нафту по приступачној цени, али се придруживањем режиму санкција окренула САД и на другим тржиштима тражила

алтернативне канале за набавку енергената које је плаћала по вишеструко већој цени, како би спремно дочекала зиму.

*”САД и ЕУ санкцијама гурају Русију из Европе, која је пронашла савезника у брзорастућој кинеској привреди. Инфраструктурно и економско повезивање земаља Евроазије смањује могућности САД да значајније утичу на токове највећег копненог масива на свету.” (Todorovic, Markovic, 2020, стр.170) <sup>40</sup>*

Тренутна политика ЕУ иде у правцу потпуног ослобађања од енергетске зависности Русије. Дискутабилно је, међутим, колико ће свака од 27 чланица моћи у потпуности да избегне руско тржиште у временском периоду који предвиђа нова стратегија ЕУ. Смањење извоза руских енергената у ЕУ је део резерви нафте и гаса усмерио ка Кини, чинећи је конкурентнијом на светском тржишту, али и на тржишту Европске уније, којој је и сама у току 2022. године извозила течни нафтни гас. Раст цена енергената и финансијска подршка Украјини успорили су економски раст свих земаља чланица Уније, а неке од њих, попут Мађарске, сматрале су да оваквом политиком ЕУ економија иде у суноврат.

У трећем кварталу 2022, вредност увезене нафте из Русије смањена је за 11,5% у односу на први, док је вредност гаса смањена за 16%.<sup>41</sup> У истом периоду, повећана је вредност увоза гаса из Велике Британије за 4% и Норвешке за 5,6%, док је из САД смањена за 0,7%. (Eurostat, 2022b)

Упркос смањењу количине увезених фосилних горива из Русије у ЕУ, њихова цена на тржишту је у 2022. била висока, што је резултирало мањим одступањем остварених од планираних вредности увоза енергената из Русије у овој години.

Од почетка конфликта у Украјини до краја 2022, од укупно 270 милијарди евра извоза енергената из Русије, извоз у ЕУ чинио је половину (134 милијарде евра), док је извоз у Кину, Турску и Индију чинио 35% вредности руског извоза фосилних горива. (Russia Fossil Tracker, n.d.) За разлику од нафте и природног гаса, чији се увоз смањило од јануара до септембра 2022, повећан је увоз течног природног гаса. У наведеном периоду, ЕУ је на увоз течног гаса потрошила 5 пута више средстава у односу на исти период претходне године. У 2022, Француска је повећала количину увезеног течног гаса из Русије за преко 60%, Шпанија за преко 55% и Белгија за 125%. Тренд увоза

---

<sup>40</sup> • Todorovic, M., Markovic, I. (2020) *Medjunarodni ekonomski i geopoliticki odnosi u 21. veku*, Ekonomski fakultet Nis, стр.170

<sup>41</sup> нафта - Q1 2022 – 25,9%, Q3 2022 – 14,4%  
гас - Q1 2022 – 31%, Q3 2022 – 15%



течног гаса вероватно ће се наставити и у 2023. због велике тражње и ограничених резерви овог ресурса на тржишту. (Mazneva & Shiryaevskaya, 2022)

Наведени подаци потврђују да се актуелно геополитичко ривалство САД и Русије одражава и на спољнотрговинску и енергетску политику Европске уније, као и на њену економску сарадњу са Кином.

Неслагање САД и Русије одражава се и на инвестициону политику ЕУ. Увођење санкција покренуло је излазак европских фирми са руског тржишта и озбиљно погодило профите европских фирми које су пословале са Русијом, али и њихово пословање с обзиром на раст инфлације. Тиме се креира простор за кинеске фирме да на руском тржишту замене европске компаније.

Ривалство САД и Русије на примеру кризе на истоку Европе показује огроман утицај и на ЕУ трговинску политику. Санкције Запада према Русији мењају географску структуру спољнотрговинске размене Европске уније, смањујући удео размене са Русијом, а повећавајући размену са САД у домену трговине енергентима. Коридор преко Арктичког океана могао би постати алтернативни правац у будућој трговинској размени ЕУ и Кине. Успешна имплементације поларног Пута свиле би за Кину значила смањење ризика од прекида снабдевања на најмање пет критичних тачака у робној размени са ЕУ: у Јужнокинеском мору ( због територијалних спорова Кине и земаља у окружењу), код Малајског пролаза, у Индијском океану (поље стратешке конкуренције), у Аденском заливу (најризичнији пролаз у Африци) и у Суецком каналу (због нестабилности у Египту). Већину ових пролаза чува америчка морнарица, што наглашава значај Арктичког океана за Кину.

Кина има улогу посматрача у Арктичком савету чије чланице су три скандинавске земље - Данска, Шведска и Финска, који су такође чланице ЕУ. Њихов интерес је се да поларни Пут свиле реализује и нагласи њихова улога у транспорту робе између Азије и Европе, с обзиром да је ово најкраћи правац између два континента. Арктички регион је област која полако постаје поље конкуренције великих сила, а који може постати централна траса у размени робе на евроазијском континенту.

Глобално загревање је арктичку регију ставило у средиште интереса великих економских и геополитичких сила, због огромног богатства нафте и гаса, које чине четвртину неоткривених светских резерви овог ресурса. На том простору доминира Русија, са 53% територије обале Арктичког океана. Рута преко Северног мора (*Northern Sea Route*), која пролази дуж руске обале Арктичког океана, краћа је за 40% од јужне трасе у размени робе између Азије и Европе: удаљеност преко северног коридора је

13.000 км, док је преко поморског Пута свиле та удаљеност 21.000км. (Sharma, 2021, стр. 67-81)

Транспорт робе из града Далиан у Кини до Ротердама преко поларног коридора траје 35 дана, док преко поморског Пута свиле износи 48 дана, што упућује на огроман потенцијал ове трасе у смањењу времена и трошкова транспорта. (Maritime Security Challenges, 2016)

Недостатак овог коридора је могућност коришћења само током летњих месеци, међутим, тренутном динамиком отопљавања леда, овај коридор ће из године у годину бити све проходнији.

Када се сагледа географска покривеност нафте и гаса на том простору, може се видети да се под руском територијом налази већина тих резерви (слика 22, стр. 127), што је један од разлога приближавања Кине Русији и инвестиција у поларни Пут свиле.

Одговор Кине на руску интервенцију у Украјини у многоме ће дефинисати судбину Пута свиле и исплативост досадашњих инфраструктурних пројеката. Од тога ће зависити у ком правцу ће се трговинска размена са Европском унијом даље одвијати, уколико кинеске фирме тргују са руским и постану предмет секундарних санкција Запада. Иако Русија и Кина већ раде на развоју алтернативних система плаћања у циљу удаљавања од европске, британске и америчке валуте, капацитет трговинске размене која би се одвијала преко тих система не би у скорој будућности била приближне вредности и обима као размена у западним валутама.

Дискутабилно је, такође, и у ком проценту ће се трговина ЕУ и Кине и железнички транспорт преко Русије наставити, користећи коридор евроазијског копненог моста који је до сада коришћен као алтернатива поморском Путу свиле. Као и у случају Ирана и Северне Кореје, изолација Русије од остатка света оставља огроман простор за јачање кинеског деловања у овим земљама. Кина је највећи трговински партнер Ирана и Северне Кореје, али и Русије, испред Немачке и Холандије. Таква ситуација упућује на закључак да би њиховим приближавањем, Кина постала најзначајнији партнер Русије и заменила Европску унију као највећег трговинског партнера Русије. Овакав сценарио је још извеснији у случају даљег ширења санкција према Русији. У интересу Кине је да се актуелни конфликт што пре заврши, како због санкција према Русији које могу угрозити пословање кинеских фирми, тако и због растуће цене енергената на глобалном тржишту, од чијег увоза је зависна. Значајан обим њене робне размене са светом одвија се са западним земљама и у западним валутама, што поскупљује увоз сировина, производа и услуга. Поред постојећих

гасовода *Снага Сибира* и *Сахалин-Владивосток*, Кина и Русија већ су уговориле продужетак енергетске мреже ка Кини, чиме би Русија могла надокнадити губитке услед прекида извоза у ЕУ, а Кина обезбедила сигурнији доток стратешког ресурса.

У односима са Кином, ЕУ ће, врло вероватно, балансирати став према Кини, како због тражења савезника за прекид кризе и смањења могућности да се Русија још више економски окрене ка Кини, тако и због економске зависности од кинеског тржишта. Деловање Русије и Кине на простору Арктичког океана представља озбиљну претњу за геостратешке амбиције Запада и поменуте стратегије обуздавања Русије и Кине. Успех Кине и Русије да преко поларног Пута свиле ”пробију коридор” до Европе и учине га комерцијално исплативим и сигурним пролазом, имајући у виду да ова траса не пролази кроз територије других држава, може представљати прекретницу у даљим односима Истока и Запада, и имати потенцијал да равнотежу моћи премести ка овој линији, као што на то указује *Масаес* у својој књизи *Свитање Евроазије*.

## ЗАКЉУЧАК

Као и у многим суседним азијским државама, развој кинеске привреде заснован је на великим капиталним улагањима у инфраструктуру, индустријализацији базираној на извозу и страним директним инвестицијама у подстицању привредног раста. Прилив инвестиција стимулисан је преко слободних економских зона, а почетком 21. века, по остварењу спектакуларног економског раста, промовисан је одлив СДИ ка највећим светским тржиштима. Таква политика имала је за циљ интернационализацију кинеских компанија и присвајање технологија, како би се обезбедио даљи технолошки напредак и специјализација. Доношење бројних државних стратегија за излазак на страна тржишта покренуло је талас инвестиција ка готово свим светским тржиштима. Државни конгломерати налазили су се у центру државних стратегија и њихова улога је, након четири деценије од почетка трансформације, и даље доминантна у кључним државним пројектима. Ове компаније карактерише значајна економска снага и величина, а због улоге у развојним стратегијама, често су потпомогнуте државним субвенцијама. Таква пракса креирала је негативне ефекте на продуктивност и ефикасност у многим индустријским гранама, док је неконтролисани одлив СДИ креирао проблем неефикасности инвестиција, односно, недовољан принос на уложена средства.

Упоредо са растом економских показатеља, развијао се и инвестициони оквир за привлачење и пласирање СДИ. Регулаторни оквир за сарадњу са ЕУ веома је комплексан и уоквирен у неколико стратегија које регулишу поља СДИ, трговинске сарадње, транспортне повезаности и др. ЕУ је тек након лисабонског споразума почела постепено усаглашавати и регулисати инвестициони оквир за СДИ. Може се претпоставити да је управо специфична природа кинеских инвестиција покренула одређене регулаторне акције ЕУ да донесе јединствени механизам за скрининг СДИ, који би требало да заштити њену критичну инфраструктуру. Овај механизам, међутим, има одређене недостатке, јер не обавезује земље чланице да одређене инвестиције одбију у случају могућег нежељеног дејства на ЕУ интересе, нити регулаторна тела ЕУ имају коначну реч када је у питању одобрење инвестиција. Новина у области СДИ након усвајања лисабонског споразума је да се сви будући инвестициони споразуми ЕУ са трећим државама доносе на нивоу Уније, а не појединачно на нивоу држава чланица са билатералним партнерима.

У односима са Кином, такав споразум још увек није постигнут. Тренутно се инвестициона сарадња одвија на релацији Кина – земља чланица. *Свеобухватни споразум о инвестирању*, који се сматра најзначајнијим напретком у регулисању инвестиционе сарадње ове две економије, још увек чека на усвајање, које је тренутно под утицајем политичких несугласица и баријера, а изгледи за његову скорију примену нису нарочито оптимистични. Када једном буде усвојен, овај споразум има капацитет да драстично измени инвестициони амбијент европских компанија у Кини, јер претпоставља отварање низа сектора за улагање који су до сада били затворени за стране инвеститоре. Овим споразумом не отварају се само нови сектори за ЕУ фирме, већ се унапређују и услови под којима инвестирају, попут власничке структуре и висине страног капитала. Када једном буде усвојен, сви до сада важећи билатерални споразуми Кине и држава чланица престаће да важе и убудуће бити уоквирени новим инвестиционим споразумом. Тиме се отварају нови правци за унапређење економских односа, попут већег обима инвестиција и трговинске размене, и постављају темељи за усвајање слободног трговинског споразума у будућности. У прилог значају ове иницијативе и уговора говоре подаци о постепеном смањењу рестриктивности сектора у Кини, чија се либерализација може видети из бројних каталога којима се ограничавају или забрањују СДИ. Овакве промене ће свакако допринети побољшању позиције Кине на ОЕСД Индексу рестриктивности, на коме је тренутно позиционирана као једна од најрестриктивнијих земаља на свету за СДИ.

Секторска ограничења нису једина препрека већем обиму инвестиција у оба смера. Постоје бројне административне баријере и на једној и на другој страни, попут радних виза, система пословног управљања, модела руковођења, комплексних пореских система, националних и супранационалних закона ЕУ, неједнаког третмана страних учесника на кинеском тржишту, али и низа културних и језичких баријера. Трговинска сарадња свакако утиче на инвестициону сарадњу и обратно. Уколико се посматрају трговинске баријере ЕУ, може се видети да се највећи број односи на кинеске производе, што је последица преференцијалног третмана кинеских фирми на домаћем тржишту и негативног дејства увоза тих производа на конкуренцију земље увознице, с обзиром да се често пласирају по нижим ценама у односу на цене које важе у ЕУ. Европска унија има већи број трговинских баријера према Кини, док Кина има већи број инвестиционих ограничења на капитал из Европске уније.

Кинеске инвестиције у ЕУ одступају од уобичајене праксе улагања у Унији, због чега је, након иницијално великог обима инвестиција из Кине, ЕУ заузела опрезнији

став што је довело до смањења нових СДИ из Кине. Иако су *greenfield* инвестиције пожељан метод привлачења страног капитала, кинеске инвестиције у ЕУ углавном су пласиране преко мерџера и аквизиција, од стране државних конгломерата. Значајан обим инвестиција реализован је преко суверених фондова Кине, коришћењем предности развијених финансијских тржишта Хонг Конга и Луксембурга. Посматрајући тренд улагања Кине у ЕУ и обратно, приближно је исти обим страних директних инвестиција пласиран у оба смера, у износу од око 200 милијарди долара за последњих 20 година. Када су у питању СДИ, не изненађује чињеница да је највећи обим средстава усмерен ка најразвијенијим тржиштима ЕУ – Велике Британије (доскорашње чланице), Немачке, Француске и Италије, због њихове развијености и пословних шанси које пружају.

Инвестиционе и инфраструктурне подухвате Кине у ЕУ обично прате кинеске државне банке које су довољно капитализоване да обезбеде средства за највеће инвестиционе пројекте. Разлог стављања државних банака у први план је тај што се преко њих остварује контрола задуживања иностраних дужника, ефикасније управља кредитним ризицима применом домаћег законодавства, обезбеђује њихова интернационализација и кинеске валуте, и диверзификују улагања на светским тржиштима.

Један од главних циљева дисертације био је да укаже на факторе, односно, мотиве који су усмеравали кинеске инвестиције у ЕУ. Ти мотиви одговарају не само остварењу економских, већ и технолошких и политичких амбиција Кине. Огроман потенцијал европског тржишта омогућава Кини раст тржишног учешћа и удела у европским фирмама, нарочито уколико се ради о добро познатим брендовима, као и остварењу великих профита на глобалним тржиштима на којима су те европске фирме присутне. У земљама Централне и Источне Европе још увек постоји простор за јачање кинеског утицаја, услед недовољне економске посвећености ЕУ и недовољно јаког утицаја ових земаља у политичким питањима ЕУ. Уласком на ова тржишта, изградњом инфраструктуре и фабрика, Кина повећава трговинску размену не само са ЕУ, већ и са околним земљама које су кључни партнери ЕУ – Норвешком, Швајцарском и Великом Британијом.

Присвајање напредних технологија и *know how*, истраживање и развој и научно-технолошка сарадња са ЕУ фирмама отварају простор Кини да оствари амбиције зацртане до стогодишњице оснивања Републике, а то је да буде напредно технолошко друштво које води свет у нова технолошка достигнућа. Оживљавањем неразвијених и

не тако прометних лука, ЕУ је, посредством Кине, постала још значајнији актер у међународним трговинским односима и логистици, и центар глобалне размене. Преко ових лука, ЕУ интензивира размену са Африком, Азијом и САД.

Кина је заинтересована за неколико сектора у ЕУ, попут транспорта и логистике, енергетике, пољопривреде, информационих и комуникационих технологија и финансијских услуга. Улагања у инфраструктуру одговарају стратешким циљевима Кине да повећа интеграцију са ЕУ преко авио, железничког и поморског саобраћаја и тиме оствари не само дефинисане циљеве Пута свиле, већ и шире геополитичке амбиције, а то је креирање веће интеграције економија на евроазијском континенту. Диверзификација инвестиционог портфолија на тржишту са нижим нивоима финансијског ризика, као и присвајање најсавременијих трендова, знања и технологија у секторима услуга су такође мотивисали кинеске фирме да улажу у ЕУ компаније. Приступ тржишту од преко 400 милиона потрошача, и шире, са земљама са којима ЕУ има споразуме о слободној трговини, свакако је један од фактора интересовања кинеских фирми за ЕУ компаније, поред географске позиције ЕУ и релативне близине америчком и афричком континенту.

Амбициозна стратегија улагања у европске луке последњих година утицала је на раст робне размене Кине и земаља у којима се те луке налазе, а оне кључне које су имале стратешки значај за размену су Ротердам, Хамбург и Пиреј. Оне су значајне не само за робну размену ових земаља са Кином, већ и за ре-експорт и ре-импорт кинеске робе са другим тржиштима у свету са којима је повезано европско тржиште. У погледу тренда размене Кине и земаља ЕУ у којима се налазе луке, код свих чланица (Немачке, Француске, Холандије, Шпаније, Шведске и Грчке) региструје се пораст обима трговинске размене са Кином од 2013. године (са благим падом размене у 2015. и 2016. години, али без пада размене у години пандемије (осим Грчке и Француске)). Тржишта Италије и Белгије имала су нестабилан тренд робне размене претходних година, док је у Грчкој регистрован драстичан раст извоза у 2018. и 2019. години (који је дуплиран у односу на 2014. годину).

Инвестиције Кине у европска предузећа отвориле су простор већем извозу производа тих фирми у Кину и друге земље у свету, чиме је Кина добила приступ свим тржиштима са којима ЕУ има споразуме о слободној трговини и успостављено присуство преко пословних огранака. Улагања у компаније у земљама чланицама које се налазе на периферији Уније омогућавају извоз производа на развијена тржишта Европске уније и света, и смањење транспортних трошкова кинеских фирми. Део

вишка капацитета из Кине је, врло вероватно, нашао пут до ЕУ тржишта. О ефектима инвестиционе сарадње Кине и ЕУ и утицају на раст трговинске размене говори податак о покретању железничке линије *China EU Railway Express* из Кине до ЕУ, као и реконструкцији копнених коридора Пута свиле који рефлектују потребу за бољом транспортном повезаношћу услед раста капацитета робне размене. О значају инвестиционе сарадње ЕУ и Кине говоре активности Европске централне банке да повећа резерве кинеске валуте, све већа финансијска интеграција ова два тржишта, успостављање ренминби клиринг центара у ЕУ и отварање кинеских банака за подршку пословним подухватима кинеским фирмама у ЕУ. Кинеске инвестиције у ЕУ великим делом односе се на сектор услуга – информационе и комуникационе технологије, креативну индустрију и др., што се одразило на обим размене услуга: у 2021. години је, у односу на 2019, порастао обим извоза услуга из ЕУ у Кину са 53,3 на 57,1 милијарди евра и обим увоза услуга из Кине са 33,5 на 36,5 милијарди евра. (European Commission, n.d.-f)

Иако, генерално, свака инвестиција позитивно делује на земљу увозницу капитала у погледу већих прихода, запослености и производње, изградња инфраструктуре Кине у земљама ЕУ или у њеној непосредној близини позитивно делује на креирање регионалне повезаности и стимулисања трговинске размене. Постоје, међутим, и одређени ризици које ЕУ сматра значајним, попут инвестиција у критичну инфраструктуру, ризика слободне конкуренције, политичких мотива Кине, неједнаког третмана европских фирми на кинеском тржишту, непоштовања правила јавних тендера и еколошких закона и, као један од можда највећих – ризика разбијања кохезије њене заједнице.

Један од највећих кинеских пројеката у новијој историји који посебно дотиче ЕУ је Пут свиле. Данашња верзија овог пројекта обухвата исте оне правце којима су некада давно, још од почетка нове ере, пролазили азијски трговци у потрази за просперитетним тржиштима за робну размену. Нова верзија једног од најпознатијих светских праваца надограђује постојеће коридоре у настојању да се економије Азије, Африке и Европе повежу у једну целину и повећа економска, дигитална, културна и финансијска интеграција. Значај овог пројекта до сада је препознано преко 130 земаља, придруживши се иницијативи преко Меморандума о разумевању са Кином.

За саму Кину, овај пројекат има низ економских и геополитичких циљева. Иако Кина често наглашава економску димензију овог пројекта, многе земље света, нарочито оне најразвијеније које би се могле сматрати конкурентима Кине на економском и



војном плану, виде, пре свега, њене геополитичке амбиције. Интернационализација кинеских конгломерата и валуте један је од главних економских циљева, поред смањења времена и трошкова транспорта, решавања проблема вишка капацитета и финансијске интеграције. Геополитички циљеви наглашавају амбиције Кине да се у годинама које долазе Кина позиционира као регионална и светска економска, војна и технолошка сила. Сигурно снабдевање енергентима креирањем безбедних канала за проток нафте и гаса и контрола утицаја САД у Индо-пацифичком региону сматрају се значајним геополитичким циљевима. Финансирање пројекта оваквих капацитета можда једино може да реализује Кина, с обзиром да су кинеске банке које прате овај пројекат уједно највеће светске банке које заједно имају довољно капацитета да изнесу пројекте вредности од неколико милиона до неколико милијарди долара.

Нова верзија Пута свиле обухвата поморски и копнени појас, као и шест економских коридора, који се протежу од Пацифичког до Атлантског океана. Изградња коридора има потенцијал да промени односе између држава које учествују у овом пројекту, као и економску, културну, транспортну и енергетску интеграцију земаља које се налазе на неком од праваца Пута свиле. На таквом простору, недовољно развијене земље Азије и Африке имају могућност да промене своје позиције у односима са крупним геополитичким играчима. Један такав пример је криза у Украјини, где неке земље, наглашавајући своје капацитете за снабдевање нафтом и гасом и улогу посредника у међународној трговини, постепено мењају односе са развијеним земљама (нпр. афричке земље и земље Централне Азије са Европском унијом). Овај пројекат има потенцијал да измени позицију неких од најслабије развијених земаља света попут Монголије, Пакистана и суб-сахарске Африке, с обзиром на њихову директну укљученост у коридоре Пута свиле. Један од најважнијих циљева овог пројекта је скраћење времена транспорта робе између Кине и Европе, преко постојећих или новоизграђених коридора. Изградња коридора преко централне и западне Азије требало би да скрати време транспорта до ЕУ на 18 дана, док би преко монголијског коридора укупно време транспорта до ЕУ било мање за 10 дана. Изградња коридора преко Пакистана би такође унапредила ефикасност транспорта до Блиског истока, тиме што би од кинеске провинције Синкјанг до луке Гвадар дужина транспортног правца била скраћена на 2800 км. Значај поморског правца је у томе што се тренутно преко 90% обима робне размене између Кине и ЕУ одвија овом трасом, те је унапређењем њене ефикасности куповином луке Пиреј време транспорта од Кине до Грчке скраћено на мање од 30 дана. Овај коридор пружа могућност транспорта робе из

Кине у временском периоду краћем од 10 дана у односу на коридор преко Русије. Иако је овај правац тренутно најперспективнији, промена климатских околности на Арктику пружа још једну алтернативу за транспорт робе, с обзиром да је траса преко Северног мора краћа за око 40% у односу на медитеранску.

Посебно интересантна иницијатива у оквиру овог пројекта је блок 16+1, чије се формирање у свету посматра у позитивном и у негативном контексту. Док ЕУ овај блок види као велики ризик за целовитост и јединство њених чланица, са друге стране, јављају се тумачења да он заправо интегрише не само мање развијене земље чланице на источној страни европског континента, већ и оне земље које претендују да постану чланице Уније, а чије деловање има велики економски и безбедносни значај за ЕУ. С обзиром на географску позицију у срцу европског континента, земље Балкана с оптимизмом посматрају доминантну улогу Кине у региону, не само због економских и инфраструктурних погодности које Пут свиле доноси, већ и због веће улоге и значаја ових земаља у регионалној повезаности. Слабије ангажовање ЕУ у земљама Источне Европе и Балкана креира амбијент изолованости и недовољног значаја ових земаља за ЕУ. Сентимент подела који влада у ЕУ може се видети и код иницијативе Три мора, која, иако досеже до Јадранског мора, ипак не укључује оне земље које нису чланице Уније, а излазе на овај поморски правац и требало би да буду део групе.

Од свих кинеских активности у Европи, 16+1 блок је привукао највећу пажњу светске јавности, јер, наводно, омогућава раст утицаја Кине у ЕУ уласком "на мала врата". Образац улагања Кине у ЕУ показује да су земље из формата 16+1 привлачне за инфраструктурну изградњу и пројекте Пута свиле (нарочито Србија и Пољска), док су земље Западне Европе атрактивне за улагања у областима напредних технологија и производње. Кинеске инвестиције у ЕУ бележе пад од 2016. године, због чега је промена инвестиционе стратегије Кине неопходна, како би се тренд улагања наставио и у наредним годинама. Кинеске инвестиције у свету у оквиру Пута свиле су у 2020. години углавном била усмерене на "зелену инфраструктуру" и ка тржиштима Азије, због ограничења у кретању робе, машина и радне снаге. Интерес Кине за Балкан није опао и још увек постоје амбиције за реализацију инфраструктурних пројеката и других инвестиција, због не тако стриктних правила која се примењују у ЕУ.

Ангажовање Кине у Африци, на Блиском истоку, Русији и Азији, а нарочито у оним земљама које нису на високом степену економског развоја, има потенцијал да омогући реализацију циљева овог мега пројекта, по чијем завршетку би, уз актуелна

геополитичка дешавања, глобална расподела моћи, међународна трговина и односи између држава изгледали сасвим другачије него у првој и другој деценији 21. века.

У Африци је једино Кина ангажована од великих светских инвеститора, док полако постаје кључни партнер и Русији. Интересантно је велико интересовање блискоисточних земаља за сарадњу с Кином, од којих су многе годинама биле окренуте ка САД. Турска, такође, тежи унапређењу сарадње са Кином, као и Пакистан и бивше СССР републике.

Кина има потенцијал да заврши Пут свиле уколико, надаље, уважава интересе и потребе својих партнера, промовише одрживе пројекте, фокусира се на земље које нису јаке савезнице САД и уколико су користи од те сарадње у интересу свих укључених страна. Очекује се да ће Кина и даље имати велико интересовање за европске фирме, нарочито западних економија, али ће те инвестиције морати да, убудуће, стриктније поштују принципе на којима се заснива пословање ЕУ. Када је у питању 16+1, односно, сада 13+1, овај блок ће и даље бити значајан за Пут свиле, нарочито Пољска и Западни Балкан.

Једна од хипотеза овог рада је да инвестициона стратегија и модел улагања Кине у ЕУ утичу на економску и политичку кохезију Уније, највише преко чланица које су се прикључиле блоку "16+1". Анализа указује на неколико ситуација које потврђују ову хипотезу:

- \* Тржиште 16+1 је карактеристично због социјалистичке прошлости и бивших аутократских режима земаља овог блока, идеологији која је по много основа и много чему блиска Кини. Због овог интересантног обележја, Кина је препознала шансу за улазак на ова тржишта и раст утицаја, обезбеђујући средства за инфраструктурну изградњу и инвестиције под условима које она дефинише, дистанцирајући тиме земље овог блока од стандарда пословања које промовише ЕУ;
- \* Блок 16+1 значајан је и за остварење политичких циљева Кине. Један од видова подршке овим циљевима који доводи до подељених ставова чланица Уније, је, на пример, гласање Мађарске и Грчке против ЕУ одлука које се тичу кинеских интереса, попут Јужнокинеског мора, Тајвана и питања људских права, показавши тиме да неке чланице ЕУ нису сложне по питању њене спољне политике. Не треба занемарити ни кризу на истоку Европе и уведене санкције Русији. Иако подржане од стране свих чланица Уније, неке земље, попут Мађарске и Бугарске, санкције сматрају непотребним, због њиховог деструктивног дејства на економије чланица

и велике енергетске зависности појединих ЕУ земаља од руских деривата. Иако постоји званични став ЕУ по питању Русије, земље чланице, најпре, сагледавају сопствене потребе, а неке од њих, попут Мађарске и Грчке, имају отворен и благонаклон став према Кини. Овакве активности упућују да ове земље одступају од заједничког става и наступа Уније према трећим државама;

- \* У контексту кризе у Украјини и благонаклоног става неких земаља 16+1 групе према Кини, постоји могућност да би оне у будућности, на иницијативу Русије и Кине, могле део робне размене плаћати преко руских и кинеских система плаћања алтернативних SWIFT-у, највећем међународном систему за клиринг плаћања са седиштем у ЕУ;
- \* Унутар блока 16+1, земље Западног Балкана и Јужне Европе привукле су највише кинеских пројеката у оквиру Пута свиле, због чега се код неких чланица јавља револт због неједнаке дистрибуције кинеских пројеката, одвајајући земље на оне који су стратешки важне за овај пројекат и оне које нису. Због тога, али и других политичких и економских питања, балтичке земље су напустиле овај блок, који је сада у саставу 13+1;
- \* Са друге стране, најразвијеније земље Уније привукле су највише СДИ из Кине и повећале робну размену са њом, што је у диспропорцији са СДИ и разменом у периферним ЕУ економијама. Тиме се, поново, креира амбијент подела и неједнакости унутар Уније. Неке развијене земље Уније потписале су Меморандум о разумевању са Кином у оквиру Пута свиле, попут Аустрије и Луксембурга, док су друге земље обазривије по овом питању, што говори о великој подељености унутар ЕУ по питању Кине и Пута свиле. Интересантно је да земље Уније које су до сада привукле највише инвестиција из Кине нису потписале овај документ;
- \* Кинеске инвестиције у развијеним европским земљама које имају стратешке луке довеле су до значајног раста трговинске размене тих земаља са Кином, на штету оних које немају такве луке, не налазе се на коридорима Пута свиле, немају довољно атрактивно тржиште за велике кинеске инвеститоре нити напредну технологију и индустрију да привуку значајна средства из Кине;
- \* Фокусом на сопствене интересе и настојања да се диверзификује мрежа економских партнера, неке земље Уније, попут Мађарске, поступају у супротности са стандардима Уније и омогућавају раст утицаја Кине у областима које се налазе у делокругу ЕУ. Таква је, на пример, пруга Београд-Будимпешта,

која представља крак Б коридора X Европске уније, коју, због недостајућих средстава ЕУ није успела да заврши, а део је њеног, раније дефинисаног, стратешког пројекта;

- \* Земље Централне и Источне Европе које имају потребу за капиталом за инфраструктурну изградњу средства позајмљују од кинеских банака, а не од ЕУ, како због везаности ових пројеката за Пут свиле и Кину, тако и због њихове расположивости.

Интересовање Кине за иницијативу *Три мора* и луке на овом простору, може, са друге стране, имати позитиван утицај на интеграцију земаља овог блока синергијом пројеката ове иницијативе и Пута свиле, и допринети економском развоју земаља које су део *Три мора* на начин на који ЕУ до сада није могла реализовати за своје чланице у централном и источном делу европског континента. Други аргумент који иде у прилог овој хипотези је да Кина, преко иницијативе 16+1, спајањем мање развијених земаља Уније и земаља приступница којима ЕУ дуги низ година не посвећује довољно пажње, заправо зближава ове земље и интегрише њихова тржишта, што може позитивно да делује на свеукупни инвестициони и трговински амбијент на овом простору.

Кинеске инвестиције у ЕУ, нови железнички правци и интензивирање поморског саобраћаја и логистике, приближили су тржишта ЕУ и Кине и променили образац робне и географске структуре спољне трговине ЕУ. Турска је један од 10 највећих партнера Уније кроз коју пролази један од коридора Пута свиле, што наглашава њен значај у будућој трговинској размени Кине и ЕУ. Унапређење капацитета поморског Пута свиле и лука Пиреј и Ротердам, утицало је на јачање трговинске сарадње ЕУ и других земаља у Азији, док коридор преко Русије (Нови евроазијски копнени мост) наглашава значај ове земље у трговинској размени ЕУ и Кине. Русија је до 2022. била један од пет највећих трговинских партнера Европске уније. Упркос потреби за смањењем зависности од руских енергената и уведеним санкцијама које ће имати утицаја на даљу трговинску сарадњу ЕУ и Русије, тржиште земље са највећом територијом на свету и позицијом на северној страни Европе и Кине, остаће релевантно у даљем развоју трговинских односа ЕУ и Кине.

У периоду 2000-2020, Кина је инвестирала око 180 милијарди евра страних директних инвестиција у ЕУ компаније. Структура робне размене Кине и Европске уније по групама производа за последњих 20 година није промењена у случају увоза робе из Кине, али је на страни извоза дошло до промене те структуре, те је у 2020. години хемијска индустрија доминирала по вредности, док је пре 20 година то била

категорија осталих производа. Поред промене робне структуре извоза ЕУ и раста трговине услугама, економске активности Кине у ЕУ промениле су географску структуру спољне трговине ЕУ померивши САД са позиције највећег партнера ЕУ у трговини робом, у корист Кине. Просечна годишња стопа раста увоза робе из Кине у периоду 2002-2021 била је 12,8% док је из САД била 3,95%, што сугерише да је увоз робе из Кине растао три пута брже него из САД. На страни извоза, просечна стопа раста вредности извоза у наведеном периоду била је 13,31% док је стопа извоза у САД била 5,34%, што упућује да је извоз робе у Кину растао два и по пута брже од извоза у САД, упркос значајно већем извозу робе ЕУ у САД у односу на Кину (преко 70%). Коефицијенти корелације између СДИ и робне размене између Кине и ЕУ имају позитивне вредности, што показује да се посматране варијабле крећу у истом смеру. Коефицијенти корелације показују јак интензитет на свим релацијама и крећу се у распону од 0,64 до 0,86. Раст инвестиција у оба правца кретао се, дакле, у истом смеру као и робна размена.

У 2025. години у односу на 2021, ауторегресиони модел прогнозира промену вредности увоза робе из Кине у опсегу -11,5% до 47,12%. У последњих пет година, увоз из Кине је просечно растао за 10,35% годишње. С обзиром на динамику раста увоза робе из Кине претходних година, у складу са прогнозираним вредностима модела, тај раст би се у 2025. могао кретати ка максималним прогнозираним вредностима (до 47,12%). Прогнозиране вредности увоза робе за Русију су мање поуздане од вредности увоза робе за Кину и САД, с обзиром на већа одступања остварених вредности увоза од линије тренда (fit line) примењеног ауторегресионог модела. Робна размена са Русијом је у последњих 20 година била нестабилна, са великим периодичним осцилацијама, а такође, промењене су и околности у трговинској сарадњи након отпочињања конфликта у Украјини. У случају САД, модел прогнозира промену вредности увоза робе у 2025. години у односу на 2021. у опсегу -20,25% до 40,30%. У последњих пет година, увоз из САД је просечно растао за 5,26% годишње. С обзиром на динамику раста увоза робе претходних година, као и делимичног окретања ЕУ ка америчком тржишту након првог квартала 2022. године, раст увоза робе из САД у 2025. могао би се кретати између средњих и максималних прогнозираних вредности (10,02% - 40,30%).

На страни извоза робе ЕУ у Кину, у 2025. години у односу на 2021, модел прогнозира промену вредности извоза у опсегу од -7,14% до 43,32%. Имајући у виду да је у последњих пет година извоз робе у Кину просечно растао 9,43% годишње,

прогноzirани раст у 2025. години би се, према моделу, могао кретати ка вредностима ближим максималним прогнозираним вредностима (до 43,32%).

Као и у случају увоза, код извоза робе у Русију добијене резултате модела треба узети с резервом из претходно поменутих разлога. За САД, модел прогнозира промену вредности извоза робе у 2025. години у опсегу од -13,11% до 37,85%. У последњих пет година, извоз у САД је просечно растао 7,2% годишње. Имајући у виду динамику раста извоза робе у САД претходних година и делимичног преусмеравања ЕУ према америчком тржишту услед сукоба у Украјини, раст извоза робе у САД у 2025. могао би се кретати између средњих и максималних прогнозираних вредности (12,37 - 37,85%). Наведени подаци потврђују једну од хипотеза овог рада да интензивна инвестициона активност Кине у Европској унији и реализација пројеката Пута свиле доводе до промене обима, географске и робне структуре спољнотрговинске размене ЕУ.

Динамика будућих односа ЕУ и Кине у великој мери ће зависити од актуелне конкуренције САД и Кине, али и САД и Русије. Једно од првих запажања је да је трговински рат Кине и САД креирао простор за преусмерење дела те размене ка ЕУ. Актуелни конфликти САД и Русије воде ка подели, услед заузимања позиције ЕУ ка САД, а Кине ка Русији. Такве поделе отежавају изградњу стабилних односа ЕУ и Кине и усвајање инвестиционог споразума који би се сматрао круном инвестиционе сарадње два партнера. Санкције САД према Русији и одређеним лицима у Кини компликују даљу изградњу односа Кине и ЕУ, с обзиром да ЕУ често следи регулаторне потезе САД. Најбољи пример овог тренда је замрзавање Свеобухватног споразума о инвестирању, који је резултат увођења санкција ЕУ које су најпре увеле САД. Економско ангажовање САД у источној и централној Европи до сада је било занемарљиво, што је креирало простор за раст утицаја Кине у овом делу Европе. Конкуренција САД и Кине у Јужнокинеском мору утиче на ЕУ у контексту значаја овог простора за сигурност канала међународне размене и за глобалну безбедност. Такође треба додати и нестабилности на Тајвану, који би, у случају ескалације захтевало ангажовање ЕУ и директно утицало на њене односе са Кином. У таквим околностима, агресивно заузимање стране ка САД негативно би се одразило на до сада изграђене односе са Кином. Тренутна криза у Украјини би, у случају преливања на Тајван и бивше СССР чланице, могла утицати на односе Кине и ЕУ у зависности од предузетих акција једне и друге стране у новонасталим околностима.

Одговор САД и ЕУ на Пут свиле преко иницијатива *Build Back Better World* и *Global Gateway* утицаће највише на оне чланице ЕУ које су благонаклоне према Кини и које су већ покренуле пројекте Пута свиле, а нарочито на земље Централне и Источне Европе које преко овог пројекта виде шансу за бољу транспортну повезаност и економски просперитет. Ривалство САД и Русије могло би утицати на односе ЕУ и Кине с обзиром да два коридора Пута свиле пролазе кроз Русију. Уколико би кинеске фирме у наредном периоду пружиле подршку руским, нарочито оним које су предмет санкција, могле би и саме постати предмет секундарних санкција Запада, што би се одразило на трговинску размену кинеских и европских фирми. Најзад, Русија и Кина део су блока BRICS, у оквиру кога би робна размена, у случају већег учешћа руске и кинеске валуте у плаћањима, могла удаљити европске фирме од земаља овог блока и плаћања у еврима и доларима. Ривалство САД и Кине утиче на инвестициону политику ЕУ, јер ЕУ прати регулаторне потезе САД, чиме утиче на кинеске инвестиције у ЕУ (случај *Huawei*).

Ривалство са Русијом, са друге стране, утиче на енергетску, трговинску и инвестициону политику ЕУ. Притисак да смањи увоз енергената из Русије наводи ЕУ да тражи алтернативне канале за снабдевање и набавља нафту и гас по далеко већим ценама од руских. Санкције ЕУ према Русији мењају трговинску политику ЕУ јер мењају географску структуру њене робне размене - смањују размену са Русијом, а повећавају са САД, Великом Британијом и Норвешком. Најзад, санкције утичу и на инвестициону политику ЕУ, јер се европске фирме повлаче са руског тржишта, што се одражава на одрживост страних директних инвестиција Европске уније у Русији. Тиме се потврђује једна од хипотеза овог рада да економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније највише зависе од геополитичких односа САД, Русије, Кине и ЕУ.

Изградња коридора Пута свиле унапредиће капацитете за економску сарадњу ЕУ и других азијских економија, што говори у прилог претпоставци о расту евроазијске интеграције. О потенцијалу евроазијске интеграције говоре следеће околности:

- \* динамика трговинске размене показује да је у протеклих 20 година размена робе ЕУ са Кином расла три пута брже него са САД, доводећи до тога да позицију највећег партнера Уније у трговини робом Кина преузме од САД;
- \* визија Кине да преко Пута свиле интегрише економије дуж коридора доприноси концепту евроазијске интеграције. Русија и Турска играју кључну улогу у реализацији ове визије јер леже на два континента дуж којих се протежу коридори



Пута свиле. Правац преко Пакистана ће, по завршетку, пружити алтернативу за транспорт робе до ЕУ, уз могућност заобилажења критичних тачака у Индијском океану. Коридори преко централне Азије обезбедиће не само нове алтернативе за транспорт робе до Европе, већ пружити и одређене погодности: за ЕУ, унапређење сарадње са овим земљама пружиће алтернативу у обезбеђењу енергетске стабилности, а за Кину, сарадња са овим земљама има безбедносну димензију у смислу очувања стабилности у региону Синкјанг, са којима се неке земље Централне Азије граниче. Луке у Африци такође доприносе евроазијској интеграцији унапређењем капацитета у лукама које се налазе дуж поморског Пута свиле, чиме се повећава обим размене Кине и ЕУ, али и ЕУ и других азијских економија. Улога Турске као посредника у решавању конфликта између Русије и Украјине и значај мореуза Дарданели који Русији пружа излаз на Медитеран, наглашава важност ове земље не само за Русију, већ и за ЕУ, јер преко њене територије пролази транс-каспијски гасовод, који би гас из централне Азије требало да допреми до ЕУ;

- \* санкције САД према нуклеарним и не-нуклеарним земљама креирале су простор за јачање сарадње Кине и Северне Кореје, Ирана, Сирије и Русије, и њихово окретање Кини као економском или војном партнеру;
- \* Увођење санкција Русији приближило је ову земљу Кини путем развоја алтернативних система међународног плаћања и употребе локалних валута за плаћање робом. Њима се придружују и Индија и Саудијска Арабија, која, по посети кинеског председника крајем 2022. године, са Кином разматра плаћање нафте у јуанима. Треба поменути и трансакцију плаћања течног природног гаса између Кине и Француске у кинеској валути јуан, у првом кварталу 2023. године, која потврђује постепено отварање тржишта водећих европских економија за кинеска средства међународне ликвидности;
- \* Евроазијска економска унија је још један пример препознавања визије Евроазије од стране Русије. Кинеска и руска иницијатива у синергији постижу значајан ефекат у интеграцији економија које су укључене у ове пројекте;
- \* У случају интензивније војне сарадње Русије и Кине и потенцијалном стварању војног савеза, сарадња ове две земље могла би се проширити и на остале војне или нуклеарне силе на простору Евроазије попут Ирана и Северне Кореје. Војна сарадња земаља окупљених око Кине и Русије пружила би озбиљну противтежу западној војној алијанси у смислу нуклеарних капацитета и војног персонала;

- \* енергетска интеграција на релацијама ЕУ, Кина, Русија и Централна Азија;
- \* економетријска анализа показује да постоји велики потенцијал за повезивањем земаља Евроазије. Истраживање указује на бржи раст робне размене ЕУ са Кином, а раст те размене пратио је раст СДИ из Кине у ЕУ и обратно. Завршетак пројеката Пута свиле ће томе још више допринети;
- \* Најважнији аспект улагања Кине у ЕУ су инвестиције у неколико стратешких европских лука које су имале велики утицај на раст робне размене. Значај луке Пиреј за поморски саобраћај и луке Ротердам за друмски показују да су ове две луке најзначајније кинеске инвестиције у лучку инфраструктуру ЕУ. Очекује се даљи раст размене Кине са свим земљама ЕУ у којима има удео у лукама и кроз које пролазе коридори Пута свиле;
- \* арктички Пут свиле је кључна иницијатива која има потенцијал да преко савезништва Кине и Русије парира тандему САД-ЕУ. Уколико у блиској будућности постане центар стратешке конкуренције, позиције великих геополитичких играча ће бити измењене, а стратегије обуздавања САД према Русији и Кини ослабити уколико ове две земље заједнички делују на Арктику. У складу са динамиком глобалног загревања, уколико поларни Пут свиле постане проходнији и комерцијално прихватљивији, а Русија и Кина наставе да јачају односе, овај простор ће постати средиште ривалства Истока и Запада. На том простору Русија има апсолутну предност јер северни поморски правац пролази дуж њене територије, док се истовремено, највећи обим ресурса којима обилује овај регион налази под руском територијом. Кина преко овог пролаза може заобићи критичне тачке у Индијском океану које су претња континуитету транспорта робе до ЕУ.

Стратегија обуздавања економске моћи Кине и војне моћи Русије од стране САД је обрнуто пропорционална јачини сарадње Русије и Кине - што је веће савезништво ових двеју земаља, то је стратегија обуздавања слабија. То се може видети у деловању Русије и Кине на Арктику и у окретању Русије Кини по увођењу западних санкција након отпочињања конфликта у Украјини. Са друге стране, потенцијали инвестиционе и трговинске сарадње Кине и Европске уније су пропорционални степену стратешке аутономије ЕУ у односу на ривалство САД, Кине и Русије. Што је ЕУ независнија и удаљенија од актуелних неслагања САД са овим земљама, то су веће економске

користи од инвестиционе и трговинске сарадње са Кином, с обзиром на очекивања САД да ставови ЕУ у међународним односима буду усклађени са њеном политиком.

Све то говори у прилог једној од најстаријих геополитичких хипотеза и подели земаља на оне чија снага је у контроли мора и океана (*Sea Power States*) и оне чија снага је на копну (*Land Power States*). Данас се, са једне стране, налазе Аустралија, Канада, САД и Велика Британија, а са друге стране земље Азије и Африке, док ЕУ још увек гледа у оба правца. Од исхода актуелних геополитичких криза у свету у великој мери зависиће у ком степену ће ова подела бити јаснија у годинама које долазе. У сваком смислу, будући да се центар геополитичке моћи сада помера ка Азији, Европској унији преостаје да пажљиво балансира своје економске и геополитичке интересе са великим силама и прецизније дефинише своју позицију у новодефинисаном међународном поретку.

## ЛИТЕРАТУРА

- Angiolillo, F. (2019) “*Development through acquisition*” *The domestic background of China’s Europe policy*, Istituto Affari Internazionali, стр.10
- Anwar, A. (2020) *South Asia and China’s Belt and Road Initiative: Security Implications and ways forward Hindsight, Insight, and Foresight: Thinking About Security in the Indo-Pacific*, 1st ed., 1: Honolulu: DKI Asia-Pacific Center for Security Studies, стр. 162-165
- Apoteker, T. (2012) *Chinese Investment in the Greater EU zone*, Europe China Research and Advice Network, стр.11
- Arctic Council (n.d.) *Observers – People’s Republic of China*, доступно на: <https://arctic-council.org/about/observers/non-arctic-states/peoples-republic-of-china/>, приступљено: 01.04.2022.
- Armed Forces (n.d.) *Countries by number of naval ships*, доступно на: [https://armedforces.eu/navy/ranking\\_ships](https://armedforces.eu/navy/ranking_ships); & *Countries by number of submarines*, доступно на: [https://armedforces.eu/navy/ranking\\_submarines](https://armedforces.eu/navy/ranking_submarines); приступљено: 20.06.2022.
- AIIB-Asian Infrastructure Investment Bank (n.d.) *Who We Are*, доступно на: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html> , приступљено: 02.12.2021.
- AT Kearney (2022) *The 2022 FDI Confidence Index*, доступно на: <https://www.kearney.com/foreign-direct-investment-confidence-index>, приступљено: 20.06.2022.
- Al Jazeera (2022) *EU files a WTO case against China for targeting Lithuania*, доступно на: <https://www.aljazeera.com/news/2022/1/27/eu-launches-wto-action-against-chinese-curbs-on-lithuanian-import> приступљено: 01.03.2022.
- Bahtic, F. (2021) *Chinese Navy is the largest navy in world, new report shows*, Naval Today, доступно на: [www.navaltoday.com/2021/11/05/chinese-navy-is-the-largest-navy-in-world-new-report-shows](http://www.navaltoday.com/2021/11/05/chinese-navy-is-the-largest-navy-in-world-new-report-shows), приступљено: 09.02.2022.
- Baker & McKenzie & Rhodium Group (2016) *Reaching New Heights – An update on Chinese investment into Europe*, стр.12-24, 33-47
- Barisitz, S., Radzyner, A. (2018) *The New Silk Road: Implications for Europe*, The European Money and Finance Forum, SUERF Policy Note Issue No 25, стр.2-4
- Barkin, N. (2020) *Germany’s Strategic Grey Zone with China*, Carnegie Endowment for International Peace, доступно на: <https://carnegieendowment.org/2020/03/25/germany-s-strategic-gray-zone-with-china-pub-81360> , приступљено: 10.01.2022.

- Baruzzi, S. (2021) *Business Opportunities for German Investors in China*, *China Briefing*, доступно на: <https://www.china-briefing.com/news/business-opportunities-for-german-investors-in-china/>, приступљено: 10.11.2021.
- Bastian, J. (2017) *The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”*, European Bank for Reconstruction and Development, Athens / London, July 2017, стр.4, 13, 23
- BDO Audit and BDO Tax & Accounting Luxembourg (2021) *New China-EU investment deal - possible implications for Luxembourg*, доступно на: <https://www.bdo.lu/en-gb/insights/business-services-outsourcing-en/new-china-eu-investment-deal-possible-implications-for-luxembourg>, приступљено: 16.11.2021
- Bickenbach, F.; Liu, W.(2018) Chinese Direct Investment in Europe – Challenges for EU FDI Policy, *CESifo Forum*, Institut – Leibniz- Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, Vol. 19 (4), стр. 16-18
- Bloomberg (n.d.) *SAFE Investment Co Ltd*, доступно на: <https://www.bloomberg.com/profile/company/1283545D:CH> , приступљено: 26.06.2022.
- Boulègue, M. (2022) *The Militarisation of Russian Polar Politics*, Research Paper, Russia and Eurasia Programme, Chatham House, стр.2-3, 19
- Brattberg, E. & Soula, E. (2018) *Europe’s Emerging Approach to China’s Belt and Road Initiative*, Carnegie Endowment for International Peace, доступно на: <https://carnegieendowment.org/2018/10/19/europe-s-emerging-approach-to-china-s-belt-and-road-initiative-pub-77536>, приступљено: 11.01.2022.
- Brattberg, E., Le Corre, P., Stronski, P., De Waal, T. (2021) *China’s Influence in Southeastern Central, and Eastern Europe: Vulnerabilities and Resilience in Four Countries*, Carnegie Endowment for International Peace, стр. 39-43
- Breuer, J. (2017) *Two Belts, One Road? The role of Africa in China’s Belt & Road initiative*, Stiftung Asienhaus, стр.3
- *Britannica* (n.d.-a) Silk Road trade route, доступно на: <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route> , приступљено: 13.08.2021.
- *Britannica* (n.d.-b) *The Steppe*, доступно на: <https://www.britannica.com/place/the-Steppe>, приступљено: 13.08.2021.
- Budeanu, A. (2018) *The “16+1” Platform: China’s Opportunities for Central and Eastern Europe*, *Asia Focus* (86), Asia Program, Institut de Relations Internationales et Strategiques, стр.4, 8, доступно на: <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/10/Asia-Focus-86.pdf>, приступљено: 11.07.2021.

- Business Europe (2020) *The EU and China: addressing the systemic challenge*, стр.13, 27-29, 67-78
- Calabrese, J.(2020) *The Bab el-Mandeb Strait: Regional and great power rivalries on the shores of the Red Sea*, The Middle East Institute, доступно на: <https://www.mei.edu/publications/bab-el-mandeb-strait-regional-and-great-power-rivalries-shores-red-sea> , приступљено: 21.09.2021.
- Callow, A. (2021) Olaf Scholz, China's last hope in the West? *International Policy Digest*, доступно на: <https://intpolicydigest.org/the-platform/olaf-scholz-china-s-last-hope-in-the-west/> приступљено: 29.10.2021.
- Casaburi, I.(2015) *Chinese Investments in Europe 2015-16*, ESADE-Center for Global Economy and Geopolitics, China Europe Club, стр.48-49
- Casey, R. (2021) In Germany, debate on trade with China grows as Merkel nears exit, *Al Jazeera*, доступно на: [www.aljazeera.com/news/2021/9/17/in-germany-debate-on-trade-with-china-grows-as-merkel-nears-exit](http://www.aljazeera.com/news/2021/9/17/in-germany-debate-on-trade-with-china-grows-as-merkel-nears-exit), приступљено: 10.01.2022.
- (CGIT) The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation (2021) *CGIT - China Global Investment Tracker*, доступно на: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>, приступљено: 22.09.2021.
- (CSIS) Center for Strategic and International Studies (2017) *China's Belt and Road Initiative – How will the Belt and Road Initiative advance China's Interests?* доступно на: <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/> приступљено: 24.12.2021.
- (CSIS) Center for Strategic and International Studies (2020) *Will China's Push to Internationalize the Renminbi Succeed?* , China Power, доступно на: <https://chinapower.csis.org/china-renminbi-rmb-internationalization/>, приступљено: 14.02.2022.
- Central European Institute of Asian Studies (2019) *No Belt No Road- Slovakia on the margins of China's BRI initiative*, доступно на: <https://ceias.eu/no-belt-no-road-slovakia-on-the-margins-of-chinas-bri-initiative/> , приступљено: 03.06.2022.
- Chaziza, M. (2021) *Cyprus: The Next Stop of China's Belt and Road Initiative*, The Diplomat, доступно на: <https://thediplomat.com/2021/12/cyprus-the-next-stop-of-chinas-belt-and-road-initiative/>, приступљено: 10.01.2022.
- China CEE-Fund (n.d.) *China-Central and Eastern Europe Investment Cooperation Fund*, доступно на: [http://www.china-ceefund.com/Template/background\\_9.html](http://www.china-ceefund.com/Template/background_9.html), приступљено: 11.01.2022.

- China Chamber of Commerce to the EU & Roland Berger (2019) *Report on the Development of Chinese Enterprises in the EU*, стр. 8-9, 19, 48
- China Development Bank – CDB (n.d.) *About CDB*, доступно на: [http://www.cdb.com.cn/English/gykh\\_512/khjj/](http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/) , приступљено: 02.12.2021.
- (CIIPA) China International Investment Promotion Agency & The FDI Center (2020) *German Investment in China – Changing Opportunities and Trends 2019*, стр.2-20
- (CIC) China Investment Cooperation (2022) *About CIC*, доступно на: [http://www.china-inv.cn/chinainven/About\\_CIC/Who\\_We\\_Are.shtml](http://www.china-inv.cn/chinainven/About_CIC/Who_We_Are.shtml) , приступљено: 22.06.2022.
- China Policy (2017) *China Going Global – between ambition and capacity*, стр.3-5
- Choroś-Mrozowska, D. (2019) The Chinese Belt and Road Initiative from the Polish Perspective, *Comparative Economic Research Central and Eastern Europe*, Volume 22 (2), стр.42-49
- Christensen, T.J. (2020) *No New Cold War- why new US-China strategic competition will not be like the US-Soviet Cold War*, The Asan Institute for Policy Studies, стр.8
- Clegg, J., Voss, H. (2012) *Chinese Overseas Direct Investment in the European Union*, Europe China Research and Advice Network- ECRAN, стр.11-12, 46, 61-64;
- CNBC (2020) *These charts show why Hong Kong is important to China*, доступно на: [www.cnbc.com/2020/06/18/these-charts-show-why-hong-kong-is-important-to-china.html](http://www.cnbc.com/2020/06/18/these-charts-show-why-hong-kong-is-important-to-china.html), приступљено: 29.06.2021
- Cohen, J. (1988) *Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences*, 2<sup>nd</sup> edition, Lawrence Erlbaum Associates, стр. 75-80
- Congressional Research Service (2020) *Made in China 2025: Industrial Policies*, Issues for Congress, version 6, доступно на: <https://sgp.fas.org/crs/row/IF10964.pdf>, приступљено: 14.02.2022.
- Conley, A.H., Hillman, E.J., Ruy, D., McCalpin, M. (2020) *China’s “Hub-and-Spoke” Strategy in the Balkans*, Centre for Strategic and International Studies, стр.1
- Cornell, S.E., Swanström, N. (2020) *Compatible Interests? The EU and China’s Belt and Road Initiative*, Swedish Institute for European Policy Studies, 2020:1, стр.40-41
- Council on Foreign Relations (2021) *US relations with China: 1949-2021*, доступно на: [www.cfr.org/timeline/us-relations-china](http://www.cfr.org/timeline/us-relations-china) , приступљено: 25.10.2021.
- Cerar, J., Nell, C.P., Schuh, A. (2018) *EU-China FDI: Imbalances challenge bilateral investment relations*, China Research Insights, Competence Center for Emerging Markets & CEE, стр.1-2

- Daily Sabah (2019) *First train from China to Europe makes 'Silk Railway' dream come true in Turkey*, доступно на: [www.dailysabah.com/business/2019/11/06/first-train-from-china-to-europe-makes-silk-railway-dream-come-true-in-turkey/amp](http://www.dailysabah.com/business/2019/11/06/first-train-from-china-to-europe-makes-silk-railway-dream-come-true-in-turkey/amp) приступљено: 16.10.2021.
- Daokui Li, D., Feng, M., Shi, J., He, Z., Liu, W. (2014) *Silk Road Economic Belt: Prospects and Policy Recommendations*, Center for China in the World Economy, Tsinghua University China Economic Net, Working Papers, стр.2-3
- Davis, B., Wei, L. (2021) Biden Administration Takes Aim at China's Industrial Subsidies, *The Wall Street Journal*, доступно на: <https://www.wsj.com/articles/biden-administration-takes-aim-at-chinas-industrial-subsidies-11631295257> приступљено: 26.06.2022.
- Delfs, A., Fokuhl, J. (2022) *Hamburg Port to Sell Stake to China's Cosco After Scholz's Push*, Bloomberg, доступно на: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-10-26/germany-agrees-on-24-9-sale-of-hamburg-terminal-to-cosco?leadSource=uverify%20wall>, приступљено: 29.11.2022.
- Demissie, A., Weigel, M. Xiaoyang, T. (2016) *China's Belt and Road Initiative and its Implications for Africa*, WWF Кенуа, стр.32
- Deutsche Welle (2021) *Taiwan opens representative office in Lithuania*, доступно на: <https://www.dw.com/en/taiwan-opens-representative-office-in-lithuania/a-59853874>, приступљено: 16.12.2021.
- Djankov, S., Miner, S., Truman, E.M. et all (2016) *China's Belt and Road Initiative: motives, scope and challenge*, Peterson Institute for International Economics, стр.6-12
- Djordjevic, V. (2004) *Statistika u ekonomiji*, Ekonomski fakultet, Univerzitet u Nisu, стр.262
- Działowski-Gintowt, B. (2019) *One Belt, One Road Between Three Seas: China's Soft- power Policy Towards 'New' EU Members*, Yearbook of the Institute of East-Central Europe, vol. 17 (3), стр. 96, доступно на: [https://ies.lublin.pl/wp-content/uploads/2020/08/riesw\\_2019-3-06.pdf](https://ies.lublin.pl/wp-content/uploads/2020/08/riesw_2019-3-06.pdf), приступљено: 20.06.2021.
- Екапија (2017) *Bank of China forms management in Serbia – Here's who the board members are*, доступно на: <https://www.ekapija.com/en/news/1642170/bank-of-china-forms-management-in-serbia-heres-who-the-board-members>, приступљено: 20.04.2021.
- Eldem, T. (2022) *Russia's War in Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity*, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP Comment, стр.1-7
- Emmott, R. (2021) EU parliament freezes China deal ratification until Beijing lifts sanctions, *Reuters*, доступно на: <https://www.reuters.com/world/china/eu-parliament->



[freezes-china-deal-ratification-until-beijing-lifts-sanctions-2021-05-20/](https://www.nytimes.com/2021/01/06/world/europe/eu-china-deal-biden.html), приступљено: 21.10.2021.

- Erlanger, S. (2021) Will the Sudden E.U.-China Deal Damage Relations With Biden? *The New York Times*, доступно на: <https://www.nytimes.com/2021/01/06/world/europe/eu-china-deal-biden.html> приступљено 02.04.2021.
- Ernst & Young (2017) *Your bridge between Europe and China: Luxembourg*, стр.7-11
- (ETNC) European Think Tank Network on China (2015) *Mapping Europe – China relations: a bottom-up approach*, ed. by Huotari, Otero-Iglesias, Seaman, & Ekman, стр.5-70
- (ETNC) European Think Tank network on China (2017) *Chinese Investment in Europe: a country level approach*, edited by: Seaman, Huotari, Otero-Iglesias, стр.35-52, 111-163
- EUR-Lex (1985) Agreement on Trade and Economic Cooperation between the European Economic Community and the People’s Republic of China, *Official Journal of the European Communities*, No. L 250/2, доступно на: [https://eur-lex.europa.eu/eli/agree\\_internation/1985/2616/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/agree_internation/1985/2616/oj) приступљено: 12.06.2022.
- Euractiv (2021) *Lithuania quits "divisive" China 17+1 group*, доступно на: <https://www.euractiv.com/section/china/news/lithuania-quits-divisive-china-171-group/>, приступљено: 16.12.2021.
- Eurostat (2022) *International trade in services*, доступно на: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International\\_trade\\_in\\_services#Main\\_trading\\_partners](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_services#Main_trading_partners), приступљено: 11.12.2022.
- EEC - Eurasian Economic Commission (n.d.) *Agreement on economic and trade cooperation between the Eurasian Economic Union and its member states and the People’s Republic of China*, доступно на: <http://www.eurasiancommission.org/en/act/trade/dotp/Pages/Agreement-With-China.aspx>, приступљено: 20.07. 2022.
- European Commission (2015) *Trade for All: Towards a more responsible trade and investment policy*, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0497&from=en>, стр.3 приступљено: 30.07.2021.
- European Commission (2016) *Elements for a new EU strategy on China*, доступно на: [https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint\\_communication\\_to\\_the\\_european\\_parliament\\_and\\_the\\_council\\_-\\_elements\\_for\\_a\\_new\\_eu\\_strategy\\_on\\_china.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf), стр.2-11 приступљено: 09.08.2021.

- European Commission (2017a) *Frequently Asked Questions on EU-China relations*, доступно на: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/MEMO\\_16\\_2258](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/MEMO_16_2258), приступљено: 18.06.2021.
- European Commission (2017b) *Welcoming Foreign Direct Investment while Protecting Essential Interests*, COM(2017)494, доступно на: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017DC0494&from=EN>, приступљено: 02.07.2021.
- European Commission (2018) *Connecting Europe and Asia - Building blocks for an EU Strategy*, стр.1, доступно на: [https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/joint\\_communication\\_-\\_connecting\\_europe\\_and\\_asia\\_-\\_building\\_blocks\\_for\\_an\\_eu\\_strategy\\_2018-09-19.pdf](https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf) приступљено: 05.05.2022.
- European Commission (2019a) *Foreign Direct Investment EU Screening Framework - Welcoming Foreign Direct Investment while Protecting Essential Interests*, доступно на: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2019/february/tradoc\\_157683.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2019/february/tradoc_157683.pdf), приступљено 01.04.2021.
- European Commission (2019b) *EU - China- A strategic outlook*, доступно на: <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf> стр.1-2, приступљено: 08.11.2021.
- European Commission (2019c) *Foreign Direct Investment report: continuous rise of foreign ownership of European companies in key sectors*, доступно на: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_19\\_1668](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_1668), приступљено: 15.07.2021.
- European Commission (2020a) *Key elements of the EU-China Comprehensive Agreement on Investment*, Press Release, доступно на: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_2542](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2542), приступљено: 05.07.2021.
- European Commission (2020b) *EU-China Comprehensive Agreement on Investment: China investment factsheet*, доступно на: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/FS\\_20\\_2544](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/FS_20_2544), приступљено: 30.03.2022.
- European Commission (2021) *Commission proposes new Regulation to address distortions caused by foreign subsidies in the Single Market*, доступно на: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_1982](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_1982), приступљено: 06.07.2021.

- European Commission (2022a) *Trade Defence Investigations*, доступно на: <https://trade.ec.europa.eu/tidi/completed.cfm>, приступљено: 20.06.2022.
- European Commission (2022b) *European Union, Trade in goods with China*, доступно на: [https://webgate.ec.europa.eu/isdb\\_results/factsheets/country/details\\_china\\_en.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_china_en.pdf), стр.5-9, приступљено: 20.06.2022.
- European Commission (2022c) *EU27 Trade in Goods and Services by Partner*, доступно на: [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc\\_122530.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_122530.pdf), приступљено: 11.12.2022.
- European Commission (n.d.-a) *Investment*, доступно на: <https://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/investment/> приступљено: 01.06.2022.
- European Commission (n.d.-b) *The EU's main investment policy*, доступно на: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/what/investment-policy/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/investment-policy/) приступљено: 15.06.2022
- European Commission (n.d.-c) *The EU-China Connectivity Platform*, доступно на: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/eu-china-connectivity-platform\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/eu-china-connectivity-platform_en) приступљено: 10.06.2022.
- European Commission (n.d.-d) *China- Policy background, bilateral science and technology agreements, funding, projects and contact*, доступно на: [https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/strategy/strategy-2020-2024/europe-world/international-cooperation/china\\_en](https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/strategy/strategy-2020-2024/europe-world/international-cooperation/china_en) ; приступљено: 24.07.2021.
- European Commission (n.d.-e) *EU-Africa: Global Gateway Investment Package*, доступно на: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway/eu-africa-global-gateway-investment-package\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway/eu-africa-global-gateway-investment-package_en) , приступљено: 13.06.2022.
- European Commission (n.d.-f) *EU trade relations with China. Facts, figures and latest developments*, доступно на: [https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/china_en) , приступљено: 02.09.2022.
- Eurostat (2022b) *EU imports of energy products - recent developments*, доступно на: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU\\_imports\\_of\\_energy\\_products\\_-\\_recent\\_developments&oldid=564016#Main\\_suppliers\\_of\\_natural\\_gas\\_and\\_petroleum\\_oils\\_to\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_imports_of_energy_products_-_recent_developments&oldid=564016#Main_suppliers_of_natural_gas_and_petroleum_oils_to_the_EU) , приступљено: 29.12.2022.
- European Court of Auditors (2020) *The EU response to China's state driven investment strategy*, Review.no.3, стр.25, 28

- European Environmental Agency (2017) *Arctic Resources*, доступно на: [www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/arctic-resources](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/arctic-resources), приступљено: 05.12.2021.
- (EIB) European Investment Bank (2017) *EIB Group cooperation with China to be strengthened with new EUR 500 million Silk Road Fund equity investment initiative*, доступно на: <https://www.eib.org/en/press/all/2017-138-eib-group-cooperation-with-china-to-be-strengthened-with-new-eur-500-million-silk-road-fund-equity-investment-initiative>, приступљено: 02.03.2022.
- European Parliament (2010) *The EU Approach to International Investment Policy after the Lisbon Treaty*, стр.9, доступно на: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2010/433854/EXPO-INTA\\_ET\(2010\)433854\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2010/433854/EXPO-INTA_ET(2010)433854_EN.pdf), приступљено: 03.03.2022.
- European Parliament (2021) *Draft Report on a new EU-China Strategy*, стр.3-5, доступно на: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/AFET-PR-691426\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/AFET-PR-691426_EN.pdf), приступљено: 02.03.2022.
- European Parliament (2022) *EU-China Comprehensive Agreement on Investment (EU-China CAI) In “A Stronger Europe in the World”*, стр.1, доступно на: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/carriage/eu-china-investment-agreement/report?sid=5901>, приступљено: 02.06.2022.
- European Union External Action (2013) *EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation*, доступно на: <https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/20131123.pdf> стр.3-4, приступљено: 01.05.2022.
- European Union External Action (2022) *EU-China Relations factsheet*, доступно на: [https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet\\_en](https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet_en) приступљено: 01.05.2022.
- Everbright Limited (2020) *China Everbright Limited Successfully Sold 100% equity of Tirana International Airport*, <https://www.everbright.com/en/news/china-everbright-limited-successfully-sold-100-equity-tirana-international-airport>
- Export Import Bank of China – EXIM Bank (n.d.) *About the Bank*, доступно на: <http://english.eximbank.gov.cn>, приступљено: 02.12.2021.
- Fabinger, J. (2020) *Czech Smartwings Eyes Aid Without Giving Government A Stake, Simple Flying*, доступно на: <https://simpleflying.com/smartwings-aid/>, приступљено: 20.05.2022.
- FDI Intelligence (2019) *Luxembourg reaps rewards of lengthy Chinese friendship*, доступно на: <https://www.fdiintelligence.com/article/75859>, приступљено: 14.11.2021

- Ferracane, M.F., Hosuk L., van der Marel, E. (2018) *Digital Trade Restrictiveness Index*, European Center for International Political Economy, стр. 4-8
- Freeman, D. (2008) *China's Outward Investments: challenges and opportunities for the EU*, Brussels Institute of Contemporary China Studies (BICCS) Policy Paper, 6-10
- Freeman, C.P., Ōba, M. (2019) *Bridging the Belt and Road Divide*, Alliance Policy Coordination Brief, Carnegie Endowment for International Peace, доступно на: <https://carnegieendowment.org/2019/10/10/bridging-belt-and-road-divide-pub-80019>, приступљено: 16.08.2021.
- Fujino, L.E. (2018) China-Netherlands trade and investment ties: Steady Growth, New Opportunities, *China Briefing*, доступно на: <https://www.china-briefing.com/news/china-netherlands-trade-investment-strong-new-opportunities/>, приступљено: 24.11.2021.
- Fulton, J. (2019) *China's Changing Role in the Middle East*, Atlantic Council, Rafik Hariri Center for the Middle East, стр.7
- Fung, D. (2019) *Belt and Road Inner Mongolia: Strategic Objectives and Key Deliverables*, HKTDC Research, доступно на: <https://research.hktdc.com/en/article/MzQ0ODcwNTgz>, приступљено: 24.04.2022.
- Gallelli, B., Mariani, L. (2021) *China in Italy: Risk Assessment and Preventive Solutions*, Istituto Affari Internazionali, стр.2, 10-17
- Garcia-Herrero, A., Xiangdong, L., Summers, T., Yansheng (2017) *EU-China Economic Relations to 2025 – Building a Common Future*, Bruegel, Chatam House, China Center for International Economic Exchanges and The Chinese University of Hong Kong, стр.1-2, 47
- Garcia-Herrero, A. et al (2020) *EU-China trade and investment relations in challenging times*, European Commission, стр.31, 52-57
- Garnaut, R. (Ed.); Song, L. (Ed.); Fang, C.(Ed.) (2018) : *China's 40 years of reform and development: 1978-2018*, China Update Book Series, ANU Press, Acton, <http://dx.doi.org/10.22459/CYRD.07.2018>, стр. 93-95, 109, 167, 330, 345-346, 375, 597
- Gaspers, J. (2016) *Germany Wants Europe to Help Shape China's Belt and Road Initiative*, The Diplomat, доступно на: <https://thediplomat.com/2016/12/germany-wants-europe-to-help-shape-chinas-belt-and-road-initiative/>, приступљено: 10.01.2022.
- Geller, E. (2019) Trump signs order setting stage to ban Huawei from U.S., *Politico*, доступно на: <https://www.politico.com/story/2019/05/15/trump-ban-huawei-us-1042046>, приступљено: 10.12.2022.

- Ghiasy, R., Su, F., Saalman, L. (2018) *THE 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD: Security implications and ways forward for the European Union*, Stockholm International Peace Research Institute & Friedrich Ebert Stiftung, стр. 5-6
- Ghossein, T., Hoekman, B., Shingal, A. (2018) *Public Procurement in the Belt and Road Initiative*, Discussion paper, no, 10, The World Bank Group, стр.4
- Giamello, G., Mardell, J. (2021) *COSCO Takes Stake in Hamburg Port Terminal*, Mercator Institute for China Studies, доступно на: <https://merics.org/en/tracker/cosco-takes-stake-hamburg-port-terminal> , приступљено: 20.01.2022.
- GMX (2020) *The European Union's Investment Policy*, Gauci-Maistre Хупου, доступно на: <https://gmxlaw.com/the-european-unions-investment-policy/> приступљено: 22.04.2022.
- Godement, F. (2021) *Wins and Losses in the EU-China Investment Agreement (CAI)*, Institut Montaigne, Policy Paper, доступно на: [www.institutmontaigne.org/en/publications/wins-and-losses-eu-china-investment-agreement-cai](http://www.institutmontaigne.org/en/publications/wins-and-losses-eu-china-investment-agreement-cai), приступљено: 29.03.2021.
- Goosh, E., Gale, F. (2018) *China's Foreign Agriculture Investments*, United States Department of Agriculture, стр.18-21
- (GFDC) Green Finance and Development Center (n.d.-a) *Chinese BRI Investments 2013-2020*, доступно на: <https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2021/02/China-Investments-in-the-Belt-and-Road-Initiative-2013-2020-.png> , приступљено: 02.04.2022.
- (GFDC) Green Finance and Development Center (n.d.-b) *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*, доступно на: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>, приступљено: 17.11.2022.
- Grieger, G. (2017) *Foreign direct investment screening: A debate in light of China-EU FDI flows*, European Parliamentary Research Service, Briefing Paper, стр. 4-5
- Grieger, G. (2018) *China, the 16+1 format and the EU*, European Parliament, European Parliamentary Research Service Briefing, стр.1-7
- Guerrero, D. (2017) *Chinese investment in Europe in the Age of Brexit and Trump*, Transnational Institute, TNI Working Papers стр.6
- Government of the Netherlands, MOFA (2019) *The Netherlands and China: A New Balance*, стр. 23-28, доступно на: <https://www.government.nl/documents/policy-notes/2019/05/15/china-strategy-the-netherlands--china-a-new-balance>, приступљено: 24.11.2021.
- Hanemann, T., Huotari, M. (2018) *EU-China FDI: Working towards reciprocity in investment relations*, Rhodium Group & Mercator Institute for China Studies, стр. 16-21,

доступно на: <https://merics.org/en/report/eu-china-fdi-working-towards-more-reciprocity-investment-relations>, приступљено: 20.06.2021.

- Hanemann, T., Kratz, A. (2021) *Cross Border Monitor: People's Republic of China <>European Union Direct Investment, 1Q2021*, The Rhodium Group, доступно на: [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/june/tradoc\\_159594.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2021/june/tradoc_159594.pdf), стр.4-5, приступљено: 06.02.2022.
- Hanemann, T., Rosen, D.H. (2012) *China Investments in Europe: Patterns, Impacts and Policy Implications*, Rhodium Group, стр.49-58
- Havnes, H., Seland, J.M. (2019) *The Increasing Security Focus in China's Arctic Policy*, The Arctic Institute – Center for Circumpolar Security Studies, доступно на: <https://www.thearcticinstitute.org/increasing-security-focus-china-arctic-policy/>, приступљено: 28.11.2022.
- Hillman, J.E. (2018) *The Rise of China-Europe Railways*, Center for Strategic and International Studies, доступно на: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>, приступљено: 20.04.2022.
- Hirst, K. (2018) *The Royal Road of the Achaemenids*, ThoughtCo., доступно на: <https://www.thoughtco.com/royal-road-of-the-achaemenids-172590> , приступљено: 13.06.2022.
- Hofman, B. (2015) *China's One Belt One Road: What we know thus far*, доступно на: <https://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/china-one-belt-one-road-initiative-what-we-know-thus-far>, приступљено: 20.09.2021.
- Hopewell, K. (2020) *Clash of Powers: US - China rivalry in Global Trade Governance*, Cambridge University Press, United Kingdom, стр. 8
- Horn, S., Reinhart C., Trebesch C. (2019) *China's Overseas Lending*, Kiel Institute for the World Economy, Working paper no. 2132, стр.9,71
- Hourly History (2020) *Silk Road: A History from Beginning to End*, стр. 12-16, 21-23
- Huimin, Z. (2019) Data Tells: Trips on China Railway Express surge since 2011, *China Global Television Network- CGTN*, доступно на: <https://news.cgtn.com/news/3d3d514e776b544f33457a6333566d54/index.html>, приступљено: 04.02.2022.
- Hussain, S., Rafiq, M., Quddus, A., Ahmad, N. Pham, T.P. (2021) China-Pakistan Economic Corridor: Cooperate Investment Development And Economic Modernization Encouragement, *Journal of Contemporary Issues in Business and Government* Vol. 27 (1), стр. 100

- Ibrar, M., Mi, J., Rafiq, M., Ali, L. (2019) China-Pakistan Economic Corridor: Ensuring Pakistan's Economic Benefits, *Khazar Journal of Humanities and Social Sciences*, Vol. 22 (1), Khazar University Press, стр. 38-43
- (IMF) International Monetary Fund (2016) *IMF adds Chinese Renminbi to Special Drawing Rights Basket*, доступно на: [www.imf.org/en/News/Articles/2016/09/29/AM16-NA093016IMF-Adds-Chinese-Renminbi-to-Special-Drawing-Rights-Basket](http://www.imf.org/en/News/Articles/2016/09/29/AM16-NA093016IMF-Adds-Chinese-Renminbi-to-Special-Drawing-Rights-Basket), приступљено: 06.12.2021.
- (ISPI) The Italian Institute for International Political Studies (2017) *China's Belt and Road: a game changer?*, стр.11-15, 25-28 , 47-49
- Ji, M. (2015) Expectations and Realities: Managing the Risks of the Belt and Road Initiative, World Century Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies, *China Quarterly of International Strategic Studies*, vol. 1 (3), стр.510, 514
- Jochheim, U. (2022) *China Russia relations: A quantum leap?* European Parliament Think Tank Breafing, стр.5-6, доступно на: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729349/EPRS\\_BRI\(2022\)72934\\_9\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729349/EPRS_BRI(2022)72934_9_EN.pdf), приступљено: 17.06.2022.
- Kalinova, B., Palerm, A., Thomsen, S. (2010) “*OECD's FDI Restrictiveness Index: 2010 Update*”, OECD Working Papers on International Investment, 2010/03, OECD Publishing, стр.5-12
- Khalaf, R., Foy, H. (2021) NATO to expand focus to counter rising China, доступно на: <https://www.ft.com/content/0202ed6e-62d1-44b6-a61c-8b1278fcf31b> , *The Financial Times*, приступљено: 26.10.2021.
- Khanna, P. (2019) *The Future is Asian*, Weidenfeld Nicolson, London, UK, стр.3-4, 13-17, 164-165, 240-243
- Kilpatrick, R. (2014) INFOGRAPHIC: The invisible line that divides 94% of China's people from the other 6%, *That's Online*, доступно на: <https://www.thatsmags.com/china/post/6322/infographic-the-line-that-divides-94-of-chinas-people-from-the-other-7>, приступљено: 20.03.2022.
- Kironská,K., and Turcsányi, R.Q. (2017) *Slovak policy towards China in the age of Belt and Road Initiative and 16+1 Format*, China CEE Institute, Working Paper no. 2, стр. 1-2
- Knoerich, J.& Miedtank, T. (2018) Chinese Foreign Direct Investment in the EU – The Idiosyncratic Nature of Chinese Foreign Direct Investment in Europe, CESifo Forum, *Journal on European economic issues*, стр.3-7



- Kostka, G., Rabe, W. (2021) Leaping over the Dragon's Gate: The “Air Silk Road” between Henan Province and Luxembourg, *The China Quarterly*, 248, стр.161
- Kratz, A., Feng, A., Wright, L. (2019) *New Data on the “Debt Trap” Question*, Rhodium Group, доступно на: <https://rhg.com/research/new-data-on-the-debt-trap-question/>, приступљено: 01.06.2022.
- Kratz, A., Huotari, M., Henemann, T., Arcesati, R. (2020) *Chinese FDI in Europe 2019 update*, Mercator Institute for China Studies and the Rodium Group, стр.9, 16-17
- Kratz, A., Zenglein, M.J., Sebastian, G. (2021) *Chinese FDI in Europe 2020 update*, Mercator Institute for China Studies and the Rodium Group, стр.9-13
- Kratz, A., Oertel, J. (2021) *Home Advantage: How China’s Protected Market Threatens Europe’s Economic Power*, European Council on Foreign Relations, стр.13
- Kratz, A., Zenglein, M.J., Sebastian, G., Witzke, M. (2022) *Chinese FDI in Europe: 2021 update*, Mercator Institute for China Studies and the Rhodium Group, стр.7
- Kriščiūnė, Ž. (2020) *Are the Baltic States Immune to China’s Ambitions?* Center for European Policy Analysis, доступно на: <https://cepa.org/are-the-baltic-states-immune-to-chinas-ambitions/>, приступљено: 10.12.2021.
- Kroeber, R.A. (2020) *China’s Economy: What everyone needs to know*, Second Edition, Oxford University Press, стр.5-11, 36-40, 67-68, 77, 232, 283.
- Kuo, A. M. (2021) *Global Gateway: The EU’s alternative to China’s BRI*, The Diplomat, доступно на: <https://thediplomat.com/2021/09/global-gateway-the-eu-alternative-to-chinas-bri/>, приступљено: 28.10.2021.
- Larsen, J. (2020) *Chinese influence in the Baltic? Unconvincing, yet lacking an alternative*, DIIS Policy Brief, Danish Institute for International Studies, доступно на: [www.diis.dk/en/research/chinese-influence-in-the-baltic](http://www.diis.dk/en/research/chinese-influence-in-the-baltic), приступљено: 10.01.2022.
- Lanzavecchia, O. (2022) *Italy’s Golden Power reform: what’s new for foreign investors*, Decode39, доступно на: <https://decode39.com/3214/italy-golden-power-reform/>, приступљено: 20.06.2022.
- Le Corre, P. (2018) *Chinese Investments in European Companies: Experience and Lessons for the Belt and Road Initiative*, Rethinking the Silk Road: China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations, Palarave Macmillan, Springer Nature Singapore, стр.162-167
- Le Corre, P. (2022) *The Ukraine War’s Impact on Sino-European relations*, Harvard Kennedy School, ASH Center for democratic governance and Innovation, доступно на:

<https://ash.harvard.edu/ukraine-wars-impact-sino-european-relations>, приступљено:

14.06.2022.

- Liedtke, S. (2017) Chinese Energy Investments in EU: An analysis of policy drivers and approaches, *Energy Policy* 101 (2017), стр.663-664
- Lovas, G. (2021) Bank of China Seeks Further Expansion in Region, CEO Says, *Budapest Business Journal*, доступно на: <https://bbj.hu/business/people/interview/bank-of-china-seeks-further-expansion-in-region-ceo-says> , приступљено: 09.05.2021.
- Lu, H., Rohr, C., Hafner, M., Knack, A. (2018) *China Belt and Road Initiative: Measuring the impact of improving transport connectivity on international trade in the region – a proof of concept study*, RAND Europe, стр.35
- Lubbers, P., Tanzi, A. (2022) Yuan's Popularity for Global Payments hits highest in Six Years, *Bloomberg*, доступно на: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-01-20/yuan-s-popularity-for-global-payments-hits-highest-in-six-years>, приступљено: 30.06.2022.
- Maçães, B. (2019) *The Dawn of Eurasia*, Penguin Books, Penguin Random House, стр.2-8, 55-61, 233,242
- Mackinder, H. (2004) The Geographical Pivot of History (1904) *The Geographical Journal*, Vol. 170, no. 4, стр. 304-311
- Maizland, L. (2022) *China and Russia: Exploring ties between two autocratic powers*, Council on Foreign Relations, доступно на: <https://www.cfr.org/backgrounder/china-russia-relationship-xi-putin-taiwan-ukraine>, приступљено: 17.06.2022.
- Maritime Security Challenges (2016) The Northern Sea Route is Heating Up? *MSC Conference*, доступно на: <https://mscconference.wordpress.com/2013/08/29/the-northern-sea-route-is-heating-up/> приступљено: 12.12.2022.
- Mark, J.J. (2018) *Silk Road*, World History Encyclopedia, доступно на: [https://www.worldhistory.org/Silk\\_Road/](https://www.worldhistory.org/Silk_Road/) . приступљено: 13.08.2021.
- Marshall, T. (2015) *Prisoners of Geography Ten Maps that Explain Everything in the World*, Simon & Schuster Inc., New York, USA, стр.50,242
- Mazneva, E., Shiryayevskaya, A. (2022) EU Is Hooked on Russia LNG and Paying Billions to Keep It Coming, *Bloomberg*, доступно на: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-11-30/eu-is-hooked-on-russia-lng-and-paying-billions-to-keep-it-coming> , приступљено: 29.12.2022.

- Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères (n.d.) *France and China Bilateral Relations*, доступно на: <https://www.diplomatie.gouv.fr/en/country-files/china/france-and-china/>, приступљено: 22.06.2022.
- Monteiro, A., Hancock, T. (2022) *China to Waive Some Africa Loans, Offer \$10 Billion in IMF Funds*, Bloomberg, доступно на: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-23/china-to-waive-some-africa-loans-offer-10-billion-in-imf-funds?leadSource=verify%20wall>, приступљено: 29.11.2022.
- Morris, D. (2020) *The Three Seas Initiative: A European answer to China's Belt and Road?* Lowy Institute, доступно на: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/three-seas-initiative-european-answer-china-s-belt-and-road>, приступљено: 25.10.2021.
- Murdoch-Gibson, S. (2018) *Scandinavia's Unlikely Link in the Belt and Road Initiative*, Asia Pacific Foundation of Canada, доступно на: [www.asiapacific.ca/blog/scandinavias-unlikely-link-belt-and-road-initiative](http://www.asiapacific.ca/blog/scandinavias-unlikely-link-belt-and-road-initiative), приступљено: 12.01.2022.
- Murphy, A., Parrock, J. (2021) Huawei 5G: European countries playing 'politics' with network bans, Chinese company says, *Euronews*, доступно на: <https://www.euronews.com/next/2021/07/28/huawei-eyes-a-place-within-europe-s-digital-future-despite-5g-bans-in-some-countries>, приступљено: 10.12.2022.
- Nasrudin, A. (2020) *Foreign Investment: Types, Attracting Factors, Pros, Cons*, Penpoin, доступно на: <https://penpoin.com/foreign-investment/>, приступљено: 09.07.2021.
- (NDRC) National Development and Reform Commission (2021) *Foreign Investment Law of the People's Republic of China*, доступно на: [https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/t20210527\\_1281403.html](https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/t20210527_1281403.html), приступљено: 02.02.2022.
- (NDB) New Development Bank (n.d.) *About us*, доступно на: <https://www.ndb.int/about-us/organisation/members/>, <https://www.ndb.int/projects/list-of-all-projects/>, приступљено: 02.12.2021.
- (OBOR) Europe One Belt One Road Europe (2019) *Koper and the "Belt and Road" initiative*, OBOReuropa, доступно на: <https://www.oboreurope.com/en/koper-adriatic-belt-and-road/> приступљено: 01.06.2022.
- Oehler-Şincai, I. M. (2017) *The 16+1 Process: Correlations between the EU Dependency/Attitude Matrix and the Cooperation Intensity with China*, Institute for World Economy, Romanian Academy, стр.14
- OECD (2018) *The Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Financial Landscape*, OECD Business and Finance Outlook, стр.5,11-12,18-20

- OECD (2021) *Outward FDI flows by partner country (indicator)*, доступно на: <https://data.oecd.org/fdi/outward-fdi-flows-by-partner-country.htm#indicator-chart>, приступљено: 06.11.2021.
- OECD (2022a), "*OECD FDI regulatory restrictiveness index*", FDI restrictiveness, доступно на: <https://data.oecd.org/fdi/fdi-restrictiveness.htm> , приступљено: 24.03.2022.
- OECD (2022b), "*OECD FDI regulatory restrictiveness index*", FDI restrictiveness, доступно на: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?datasetcode=FDIINDEX#> , приступљено: 24.03.2022).
- OECD (2022c) *OECD Services Trade Restrictiveness Index (STRI) China 2021*, доступно на: <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-country-note-china.pdf>, приступљено: 07.04.2022.
- Offshore Technology (2020) *The Cold Thaw: Inside Russia's \$300bn Arctic Oil and Gas Investment*, доступно на: <https://www.offshore-technology.com/features/the-cold-thaw-inside-russias-300bn-arctic-oil-and-gas-investment/> , приступљено: 05.05.2022.
- Ortega, A. (2019) *Spain and China: A European Approach to an Asymmetric Relationship*, Centre for Strategic and International Studies, доступно на: [www.csis.org/analysis/spain-and-china-european-approach-asymmetric-relationship](http://www.csis.org/analysis/spain-and-china-european-approach-asymmetric-relationship), приступљено: 12.01.2022.
- OSCE Academy Bishkek & Norwegian Institute of International Affairs (2020) *China's Belt and Road Initiative in Central Asia: Ambitions, Risks and Realities*, Special Issue 2, стр. 8, 14, 60
- Oxford Analytica (2018) *Polar Silk Road will reshape trade and geopolitics*, Daily Brief, доступно на: <https://dailybrief.oxan.com/Analysis/DB238508/Polar-Silk-Road-will-reshape-trade-and-geopolitics>, приступљено: 10.08.2022.
- Pendrakowska, P. (2018) Poland's perspective on the Belt and Road Initiative, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Volume 7, Issue 2, стр.190-195
- Perthes, V. (2021) Dimensions of Rivalry: China, the United States and Europe, *China International Strategy Review* (2021) (3), стр. 56, 62
- Pomfert, R. (2018) *The Eurasian Land Bridge: The role of service providers in linking the Regional VC in East Asia and Europe*, ERIA Discussion Paper Series, ERIA-DP-2018-01, стр.3-4, доступно на: <https://www.eria.org/uploads/media/ERIA-DP-2018-01.pdf>, приступљено: 26.10.2021.
- Porter Wright (2020) *China implements its long-awaited Unreliable Entities List mechanism*, доступно на: <https://www.porterwright.com/media/china-implements-its-long-awaited-unreliable-entities-list-mechanism/> приступљено: 03.05.2021.

- Przychodniak, M. (2018) The “EU effect”: How European Union influences state’s involvement in the “16+1” China - Central and Eastern European Countries (China-CEEC), *16+1 Cooperation and China-EU Relationship*, China-CEE Institute, Conference Paper, Budapest, November 18, стр. 166-170
- Qing, H. (2022) Slovenia should avoid repeating Lithuanian politicians’ mistakes, *Global Times*, доступно на: <https://www.globaltimes.cn/page/202201/1247994.shtml> приступљено: 01.06.2022.
- Rafiq, A. (2017) *The China-Pakistan Economic Corridor: Barriers and Impact*, United States Institute for Peace, стр. 8
- Rail Baltica (n.d.) *Rail Baltica – Projects of the Century*, доступно на: <https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/>, приступљено: 05.06.2022.
- Rana, B. P. (2021) *G7’s Build Back Better World’s: Rival to China’s BRI?*, S.Rajaram School of International Studies, Singapore, RSIS Commentary, no.109, доступно <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2021/07/CO21109.pdf>, на: приступљено: 24.10.2021.
- (RCEP) Regional Comprehensive Economic Partnership (2020) *Joint Leaders Statement on the Regional Comprehensive Economic Partnership*, доступно на: <https://rcepsec.org/wp-content/uploads/2020/11/RCEP-Summit-4-Joint-Leaders-Statement-Min-Dec-on-India-2.pdf> 16.07.2021.
- (RCEP) Regional Comprehensive Economic Partnership (n.d.) *About RCEP*, доступно на: <https://rcepsec.org/about/>, приступљено: 06.07.2022.
- Rencz, F. (2019) *The BRI in Europe and the Budapest-Belgrade Railway Link*, European Institute for Asian Studies, Briefing Paper, 10/2019, стр. 1-9
- Reuters (2015) *China Pacific Construction signs \$3.2 bln Montenegro-Albania highway deal*, доступно на: <https://www.reuters.com/article/china-pacific-construction-montenegro-idUSL3N13L3Q720151202>, приступљено: 17.04.2022.
- Reuters (2020) *China expands list of sectors for attracting foreign investment*, доступно на: <https://www.reuters.com/article/china-economy-foreign-investment-idUSKBN2920MO>; приступљено: 02.03.2021.
- Reuters (2021a) *Romanian president signs bill into law to ban Huawei from 5G*, доступно на: <https://www.reuters.com/business/media-telecom/romanian-president-signs-bill-into-law-ban-huawei-5g-2021-06-11/>, приступљено: 30.08.2021.

- Reuters (2021b) *Montenegro agrees hedging deals to ease Chinese debt burden -report*, доступно на: <https://www.reuters.com/article/us-montenegro-debt-idUSKBN2ER1GO> , приступљено: 12.08.2022.
- Reuters (2022) *European investment in China concentrates more on handful of large firms -report*, доступно на: <https://www.reuters.com/markets/europe/european-investment-china-concentrates-more-handful-large-firms-report-2022-09-14/>, приступљено: 29.11.2022.
- Richet, X. (2018) *The 16+1 Format: Chinese presence in fragmented markets on the periphery of Europe, 16+1 Cooperation and China-EU Relationship*, China-CEE Institute, Conference Paper, Budapest, November 18, стр.2-5
- Robinson, A. et al (2013) *Chinese Outbound Investment in the European Union*, The European Union Chamber of Commerce in China KPMG and Roland Berger Strategy Consultants, стр.4-5, 13-15, 20-23, 26
- Rödl & Partner (2022) *New Negative Lists for Foreign Investment Access in China*, доступно на: <https://www.roedl.com/insights/negative-list-china-market-access-restriction-foreign-investment>, приступљено: 01.04.2022.
- Rolland, N. (2017) *China's Eurasian Century? Political and strategic implications of the BRI initiative*, The National Bureau of Asian Research, стр.99-115
- Rudolf, P. (2020) *The Sino-American World Conflict*, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP Research Paper no. 3, стр.5-31
- Russia Fossil Tracker (n.d.) *Payments to Russia for fossil fuels*, доступно на: <https://www.russiafossiltracker.com>, приступљено: 02.01.2023.
- Rühlig, T. (2022) *The China Factor in Russia's War – Implications for Europe*, DGAP Analysis, no. 3, German Council on Foreign Relations, стр.2-7, 16
- Santander Trade & Export Entreprises S.A. (2022) *China: Foreign Investment*, доступно на: <https://santandertrade.com/en/portal/establish-overseas/china/foreign-investment> , приступљено: 13.06.2022.
- Sauvant, K.P., Chen, V.Z. (2014) *China's Regulatory Framework for Outward Foreign Direct Investment*, *China Economic Journal*, 7 (1), стр. 141-142
- Sharma, A. (2021) *China's Polar Silk Road: Implications for the Arctic Region*, *Journals of Indo-Pacific Affairs*, Special Issue (October 2021) стр. 67-81
- Sheng, J. (2018) *Analyzing the Risks of China's 'One Belt, One Road' Initiative*, Centre for Banking & Finance Law, Conference Paper, *The 8th International NASD Conference on Economic and Legal Challenges*, Ukraine, January 14, стр. 4-7

- Shijia, O. (2021) Negative list for market access to be further shortened, *China Daily*,  
доступно на:  
<http://global.chinadaily.com.cn/a/202110/11/WS61637544a310cdd39bc6df43.html>  
приступљено: 04.11.2021.
- Shixue, J. (2013) *Chinese Investment in the EU: a win-win game - A view from China*,  
European Policy Centre, доступно на: <https://www.epc.eu/en/Publications/Chinese-investment-in-the-EU~1c6394>, приступљено: 24.07.2021.
- Shopov, V. (2021) *Decade of Patience: How China became a power in the Western Balkans*, Policy Brief, European Council on Foreign Relations, стр.9,17
- Shopov, V. (2022a) *Let a thousand contacts bloom: How China competes for influence in Bulgaria*, European Council on Foreign Relations, Policy Brief, доступно на:  
<https://ecfr.eu/publication/let-a-thousand-contacts-bloom-how-china-competes-for-influence-in-bulgaria/>, приступљено: 05.06.2022.
- Shopov, V. (2022b) *Mapping China's Rise in the Western Balkans*, European Council on Foreign Relations, доступно на: <https://ecfr.eu/special/china-balkans/>, приступљено: 19.04.2022.
- Silk Road Briefing (2021) *Serbia – EAEU Free Trade Agreement Now In Effect*, доступно на: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/07/14/serbia-eaeu-free-trade-agreement-now-in-effect/>, приступљено: 20.07.2022.
- Silk Road Briefing (2022) *Syria Joins China's Belt And Road Initiative*, доступно на: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/01/16/syria-joins-chinas-belt-and-road-initiative/>, приступљено: 18.04.2022.
- Silk Road Fund (n.d.) *About us*, доступно на:  
<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>, приступљено: 02.12.2021.
- (SCMP) South China Morning Post (2022) *Estonia and Latvia leave China's 16+1 trade group for central and eastern European nations*, доступно на:  
<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3188599/estonia-and-latvia-leave-chinas-161-trade-group-central-and>, приступљено: 15.08.2022.
- Spruds, A. (2017) Towards a Balanced Synergy of Visions and Interests: Latvia's Perspectives in 16+1 and Belt and Road Initiatives *Croatian International Relations Review*, Vol. XXIII (78) стр. 43-46
- Stanzel, A., Kratz, A., Szczudlik, J., Pavličević, D., Doyon, J. (2016) *China's Investment in Influence: The Future of 16+1 Cooperation*, European Council on Foreign Relations, стр. 5, 8

- Statista (2022a) *Number of enterprises in the non-financial business economy of the European Union (EU27) from 2008 to 2021*, доступно на: <https://www.statista.com/statistics/1248775/number-of-businesses-eu/>, приступљено: 09.05.2022.
- Statista (2022b) *Annual Flow of Foreign Direct Investments from China to Hong Kong between 2010-2020*, доступно на: <https://www.statista.com/statistics/720238/china-outward-fdi-flows-to-hong-kong/>, приступљено: 30.08.2022.
- Stiftung Wissenschaft und Politik (2020) *Strategic Rivalry between United States and China*, SWP Research Paper no. 4, стр.8, 29, 48
- Stopić, Z. (2020) Croatia and the Chinese “17+1” Cooperation Framework, *Croatian International Relations Review*, XXVI (86), стр.130, 142
- Surahio, M.K., Gu, Sh., Mahesar, H. A., Soomro, M.M. (2022) China–Pakistan Economic Corridor: Macro Environmental Factors and Security Challenges, *SAGE Open Journal*, January-March 2022, doi: 10.1177/258244022179821, стр.1-4
- Szczudlik, J. (2019) *Seven Years of the 16+1: An Assessment of China’s Multilateral Bilateralism in Central Europe*, Istitut Francais des Relations Internationales, Notes de l’Ifri, Asie. Visions 107, стр.11
- Taliga, H. (2021) *Belt and Road Initiative in Central Asia*, Desk study, International Trade Union Confederation, Belgium & Friedrich-Ebert-Stiftung (FES), Germany, стр. 7-9, 15
- Tamás, M. et al (2021) *Chinese Investment in Central and Eastern Europe Data Set*, Central and Eastern European Center for Asian Studies, Budapest, 2021, доступно на: <https://www.china-cee-investment.org/the-dataset>, приступљено: 14.12.2021.
- Tan, H. (2022) China and Russia are working on homegrown alternatives to the SWIFT payment system. Here is what they would mean of the US dollar, *Business Insider India*, доступно на: <https://www.businessinsider.in/politics/world/news/china-and-russia-are-working-on-homegrown-alternatives-to-the-swift-payment-system-heres-what-they-would-mean-for-the-us-dollar-/articleshow/91168432.cms> приступљено: 15.06.2022.
- Team Sweden (2021) *Business Climate Survey for Swedish Companies in China 2021*, стр. 4, 14-24
- Tenuta, F. (2015) Exchanging Ideas on EU-China Relations: An Interdisciplinary Approach: The Motivations Behind the EU-China Bilateral Investment Treaty Negotiations, *EU-China Observer Journal*, 3/2015, стр.16-22
- The Economic Times (2021) *China vs the world: Here's a look at Naval power in the Pacific in numbers*, доступно на: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china->



vs-the-world-heres-a-look-at-naval-power-in-the-pacific-in-numbers/articleshow/86285514.cms?from=mdr , приступљено: 09.02.2022.

- The European Parliament and the Council of the European Union (2019) Establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union, *Official Journal of the European Union*, Regulation (EU) 2019/452, стр.2-10
- The Rhodium Group (2020) *Cross Border Monitor – People’s Republic of China <>European Union Direct Investment, 4Q 2019 and Full Year 2019 Update*, доступно на: [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/march/tradoc\\_158660.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/march/tradoc_158660.pdf), приступљено: 20.09.2021.
- The Swiss Federal Office for the Environment (2020) *Greening the China-Mongolia-Russia economic corridor*, Zoë Environment Network, стр. 9, 14,18
- The Times of India (2019) *Bangladesh-China-India-Myanmar corridor missing from list of China's BRI projects*, доступно на: <https://timesofindia.indiatimes.com/world/china/bangladesh-china-india-myanmar-corridor-missing-from-list-of-chinas-bri-projects/articleshow/69085060.cms> приступљено: 16.07.2021.
- Tillman, H., Jian, Y., Nielsson, E.T. (2018) *The Polar Silk Road: China’s New Frontier of International Cooperation*, World Century Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies, *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4 (3) стр. 356–357
- Todorović, M., Mrdaković, S. (2021) Serbia’s approach to China’s Silk Road: opportunities and risks; *Teme*, XLV (2), стр. 668-673
- Todorovic, M., Markovic, I. (2019) *Medjunarodna ekonomija*, Ekonomski Fakultet Nis, стр.228-229
- Todorovic, M., Markovic, I. (2020) *Medjunarodni ekonomski i geopoliticki odnosi u 21. veku* Ekonomski fakultet Nis, стр.170-175
- Trading Economics (2022a) *France Imports/ Exports to China*, доступно на: <https://tradingeconomics.com/france/imports/china>; <https://tradingeconomics.com/france/exports/china>, приступљено: 25.06.2022.
- Trading Economics (2022b) *Germany Imports/ Exports to China*, доступно на: <https://tradingeconomics.com/germany/imports/china>, <https://tradingeconomics.com/germany/exports/china> приступљено: 25.06.2022.
- Trading Economics (2022c) *Netherlands Imports/ Exports to China*, доступно на: <https://tradingeconomics.com/netherlands/imports/china>, <https://tradingeconomics.com/netherlands/exports/china> приступљено: 25.06.2022.

- Trading Economics (2022d) *Italy Imports/ Exports to China*, доступно на: <https://tradingeconomics.com/italy/exports/china>,  
<https://tradingeconomics.com/italy/imports/china> приступљено: 25.06.2022.
- Trading Economics (2022e) *China Imports by Country*, доступно на: <https://tradingeconomics.com/china/imports-by-country> , приступљено: 16.06.2022.
- Transport Corridor Europe Caucasus Asia (n.d.) *TRACECA Member Countries*, доступно на: <http://www.traceca-org.org/en/countries/> , приступљено: 03.07.2022.
- The White House (2022) *Indo-Pacific Strategy of the United States*, доступно на: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/02/U.S.-Indo-Pacific-Strategy.pdf>,  
стр.4-5,12-13, приступљено: 14.04.2022.
- Three Seas (2022) *Priority Projects*, доступно на: <https://3seas.eu/about/progressreport> ,  
приступљено: 11.12.2022.
- Turcsányi, R. (2014) *Central and Eastern Europe's courtship with China: Trojan horse within the EU?* European Institute for Asian Studies, , EU-Asia at a Glance, стр.3-5
- Tybring-Gjedde, C. (2020) *China's Belt and Road Initiative: A strategic and Economic Assessment*, NATO Parliamentary Assembly, Economics and Security Committee, Revised Draft, 033 ESC, стр.3-7
- Ulagpan, Y. (2021) *Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Mongolia*, *The Asia-Pacific Journal*, Vol.19, Issue 3, Number 3, стр.2-4
- UnComtrade (n.d.) *International Trade Statistics - Trade Data*, доступно на: <https://comtrade.un.org/data/>, приступљено: 02.07.2021, 20.09.2021, 05.11.2021, 09.08.2022.
- (UNCTAD) United Nations Conference on Trade and Development (n.d.) *Investment Policy Hub – International Investment Agreements Navigator*, доступно на: <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/countries/42/china> ,  
приступљено: 03.08.2021.
- Van Der Putten, F., (2019) *European seaports and Chinese strategic influence: The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands*, Clingendael Report, Netherlands Institute of International Relations, стр.7, 17
- Wang, C.N. (2021) *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2020*, Green Finance and Development Center, доступно на: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2020/>, приступљено: 06.05.2022.

- Wang, C.N. (2022) *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021*, Green Finance and Development Center, доступно на <https://greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2021/> , приступљено: 06.05.2022.
- Wang, X., Ruet, J., Richer, X. (2017) *One Belt One Road and the Reconfiguration of China-EU relations*, Centre d'économie de l'Université Paris Nord, CNRS UMR n.7234, стр.4-6, 8, 11-14
- Watanabe, N. (2021) *China accounts for 40% of 6G patent applications: survey*, NikkeiAsia, доступно на: <https://asia.nikkei.com/Business/Telecommunication/China-accounts-for-40-of-6G-patent-applications-survey>, приступљено: 20.06.2022.
- Weissmann, M., Rappe, E. (2017) *Sweden's approach to China's Belt and Road Initiative: Still a glass half-empty*, Swedish Institute of International Affairs, No.1, стр.4-9
- Wejchert, S. (2021) *Port of Sines: The Atlantic End of the New Silk Road?* European Institute for Asian Studies, Policy Brief, 07/2021, стр.1
- Wemer, D.A. (2019) *The Three Seas Initiative Explained*, The Atlantic Council, доступно на: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-three-seas-initiative-explained-2/>, приступљено: 25.06.2022.
- Wnukowski, D. (2019) *Central and Eastern Europe in the Belt and Road Initiative and Other EU-Asia Connectivity Strategies*, The Konrad-Adenauer-Stiftung, стр. 77
- Woolcock, S. (2010) *The EU approach to international investment policy after the Lisbon treaty*, The European Parliament , Study Paper, стр. 6-10
- Workman, D. (n.d.) *World's Top Exports*, доступно на: <https://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china/>, приступљено: 15.06.2022.
- World Bank (2019) *Belt and Road Economics - Opportunities and Risks of Transport Corridors*, International Bank for Reconstruction and Development / TheWorld Bank, стр. 4-5, 52,97-98,108-112
- World Bank (2022a) *GDP per capita (current US\$) - China*, доступно на <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=CN>, приступљено: 10.06.2022., 20.03.2022.
- World Bank (2022b) *Foreign Direct Investment, net outflows (BoP, current US\$)-China*, доступно на: <https://data.worldbank.org/indicator/BM.KLT.DINV.CD.WD?locations=CN> , приступљено: 02.02.2022., 30.08.2022.

- World Economic Forum (2022) *Serbia Joins Centre for the Fourth Industrial Revolution Network*, доступно на: <https://www.weforum.org/press/2022/02/serbia-joins-centre-for-the-fourth-industrial-revolution-network/> , приступљено: 10.08.2022.
- (WTO) World Tourism Organization (2019) *The 21st Century Maritime Silk Road – Tourism Opportunities and Impacts*, UNWTO, doi: <https://doi.org/10.18111/9789284418749>, стр. 46
- Yade, R. (2022) *The Ukraine war is giving Europe a chance to reset ties with Africa*, Atlantic Council, доступно на: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/africasource/the-ukraine-war-is-giving-europe-a-chance-to-reset-ties-with-africa/> , приступљено: 16.06.2022.
- Yu, L. (2018) Cooperation between China and Romania under Belt and Road Initiative, *Journal of Business and Public Administration* 9(3), стр.33-35
- Zeneli, V. (2020) *The West, China and Russia in the Western Balkans*, The George C. Marshall European Center for Security Studies, стр. 24, 28
- Zenglein, M.J. (2020) *Mapping and recalibrating Europe's economic interdependence with China*, Mercator Institute for China Studies, стр.10-11
- Zhang, A. (2020a) China Releases Details on Its Own Unreliable Entity List, *VOA News*, доступно на: [https://www.voanews.com/a/east-asia-pacific\\_voa-news-china\\_china-releases-details-its-own-unreliable-entity-list/6196237.html](https://www.voanews.com/a/east-asia-pacific_voa-news-china_china-releases-details-its-own-unreliable-entity-list/6196237.html) приступљено: 02.03.2021.
- Zhang, G. (2020b) Belt and Road Initiative: A comparative view of China-Germany and China-France cooperation, *Upply*, February 24, доступно на: <https://market-insights.upply.com/en/belt-and-road-initiative-a-comparative-view-of-china-germany-and-china-france-cooperation>, приступљено: 10.01.2022.
- Zhang, Z. (2021) China Expands Encouraged Catalogue, Improves Foreign Investor Access, *China Briefing*, доступно на: <https://www.china-briefing.com/news/china-2020-fi-encouraged-catalogue-effect-january-27-2021/> приступљено: 15.04.2022.
- Zhou, Q. (2020) China's 2020 New Negative Lists Signal Further Opening-Up, *China Briefing*, доступно на: <https://www.china-briefing.com/news/chinas-2020-new-negative-lists-signals-further-opening-up/> приступљено: 01.03.2022.
- Zogg, B. (2019) *Kazakhstan: A Centerpiece in China's Belt and Road*, CSS Analyses in Security Policy, No. 249, CSS, ETH Zurich, стр.1
- Zoltai, A., Klemensits, P. (2020) *What do China and the BRI Mean to ASEAN Economies?* Foreign Policy Review, 13, стр. 13-19

- Zweers, W., Shopov, V., Van der Putten, F., Petkova, M. Lemstra, M. (2020) *China and the EU in the Western Balkans – A Zero Sum Game?* Clingendael Report, Netherlands Institute for International Relations, стр.7-14, 18, 34
- Zvanicni portal Velikog Vojvodstva Luksemburg, доступно на: <https://luxembourg.public.lu/en/invest/competitiveness/silk-road-luxembourg-chengdu.html>; приступљено: 19.07.2021.

## БИОГРАФИЈА АУТОРА

Санела Мрдаковић је рођена 1985. године у Прокупљу. Средњу економску школу и основне академске студије завршила је у Нишу. Мастер студије завршила је 2016. године на Економском факултету у Нишу, а 2018. године уписала докторске студије, избором теме дисертације из области међународних економских односа. Аутор је неколико научних радова из наведене области. Своје десетогодишње радно искуство у банкарству и осигурању стекла је на позицијама у Италији и на Блиском истоку. Каријеру је започела у Министарству финансија Републике Србије, а током каријере, усавршавала се у Енглеској и Швајцарској. Говори енглески и италијански језик, и служи француским језиком. Поседује *CILS* сертификат Универзитета у Сијени о познавању италијанског језика и *IELTS* сертификат о знању енглеског. Похађала је курс Стратешког менаџмента и лидерства и за исти стекла сертификат *Chartered Management Institute*-а у Великој Британији. Током рада у иностранству усавршавала се у областима управљања ризицима, усклађености пословања, управљању пројектима и вештинама комуникације. Њена поља интересовања и истраживања су међународни економски односи, геополитика, економски односи Азије и Европе и стратешко лидерство.



Универзитет у Нишу  
Економски факултет

---

### ИЗЈАВА О АУТОРСТВУ

Изјављујем да је докторска дисертација, под насловом **Економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније**, која је одбрањена на Економском факултету Универзитета у Нишу:

- резултат сопственог истраживачког рада;
- да ову дисертацију, ни у целини, нити у деловима, нисам пријављивао/ла на другим факултетима, нити универзитетима;
- да нисам повредио/ла ауторска права, нити злоупотребио/ла интелектуалну својину других лица.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци, који су у вези са ауторством и добијањем академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада, и то у каталогу Библиотеке, Дигиталном репозиторијуму Универзитета у Нишу, као и у публикацијама Универзитета у Нишу.

У Нишу, \_\_\_\_\_

Аутор дисертације: Санела Мрдаковић

Потпис аутора дисертације: \_\_\_\_\_



Универзитет у Нишу  
Економски факултет

---

**ИЗЈАВА О ИСТОВЕТНОСТИ ШТАМПАНОГ И ЕЛЕКТРОНСКОГ ОБЛИКА  
ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ**

**Име и презиме аутора:** Санела Мрдаковић

**Наслов дисертације:** Економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније

**Ментор:** Проф. др Милош Тодоровић

Изјављујем да је штампани облик моје докторске дисертације истоветан електронском облику, који сам предао/ла за уношење у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу.

У Нишу, \_\_\_\_\_

Потпис аутора дисертације: \_\_\_\_\_





Универзитет у Нишу  
Економски факултет

---

### ИЗЈАВА О КОРИШЋЕЊУ

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Никола Тесла“ да, у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу, унесе моју докторску дисертацију, под насловом: **Економски ефекти инвестиционе сарадње Кине и Европске уније.**

Дисертацију са свим прилозима предала сам у електронском облику, погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију, унету у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу, могу користити сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons), за коју сам се одлучила.

1. Ауторство (CC BY)
2. Ауторство – некомерцијално (CC BY-NC)
3. Ауторство – некомерцијално – без прераде (CC BY-NC-ND)
4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима (CC BY-NC-SA)
5. Ауторство – без прераде (CC BY-ND)
6. Ауторство – делити под истим условима (CC BY-SA)

У Нишу, \_\_\_\_\_

Аутор дисертације: Санела Мрдаковић

Потпис аутора дисертације: \_\_\_\_\_