

Stefan Jojić\*

*Univerzitet u Beogradu – Fakultet političkih nauka*

## Inicijativa „Pojas i put” – ekonomska i politička dimenzija

### *Apstrakt*

Inicijativa „Pojas i put” obuhvata preko 60 država sa tri kontinenta, koje kroz saradnju sa Kinom nastoje da ostvare ekonomsku i političku korist. Te koristi nastoji da ostvari i inicijator, Kina, čiji su različiti trgovinski, finansijski, politički i bezbednosni interesi sadržani u ideji koja stoji iza pokretanja inicijative. Cilj ovog rada je sagledavanje ekonomske i političke dimenzije inicijative „Pojas i put”, koje podrazumevaju osnovne interese subjekata koji rade na realizaciji inicijative, izazove sa kojima se suočavaju na tom putu, kao i očekivane ekonomske i političke posledice inicijative. Prema rezultatima istraživanja, ekonomska dimenzija inicijative je znatno očiglednije prirode i podrazumeva pitanja kao što su razvoj infrastrukture i posledično razvoj trgovine, pitanja u bliskoj vezi sa ekonomskim rastom Kine, finansijska pitanja i problem unutarregionalnog ekonomskog razvoja Kine. Politička dimenzija „Pojasa i puta” se može sagledati kroz suočavanje Kine sa pritiscima međunarodnog sistema, snaženje njenog uticaja širom sveta i unutrašnje i spoljne bezbednosne interese koje Peking preko inicijative nastoji da ostvari.

### *Ključne reči:*

Pojas i put, Novi put svile, Kina, miroljubiv uspon, 17+1, ekonomija, spoljna politika, bezbednost

---

\* stefan.jojic@yahoo.com

## UVOD – KINESKI PUT SVILE ZA XXI VEK

Protteklih nekoliko decenija svedočile su impresivnom ekonomskom rastu Kine i, posledično, rastu njenih ambicija u inostranstvu i mogućnosti da takve ambicije servisira. Najveći razvojni poduhvat u istoriji, tokom kojeg je za 25 godina 627.400.000 ljudi izvučeno iz siromaštva života sa manje od 1.25 američkih dolara prihoda dnevno<sup>1</sup>, danas poprima nove međunarodne oblike, sa znatno većim opsegom aktivnosti sa spoljnim svetom. Spoljnopolitička varijanta „kineskog sna“ danas podrazumeva ne samo spoljnotrgovinsku dimenziju, koja se godinama ogledala u masovnom izvozu jeftinih proizvoda na svetska tržišta, već i širu ekonomsku i političku pozadinu, koja se najbolje da sagledati kroz sve veći broj regionalnih i globalnih kineskih inicijativa. Najznačajniju inicijativu i onu koja objedinjuje gotovo sve aspekte kineskog opštenja sa spoljnim svetom predstavlja inicijativa „Pojas i put“.

Inicijativa „Pojas i put“ predstavlja revitalizaciju istorijskog Puta svile, kojim se vekovima odvijala trgovina između Evrope, Srednjeg i Dalekog istoka. Inicijativa, koja za jedan od ciljeva ima poboljšanje infrastrukturnih veza između navedenih delova sveta, najavljena je u nekoliko govora najviših kineskih zvaničnika u jesen 2013. godine, najpre kao dve odvojene, ali kompatibilne inicijative – „Ekonomski pojas puta svile“ i „Pomorski put svile za XXI vek“. One su ubrzo objedinjene u inicijativu „Jedan pojas, jedan put“, da bi na kraju bila semantički uokvirena u inicijativu „Pojas i put“ (BRI – the Belt and Road Initiative). O domašajima reinkarnacije istorijski najznačajnije „saoobraćajnice“ najbolje govori podatak da BRI pokriva širok prostor Evroazije i Afrike na kome živi više od 4.400.000.000 ljudi, dok, prema najvišim procenama, očekivana ukupna vrednost poduhvata premašuje dvadeset jedan bilion američkih dolara.<sup>2</sup> Inicijativa se u delo sprovodi u etapama, kroz više različitih projekata, bilateralno ili multilateralno ugovorenih sa zainteresovanim zemljama, a predviđeni rok za njenu realizaciju je 2049. godina.

Nadležnost i odgovornost za sprovođenje BRI dele Vlada NR Kine, Ministarstvo trgovine, Ministarstvo spoljnih poslova i Nacionalna komisija za razvoj i reformu NR Kine, koji zajedno sa istraživačkim centrima, radnim grupama, kompanijama i bankama rade na implementaciji projekata.<sup>3</sup> Ključni doprinos realizaciji ovako sveobuhvatne inicijative, koje je na akciju pokre-

---

<sup>1</sup> Weidong Liu & Michael Dunford, „Inclusive globalization: unpacking China’s Belt and Road Initiative“, *Area Development and Policy*, Vol. 1, No. 3, 2016, p. 5.

<sup>2</sup> Duško Dimitrijević, „Chinese Investments in Serbia – A Joint Pledge for the Future of the New Silk Road“, *Baltic Journal of European Studies*, Vol. 7, No. 1, 2017, p. 67.

<sup>3</sup> Bogdan Goralczyk, „China’s interests in Central and Eastern Europe: enter the dragon“, *European View*, Vol. 16, No. 1, 2017, p. 156.

nula različite segmente kineskog društva, na terenu daju kineske državne firme, naročito one čija je delatnost usmerena na infrastrukturnu izgradnju, dok je finansijska potpora obezbeđena od strane kineskih fondova i njoj bliskih institucija, poput Fonda puta svile i Azijske infrastrukturne investicione banke. Dogovaranje i koordinacija konkretnih projekata sa preko 65 zemalja na novom Putu svile vrši se bilateralno ili multilateralno, kroz neke od platformi zamišljenih kao prateći mehanizmi BRI, kao što su redovni godišnji forumi „Pojasa i puta“ ili okvir za saradnju Kine i zemalja centralne i istočne Evrope (17+1). Angažovanje velikog broja subjekata i mehanizama dovoljno govori o značaju koji BRI ima za donosiocice odluka u Peking, čija je spoljnopolitička agenda u proteklih nekoliko godina znatno podređena realizaciji inicijative.

U zvaničnom dokumentu pod nazivom „Vizija i akcije o zajedničkoj izgradnji Ekonomskog pojasa puta svile i Pomorskog puta svile za XXI vek“ (Vizija), koji su uz podršku vlade 2015. godine usvojila tri pomenuta državna organa zadužena za realizaciju BRI, kao pet ključnih oblasti na kojima treba raditi su navedene: koordinacija politike, infrastrukturno povezivanje, neometana trgovina, finansijska integracija i razvijanje veza među ljudima.<sup>4</sup> Koordinacija politike se odnosi na jačanje političkog poverenja i koordinaciju politike i ekonomskih razvojnih strategija zemalja na Novom putu svile. Infrastrukturno povezivanje je suština inicijative i podrazumeva razvijanje kopnene, pomorske, energetske i komunikacione infrastrukture koja povezuje zemlje. Neometana trgovina govori o potrebi trgovinske saradnje i uklanjanja barijera u trgovini kao nekim od osnovnih ciljeva BRI. Finansijska integracija podrazumeva jačanje finansijske i monetarne saradnje sa ciljem izgradnje sistema stabilnosti valuta, jačanja domaćih valuta i koordinacije finansijske regulative. Naposletku, razvijanje veza među ljudima se odnosi na socijalno približavanje kroz međukulturnu interakciju, oličenu u otvaranju kulturnih predstavništava u inostranstvu ili kulturnu razmenu kroz jačanje turizma.

Iz navedenih oblasti se da lako zaključiti da BRI podrazumeva aktivnosti na širokom spektru društvenog delovanja, poput ekonomije i politike, čije detaljno razmatranje predstavlja cilj ovog rada. Konkretnije, cilj rada je sagledavanje ekonomske i političke dimenzije inicijative BRI, koje uključuju osnovne interese subjekata koji rade na realizaciji BRI, izazove sa kojima se suočavaju na tom putu, kao i očekivane ekonomske i političke posledice inicijative. Naredna poglavlja nude jedan takav dubinski pogled na prirodu i pozadinu „Pojasa i puta“, uz pažljivo razmatranje i „raspakivanje“ različitih aspekata projekta.

---

<sup>4</sup> “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road”, NDRC, March 2015. Available from: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html), (Accessed 27 July 2019).

## EKONOMSKA DIMENZIJA INICIJATIVE „POJAS I PUT”

Fokus BRI na izgradnju i revitalizaciju infrastrukture u više od 50 nerazvijenih i zemalja u razvoju u potpunosti je u saglasju sa njihovim potrebama za unapređenjem svojih saobraćajnih kapaciteta. Postojeće finansijske institucije u čiji delokrug rada spada podrška infrastrukturnim projektima, oličene u Azijskoj razvojnoj banci i pojedinim institucijama „bretonvudskog sistema”, nisu sposobne da obezbede neophodna sredstva za ulaganje u infrastrukturu azijskih zemalja i oporavak njihove mreže. Stoga, ciljevi BRI koji se odnose na izgradnju infrastrukture i finansijska potentnost kineskih fondova mogu doprineti popravljajući situaciju na tom polju. Vizija iz 2015. predviđa povezivanje država i postrojenja kroz ulaganja u lučku infrastrukturu, kopnene transportne kanale, pruge, energetske i informacionu infrastrukturu. Najprepoznatljiviji kopneni koridor, čija je izgradnja u toku, predstavlja kinesko-pakistanski ekonomski koridor, čijom će izgradnjom duž pakistanske teritorije biti obezbeđena veza zapadnih kineskih provincija sa Arabijskim morem i Indijskim okeanom. Projekat, čija ukupna vrednost premašuje 40.000.000.000 dolara, ne uključuje samo jednu saobraćajnicu, već mrežu puteva, energetskih i drugih infrastrukturnih projekata u Pakistanu.<sup>5</sup> S druge strane, na delu je prava ekspanzija prisustva kineskih državnih brodskih kompanija – one su u 2018. godini kontrolisale preko 76 luka i terminala u 34 države sveta<sup>6</sup>, među kojima treba izdvojiti ulaganja u luke Antwerpen, Rotterdam, Pirej i pakistansku luku Gvadar.

Investicije u infrastrukturu zemalja na izvoznim rutama ka Evropi imajuće blagotvorne posledice na izvozno orijentisanu kinesku privredu – ulaganje u savremene saobraćajnice povećaće brzinu transporta, što smanjuje cenu transporta robe ka izvoznim destinacijama i čini robu konkurentnijom na stranim tržištima. Prema zvaničnim navodima, na primer, izgradnja pruge Juksinou, koja povezuje kineski grad Čongćing (Chongqing) u unutrašnjosti Kine i Duizburg u Nemačkoj, skratila je vreme transporta sa 17–18 dana na 12–13 dana, čime su, prema rečima gradonačelnika kineskog grada, troškovi transporta smanjeni za 50%.<sup>7</sup> Logika snižavanja transportnih troškova podrazumeva i snižavanje cene koštanja kineskog uvoza, pa se očekuje da će, pored Kine, plodove osavremenjivanja infrastrukturne mreže ubirati i evropski izvoznici. Istraživanja sugerišu da će izvoznici sa upravo te dve strane, Kine i

---

<sup>5</sup> Jabin T. Jacob, “China’s Belt and Road Initiative: Perspectives from India”, *China & World Economy*, Vol. 25, No. 5, 2017, p. 81.

<sup>6</sup> Elizabeth C. Economy, “China’s New Revolution: The Reign of Xi Jinping”, *Foreign Affairs*, May/June 2018, p. 66.

<sup>7</sup> Alicia Garcia Herrero & Jianwei Xu, “China’s Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains?”, *Bruegel Working Paper*, Issue 5, 2016, p. 6.

EU, biti najveći dobitnici infrastrukturnog povezivanja u okviru BRI, dok će zemlje između dve krajnje tačke inicijative osetiti manje trgovinskih benefita.<sup>8</sup> Konkretnu trgovinsku dobit koju mogu očekivati zemlje između Kine i EU tiču se najviše mogućnosti izvoza sirovina i energenata u Kinu, čije energetske potrebe rastu iz godine u godinu.<sup>9</sup> Upravo takav scenario je i predviđen inicijativom, s obzirom na to da većina od šest ekonomskih koridora uključuju investicije i razvoj energetske infrastrukture.<sup>10</sup> Naposljetku, treba istaći da, pored toga što skraćuju vreme transporta do postojećih kupaca, BRI projekti mogu pospešiti kineski izvoz i pronalaženjem novih kupaca za njihovu visoku tehnologiju među zemljama na novom Putu svile. Azijske i afričke zemlje su sklonije da, pre nego zemlje EU, u budućnosti koriste dostignuća kineske tehnologije, a ceo proces može biti ubrzan saradnjom u okviru BRI.

Realizacija projekata u okviru BRI pruža Kini mogućnost izvoza ekspertize i standarda u oblastima kao što su saobraćaj, energetika i telekomunikacije.<sup>11</sup> Projekti poput izgradnje brzih pruga po kineskom modelu korak su napred u tom pravcu, jer njihovom izgradnjom u regionu posredno dolazi do prihvatanja kineskih tehnoloških dostignuća u ovoj oblasti kao standarda, nasuprot japanskih, sa kojima se za tu poziciju nadmeće. Na taj način, kineske kompanije koje izvoze veliki deo radova u okviru BRI dodatno doprinose kineskoj privredi. Sličan uspeh postiže i kineska kompanija Huawei sa svojim razvojem 5G tehnologije.<sup>12</sup>

Još jedan često navođen benefit za kinesku privredu predstavlja mogućnost da se kroz BRI reši viška dobara i problema prekapaciranosti pojedinih privrednih grana, poput industrije čelika i cementa, čije je stimulisanje odigralo značajnu ulogu u nastojanjima Kine da prevaziđe negativne efekte globalne ekonomske krize 2008. godine.<sup>13</sup>

---

<sup>8</sup> Alicia Garcia Herrero & Jianwei Xu, "China's Belt and Road initiative: can Europe expect trade gain?", op. cit.

<sup>9</sup> Ovu situaciju dobro ilustruje primer trgovinskih odnosa Kine i afričkih zemalja, odakle Kina uvozi naftu, drago kamenje i različite rude, a izvozi tekstil, elektronske uređaje i mašine. O ovom disbalansu u razmeni, ali i ekonomskim odnosima Kine i Afrike u širem smislu više u: Katarina Zakić & Bojan Radišić, „Ekonomske aspekte kinesko-afričkih odnosa: mogućnosti i izazovi“, *Međunarodni problemi*, Vol. 60, br. 3, 2018, str. 282–304.

<sup>10</sup> Michael Clarke, "The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy?", *Asia Policy*, Vol. 24, 2017, p. 10.

<sup>11</sup> Peter Cai, "Understanding China's Belt and Road Initiative", *Lowy Institute Analysis*, March 2017, pp. 9–11.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 13; "The Belt & Road Initiative", *ISDP Background*, October 2016, pp. 6–7.

Finansijski interesi i izazovi predstavljaju još jedan bitan aspekt ekonomske dimenzije BRI. Najpre, inicijativa, odnosno finansiranje infrastrukturnih projekata pozajmljivanjem novca od Kine predstavlja dobar način za upotrebu viška dolarskih rezervi Pekinga. Pored toga što pronalazi svrhu i upotrebu novčanoj masi, ova strategija je u saglasju i sa kineskom dugoročnom namerom da smanji količine dolara u svom posedu, odnosno da internacionalizuje svoju valutu, čime bi se približila svom dugoročnom cilju da juan načini međunarodnom rezervnom valutom.<sup>14</sup> Upravo Vizija „Pojasa i puta” iz 2015. poziva države da u međusobnim transakcijama koriste lokalne valute i ohrabruje inostrane subjekte da ulažu u kineske obveznice u juanu. Na ovaj način, u pitanje je dovedena učinkovitost Obaminog „zaokreta” ka istočnoj Aziji i Transpacifičkog partnerstva, dizajniranog na način da izopšti Kinu i obezbedi da azijsko-pacifički region ostane uporište dolara.<sup>15</sup>

Finansijski aspekt BRI se može sagledati i kroz kineske globalne finansijske ambicije. Postoje mišljenja da je jedan od razloga pokretanja inicijativa kinesko nezadovoljstvo svetskim finansijskim poretkom, naročito u kontekstu njenih nastojanja da reformiše Svetsku banku, MMF i Azijsku razvojnu banku.<sup>16</sup> Nesporna je činjenica da je Kina, posle Britanije i SAD, treća zemlja u istoriji sa kapacitetom da oblikuje i vodi globalni sistem finansija i trgovine.<sup>17</sup> Otuda se često navodi da su pokušaji izgradnje međunarodnih finansijskih institucija od strane Kine, poput Azijske infrastrukturne investicione banke, samo koraci u pravcu redefinisanja svetskog finansijskog *statusa quo*. Kineski zvaničnici su, međutim, oprezni kada se radi o mogućnosti da njihova zemlja bude označena kao revizionistička i često ističu da njihove institucije ne izazivaju, već dopunjuju postojeći regionalni i međunarodni finansijski sistem.<sup>18</sup>

Treba istaći i zaduživanje kao finansijski aspekt BRI i mehanizam za realizaciju projekata. Istraživanja su pokazala da su male i već zadužene zemlje najranjivije na potencijalno prezaduživanje zbog učešća u projektima „Pojasa

---

<sup>14</sup> Tim Summers, “China’s ‘New Silk Roads’: sub-national regions and networks of global political economy”, *Third World Quarterly*, Vol. 37, No. 9, p. 1637; Peter Ferdinand, “Westward ho – the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping”, *International Affairs*, Vol. 92, No. 4, 2016, p. 952.

<sup>15</sup> Erebus Wong, La Kin Chi, Sit Tsui & Wen Tiejun, “One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order”, *Monthly Review*, Vol. 68, No. 8, 2017.

<sup>16</sup> Duško Dimitrijević & Nikola Jokanovic, “China’s ‘New Silk Road’ Development Strategy”, *The Review of International Affairs*, Vol. 67, No. 1161, 2016, p. 25.

<sup>17</sup> Erebus Wong, La Kin Chi, Sit Tsui & Wen Tiejun, “One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order”, op. cit.

<sup>18</sup> Hong Yu, “Motivation behind China’s ‘One Belt, One Road’ Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank”, *Journal of Contemporary China*, Vol. 26, No. 105, p. 362.

i puta” – za samo dve godine, spoljni dug Džibutija se povećao sa 50 na 85% BDP.<sup>19</sup> Pored Džibutija, među zemlje sa visokim rizikom od prezaduženja kroz realizaciju infrastrukturnih projekata finansiranjem kineskim kreditima, isti autori navode Kirgistan, Laos, Maldive, Mongoliju, Crnu Goru, Pakistan i Tadžikistan. Crna Gora je zbog izgradnje prvog dela autoputa od Bara do granice sa Srbijom morala da pozajmi 800.000.000 dolara od kineske Eksim banke, čime je došlo do povećanja opterećenja BDP-a spoljnim dugom na 80%, dok je Kina, sa „pravom” na 39% crnogorskog duga, postala njen najveći poverilac.<sup>20</sup> Ovakvi slučajevi upozoravaju na opasnost da male zemlje, namesto da infrastrukturnim projektima ostvare privredni razvoj, dugoročno ugroze svoju finansijsku stabilnost. Na sličnu mogućnost ukazuje i primer Šri Lanke, čija je vlada, zbog nemogućnosti otplate duga, 2017. godine Kinezima na upravljanje predala luku Hambantota za period od 99 godina.

Direktne kineske investicije u zemlje „Pojasa i puta” predstavljaju još jedan bitan ekonomski aspekt BRI. Vizija iz 2015. godine, pored toga što podstiče kineske infrastrukturne kompanije da se angažuju na projektima, ohrabruje svoje firme na ulaganja u industrije zemalja. Kako kineska vlada ima značajnu ulogu u vođenju nacionalne ekonomije, korporativni sektor je sklon da se odazove pozivima vlade da se doprinese ekonomskom razvoju, pa je tokom prve dve godine inicijative došlo do porasta kineskih direktnih investicija prema BRI zemljama<sup>21</sup>. Takav trend je očigledan i na prostoru centralne i istočne Evrope i naše zemlje, gde je došlo do očiglednog rasta kineskih direktnih investicija, oslanjajući se na modele direktne kupovine, fuzije i spajanja, pre nego na grinfild (greenfield) investicije.<sup>22</sup> Putem direktnih investicija u

---

<sup>19</sup> John Hurley, Scott Morris & Goilyn Portelance, “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective”, *CGD Policy Paper 121*, March 2018, pp. 2–16.

<sup>20</sup> “Munich Security Report 2019”, MSC, 2019. Available from: [https://security-conference.org/assets/02\\_Dokumente/01\\_Publikationen/MunichSecurityReport2019.pdf](https://security-conference.org/assets/02_Dokumente/01_Publikationen/MunichSecurityReport2019.pdf), (Accessed 25 May 2020).

<sup>21</sup> Julan Du & Yifei Zhang, “Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investement?”, *China Economic Review*, Vol. 47, pp. 190-192; O odnosima Vlade Kine sa kineskim državnim i privatnim kompanijama i njihovim investicionim sklonostima više u: Katarina Zakić & Bojan Radišić, “Chinese SOEs vs Chinese Private Companies in International Market”, in: Khalid Hammes, Igor Klopotan & Milica Nestorović (eds), *Economic and Social Development: 30<sup>th</sup> International Scientific Conference on Economic and Social Development*, Varazdin Development and Entrepreneurship Agency et al., Belgrade, 2018, pp. 158–167.

<sup>22</sup> Bogdan Goralczyk, “China’s interests in Central and Eastern Europe: enter the dragon”, op. cit., p. 157; Katarina Zakić & Bojan Radišić, “Influence of ‘Belt and Road’ Initiative on Chinese Investments in Europe Case Study: Balkan Countries”

inostranstvo, Kina uspeva i da se oslobodi niskoproduktivnih privrednih grana<sup>23</sup>. Na taj način ona ostvaruje deo namere da svoju privredu prestrukturira na način da visokotehnoška industrijska proizvodnja i tercijarni sektor preuzmi mesto lokomotive unutrašnjeg privrednog razvoja.

Još jedan značajan ekonomski aspekt BRI se može sagledati kroz nameću Pekinga da njime zadovolje pojedine unutrašnje socio-ekonomske interese. Poznat je problem nejednakog ekonomskog razvoja unutrašnjih kineskih provincija i priobalja, koje je prethodnih decenija nosilo kineski ekonomski razvoj. Da je BRI vođen i tim ciljem najbolje se da razumeti iz izjava ključnih kineskih političara u prvoj godini „Pojasa i puta”, koji su inicijativu često navodili kao jednu od najvažnijih sub-regionalnih razvojnih strategija.<sup>24</sup> Potreba povezivanja unutrašnjih kineskih provincija sa izvoznim destinacijama, i posledično, njihov ekonomski razvoj, bile su jedna od oblasti kojima se bavila Vizija „Pojasa i puta” iz 2015. godine, koja ističe potencijale svojih unutrašnjih područja kao šansu za razvoj države. Kampanja razvoja unutrašnjih provincija, inicirana 2000. godine, dala je samo ograničene rezultate – dohodak zapadnih provincija danas iznosi između jedne trećine i jedne polovine onoga na istoku.<sup>25</sup> Delimičnom preorijentacijom na kopneni transport i povezivanjem zapadnih provincija sa Evropom preko kinesko-pakistanskog ekonomskog koridora i pomorskih puteva, odnosno preko više od 10.000 km pruge, BRI može pružiti šansu za ekonomski razvoj ovih područja. Ulaganjem u infrastrukturu, nepovoljna pozicija kineskih zapadnih provincija i njihova udaljenost od mora ne moraju biti slabost, a snižavanje transportnih troškova izvoza sa njihove teritorije ih može učiniti konkurentnijim i privlačnijim za domaće i strane investicije.

---

in: Liu Zoukui & Ivona Lađevac (eds), *The Cooperation between China and Balkan Countries under the „Belt and Road” Initiative*, Chinese Academy of Social Science, Beijing, 2019, pp. 27–53.

- <sup>23</sup> Li Mingjiang, “China’s ‘One Belt, One Road’ Initiative: New Round of Opening Up”, *RSIS Commentary*, No. 50, March 2015; Peter Cai, „Understanding China’s Belt and Road Initiative”, op. cit., p. 13.
- <sup>24</sup> Tim Summers, “China’s ‘New Silk Roads’: sub-national regions and networks of global political economy”, op. cit., p. 1633.
- <sup>25</sup> Justyna Szczudlik-Tatar, “China’s New Silk Road Diplomacy?”, *PISM Policy Paper*, No. 34, December 2013, p. 5; Peter Ferdinand, “Westward ho – the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping”, op. cit., p. 951.

## POLITIČKA DIMENZIJA INICIJATIVE „POJAS I PUT“

Do konkretizacija inicijative Novog puta svile dolazi u vreme predsednikovanja Si Đinpinga (Xi Jinping), koji se, za razliku od svojih prethodnika nesklopnih riziku, smelije upušta u poduhvat obnavljanja međunarodnog ugleda i pozicije Kine. Inicijativa „Pojas i put“, koja se može razumeti i kao nova runda kineskog otvaranja prema svetu, refleksija je „narastajućeg konsenzusa u kineskoj spoljnopolitičkoj zajednici o tome da je Pekingu sada potreban značajan zaokret od nenametljive međunarodne strategije ka aktivnoj težnji za većim dostignućima”.<sup>26</sup> I zaista, akcija globalnih razmera kakva je BRI, sa svojim suštinskim i simboličkim značajem, sušta je suprotnost spoljnopolitičkim načelima o skrivanju sopstvenih kapaciteta ustanovljenih u Dengovo vreme. Međutim, u današnje vreme, pored ranije razmotrenih ekonomskih podsticaja, i politički činioци su radili u prilog pokretanja inicijative, čijoj je realizaciji u potpunosti podređeno delovanje kineskog spoljnopolitičkog aparata i koja na svojevrsan način simboliše izlazak Kine iz mirovanja. Postoje mišljenja da je BRI odgovor na podsticaje iz okruženja, kao što su geopolitičke nedoumice pouzrokovane američkim „okretanjem ka Aziji”, indijski rapidni ekonomski razvoj ili rastuća zabrinutost povodom kineskog uspona.<sup>27</sup> Bilo da se na BRI gleda kao na produkt rastućih kineskih ambicija ili iznuđenu akciju globalnog domašaja, ona očigledno ne odgovara dugoročnim interesima jedine supersile i na izvestan način parira njenim inicijativama. Prodorom na Zapad Kina uspeva da probije „paciifički обруč” koji joj nameću iz Vašingtona, sa jedne strane, dok, sa druge, ona uspeva da drži SAD van finansijskih institucija koje prate „Pojas i put”, poput Azijske infrastrukturne investicione banke, što predstavlja jedinstven slučaj u istoriji da Vašington ne učestvuje u stvaranju jedne važne međunarodne finansijske strukture.

Bez obzira na primarne političke interese koji stoje iza BRI, rast kineskog uticaja ostaje kao nesporna posledica ove inicijative. Rast uticaja se može sagledati kroz sve vidljivije kinesko prisustvo u svetskim lukama, na primer, ali i kroz političku saradnju sa državama u okviru BRI, češće kontakte sa njima i sponzorisane multilateralne formate koji prate Inicijativu, poput redovnih godišnjih foruma BRI ili 17+1 formata za saradnju. Pored razvijanja tešnjih, ali očigledno asimetričnih odnosa kroz saradnju sa manjim državama u okviru BRI i, posledično, rasta uticaja Kine u svetu, Peking svoju globalnu političku

---

<sup>26</sup> Li Mingjiang, “China’s ‘One Belt, One Road’ Initiative: New Round of Opening Up”, op. cit.

<sup>27</sup> Michael D. Swaine, “Chinese Views and Commentary on the ‘One Belt, One Road’ Initiative”, *China Leadership Monitor*, No. 47, 2015, p. 7; Gal Luft, “China’s Infrastructure Play: Why Washington Should Accept the New Silk Road”, *Foreign Affairs*, September/October 2016, p. 72.

ekspanziju doživljava i kroz ulogu glavnog kreditora projekata Inicijative. Zaduživanje mnogih, a naročito malih država, može stvoriti nepovoljan oblik zavisnosti u odnosu na Kinu.<sup>28</sup> Zbog potencijala da države koje uzimaju kineske kredite zapadnu u podređen položaj u odnosu na Kinu, mnogi su BRI uporedili sa „Maršalovim planom“; kojim je američkim sredstvima pomognuta obnova posleratne Evrope, što je nužno dovelo do jačanja političkog uticaja SAD na starom kontinentu.<sup>29</sup> Kineski zvaničnici, međutim, uporno odbacuju nepopularne epitete za BRI, kao i svoj ekonomski i politički uspon uopšte, pokušavajući da izbegnu porast zabrinutosti svog okruženja i država pristalica inicijative povodom stvarnih namera Pekinga. Zvanična pozicija Kine prema pitanjima skrivene namene svoje inicijative odlično se da razumeti iz reči Vang Jia (Wang Yi), kineskog ministra spoljnih poslova, koji je odbacio svako poređenje BRI sa „Maršalovim planom“ uz ocenu da je „Pojas i put“ „produkt inkluzivne saradnje, a ne geopolitička alatka, te da ne sme biti sagledavan kroz okvire zastarelog mentaliteta Hladnog rata“.<sup>30</sup>

Ipak, brojni su posmatrači koji ističu upravo geopolitičku i geostrategijsku dimenziju „Pojasa i puta“. Takvo stanovište oslikava tvrdnja da je BRI samo instrument u rukama Pekinga namernog da putem ekonomskog i političkog uticaja redefiniše međunarodni sistem, ili barem obezbedi sebi mesto hegemonu u svojoj sferi uticaja. Kao korak u tom pravcu treba razumeti i nastojanja Kine da izveze svoje političke vrednosti širom globusa ili njenu nameru da uspostavi arbitrarne sudove koji bi se bavili projektima u okviru BRI.<sup>31</sup> Pojedini poput Vilijema Kalahana (William A. Callahan) odlaze korak dalje i opisuju BRI kao deo velike strategije Kine da, putem mreže novih institucija, inspirisanih novim idejama, i ekonomskog uticaja izgradi „sino-centričnu zajednicu koja deli istu sudbinu, što će zauzvrat načiniti Kinu normativnom silom, koja postavlja pravila igre globalnog upravljanja“<sup>32</sup>. Prema još radikalnijim pogledima, „kineske vlasti se nadaju da će BRI strategija dovesti do situacije u kojoj će Evropa postati puko poluostrvo na kraju azijskog

---

<sup>28</sup> John Hurley, Scott Morris & Goylyn Portelance, „Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective“, op. cit., p. 2.

<sup>29</sup> Maj M. S. Khurshid, „A New Geo-strategic Initiative: Chinese One Belt One Road (OBOR) Project“, *CFC Paper*, 2017, p. 6.

<sup>30</sup> „Foreign Minister Wang Yi Meets the Press“, Ministry of Foreign Affairs of the PR China, 8 March 2015. Available from: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1243662.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1243662.shtml), (Accessed 27 July 2019).

<sup>31</sup> Elizabeth C. Economy, „China’s New Revolution: The Reign of Xi Jinping“, op. cit., p. 66.

<sup>32</sup> William A. Callahan, „China’s ‘Asia Dream’: The Belt and Road Initiative and the new regional order“, op. cit., p. 3.

kontinenta.<sup>33</sup> Zvanična kineska politika odbacuje megalomanske epitete „Pojasu i putu“ i naglašava win-win princip na kome je inicijativa uspostavljena, dok deo kineskih intelektualaca u javnosti nastoji da ga opiše kao kulturnu i moralnu alternativu američkom svetu.<sup>34</sup>

Stavovi svetskih centara moći o BRI slični su onima iz njihovih medija, tink-tenkova i akademskih krugova i u najmanju ruku se zasnivaju na obazrivosti u pogledu kineskih namera. Najveći protivnik kineskim inicijativama su SAD, koje su aktivno lobirale kod saveznika da ne podrže Azijsku infrastrukturu investicionu banku, ali bezuspešno – čak su i Ujedinjeno Kraljevstvo i Australija odlučile da osnivačkim kapitalom doprinesu postojanju banke<sup>35</sup>. Takve samoporažavajuće akcije Vašingtona odraz su teorije i shvatanja po kojoj je Kina pretnja, čiji uspon neće biti miroljubiv. Na tom stanovištu počivaju i stavovi pojedinih krugova u Evropi, koji pretnju u Kini vide iz ekonomskih razloga, zbog straha da će ona narušiti političko jedinstvo EU inicijativama poput 17+1 i nelagode u pogledu kineskog „nasrtanja“ na evropske luke, kao i zbog same činjenice da Kina pripada nečemu što se u tim krugovima može označiti kao „antidemokratska“ osovina.<sup>36</sup> I u pojedinim krugovima u Rusiji postoji nepoverenje u pogledu kineskih namera prema energentima država centralne Azije i težnja da se BRI više usmeri prema interesima Moskve.<sup>37</sup> Dosta nepoverenja prema BRI pokazala je i Indija, iz razloga što je značajan deo projekata usmeren na Pakistan i kinesko-pakistanski ekonomski koridor. Pored toga što u Nju Delhiju zasigurno ne mogu lagodno da posmatraju zbližavanje dva rivala, dodatni problem predstavlja činjenica da koridor prolazi kroz deo teritorije Pakistana koja je i dalje predmet sporenja sa Indijom.<sup>38</sup> Hong Ju (Hong Yu) smatra da su vojni i bezbednosni krugovi u Indiji najžešći

---

<sup>33</sup> Michael D. Swaine, “Chinese Views and Commentary on the ‘One Belt, One Road’ Initiative”, op. cit., p. 14.

<sup>34</sup> Tim Summers, “China’s ‘New Silk Roads’: sub-national regions and networks of global political economy”, op. cit., p. 1638; William A. Callahan, “China’s ‘Asia Dream’: The Belt and Road Initiative and the new regional order”, op. cit., p. 12.

<sup>35</sup> Stephen G. Brooks & William C. Wohlforth, “The Once and Future Superpower: Why China Won’t Overtake the United States”, *Foreign Affairs*, May/June 2016, p. 100.

<sup>36</sup> Anastas Vangeli, “16+1 and the re-emergence of the China Threat Theory in Europe”, *China-CEE Institute Working Paper*, June 2018, pp. 5–6.

<sup>37</sup> Liu Zoukui, “Central and Eastern Europe in Building the Silk Road Economic Belt”, *IES Working Paper Series on European Studies*, 2014, p. 10.

<sup>38</sup> Jabin T. Jacob, “China’s Belt and Road Initiative: Perspectives from India”, op. cit., p. 82.

protivnici kineskih projekata.<sup>39</sup> Imajući u vidu interese pomenutih krugova koji se sastoje od donosioca odluka, istraživača, novinara i drugih koji se protive kineskim inicijativama, teško je pretpostaviti da će ih umiriti tonovi iz Pekinga, koji na principima konfučijanske filozofije naglašavaju miroljubivu i win-win prirodu BRI, ne bi li odagnali sumnje nevernih i učvrstile veru krugova koje podržavaju inicijativu.

Političko-bezbednosna dimenzija „Pojasa i puta” ogleda se u konkretnim bezbednosnim izazovima i benefitima koji se mogu izraziti materijalnim činiocima i uticajem inicijative na regionalnu bezbednost i unutrašnju političku stabilnost u Kini. Najpre, BRI se suočava sa bezbednosnim izazovima koji se mogu negativno izraziti na budućnost inicijative. Neki se tiču nestabilnosti u zemljama na „Pojasu i putu”, poput Pakistana, Sirije i Jemena, kao i izazova koji se odnose na nerešena teritorijalna pitanja u Južnom kineskom moru, koja decenijama opterećuju odnose država regiona sa Kinom. Druga strana bezbednosne medalje odnosi se na kineske odgovore na bezbednosne izazove i konkretne bezbednosne benefite koji proističu iz saradnje u okviru BRI. Dok su zemlje zahvaćene građanskim ratom skrajnute sa agende BRI, sa bezbednosnim izazovima u neposrednom susedstvu, Kinezi se bore retorikom i upravo inicijativom. Sa druge strane, Kina posredstvom BRI jača svoje vojno prisustvo u regionu i svetu – luka Gvadar u Pakistanu, nakon renoviranja, ima potencijal za stacioniranje kineske ratne mornarice, što joj može obezbediti dugoročnu sposobnost da svoju vojnu moć projektuje na zapadne delove Indijskog okeana, čemu u prilog radi i dogovorena izgradnja kineske vojne baze u Džibutiju, na mestu od strateške važnosti za kontrolu ulazaka u Crveno more i dalje Mediteran.<sup>40</sup>

Bezbednosna dimenzija BRI se očitava i kroz njen uticaj na uzajamne odnose između država „na Pojasu i putu”. U tom smislu, „Pojas i put” su u potpunosti u saglasju sa prihvaćenom „perifernom diplomatijom”, spoljnopolitičkim konceptom koji za cilj ima održavanje regionalne stabilnosti.<sup>41</sup> Promocija regionalne saradnje kroz zajedničke projekte i akcije može dovesti do snižavanja napetosti među državama različitih regiona, što može biti od značaja za politički trusna područja kakva su ona obuhvaćena BRI.<sup>42</sup> Dodatno, miru u kineskom okruženju doprinosi i činjenica da će razvojem infrastrukture u okviru

<sup>39</sup> Hong Yu, “Motivation behind China’s ‘One Belt, One Road’ Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank”, op. cit., p. 366.

<sup>40</sup> Muhammad Saqib Irshad, Qi Xin & Hamza Arshad, “One Belt and One road: Does China-Pakistan Economic Corridor benefit for Pakistan’s Economy?”, *Journal of Economics and Sustainable Development*, Vol. 6, No. 24, 2015, p. 203.

<sup>41</sup> Peter Cai, “Understanding China’s Belt and Road Initiative”, op. cit., p. 3.

<sup>42</sup> Stefan Jović, “How Serbia perceives ‘The Belt and the Road’ Initiative and 16+1 Cooperation”, *China-CEE Institute Working Paper*, November 2017, p. 7.

BRI i njenim posrednim efektima doći do razvijanja još težnjih veza između Kine i okolnih ekonomija, čime se smanjuje mogućnost sukoba.

Naposletku, BRI ima svoj uticaj i na unutrašnju političku stabilnost u Kini. Pojedine od njenih nerazvijenih zapadnih provincija su politički i bezbednosno osetljiva područja, naseljena manjinskim i neintegrisanim zajednicama. Najdrastičniji primer predstavlja zapadna pokrajina Sindžang, nastanjena muslimanskom populacijom Ujgura, u okviru koje se razvio separatistički pokret, sklon primeni terorističkih metoda. Čini se da su vlasti u Pekingu shvatile pouke primera Čečenije ili istočnih provincija Saudijske Arabije, gde su u borbi sa pokretima koji ugrožavaju političku stabilnost i celovitost zemalja, nacionalne vlasti pribegle suočavanju sa, pored indoktrinacije, osnovnim generatorom nezadovoljstva i terorizma – siromaštvom. Prosperitetna ekonomska budućnost bi zasigurno umanjila raspoloženje stanovništva pokrajina poput Sindžanga za otepljenjem od Kine.

Značajan unutarpolitički podsticaj za iniciranje „Pojasa i puta“ predstavlja i briga Komunističke partije Kine za svoj legitimitet i kredibilitet u kineskom narodu, koji u velikoj meri zavisi od daljeg ekonomskog rasta i društvenog razvoja<sup>43</sup>. Upravo inicijativa koja objedinjuje oba neophodna činioca, istovremeno simbolizujući kineski preporod i rastući ugled u svetu, predstavlja najbolju garanciju za opstanak partije na vlasti, barem do stogodišnjice osnivanja NR Kine 2049. godine, za kada je i zakazan završetak „Pojasa i puta“.

## ZAKLJUČAK

Inicijativa „Pojas i put“ počiva na složenoj mreži ekonomskih i političkih interesa, i, u te dve sfere, proizvodi različite posledice i nailazi na različite izazove. Inicijativa, koja za cilj ima izgradnju infrastrukture na širokom prostoru Evroazije i Afrike, za očiglednu posledicu ima snižavanje transportnih troškova i, tako, pospešivanje međunarodne trgovine. Benefiti razvoja trgovine, međutim, neće biti ravnomerno raspoređeni na sve zemlje BRI, već će najveća korist biti rezervisana za već etablirane izvoznike, Kinu i EU. Od nerazvijenih zemalja na novom Putu svile najveću dobit od trgovine mogu očekivati izvoznici energenata, s obzirom na rastuće apetite Kine i činjenicu da znatan deo investicija u okviru BRI odlazi upravo na izgradnju energetske infrastrukture. Velikim građevinskim poduhvatima u okviru BRI Kina se rešava viška proizvodnje u pojedinim industrijskim granama, istovremeno uspevajući da svoju ekspertizu u oblastima kao što su telekomunikacije ili razvijanje pružne in-

---

<sup>43</sup> Michael Clarke, "The Belt and Road Initiative: Exploring Beijing's Motivations and Challenges for its New Silk Road", *Strategic Analysis*, Vol. 42, No. 2, 2018, p. 85.

frastrukture nametne kao standard. Finansijska pitanja su drugi bitan aspekt ekonomske pozadine BRI. Kao glavni finansijer projekata, Kina se oslobađa viška dolarskih rezervi, što je u saglasju sa njenom dugoročnom strategijom da istisne dolar i poveća broj međunarodnih transakcija u svojoj valuti. Takve aktivnosti se, zajedno sa nastojanjima da izgradi sopstvene međunarodne finansijske institucije, vide kao deo sveukupnih napora Pekinga da izgradi novi međunarodni finansijski poredak. Treba pomenuti i pitanje prezaduživanja malih država kao jednog od finansijskih izazova koji se nadvijaju nad BRI, tim pre što se Kina optužuje da želi da politički iskoristi svoj povlašćen položaj. Pored izgradnje infrastrukture pozajmljenim novcem, mogućnost privlačenja kineskih direktnih investicija predstavlja još jednu povoljnu okolnost za zemlje na novom Putu svile. Istraživanja su pokazala da rast kineskih investicija prati realizaciju BRI i da su akvizicija preduzeća i fuzija najčešći vidovi investicija, dok su grinfild investicije ređe i uobičajenije za kasnije faze kineskog prisustva. Naposljetku, ekonomska dimenzija BRI se da sagledati i kroz unutrašnje socio-ekonomske ciljeve koje Peking nastoji da ostvari, naročito one koji se tiču smanjivanja ekonomskih nejednakosti između razvijenih i nerazvijenih regiona Kine.

Političku dimenziju BRI, najpre, treba gledati kroz težnju Kine da zauzme mesto međunarodnom sistemu koje će zadovoljiti njene rastuće ambicije i mogućnosti, odnosno težnju drugih činilaca sistema da je na tom putu zaustave. Tako, na „Pojas i put“, kao simbolički izraz kineskog izlaza iz mirovanja, može se gledati kao na deo strategije Kine da ojača svoj politički uticaj u svetu, ali i iznuđenu strategiju za probijanje američkih „okova“ na Pacifiku. Jačanje kineskog uticaja u okviru BRI odvija se kroz tešnju političku saradnju sa državama na novom Putu svile, kao i zaduživanje tih država, koje posledično mogu potpasti pod kineski politički uticaj. Na putu političkog snaženja Kina se suočava sa otporom pojedinih krugova u „rivalskim državama“, koji na različite načine ograničavaju Kinu i njene inicijative, kao deo širih nastojanja da se Kina zaustavi na svom putu redefinisavanja međunarodnog sistema. Kao deo šire političke dimenzije, može se izdvojiti posebna političko-bezbednosna grupacija interesa i izazova u okviru BRI. Najpre, aktivnosti koje prate BRI, poput preuzimanja luka i širenja kineskog prisustva širom sveta, posredno doprinose snaženju bezbednosne pozicije Kine na način da jačaju njenu sposobnost za globalnu projekciju moći. Takođe, kroz saradnju na zajedničkim projektima i miroljubivu retoriku, BRI doprinosi pacifikaciji kineskog okruženja. Naposljetku, i unutrašnji politički interesi se mogu prepoznati kao deo složenog „motora“ BRI. Očekuje se da će ublažavanje ekonomske nejednakosti među regionima imati blagotvorne efekte na političku stabilnost u tim predelima. Region čija je pacifikacija od najvećeg značaja za Peking je Sindang, gde se vlasti suočavaju sa političkim otporom, separatizmom i terorizmom. Takođe, projekat globalnih razmera kakav je BRI, sa očiglednim ciljem podsticanja daljeg ekonomskog razvoja Kine, doprinosi učvršćivanju

legitimiteta Komunističke partije Kine i smanjenju nezadovoljstva kod protivnika režima na unutrašnjem planu.

## BIBLIOGRAFIJA

- [1] Brooks Stephen G & Wohlforth William C, "The Once and Future Superpower: Why China Won't Overtake the United States", *Foreign Affairs*, May/June 2016, pp. 91–104.
- [2] Cai Peter, "Understanding China's Belt and Road Initiative", *Lowy Institute Analysis*, March 2017, pp. 1–22.
- [3] Callahan William A, "China's 'Asia Dream': The Belt and Road Initiative and the new regional order", *Asian Journal of Comparative Politics*, Vol. 1, No. 3, 2016, pp. 1–18.
- [4] "Chongqing making fast tracks to Europe", *China Daily*, 31 July 2018. Available from: <https://www.chinadailyhk.com/articles/145/133/230/1533024812350.html>, (Accessed 27 July 2019).
- [5] Clarke Michael, "The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy?", *Asia Policy*, Vol. 24, 2017, pp. 7–15.
- [6] Clarke Michael, "The Belt and Road Initiative: Exploring Beijing's Motivations and Challenges for its New Silk Road", *Strategic Analysis*, Vol. 42, No. 2, 2018, pp. 84–102.
- [7] Dimitrijević Duško & Jokanovic Nikola, "China's 'New Silk Road' Development Strategy", *The Review of International Affairs*, Vol. 67, No. 1161, 2016, pp. 21–44.
- [8] Dimitrijević Duško, "Chinese Investments in Serbia – A Joint Pledge for the Future of the New Silk Road", *Baltic Journal of European Studies*, Vol. 7, No. 1, 2017, pp. 64–83.
- [9] Du Julan & Zhang Yifei, "Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment?", *China Economic Review*, Vol. 47, pp. 189–205.
- [10] Economy Elizabeth C, "China's New Revolution: The Reign of Xi Jinping", *Foreign Affairs*, May/June 2018, pp. 60–74.
- [11] Ferdinand Peter, "Westward ho – the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping", *International Affairs*, Vol. 92, No. 4, 2016, pp. 941–957.
- [12] "Foreign Minister Wang Yi Meets the Press", Ministry of Foreign Affairs of the PR China", 8 March 2015. Available from: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/zxxx\\_662805/t1243662.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1243662.shtml), (Accessed 27 July 2019).
- [13] Goralczyk Bogdan, "China's interests in Central and Eastern Europe: enter the dragon", *European View*, Vol. 16, No. 1, 2017, pp. 153–162.
- [14] Herrero Alicia Garcia & Xu, Jianwei, "China's Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains?", *Bruegel Working Paper*, Issue 5, 2016, pp. 1–19.

- [15] Hurley John, Morris Scott & Portelance Gailyn, "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective", *CGD Policy Paper 121*, March 2018, pp. 1–22.
- [16] Irshad Muhammad Saqib Xin, Qi & Arshad, Hamza, "One Belt and One road: Does China-Pakistan Economic Corridor benefit for Pakistan's Economy?", *Journal of Economics and Sustainable Development*, Vol. 6, No. 24, 2015, pp. 200–207.
- [17] Jacob Jabin T, "China's Belt and Road Initiative: Perspectives from India", *China & World Economy*, Vol. 25, No. 5, 2017, pp. 78–100.
- [18] Jojić Stefan, "How Serbia perceives 'The Belt and the Road' Initiative and 16+1 Cooperation", *China-CEE Institute Working Paper*, November 2017, pp. 1–12.
- [19] Khurshid Maj M. S, "A New Geo-strategic Initiative: Chinese One Belt One Road (OBOR) Project", *CFC Paper*, 2017, pp. 1–16.
- [20] Liu Weidong & Dunford, Michael, "Inclusive globalization: unpacking China's Belt and Road Initiative", *Area Development and Policy*, Vol. 1, No. 3, 2016, pp. 1–18.
- [21] Luft Gal, "China's Infrastructure Play: Why Washington Should Accept the New Silk Road", *Foreign Affairs*, September/October 2016, pp. 68–75.
- [22] Mingjiang Li, "China's 'One Belt, One Road' Initiative: New Round of Opening Up", *RSIS Commentary*, No. 50, March 2015.
- [23] "Munich Security Report 2019", MSC, 2019. Available from: [https://securityconference.org/assets/02\\_Dokumente/01\\_Publikationen/MunichSecurityReport2019.pdf](https://securityconference.org/assets/02_Dokumente/01_Publikationen/MunichSecurityReport2019.pdf), (Accessed 25 May 2020).
- [24] Summers Tim, "China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy", *Third World Quarterly*, Vol. 37, No. 9, pp. 1628–1643.
- [25] Swaine Michael D, "Chinese Views and Commentary on the 'One Belt, One Road' Initiative", *China Leadership Monitor*, No. 47, 2015, pp. 1–24.
- [26] Szczudlik-Tatar Justyna, "China's New Silk Road Diplomacy?", *PISM Policy Paper*, No. 34, December 2013, pp. 1–8.
- [27] Vangeli Anastas, "16+1 and the re-emergence of the China Threat Theory in Europe", *China-CEE Institute Working Paper*, June 2018, pp. 1–18.
- [28] "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", NDRC, March 2015. Available from: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html), (Accessed 27 July 2019).
- [29] Wong Erebus, Chi La Kin, Tsui Sit & Tiejun Wen, "One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order", *Monthly Review*, Vol. 68, No. 8, 2017.
- [30] Yu Hong, "Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank", *Journal of Contemporary China*, Vol. 26, No. 105, pp. 353–368.
- [31] Zakić Katarina & Radišić Bojan, "Chinese SOEs vs Chinese Private Companies in International Market", in: Khalid Hammes, Igor Klopotan & Milica Nestorović

- (eds), *Economic and Social Development: 30<sup>th</sup> International Scientific Conference on Economic and Social Development*, Varazdin Development and Entrepreneurship Agency et al., Belgrade, 2018, pp. 158–167.
- [32] Zakić Katarina & Radišić Bojan, “Influence of ‘Belt and Road’ Initiative on Chinese Investments in Europe Case Study: Balkan Countries”, in: Liu Zoukui & Ivona Lađevac (eds), *The Cooperation between China and Balkan Countries under the “Belt and Road” Initiative*, Chinese Academy of Social Science, Beijing, 2019, pp. 27–53.
- [33] Zakić Katarina & Radišić Bojan, „Ekonomski aspekt kinesko-afričkih odnosa: mogućnosti i izazovi”, *Međunarodni problemi*, Vol. 60, br. 3, 2018, str. 282–304.
- [34] Zoukui Liu, „Central and Eastern Europe in Building the Silk Road Economic Belt”, *IES Working Paper Series on European Studies*, 2014, pp. 1–12.

*Stefan Jojić*

## “THE BELT AND ROAD” INITIATIVE: THE ECONOMIC AND POLITICAL DIMENSION

### *Abstract*

The Belt and Road Initiative, also known as „The New Silk Road’, covers more than 60 countries on three continents, which in cooperation with China see an opportunity for economic and political gains. China also sees an opportunity for benefits from cooperation within The Belt and Road Initiative, which was launched on the basis of the combination of China’s trade, financial, political and security interests. This article aims to explore economic and political dimension of The Belt and Road Initiative, covering the primary interests of subjects working on the Initiative’s realization, challenges they face on that path and expected economic and political consequences of the Initiative. According to research results, the economic dimension of the Belt and road is more visible and includes matters such as infrastructure development and consequently trade expansion, matters closely connected with China’s economic growth, the problem of China’s sub-regional economic development and financial issues. The political dimension of the Initiative, on the other hand, should be observed through China’s coping with international system’s pressure, strengthening of its influence across the globe, as well as through China’s domestic and international security interests.

### *Key words:*

The Belt and Road, The New Silk Road, China, peaceful rise, 17+1, economy, foreign policy, security.