

Александар Јазић\*

*Институт за међународну политику и привреду, Београд*

## Положај држава Вишеградске групе у „Иницијативи 17+1”\*\*

*Апстракт*

Кина је у циљу ближег повезивања са државама Централне и Источне Европе формирала „Иницијативу 17+1”. У оквиру ове иницијативе окупљене су, поред Кине, готово све државе Источне, Централне и Југоисточне Европе. Ова иницијатива представља политички оквир сарадње чија је сврха реализација великих економских и инвестиционих пројеката преко „Иницијативе Појас и пут”. Уласком на нова тржишта Кина остварује сигурност развоја своје економије, јер јој то омогућава да одржи висок ниво производње и истовремено место за продају својих производа. Државе Вишеградске групе имају важно место за Кину, јер представљају мост према тржиштима Западне Европе. Ове државе су чланице Европске уније, али сарадња са Кином представља за њих добру алтернативу за мању зависност од економске сарадње са западноевропским државама. Са друге стране, Кина може лакше са овим државама да успостави сарадњу него са државама Западне Европе, јер оне и даље имају потребу за великим инвестицијама. Кина је за државе Вишеградске групе ново тржиште на које могу лако да пласирају робу, чиме осигуравају стабилно економско функционисање. Поред тога, оне имају потребу за обновом инфраструктуре, а велики кинески инвестициони пројекти фокусирани су управо на ту област.

*Кључне речи*

Иницијатива 17+1, Иницијатива Појас и пут, Кина, државе Вишеградске групе, економска сарадња, трговинска сарадња, инвестиције

---

\* jazic@diplomacy.bg.ac.rs

\*\* Рад је настао у оквиру пројекта „Србија и изазови у међународним односима 2020. године”, који финансира Министарство просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије, а реализује Институт за међународну политику и привреду током 2020. године.

## УВОД

Државе Вишеградске групе (В4) имају стабилан економски раст и превазишле су период стабилизације након распада Варшавског пакта и транзиције. Ипак, њихов економски раст и даље није на нивоу западноевропских држава. Зато ове државе настоје да одрже и даље ојачају свој економски развој кроз заједнички наступ према трећим странама. „Иницијатива 17+1” је још једно место где државе В4 имају прилику да кроз заједничку координацију и усаглашеност привуку додатне инвестиције и тако очувају стабилност својих економских система. Државе В4 имају важну улогу у „Иницијативи 17+1”, јер су директна веза између западноевропских земаља и Кине, чему доприноси чињеница да су чланице Европске уније (ЕУ). В4 државе такође имају велика очекивања од сарадње у оквиру „Иницијативе 17+1”. Ова очекивања су посебно присутна у области инфраструктуре, логистике и инвестиција. За сада постоји пуно иницијатива, али реализација није толико велика. Улога држава В4 још увек је ограничена у горепоменутих областима. Финансијски субјекти, попут банака, које Кина користи како би реализовала своје инвестиције на тлу Европе нису тренутно довољно ефикасни у повезивању Кине и држава у Централној и Источној Европи. Још један циљ „Иницијативе 17+1” је да се повеже и ојача напоре других иницијатива које окупљају државе из блиских региона, а ради проширивања економске сарадње. У трговинској области ситуација и даље није добра, а основни проблем је висок дефицит појединих држава у трговини са Кином. Једна од последица може бити нестабилност у економској сарадњи, као и угрожавање економских веза које Кина жели да ојача путем „Иницијативе 17+1”. Нижи број инвестиција и пројеката у односу на оне који се очекују у државама В4 доприноси ставу ових држава да се можда више ради о пројектима чија је једина улога да јаче повежу Кину и ове државе, а не да се подстакне економски развој. Више пројеката и веће инвестиције у државама В4 могу ефикасно променити ову перцепцију. Постоји простор за активнију улогу В4 држава у „Иницијативи 17+1”, али је за то потребна политичка и економска подршка како би та сарадња почела да испуњава своје циљеве. „Иницијатива 17+1” креирана је са циљем бољег повезивања Кине са државама Централне и Источне Европе, а крајњи жељени резултат је развој економске сарадње. Најважнија област за Кину је трговинска размена и освајање нових тржишта како би њен извоз задржао висок ниво. Тиме Кина чини додатне кораке у очувању високог нивоа свог привредног развоја. Тренутни развој Кине је такав да њени суседи нису довољно развијени у смислу способности да увезу довољну количину робе из Кине. У случају недостатка тржишта кинеска индустрија може имати проблем у смислу нагомилавања производа и немогућности стицања профита. То је од

посебне важности за Кину, јер се њена економија и висок економски раст дубоко заснивају на извозу. Због тога је Кина принуђена да се боље повеже са европским државама и другим важним деловима света. То би Кину учинило отворенијом и повезанијом, али би била присутна и на новим великим тржиштима која имају потребу за додатном робом и производима. Укратко, Кина мора задржати високу стопу извоза и одржати позитиван трговински биланс. Преко везе са европским тржиштима Кина ће добити добар извор знања у технолошком подручју. Тражењем алтернативних праваца за своју робу Кина успоставља нове економске и трговинске везе са развијеним делом света преко евроазијских копнених површина. То је снажан покушај за кинеску економију да одржи високи раст кроз лакшу и ефикаснију размену робе са другим тржиштима. Тиме би се створиле основе за одржање кинеског извоза на високом нивоу и омогућавање даљег економског развоја.

## ИНИЦИЈАТИВА 17+1: НАСТАНАК И ОСНОВНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ

Кина и 16 држава Централно-источне Европе основали су 2012. године у Варшави платформу под називом „Иницијатива 16+1” за институционалну координацију њихових односа. Државе Централно-источне Европе укључене у механизам су: Албанија, Босна и Херцеговина, Хрватска, Северна Македонија, Црна Гора, Србија, Словенија, Бугарска, Румунија, Чешка, Мађарска, Пољска, Словачка, Летонија, Литванија и Естонија. „Иницијатива 16 + 1” усклађена је са скорашњим настојањима Кине да успостави нове међународне институције како би повећао свој утицај у светској политици. Друга важна карактеристика „Иницијатива 16+1” је та што она изричито представља део иницијативе „Један појас један пут”. Другим речима, ова сарадња је важан део великог кинеског спољнополитичког плана. На самиту у Варшави, који је 2012. одржан за премијере Кине и земаља Централне и Источне Европе, државе чланице ове сарадње усвојиле су документ познат под називом „Дванаест мера”<sup>1</sup>, којима су утврђени главни циљеви и облици сарадње. Најзначајнији корак је оснивање Секретаријата у Пекингу, који је подређен Министарству спољних послова Кине.

Јачањем својих економских, дипломатских и културних односа са државама Централне и Источне Европе кроз „Иницијативу 17+1”, Кина

---

<sup>1</sup> “China’s Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries”, *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*; [http://www.china-ceec.org/eng/zdogjh\\_z\\_1/t1410595.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zdogjh_z_1/t1410595.htm), 16/06/2020.

јасно показује своју економску снагу. Циљ покретања тада „Иницијативе 16+1” био је повећање трговинске, инвестиционе и транспортне мреже између Кине и 16 држава Централне, Источне и Југоисточне Европе, а преко разних билатералних и мултилатералних иницијатива. Најважнија иницијатива преко које се реализује економска, трговинска и инвестициона сарадња договорена у оквиру „Иницијативе 17+1” је „Иницијатива Појас и пут”, која је велики пројекат масовних инфраструктурних инвестиција и трговине спонзорисан од Кине. Циљ покретања „Иницијативе Појас и пут” је остваривање важних националних економских и геополитичких циљева, као што су постизање одрживог економског раста и ширење извозних тржишта за високотехнолошке секторе. Тиме Кина директно подстиче економски развој својих руралних и унутрашњих региона.<sup>2</sup>

На основу искуства протеклих година, „Иницијатива 16+1” има неколико карактеристика по којима се разликује од осталих међународних институција. *Прва важна карактеристика* „Иницијативе 16+1” је та што се она функционише у складу са лабавом структуром. О укључивању у рад органа механизма свака држава одлучује на добровољној основи. Механизам има три нивоа: ниво шефова држава, ниво који се односи на кључна подручја стручних расправа и сарадње и најважнији ниво је Секретаријат. Треба нагласити да је Секретаријат централни орган који делује у Пекингу и континуирано негује односе са амбасадама релевантних земаља. Амбасаде надгледају испуњавање иницијатива и обавеза, сазивају састанке и разрађују предлоге тема. Ова лабава институционална сарадња одговара различитим интересима и мотивима земаља учесница и промовише одређена поља, чиме побољшава међусобну сарадњу. Овај механизам сарадње прихватљив је за ЕУ и слаби критичке гласове према којима Кина жели успоставити властиту међународну организацију унутар ЕУ. *Друга карактеристика* сарадње је признавање хетерогености држава чланица. Наиме, од 16 држава из Централне и Источне Европе 11 су државе чланице ЕУ, а 12 су чланице Северноатлантског савеза (НАТО). Њихова једина заједничка карактеристика је та што су све некада биле део социјалистичког блока. *Треће*, „Иницијатива 16+1” постала је заједнички регионални форум који окупља земље Централне и Источне Европе. То до сада није ослабило фокус држава чланица на Западну Европу, али се очекује да временом ојача регионални идентитет. *Четврта карактеристика* је доминантно место економије у међусобној сарадњи, без обзира што ова сарадња покрива готово сва поља.

---

<sup>2</sup> Giulia Di Donato, “China’s Approach to the Belt and Road Initiative and Europe’s Response”, *Italian Institute for International Political Studies*; <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/chinas-approach-belt-and-road-initiative-and-europes-response-25980>, 19/06/2020.

Главни аспект економских односа је финансијска сарадња, првенствено кроз преференцијалне зајмове или инвестиције, и подршка инфраструктурним пројектима. *Пета карактеристика* је јасно утврђени оквир „Иницијативе 16+1” кроз документ „Дванаест мера”, али је након самита у Сузхоу добио институционални облик. *Шеста карактеристика* је да је основни покретач сарадње Кина, док земље Централне и Источне Европе нису у стању да заузму заједнички став. Ова неравнотежа може се приметити приликом успостављања и рада институција. Кина зато обраћа пажњу на интересе мањих држава учесница, али је и даље јака конкуренција када се ради о борби за инвестиције из Кине. *Седма карактеристика* је да „Иницијатива 16+1” није у супротности са ЕУ, већ усклађује релевантне акте и уредбе са онима које постоје на територији ЕУ.<sup>3</sup>

На самиту ове иницијативе, 2019. године у Дубровнику, Грчка је постала нова чланица. Тиме је ова иницијатива променила назив у „Иницијатива 17+1”. Важно је нагласити да „Иницијатива 17+1” не обухвата само сарадњу у области економије, инвестиција и инфраструктуре, већ подразумева сарадњу у готово свим областима. Неке од тих области су, на пример, наука, образовање, медицина, туризам и култура. Такође, у свакој држави чланици ове Иницијативе постоји по један координатор за сваку област сарадње са Народном Републиком Кином.<sup>4</sup>

У даљем делу текста фокус ће бити на економским, финансијским и инфраструктурним питањима у сарадњи Кине и држава Вишеградске групе, а у оквиру „Иницијативе 17+1”. У том смислу, треба дати један општи пресек резултата ове сарадње у неком од претходних периода како би се стекла слика о њеној успешности у оквиру „Иницијативе 17+1”.

Резултати сарадње између Кине и осталих држава чланица „Иницијативе 17+1” остварени у претходном периоду надмашили су првобитна предвиђања. Основа сарадње између Кине и држава Централне и Источне Европе су отвореност, консултације на равноправној основи, узајамна корист и исходи у корист свих страна.

На пример, од 2012. до 2018. године дошло је до раста обима трговине између Кине и држава Централне и Источне Европе са 40.000.000.000 на готово 70.000.000.000 долара. Просечна годишња стопа раста је 6,5%, што тренутно чини 11% укупне трговине између Кине и Европе, у односу на претходних 9,3%. Улагања која теку у оба смера су основа сталног

<sup>3</sup> Fanni Marácz, “The presentation of the ‘16 + 1 Cooperation’”; <http://beltandroadcenter.org/2017/11/07/the-presentation-of-the-16-1-cooperation/>, 28/06/2020.

<sup>4</sup> “Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”; <http://www.china-ceec.org/eng/>, 22/06/2020.

раста. На пример, укупне кинеске инвестиције достигле су скоро 10.000.000.000 долара, док су државе Централне и Источне Европе инвестирале у Кину више од 1.400.000.000 долара. Резултат промовисања међусобне повезаности инфраструктуре је готово 9.000 теретних возова између Кине и Европе.

Број кинеских држављана који посеђују Централну и Источну Европу повећан је више од пет пута, а број кинеских студената који студирају у Централној и Источној Европи је око 10.000. Такође, сваке године туристи из Кине и држава Централне и Источне Европе искористе више од милион туристичких аранжмана.<sup>5</sup>

## ИНФРАСТРУКТУРА: НАЈВАЖНИЈИ АСПЕКТ МЕЂУСОБНЕ САРАДЊЕ

У марту 2016. године, током посете кинеског председника Прагу, потписана је декларација о стратешком партнерству двеју земаља. Кина је веома заинтересована за сарадњу са Чешком, која је у овом тренутку највећи прималац страних директних инвестиција међу посткомунистичким земљама у Европи. То отвара огромне могућности за кинеске компаније. Дијалог између Чешке и Кине додатно је подржан успостављањем Новог института за пут свиле у Прагу. Овај институт је невладина организација (НВО) која функционише паралелно са Кинеским инвестиционим форумом, који је покренут 2013. године. Један од циљева овог института је промовисање сарадње између Европе и Азије, а његови чланови организују семинаре и посеђују састанке у Кини. Циљ је унапређење билатералних односа, што би подстакло развој економске сарадње. Један од резултата је вероватно константан раст кинеских пројеката у Чешкој, што укључује и велики инфраструктурни план две земље за изградњу канала у Чешкој који би требало да спаја реке Дунав, Одру и Елбу. Ово је интерконтинентални пројекат који би требало да повеже Северно, Балтичко и Црно море. Ту идеју су одлично прихватиле чешке компаније. Ако би дошло до кинеских улагања у овај пројекат, то би Чешку ставило на високо место међу државама које имају прилив страних директних инвестиција.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> "Premier: Outcomes of China-CEEC cooperation exceed expectation", *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*; [http://www.china-ceec.org/eng/zyxw\\_4/t1575553.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zyxw_4/t1575553.htm), 23/06/2020.

<sup>6</sup> Rudolf Fürst, "The Czech Republic: New Strategic Partnership with China, yet Little Real OBOR Touch", in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China's New Silk*

Најважнија сарадња Пољске и Кине остварена је у области саобраћаја, а један од важних резултата је успостављене две железничке везе. То су Лођ–Ченгду и Варшава–Сузхоу. Такође постоји поморска линија између Гдањска и Шангаја. Железничка пруга Лођ–Ченгду функционише редовно једном или два пута недељно. Ова линија представља сарадњу између потпуно приватних пољских и кинеских компанија. Ова железница је у августу 2015. године проширена до Ксиамена. Током 2016. године град Кутно, који се налази врло близу Лођа, такође је повезан са Ченгдуом теретном железницом. Ово ће позитивно утицати на нове грађевинске пројекте, јер постојећи објекти за складиштење и други слични објекти нису у овом тренутку довољни за овај ниво трговинске размене. Тренутни пољски планови у области инфраструктуре односе се на реиндустријализацију и побољшање саобраћајне инфраструктуре. Тачније, у Пољској се праве планови за изградњу три нова аутопута. Први би требало да повеже Пољску и Финску преко балтичких држава, други је аутопут између Пољске и Немачке, а трећи би повезао Пољску и Грчку преко Словачке, Мађарске и Румуније. Прилив кинеског капитала се доживљава као прилика за те планове.<sup>7</sup> Пољска има у железничкој вези између Кине и Западне Европе један од најважнијих положаја. Од Пољске железница иде преко Белорусије, Русије и Казахстана. Између Пољске и Белорусије терминали тренутно немају довољно капацитета за прихватање возова из Кине. Пољска зато намерава да уложи око 55.000.000 евра у железничку инфраструктуру на пољској страни границе како би увећала те капацитете. Постоје и друге идеје како би се омогућио већи пролазак возова. Једна од њих је коридор кроз Литванију, а потом према Минску, али изградња овог коридора захтева превише улагања због недостајуће инфраструктуре и потребно је превише улагања. Зато је претходно поменута доградња капацитета пруге од Пољске ка Белорусији и даље према Русији боље решење.<sup>8</sup>

---

*Roads*, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, The Hague, 2016, p. 13.

<sup>7</sup> Justyna Szczudlik, “Poland on the Silk Road in Central Europe: To Become a Hub of Hubs?”, in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China’s New Silk Roads*, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, The Hague, 2016, pp. 45–46.

<sup>8</sup> Chris Wensink, Adriaan Roest Crolius, Wouter van der Geest, Tianang Li, Baastian van Berne and Ke Li, “The Road to Holland The Belt and Road Initiative: implications and opportunities of rail freight transport between China and the Netherlands”, Panteia, Zoetermeer, 2018, pp. 13–17.

Словачка и Кина су у оквиру „Иницијативе 17+1” изразиле интересовање за развијање јаке билатералне сарадње, али је словачко учешће у економским аспектима ове сарадње до сада било минимално. Проблем је положај Словачке, јер се ова држава не налази дуж постојећих главних прометних коридора. Због тога се чини да Словачка нема великих пројеката којима би могла конкретно допринети развоју сарадње. Северни пут кроз Пољску и јужни пут преко Балкана и Мађарске пролазе поред Словачке. Такође, железница која пролази кроз Русију и Украјину сада је у великој мери блокирана због сукоба у Источној Украјини.<sup>9</sup>

Словачка је била међу првим државама које су потписале меморандум са Кином о Појасу и путу свиле 2015. године. Том приликом Словачка је понудила много предлога за сарадњу. Најважнији од њих био је изградња терминала на аеродрому у Братислави који би се могао користити као комбиновани терминал, проширење пруге између Београда и Будимпеште до Словачке и коришћење железничког интермодалног терминала у Добри. Али, још увек у Словачкој не постоји конкретан пројекат у вези са изнесеним идејама. Кинески званичници су током својих посета Словачкој промовисали улогу ове државе у области инвестиција и економске сарадње, што је имало снажан медијски ефекат. Словачки званичници лобирали су за кинеску подршку за неке значајне пројекте, попут хидроелектране на реци Ипел, успостављања кинеске банке у Словачкој и успостављања директних летова између Словачке и Кине.<sup>10</sup>

Јасан показатељ сарадње између Кине и Мађарске у пракси је изградња и обнова пруге између Будимпеште и Београда. Током 2013. године, Кина, Мађарска и Србија сложиле су се око реконструкције, па ће Кина за ову пругу обезбедити 85% укупног износа у облику дугорочног зајма. Компаније које су укључене у обнову добиле су око 1.500.000.000 евра за радове на железници дужине 160 километара, и то само на територији Мађарске. Други део пруге који пролази кроз Србију дуг је око 180 километара. Ова пруга представља везу између Пирејске луке у Грчкој, којом управља кинеска компанија, и Централне и Западне Европе. Преко ове железничке пруге Мађарска ће имати важнији положај у Централној Европи, док ће неке мађарске компаније имати прилику да раде као подизвођачи. Такође, Мађарска ће имати важнију улогу у

<sup>9</sup> Tamas Matura, “The Belt and Road Initiative depicted in Hungary and Slovakia”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol. 7, Issue 2, p. 9, 2018, p. 11.

<sup>10</sup> Gabriela Plecshová, “Slovakia: Disconnected from China’s New Silk Road”; in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China’s New Silk Roads*, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, The Hague, 2016, pp. 53–55.

будућим кинеским економским плановима у Европи, а вероватно ће постати и привлачнија за нове кинеске инвестиције. Ипак, већину профита од изградње ове пруге оствариће кинеске компаније, па је ова железница у врху листе кинеских приоритета у Централној Европи.<sup>11</sup>

## ЕКОНОМСКА САРАДЊА И ПОВЕЗИВАЊЕ КИНЕ И ДРЖАВА В4

У односу на остале европске државе Мађарска има шансу да заузме доминантно место међу европским корисницима економских прилика у оквиру „Иницијативе 17+1”. Ипак, за то је потребно да Влада Мађарске учини више како би искористила све потенцијалне аспекте. Један од проблема је величина територије и број становника Мађарске, као и за сада ограничени капацитети мађарских компанија да сарађују са кинеским партнерима на већој скали. Проблем би се могао решити формулисањем кинеске развојне стратегије која има потенцијал да подржи дефинисање мађарских интереса у сарадњи са Кином у оквиру „Иницијативе 17+1”.<sup>12</sup>

Главни проблем у вези са Чешком је тај што је Кина доста активна у оквиру „Иницијативе 17+1”, али је доста одвојена од чешке економске стварности и унутрашњих политичких приоритета. Зато је у Чешкој тема сарадње са Кином у оквиру наведене иницијативе, али и других, и даље на ниском нивоу у области политичких и медијских расправа. Кина је веома активна у промоцији економских иницијатива и сарадње у Чешкој у виду позива чешким политичким, пословним и научним делегацијама да учествују на конференцијама и на инвестиционим форумима у Кини. Са друге стране, чешким политичарима, пословним људима или стручњацима недостаје више практичног приступа у институционалним облицима економске сарадње са Кином. Зато су представници Чешке заузели став, барем за сада, да питање сарадње са Кином треба разматрати више на теоретском нивоу.<sup>13</sup>

Политички односи између две државе били су дуго времена на изузетно ниском нивоу, а размимоилажење је било узроковано различитим

<sup>11</sup> Tamas Matura, “Hungary: Along the New Silk Road across Central Europe”, in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China's New Silk Roads*, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, The Hague, 2016, pp. 35–36.

<sup>12</sup> Tamas Matura, “The Belt and Road Initiative depicted in Hungary and Slovakia”, op. cit., p. 10.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 9.

ставовима у вези са људским правима. Почетком 2014. године Влада Чешке је донела одлуку да су добри и стабилни односи са Кином један од приоритета њене спољне политике, што се одразило и на значајно јачање дипломатских активности у области економске сарадње са Кином. Интерес Чешке био је да постане главни улаз за кинеска предузећа у њиховом покушају да изађу на тржиште ЕУ. Други циљ Чешке био је да, у сарадњи са Кином, постане место укрштања држава Централне и Источне Европе. Тада су се развиле идеје о заједничком наступу Кине и Чешке ради лакшег уласка на тржишта у другим деловима света, а посебно на Балкану, у Африци и на Блиском истоку.

Важно је напоменути да у Кини постоје два важна инвестициона пројекта Чешке. Шангајска компанија Шкода ауто планирала је да уложи 2.100.000.000 евра за проширење серије модела и развој нове технологије. Циљ је да годишња продаја на кинеском тржишту достигне 500.000 аутомобила пре 2020. године. Други инвестициони пројекат је ширење пословања компаније Хоум Кредит Групе (Home Credit Group) у Кини, која је специјализована за финансирање потрошње, као и за банкарство са становништвом. Ова компанија је до сада пружала услуге потрошачког зајма у 14 провинција и у више од 150 градова, али неке од делатности ове компаније присутне су и у руралним срединама.<sup>14</sup>

Главни економски циљеви Пољске у оквиру „Иницијативе 17+1” су повећање извоза у Кину, привлачење више кинеских инвестиција и убрзавање обнове индустрије. Други циљ Пољске је да постане главни централноевропски ослонац у сарадњи Кине са државама у овом региону. У том смислу, Пољска чини напоре да унапреди везе са Кином на ниво свеобухватног стратешког партнерства. Кинески државни и пословни делегати посећују Пољску да провере инвестиционо окружење и могућности. Са друге стране, пољске компаније нису баш активне преко адекватних представника у „Иницијативи 17+1”, јер немају довољно знања о пословном окружењу у Кини. Ипак, неколико важних државних субјеката активно је у овој области, попут Министарства спољних послова, Министарства економског развоја и државне агенције одговорне за промоцију трговине и привлачење инвестиција.<sup>15</sup>

За сада око 85% извоза из Словачке у Кину представљају аутомобили и делови. Словачка страна истакла је важност диверзификације робних производа, и то с акцентом на извоз од стране малих и средњих преду-

---

<sup>14</sup> Jiang Li, “The 16 + 1 Mechanism and One Belt One Road Initiative, New Channels of Promoting Sino-Czech Relations”, *Global Economic Observer*, Vol. 5, Issue 1, 2017, pp. 160-162.

<sup>15</sup> Tamas Matura, “The Belt and Road Initiative depicted in Hungary and Slovakia”, *op. cit.*, pp. 10–11.

зећа, који мора бити више заступљен у будућности. Словачка и Кина, тачније Министарство пољопривреде Словачке Републике и Генерална управа за контролу квалитета, инспекцију и карантину Народне Републике Кине водили су преговоре о постизању споразума о побољшању услова извоза словачке хране и осталих пољопривредних производа на кинеско тржиште. Једна од предности Словачке, у поређењу са њеним суседима међу другим државама В4, је та што само ова држава користи евро као своју валуту. С тим у вези, Словачка је била један од регионалних лидера у погледу економских реформи, што је резултирало високим износима страних директних инвестиција и брзим економским растом. У 2014. години укупан износ страних директних инвестиција из Кине у Словачку био је 39.000.000 евра. У 2015. години директна страна улагања су смањена и износила су 11.200.000 еура. Ипак, укупан износ страних директних инвестиција из Кине у Словачку није достигао ни 1% свих инвестиција које су стигле у Словачку. Укупан износ страних директних инвестиција у Словачку у том периоду износио је 40.200.000.000 евра. Највише улагања из Кине у Словачку реализују се у облику куповања компанија. Кина углавном купује компаније које су познате робне марке, јер не могу да приуште да се такмиче са тајванским или корејским привредним субјектима. Зато се може рећи да је ова стратегија Кине у великој мери повезана са маркетиншким активностима. Словачка је највише заинтересована за развој саобраћаја и логистике. Након разговора са украјинским званичницима, Кина је промовисала Словачку као једну од алтернативних рута ка европском континенту, што би могло повећати обим словачке трговине у региону. Такође, постоје планови да други највећи град у Словачкој, Кошице, изгради иновативни и индустријски парк у сарадњи са Кином или самостално. Планира се обнова луке Братислава са циљем да се могу примити кинески теретни речни бродови који пролазе туда на путу из Румуније. Словачке компаније саме сnose одговорност за оснивање њихових експозитура на кинеском тржишту. Због тога је потребно да Словачка уложи више напора у економску дипломатију, што је основа да ове компаније лако уђу на кинеско тржиште.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Natália Fillová, "Belt and Road Initiative: the Czech and the Slovak Approaches", *The Skeptik*, Vol. 4, No. 1, 2018, pp. 3–7.

## ТРГОВИНСКА РАЗМЕНА КАО ПОКАЗАТЕЉ ТРЕНУТНОГ РАЗВОЈА САРАДЊЕ

Важан инструмент у развоју међусобне сарадње је механизам међувладиног заједничког економског одбора, који је током претходних година имао важну улогу на макронивоу у развоју економске и трговинске сарадње између две државе. Овај заједнички одбор је позитивно утицао да две државе прошире обим своје билатералне трговине, уравни теже развој те трговине и помогну у ширењу двосмерних инвестиција. Чешка је тренутно други највећи трговински партнер Кине у Централној и Источној Европи. Са друге стране, Кина је четврти највећи трговински партнер Чешке, други највећи увозник у Чешку и на 18. месту извозних одредишта за чешку робу. Билатерална трговина између Кине и Чешке у 2015. години била је око 13.500.000.000 долара, а раст трговине на годишњем нивоу је био око 17,6%. Укупан износ извоза Чешке у Кину износио је око 1.830.000.000 долара, али се догодио значајан пад који је годишње износио око 10%. Са друге стране, увоз Чешке из Кине износио је око 11.700.000.000 долара, што је указало на раст на годишњем нивоу од око 23,5%. Укупан трговински дефицит Чешке износио је 9.840.000.000 долара. Извоз Чешке у Кину се од 2007. до 2015. године утростручио, али је ниво неуравнотежености у трговинским односима и даље висок. Додатни проблем је што се трговински дефицит Чешке са Кином константно увећава. Производи који су предмет трговине између две државе су углавном механички и електрични производи, транспортна опрема, оптичка и медицинска опрема, играчке и спортска опрема. До краја 2014. године око 20 кинеских предузећа инвестирало је у Чешку, па је у том тренутку укупан износ инвестиција из Кине у Чешку износио око 243.000.000 долара. Али, то је било мање од 0,1% од укупног износа страних директних инвестиција у Чешкој у том периоду. У марту 2016. године две државе су потписале 30 споразума о економској сарадњи, од којих су најбитнији у области енергија, финансија, нуклеарне енергије, ваздухопловства, хемијске индустрије и инфраструктуре. Укупна вредност потписаних споразума износила је око 10.900.000.000 еура.

Тренутно се сарадња у оквиру „Иницијативе 17+1” одвија тако да ипак највећа корист иде иницијативама које покрећу најснажнији субјекти. Зато, како би корист од сарадње била остварива за Пољску потребно је да Пољска и њој суседне државе заузму заједнички став према Пекингу. Пољска је чланица ЕУ и утицај Брисела је снажан. Заједничка спољна политика ЕУ према Кини је нешто што Пољска мора да поштује, а то може бити проблем, јер ЕУ нема заједнички став у овој области. Пољска своју политику према Кини обликује као чланица ЕУ и често следи препоруке западноевропских земаља. Ипак, Пољска је свесна унутрашњих проблема и неједнакости међу земљама унутар ЕУ. Важно је да

Пољска заузме независну позицију у трговини са Кином, јер је у овом тренутку Пољска један од највећих добављача немачке економије. Са друге стране, Немачка је један од највећих корисника трговине између европских земаља и Кине. Зато Пољска мора постати важан добављач кинеске економије како би стекла веће користи од међусобне трговине.<sup>17</sup>

Интересовање Мађарске за јачу сарадњу са Кином било је изазвано глобалном економском кризом 2008. године, када је ова држава почела да тражи стабилне основе за процес опоравка. Зато је почела са спровођењем политике под називом „Источна политика отварања”, која је делимично покренута због кризе. Ова политика даје већи нагласак на јачи развој кинеско-мађарских односа, с акцентом на трговину и инвестиције. „Источна политика отварања” званично је најављена 2012. године. У овом тренутку, Кина је један од најважнијих трговинских партнера Мађарске у погледу увоза. Кина је од 2005. године била на четвртном или петом месту, изузев 2010. године када је била на трећем месту. До 2012. године кинески удео у укупном износу мађарског увоза повећан је за више од 2,5 пута. Између 2003. и 2008. увоз кинеске робе у Мађарску отприлике се повећавао за 24% сваке године. Од 2010. године вредност увоза из Кине у Мађарску била је између 3.900.000.000 и 4.300.000.000 евра годишње. Важно је напоменути да је вредност мађарског извоза у Кину значајно нижа од увоза. Кина је на 15. месту најважнијег увозног партнера Мађарске, али на првом месту ако се у обзир узму само азијске земље. У укупном износу мађарског извоза, извоз у Кину представља око 2%. Након што је Мађарска ушла у ЕУ 2004. године, кинеске инвестиције у ову земљу почеле су да се повећавају. Према кинеској статистици, улагања у Мађарску у 2003. години била су 5.430.000 долара, а у 2015. години тај износ повећан је на 571.110.000 долара. Кинеске инвестиције у Мађарску су се смањивале током година од када су друге земље ЦЕЕ постале занимљиве за Кину. Али, износ кинеске инвестиције у Мађарску је и даље далеко највећи у поређењу са другим земљама у овом делу Европе. На пример, према мађарским извештајима, до 2016. кинеске инвестиције у Мађарску достигле су око 3.500.000.000 долара. Мађарска влада жели да задржи снажне и важне економске односе са мађарским традиционалним партнерима са Запада, али истовремено је циљ да се смањи економска зависност Мађарске од трговине са западним земљама. Овај циљ Мађарска покушава да оствари путем побољшања економских односа са Истоком, посебно са Кином. Кључни циљ ове стратегије је повећање извоза Мађарске у земље изван Европе на једну трећину укупног извоза. У том смислу, Мађарска покушава да промовише улогу својих

<sup>17</sup> Видети: Patrycja Pendrakowska, “Poland’s perspective on the Belt and Road”, *Initiative Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol. 7, No. 2, 2018, pp. 190–197.

малих и средњих предузећа на азијским тржиштима, посебно кинеском тржишту. Мађарска влада помаже малим и средњим предузећима у развоју њихових извозних капацитета. У 2013. години основана је државна Национална трговачка кућа у којој је отворено око 30 трговинских кућа у земљама као што су Кина, Саудијска Арабија, Русија и Казахстан. Трговинске куће у државном власништву требало би да омогући мађарским малим и средњим предузећима солидан капитал који ће им помоћи да се боље позиционирају на страним тржиштима. Очекивања мађарских МСП-а су развој трговинских и технолошких односа са економским субјектом са азијских тржишта. Такође, један од важних циљева мађарских малих и средњих предузећа је раст индиректног извоза на азијска тржишта у настајању. То значи да мађарске компаније желе постати добављачи великих западноевропских извозника са јаким позицијама на тржиштима у настајању.<sup>18</sup>

Кина за Словачку представља стабилног економског партнера и веома добру економску алтернативу ван граница ЕУ. Партнерство са Кином даје Словачкој важну основу за извоз и инвестиције. Али, ако су трговински односи у фокусу, укупна количина робе коју Словачка увози из Кине је око четири пута већа од количине робе коју Словачка извози у Кину. У периоду од 2005. до 2008. године словачки извоз у Кину нагло се повећао, што је смањило јаз између извоза и увоза. Словачка је 2011. године била један од најважнијих извозника у Кину, али је у наредним годинама изгубила ову позицију. Треба напоменути да Словачка има један од најмањих трговинских дефицита са Кином у односу на остале европске државе које имају трговинске односе са Кином. Више од 8% словачког увоза долази из Кине, што Кину чини једним од кључних увозних партнера Словачке. Само Немачка са 17% и Чешка са више од 10% извозе више у Словачку. Што се тиче извоза, Кина је на 14. месту са око 1,6% словачког извоза. Такође, ако се узме у обзир само Азија, Кина је најдоминантније извозно место за Словачку. Што се тиче директних инвестиција из Кине, Словачка је у овом тренутку на много нижој позицији у односу на своје суседе.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Agnes Szunomar, "Hungarian and Chinese economic relations and opportunities under the Belt and Road initiative", working paper, China-CEE Institute, Budapest, Hungary, 2017, pp. 1–6.

<sup>19</sup> Kristína Kironská and Richard Q. Turcsányi, "Slovak policy towards China in the age of Belt and Road Initiative and 16+1 Format", China-CEE Institute, Budapest, 2017, pp. 160–162.

## ЗАКЉУЧАК

Кроз „Иницијативу 17+1” дошло је до значајнијег и убрзанијег развоја економске сарадње између Кине и држава В4. Кинеске инвестиције нашле су свој пут до ових држава и имају важно место у њиховом развоју. Државе В4 због свог географског положаја имају важно место у кинеским плановима даљег економског развоја. Тренутни ниво индустријског развоја држава В4 није толико мали да ове државе не могу бити конкурентне западноевропским државама. Ипак, државе В4 и даље имају велику потребу за инвестицијама. Разлог је чињеница да државе В4 још увек заостају за државама Западне Европе у вези са нивоом економског раста и развоја. Државе В4 и даље имају добре инфраструктурне капацитете, али их је потребно обновити након периода Хладног рата. Поред тога, кинеско тржиште је добра прилика за велике компаније, као и за мала и средња предузећа, из држава В4 да у значајној количини извезу своје производе. Државама В4 се на тај начин отварају нови путеви за економски и индустријски развој. Треба нагласити да је сарадња са Кином за државе В4 добар пут у стицању веће независности у односу на западноевропске државе и њихова тржишта. Та сарадња нуди, такође, државама В4 добар извор технологија и иновација које су важне за њихов будући економски развој и иновације у индустрији. Одушевљење брзим и успешним развојем Кине често брзо опадне услед недостатка дефинитивних и конкретних планова који би дошли са кинеске стране. Тиме се стварају велике разлике између очекивања и испуњења одређених планова у региону Централне и Источне Европе. Са друге стране, између држава Централне и Источне Европе у оквиру „Иницијативе 17+1” нема заједничке перцепције у вези са будућим развојем. Други проблем је што нема довољно производа из држава Централне и Источне Европе који би могли бити конкурентни на кинеском тржишту. Утицај глобалних транснационалних компанија веома отежава малим и средњим предузећима из држава В4 да заузму стабилну позицију на међународном тржишту. Зато је за очекивати да ће економска сарадња са Кином посредством „Иницијативе 17+1” створити стабилну основу за државе В4 и њене фирме да постану снажнији играч на међународном тржишту. У овом тренутку потребно је да се смањи неравнотежа у међусобној трговини између кинеских и компанија из држава В4, а који је сада у значајној мери у корист Кине. Та неравнотежа може се отклонити омогућавањем повољније позиције компанијама из држава В4 на кинеском тржишту. Један од начина да се то оствари је заједнички наступ држава В4 у оквиру „Иницијативе 17+1” у правцу пружања међусобне подршке интересима које њихове фирме имају. Њихов заједнички наступ је најважнији корак у будућем положају ових држава у „Иницијативи 17+1”, јер ове државе саме немају довољну снагу да се наметну. Кина је сама по себи, по својим капацитетима и економским могућностима, неравноправан партнер

државама В4, док друге државе могу да им парирају. Зато државе В4 треба да искористе важну предност коју имају у стабилној сарадњи у оквиру Вишеградске групе, а која траје већ око три деценије и константно даје резултате. Сличан наступ држава В4 у оквиру „Иницијативе 17+1” може бити стабилна основа за лакше привлачење инвестиција и реализацију инфраструктурних пројеката.

## БИБЛИОГРАФИЈА

- [1] “Cooperation between China and Central and Eastern European Countries”; <http://www.china-ceec.org/eng/>, 22/06/2020.
- [2] “China’s Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries”, *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*; [http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz\\_1/t1410595.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410595.htm), 16/06/2020.
- [3] Di Donato Giulia, “China’s Approach to the Belt and Road Initiative and Europe’s Response”, *Italian Institute for International Political Studies*; <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/chinas-approach-belt-and-road-initiative-and-europes-response-25980>, 19/06/2020.
- [4] Fillová Natália, “Belt and Road Initiative: the Czech and the Slovak Approaches”, *The Skeptik*, Vol. 4, No. 1, 2018.
- [5] Fürst Rudolf, “The Czech Republic: New Strategic Partnership with China, yet Little Real OBOR Touch”, in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China’s New Silk Roads*, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, The Hague, 2016.
- [6] Kironská Kristína and Turcsányi Richard Q, “Slovak policy towards China in the age of Belt and Road Initiative and 16+1 Format”, *China-CEE Institute*, Budapest, 2017.
- [7] Li Jiang, “The 16 + 1 Mechanism and One Belt One Road Initiative, New Channels of Promoting Sino-Czech Relations”, *Global Economic Observer*, Vol. 5, Issue 1, 2017.
- [8] Maráczfi Fanni, “The presentation of the ‘16 + 1 Cooperation’”; <http://beltandroad-center.org/2017/11/07/the-presentation-of-the-16-1-cooperation/>, 28/06/2020.
- [9] Matura Tamas, “Hungary: Along the New Silk Road across Central Europe”, in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China’s New Silk Roads*, Netherlands Institute of International Relations ‘Clingendael’, The Hague, 2016.
- [10] Matura Tamas, “The Belt and Road Initiative depicted in Hungary and Slovakia”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol. 7, Issue 2, p. 9, 2018.

- [11] Pendrakowska Patrycja, "Poland's perspective on the Belt and Road", *Initiative Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol. 7, No. 2, 2018.
- [12] Plecshová Gabriela, "Slovakia: Disconnected from China's New Silk Road", in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China's New Silk Roads*, Netherlands Institute of International Relations 'Clingendael', The Hague, 2016.
- [13] "Premier: Outcomes of China-CEEC cooperation exceed expectation", *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*; [http://www.china-ceec.org/eng/zyxw\\_4/t1575553.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zyxw_4/t1575553.htm), 23/06/2020.
- [14] Szunomar Agnes, "Hungarian and Chinese economic relations and opportunities under the Belt and Road initiative", working paper, China-CEE Institute, Budapest, Hungary, 2017.
- [15] Szczudlik Justyna, "Poland on the Silk Road in Central Europe: To Become a Hub of Hubs?", in: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman and Miguel Otero-Iglesias (eds.), *Europe and China's New Silk Roads*, Netherlands Institute of International Relations 'Clingendael', The Hague, 2016.
- [16] Wensink C., Crollius A.R., van deer Geest, W., Li, T., van Berne, B., and Li, K, "The Road to Holland The Belt and Road Initiative: implications and opportunities of rail freight transport between China and the Netherlands", Panteia, Zoetermeer, 2018.

*Aleksandar Jazić*

## THE POSITION OF THE VISEGRAD GROUP STATES IN THE "INITIATIVE 17+1"

*Abstract*

China has formed the "17 + 1 Initiative" in order to connect more closely with the countries of Central and Eastern Europe. In addition to China, almost all countries of Eastern, Central and Southeastern Europe are gathered within this initiative. This initiative represents a political framework of cooperation whose purpose is the realization of large economic and investment projects through the "Belt and Road Initiative". By entering new markets, China achieves security in the development of its economy, because it enables it to maintain a high level of production and at the same time a place to sell its products. The countries of the Visegrad Group have an important place for China, because they represent a bridge to the markets of Western Europe. These countries are members of the European Union, but cooperation with China is a good alternative for them to be less dependent on economic cooperation with Western European countries. On the other hand, China can more easily establish cooperation with these countries than with the countries of Western Europe, because they still need large investments.

For the countries of the Visegrad Group, China is a new market on which they can easily place goods, thus ensuring stable economic functioning. In addition, they need to rebuild their infrastructure, and large Chinese investment projects are focused on that area.

*Key words*

Initiative 17 + 1, Belt and Road Initiative, China, Visegrad Group countries, economic cooperation, trade cooperation, investments.