

Geografija Azije

Kina i Nova inicijativa pojas i put

1. predavanje

Izv. prof. Jelena Lončar

Ako se Kina nađe u nevolji, čitav svijet će osjećati posljedice.

Kina je na početku 21. st. i sasvim svježa i vrlo stara.

Naslijeđe prošlosti

- Sadašnjost Kine određena je njezinom prošlošću.
- Kao i u vrijeme carskih dinastija, nacionalizam je izjednačen sa **sinocentrizmom** koji zagovara premoć sustava.
- **Granice** koje NRK danas ima - one koje je naslijedila od vremena carstva Qing.
- Vanjska Mongolija (današnja Mongolska republika) je otpisana, kao i veliki dijelovi teritorija na krajnjem SI države (do Rusije).

Sl. 1. Kina 1820. godine



Sl. 2. Kina u vrijeme dinastije Qing 1850.



- **Dinastija Qing:** zadnja imperijalna dinastija u Kini.
- Poznata kao i Manchu dinastija.
- U vrijeme njihove vladavine kineski teritorij je utrostručen.
- Carstvo Qing pokušalo je regulirati svoje odnose sa susjednim državama na načine koji su osiguravali **ideološku središnju ulogu carstva**, ali također brinući se o svojoj sigurnosti i ekonomskim interesima.
- Vladavina: 1644. – 1911./12.
- U tom periodu stanovništvo je naraslo sa 150 na 450 mil.

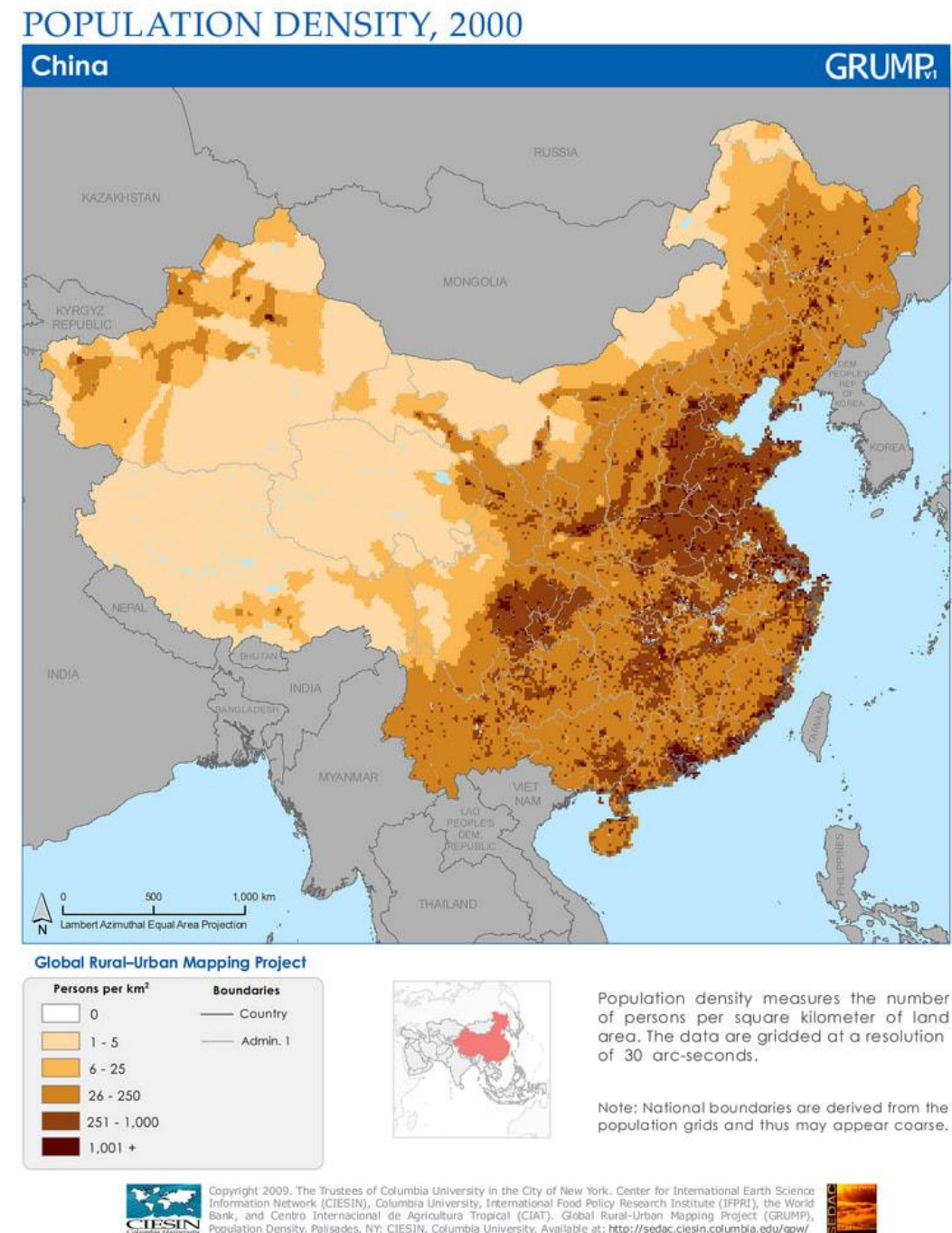
Izvor: Encyclopaedia Britannica,
<https://www.britannica.com/topic/Qing-dynasty>

„Sinovi neba”

- Carevi su proglašeni „Sinovima neba” – bili su polubogovi.
- Kako bi mogli upravljati, oslanjali su se na birokratski sustav – stoljećima se usavršavao.
- Vrhunac kin. civilizacije – pod dinastijama **Tang** (618. – 906.) i **Ming** (1368. – 1644.)
- Ideja centralne vladavine Prvog cara pretvorila se u temelj čitave države.
- Kina nikad nije bila odsječena od ostatka svijeta (Put svile, pomorstvo) – ali je vjerovala da je posebna.
- **Ciklus uspona i padova** ponavljao se tijekom čitave kineske povijesti.

Sl. 3. Gustoća naseljenosti Kine

- Kineske su granice bile iznimno stabilne od kada je Carstvo ukinuto 1912.
- Kina je jedino carstvo koje je preživjelo prijelaz u nacionalnu državu bez značajnog gubitka teritorija.
- Današnja kineska vlada naslijedila je **ostavštinu carstva**, a posebno autoritarizam posljednjeg carstva.
- Kina je oduvijek unitarna država, ali snaga njenih regija i njihove različitosti ukazuju da ona nalikuje federaciji.
- Postoje i stoljetne nesuglasice između centra i periferije – periferija se gleda kao tampon zona.



Administrativna podjela Kine

- U 19. st. Kina je bila podijeljena na 18 provincija, 1300 okruga u 143 departmana, grupiranih po **administrativnim prefekturama**.
- Većina regija egzistirale su kao samodovoljne.
- Periferni dijelovi tih regija živjeli su doslovce u izolaciji – način života u nekima se stoljećima nije mijenjao.

Administrative Divisions of China



Izvor: Hang, W., Rickman, D., 2018: Regional growth differences in China for 1995–2013: an empirical integrative analysis of their sources, https://www.researchgate.net/figure/Map-of-Chinas-administrative-divisions-Source_fig1_320450152

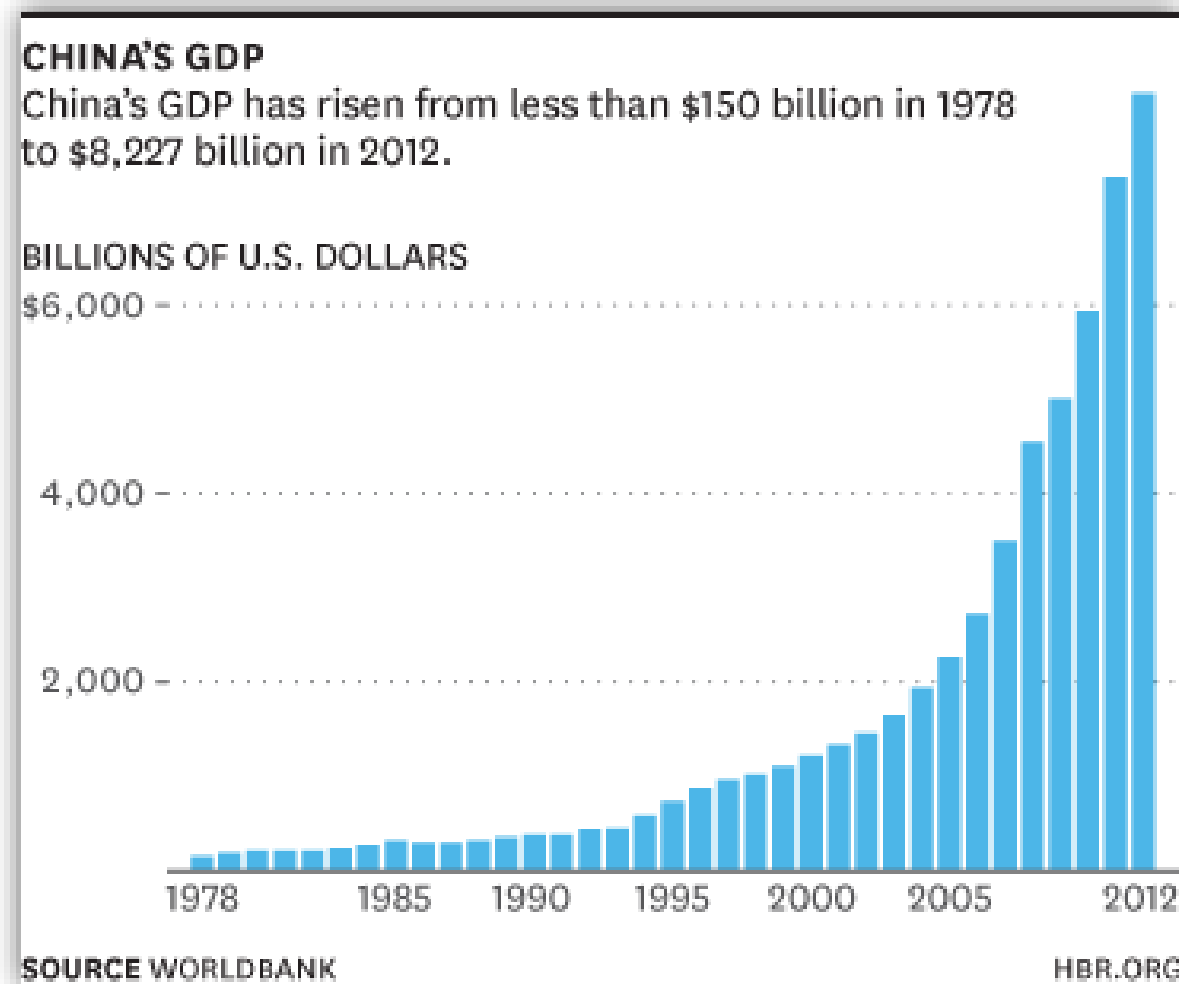
Carstvo na koljenima

- Mijenjao se koncept nacije koja je primarno bila odana dinastiji.
- Državna uprava je osuvremenjena; promovirana je industrija i trgovina; pokrenute su reforme u vojsci.
- Na SI države, gospodarstvo se snažno razvijalo.
- **ALI...** Programi za smjenu starog sustava bili su manjkavi.
- Potkopavanje i ograničenost reformi, pojava nemira - učinci su bili ograničeni veličinom nacije.
- Dinastija Qing nije više mogla nuditi učinkovitu vlast – carstvo se odreklo božjeg mandata u 2. desetljeću 20.st.

Kina u suvremenom razdoblju

- Verzija povijesti KPK (Komunistička partija Kine) ojačana je nedavnim gospodarskim uspjehom Kine.
- Rast kineskog gospodarstva i njegova rastuća internacionalizacija stvorili su veze sa svijetom kojim je kineskim komunističkim vođama teško upravljati.
- Kineski izvanredni gospodarski rast promijenio je svaki aspekt globalne ekonomije.

Sl. 5. Rast kineskog BDP-a 1978. – 2012.



Izvor: Harvard Business Review,
<https://hbr.org/2013/11/chinas-economy-in-six-charts>

- Kina je od 2010. postala drugo najveće svjetsko gospodarstvo, a od 2013. najveće svjetsko trgovačko gospodarstvo.
- Mnogi drugi pokazatelji rangiraju Kinu na prvo ili drugo mjesto u svijetu.
- Veličina i rast daju Kini **gospodarski "utjecaj"** koji kineska vlada nastoji iskoristiti i za ekonomsku korist i ostvarivanje utjecaja u mnogim sferama međunarodnih odnosa.
- Kina je dosegla status srednjeg dohotka 2018. i tada je kineski BDP po glavi stanovnika bio gotovo jednak globalnom prosjeku od 16.000 dolara po glavi stanovnika, mjereći po paritetu kupovne moći (PPP).

Tab. 1. Vrijednost izvoza i uvoza u Kini, 1978. - 2018.

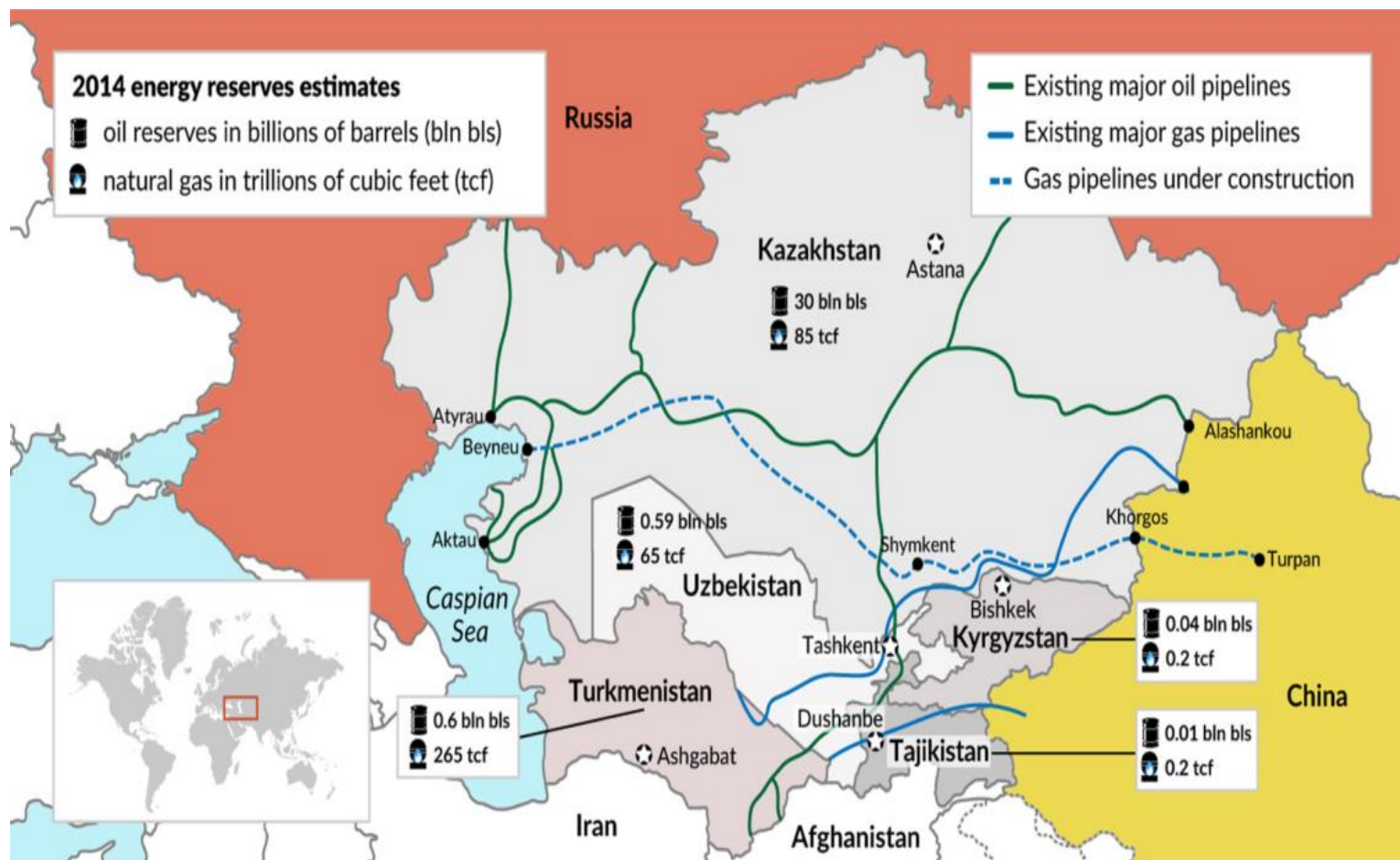
11-2 Total Value of Imports and Exports of Goods								
Year	RMB 100 million				USD 100 million			
	Total Imports & Exports	Total Exports	Total Imports	Balance	Total Imports & Exports	Total Exports	Total Imports	Balance
1978	355.0	167.7	187.4	-19.7	206.4	97.5	108.9	-11.5
1980	570.0	271.2	298.8	-27.6	381.4	181.2	200.2	-19.0
1985	2066.7	808.9	1257.9	-449.0	696.0	273.5	422.5	-149.0
1990	5560.1	2985.8	2574.3	411.6	1154.4	620.9	533.5	87.5
1991	7225.8	3827.1	3398.7	428.5	1356.3	718.4	637.9	80.5
1992	9119.6	4676.3	4443.3	233.0	1655.3	849.4	805.9	43.6
1993	11271.0	5284.8	5986.2	-701.4	1957.0	917.4	1039.6	-122.2
1994	20381.9	10421.8	9960.1	461.8	2366.2	1210.1	1156.2	53.9
1995	23499.9	12451.8	11048.1	1403.7	2808.6	1487.8	1320.8	167.0
1996	24133.9	12576.4	11557.4	1019.0	2898.8	1510.5	1388.3	122.2
1997	26967.2	15160.7	11806.6	3354.1	3251.6	1827.9	1423.7	404.2
1998	26849.7	15223.5	11626.1	3597.4	3239.5	1837.1	1402.4	434.8
1999	29896.2	16159.8	13736.5	2423.3	3606.3	1949.3	1657.0	292.3
2000	39273.3	20634.4	18638.8	1995.6	4743.0	2492.0	2250.9	241.1
2001	42183.6	22024.4	20159.2	1865.3	5096.5	2661.0	2435.5	225.5
2002	51378.2	26947.9	24430.3	2517.6	6207.7	3256.0	2951.7	304.3
2003	70483.5	36287.9	34195.6	2092.3	8509.9	4382.3	4127.6	254.7
2004	95539.1	49103.3	46435.8	2667.6	11545.5	5933.3	5612.3	321.0
2005	116921.8	62648.1	54273.7	8374.4	14219.1	7619.5	6599.5	1020.0
2006	140974.7	77597.9	63376.9	14221.0	17604.4	9689.8	7914.6	1775.2
2007	166924.1	93627.1	73296.9	20330.2	21761.8	12200.6	9561.2	2639.4
2008	179921.5	100394.9	79526.5	20868.4	25632.6	14306.9	11325.6	2981.3
2009	150648.1	82029.7	68618.4	13411.3	22075.4	12016.1	10059.2	1956.9
2010	201722.3	107022.8	94699.5	12323.3	29740.0	15777.5	13962.5	1815.1
2011	236402.0	123240.6	113161.4	10079.2	36418.6	18983.8	17434.8	1549.0
2012	244160.2	129359.3	114801.0	14558.3	38671.2	20487.1	18184.1	2303.1
2013	258168.9	137131.4	121037.5	16094.0	41589.9	22090.0	19499.9	2590.2
2014	264241.8	143883.8	120358.0	23525.7	43015.3	23422.9	19592.4	3830.6
2015	245502.9	141166.8	104336.1	36830.7	39530.3	22734.7	16795.6	5939.0
2016	243386.5	138419.3	104967.2	33452.1	36855.6	20976.3	15879.3	5097.1
2017	278099.2	153309.4	124789.8	28519.6	41071.4	22633.5	18437.9	4195.5
2018	305008.1	164127.8	140880.3	23247.5	46224.2	24866.8	21357.3	3509.5

a) Data in 1978 were from the Ministry of Foreign Trade; and data since 1980 are from Customs statistics.

b) A negative balance indicates trade deficit. That is, imports surpassing exports.

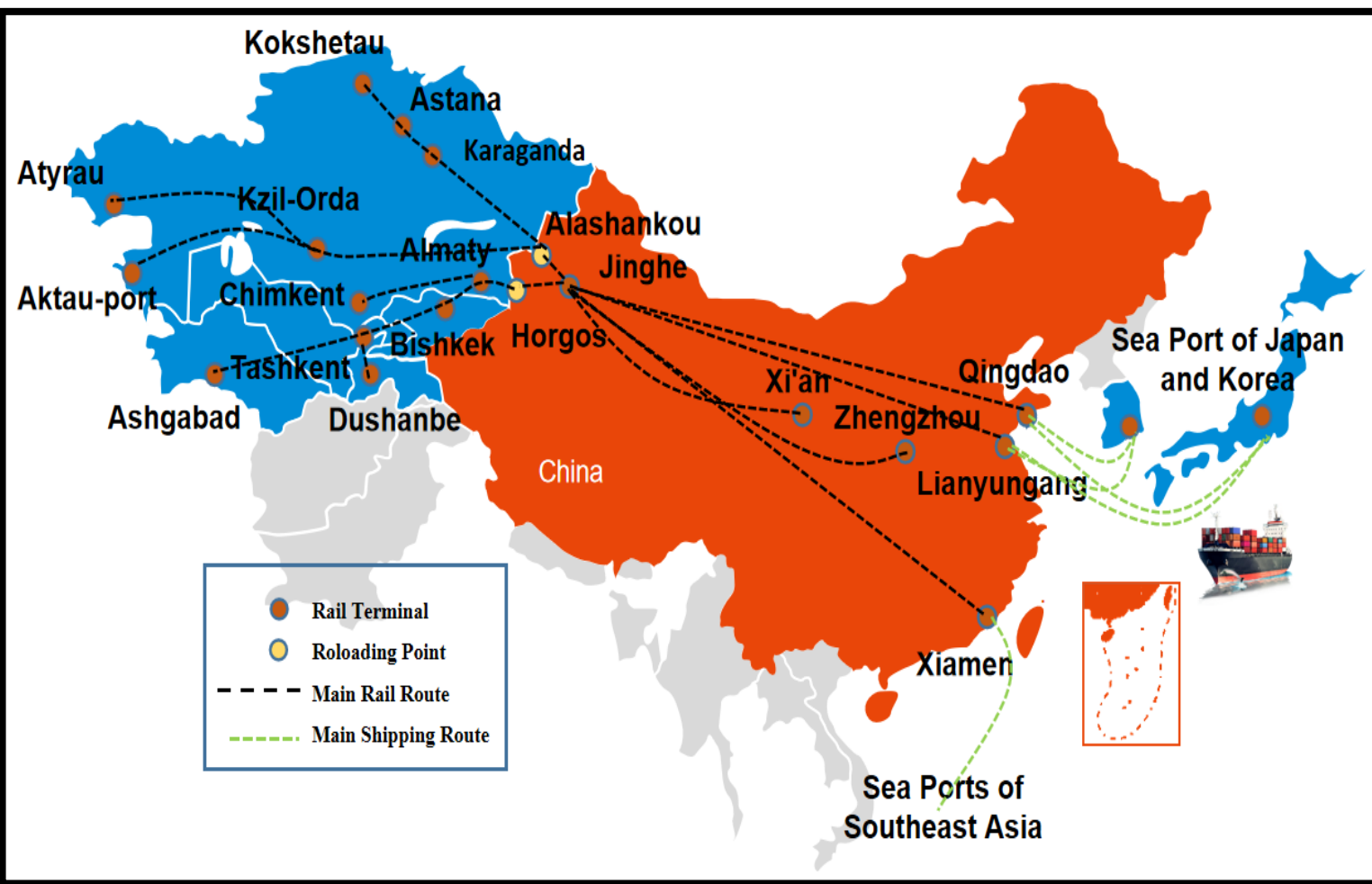
- S druge strane treba spomenuti izniman utjecaj Kine na države istočne i srednje Azije.
- Na tom prostoru Kina ima poseban projekt nazvan „Pojas i put“ (*Belt and the Road*).
- Kina je odlučila ponovno aktivirati stari Put svile i dati novi zamah svojoj ekonomskoj ekspanziji na prostoru Azije.

Sl. 6. Kina i njeni energetske interesi u Srednjoj Aziji



Izvor: Russia's and China's quiet contest in Central Asia,
<https://www.gisreportsonline.com/r/chinas-interest/>

Sl. 7. Kinesko-srednjoazijska željeznička mreža



Direktne željezničke mreže na relaciji Kina – Središnja Azija

--
Lianyungang/Xi'an/Xiamen/Shenzhen/Qingdao

**Pomorske luke (tranzit via Kina)-
Centralna Azija – željeznički i
multimodalni transport.**

Dolazni terminali u Središnjoj Aziji

- Astana
- Chimkent
- Karaganda
- Atyrau
- Ashgabad
- Dushanbe
- Bishkek
- Tashkent
- Aktau-port
- Kokshetau



Izvor: TTE, [http://en.trans-
eurasia.com/prod_view.aspx?TypeId=31&Id=172&FId=t3:31:3](http://en.trans-eurasia.com/prod_view.aspx?TypeId=31&Id=172&FId=t3:31:3)

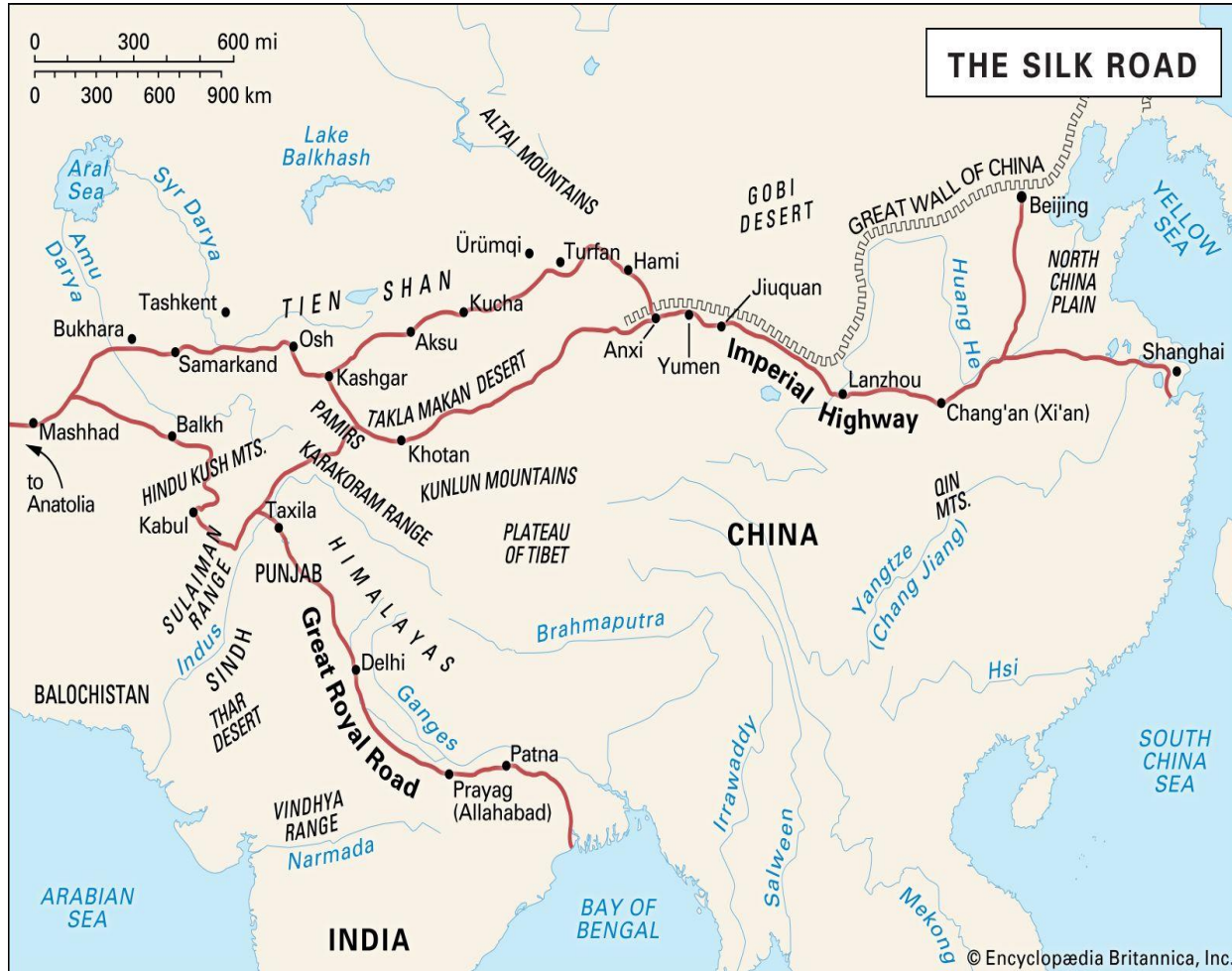
- 21. stoljeće ponovno će se oblikovati unutar Azije - s dva diva - **Kinom i Indijom**, spremnima da vode svijet.
- To će se poklopiti s povratkom “azijskih vrijednosti”.
- Pojavljuje se nova generacija globalnog vodstva, izgrađena na azijskoj varijanti gospodarskog državnog umijeća oblikovana odgovornošću i solidarnošću.

Antički povijesni Put svile

- I nakon otkrića Amerika, Euroazija je i dalje bila središte svjetske politike i ekonomske globalizacije.
- Unutar kontinentalnog kompleksa tzv. Svjetskog otoka koji obuhvaća Euroaziju i Afriku drevni **putovi i rute svile** (Silk Road - ASR) služili bi kao mreža komercijalnog povezivanja te kao "superautocesta" komunikacije i kulturne razmjene, na kojima su se razvijali temelji modernosti.

- Ova “**transkontinentalna cesta**” nije predstavljala samo komercijalni motor predmodernog vremena, već i glavni pokretač kulturne, pa i duhovne razmjene i obogaćivanja između Azije, Europe i Afrike.
- Putevi i rute svile - omogućili su bolju povezanost i "organsko uključivanje" Kine u ekonomske i kulturne strukture tadašnjeg svijeta.
- Osobito u pogledu baštine ASR-a, UNESCO bi je mogao označiti kao svjetsku baštinu „**iznimne univerzalne vrijednosti**”.

Sl. 8. i 9. Antički put svile; Karavana na putu svile



Izvor: Encyclopædia Britannica, <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>

Sl. 10. i 11. Vrhovi Pamira; Trgovačka karavana na putu svile
u Središnjoj Aziji



Izvor: <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>



- Perzijsko Carstvo – pojavilo se kao najveće teritorijalno carstvo antičkog svijeta.
- Ono će time osigurati preduvjete za prvi **paneuroazijski integracijski proces** u povijesti.
- Perzijanci su bili u stanju osigurati ključni preduvjet za stvarnu realizaciju te potpunu "operalizaciju" ASR-ova.
- Razrađujući naslijeđe Babilonskog Carstva - uspostavili su najučinkovitiji administrativni i infrastrukturni sustav.
 - > protezao se preko prve svjetske "velesile", koja je ikada povezivala Aziju s Europom i Afrikom.

Sl. 12. Perzijske kraljevske ceste



Izvor: StMU Research Scholars, <https://stmuscholars.org/the-persian-royal-road/>

- Perzijsko Carstvo osiguralo je ključnu transkontinentalnu poveznicu za međusobno povezivanje Južne, Središnje i Zapadne Azije s Mezopotamijom, Egiptom i Sredozemljem.
- Nadovezujući se na ovu **administrativnu i logističku jezgru**, putevi svile mogli su se u potpunosti uspostaviti oko 100. pr. Kr. - 100. godine poslije Krista.
- To je bilo kada je stari Rim proširio svoj mediteransku povezanu mrežu sve do Bliskog istoka.

- Carska Kina je istovremeno proširila vlastitu infrastrukturu na “zapadne zemlje” tj. u središnju Aziju
- **Cilj:** dovršiti kontinentalni put koji bi povezivao kineski carski grad Xi'an sa Sredozemljem, a time i Rimskim Carstvom.
- Više od 1500 godina - ASR-ovi poticali su održiv gospodarski rast te kulturni i tehnološki razvoj unutar velik dio antičkog svijeta - i to sve do ranog novog vijeka.

- U usporedbi s tim, Zapadna Europa i Atlantik ostali razmjerno *marginalni i periferni* u svjetskim poslovima do 18. stoljeća.
- Čak i tijekom 17.st. povijesni iranski gradovi poput Isfahana, budući da su bili smješteni u srcu ASR-ova, bili su kozmopolitskiji od Pariza i veći od Londona.

- U geografskom smislu, naslijeđa kasnijeg Perzijskog Carstva - teritorijalno su bila koncentrirana na Zapadnu Aziju.
- Ona je, uz drevna carstva i civilizacije središnje Azije bila središnji kamen temeljac ASR-a.
- Regije u središnjoj i zapadnoj Aziji pružale su se od Turske i Crnog mora preko Kavkaza, Sirije, Iraka, Irana, Kazahstana, Uzbekistana, Kirgistana, Turkmenistana, Tadžikistana, sve do Afganistana i Pakistana.
- Moderna ih je, a posebno zapadna historiografija uglavnom izostavljala i ignorirala.

Sl. 13. Isfahan oko 1850-e.



Izvor: <https://en.wikipedia.org/wiki/Isfahan>

- Ove "**izgubljene civilizacije**" u antičkoj Središnjoj Aziji sadržavale su daleko razvijenije urbane kulture koje su služile kao središta za prvu globalizaciju u svjetskoj povijesti.
- ASR-ovi nisu bili samo komercijalna super autocesta starog svijeta;
- Da je postojala "rana Silicijska dolina", ona bi bila **geografsko „srce” ASR-a** - negdje između kineskog i rimskog Carstva.

- Istovremeno, Kina i Indija bile su ekonomski i kulturni epicentri ne samo u Aziji, već donekle i u cijelom svijetu.
- Također su zadržale najveće prosječne populacije od pretpovijesti.
- Do kraja antike u Sredozemnom području, s padom Zapadnog Rimskog carstva, Bizantsko Carstvo na kraju se pojavilo kao vrata ASR-a u Europu.

- Bez nasljeđa ASR-a i kulturne baštine, niti Kina ni Indija, a ni druge drevne niti moderne civilizacije ne bi bili zamislivi.
- U tom kontekstu, čak i današnji **Novi put svile** (NSR) doista predstavlja „najveći koordinirani plan ulaganja u infrastrukturu u ljudskoj povijesti”.
- On dalje razrađuje i internacionalizira ono što je moderna Kina započela prije nekoliko desetljeća
 - > proces koji je omogućio stalnu industrijalizaciju Srednjeg Kraljevstva i time izbavilo najveći broj ljudi ikada iz siromaštva.

Sl. 14. Inicijativa pojas i put

- Danas, pokretanjem **Novih putova svile** (ili ruta - NSR), i u okviru Inicijative Pojas i put (BRI) – Kina učinkovito nadograđuje svojih 5000 godina civilizacijskog naslijeđa kao i gospodarsko i kulturno vodstvo.

Izvor: Deutsche welle, <https://www.dw.com/bs/sve-ve%C4%87e-rupe-na-kineskom-putu-svile/a-57377587>



Kinesko moderno oživljavanje novih puteva svile

- U 21. st. karta svijeta se ponovno mijenja – pomičući svoj centar **PONOVNO** na Aziju.
- Uspostavljeno je novo kinesko-rusko strateško partnerstvo i zajedničko pokretanje Šangajske organizacije za suradnju (SCO).
- Od 2017. SCO uključuje i Indiju i Pakistan te se pozicionirala kao vodeći razvojni, ako ne i politički, regionalni blok u Euroaziji.
- Sada služi i kao glavna platforma za političko-vojnu suradnju u Aziji.

Sl. 15. Šangajska organizacija za suradnju (*Shanghai Cooperation Organization*)



Izvor: Russia Briefing, <https://www.russia-briefing.com/news/russia-the-pragmatic-dealmaker-as-shanghai-cooperation-organisation-moscow-summit-implies-a-new-eastern-bloc.html/>

- Od kad je kineska **Inicijativa pojas i put** (*Belt and the Road Initiative - BRI*) pokrenuta 2013. - postala je unutarnji pogon za globalni tranzicijski proces.
- Budući da je BRI nedvojbeno najveći svjetski infrastrukturni projekt u povijesti ikada, ima sposobnost logističkog povezivanja svjetskog otoka.
- Tako je spojio kontinentalni **kompleks Euroazije i Afrike** – baš kao što je to nekada bio slučaj s ASR-ovima.

- Ovaj jednokratni razvojni projekt temeljen na infrastrukturi vj. bi trebao potaknuti industrijalizaciju duž golemih gospodarskih zona BRI-ja i njegovih država sudionica.
- ***Geoekonomske karte svijeta*** značajno će se promijeniti tijekom nadolazećih desetljeća.
- BRI potencijal se odražava i kroz kineski domaći uspjeh masivnog i održivog gospodarskog razvoja.
- I budući pogledi na svijet izgledati će sasvim drugačije.

Povratak Azije i ponovno povezivanje „Svjetskog otoka“

- Korejska "**Euroazijska inicijativa**" (EAI) pokrenuta je odmah nakon BRI-ja u listopadu 2013.
- To je komplementarni alat koji bi mogao biti dobro integriran s BRI-jem, jer su njegovi ciljevi "izgraditi geoekonomske veze", npr. prometni koridor koji počinje u Busanu, prolazi kroz Sjevernu Koreju, Rusiju, Kinu i središnju Aziju, kako bi došli do Europe.
- Također se nastoji pridružiti bilateralnom projektu između Rusije i Sjeverne Koreje kao pomoć u povezivanju transkorejske željeznice s transsibirskima.

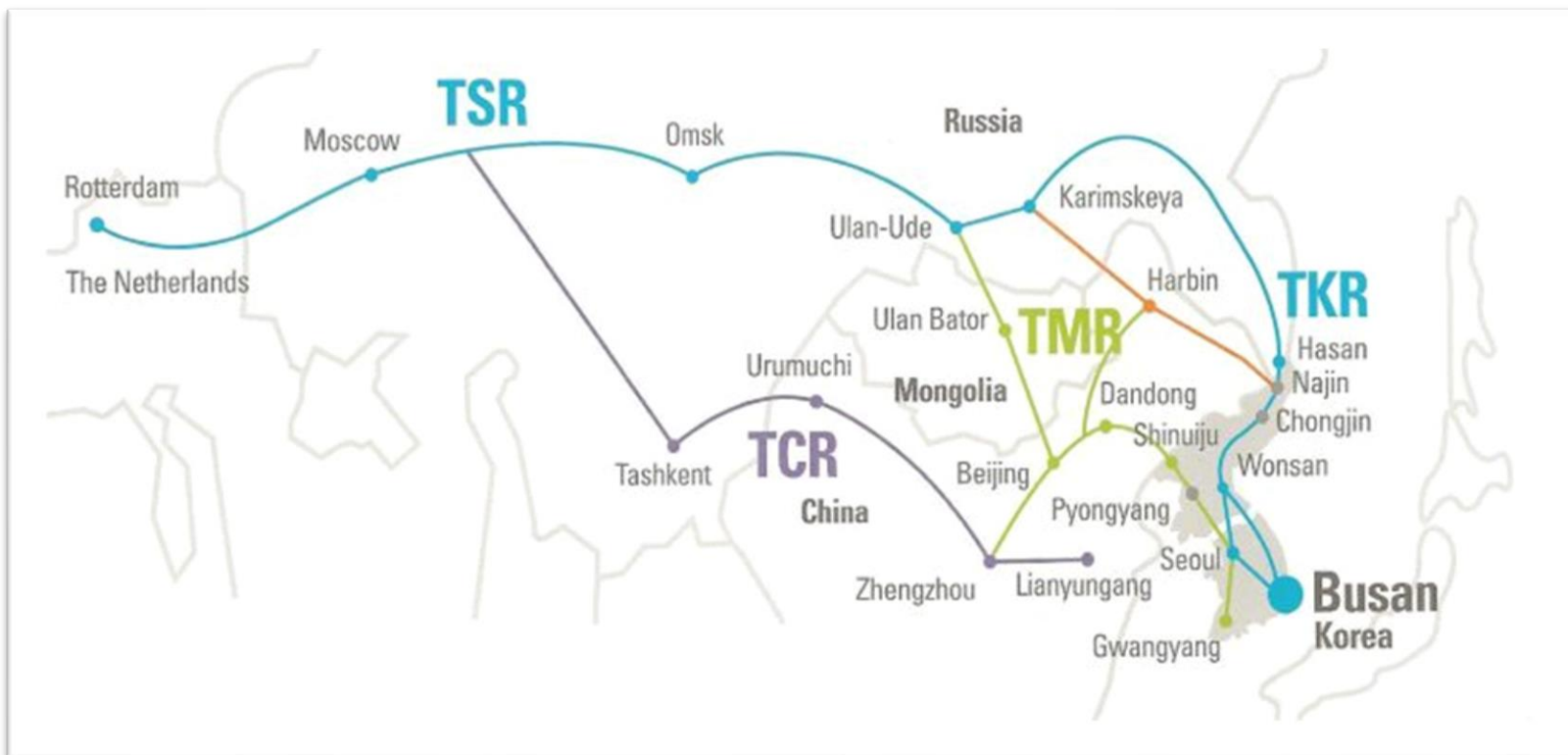
Sl. 16. Infrastrukturalna vizija Južne Koreje

- Ova vizija za sada je neovisna od kineskog Novog puta svile.
- Temelji se na „**Novim sjevernim**” politikama - nužno povezivanje s Rusijom u svrhu proširivanja energetske infrastrukture i otvaranja Arktičkog plovnog puta.
- i „**Novim južnim**” politikama - temelji se na jačanju povezivanja sa članicama ASEAN-a, kao odgovoru na azijske geopolitičke nestabilnosti.



Izvor: Reconnecting Asia, <https://reconasia.csis.org/south-koreas-infrastructure-vision/>

Sl. 17. One Belt, One Road, One Korea?



Izvor: The Diplomat, <https://thediplomat.com/2018/02/one-belt-one-road-one-korea/>

- **Euroazijska inicijativa** se također temelji na gospodarskoj suradnji - kroz infrastrukturne projekte kao što je transkorejska željeznica.
- U konačnici se nada promicanju mira na Korejskom poluotoku kroz perspektivu ekonomske integracije.
- Time bi J. Koreja također mogla pristupiti željezničkim rutama preko euroazijske kopnene mase, smanjujući logističke troškove svog izvoza u Europu do 30 %.

- Ovaj potez mogao bi pomoći u umirivanju Korejskog poluotoka na srednji i dugi rok.
- Konstruktivan i potencijalno suradnički potez J. Koreje vis-à-vis BRI-ja je dobar primjer "resetiranja" geopolitičke dinamike u Euroaziji.
- Uz ist. Aziju, zap. Azija i Bliski istok trenutno doživljavaju značajne geopolitičke i geoekonomske transformacije - odražavaju strateški zaokret prema Istoku.

Unutar ovog “**Novog globalnog istoka**”, Indo-pacifička regija trenutno postaje “novo središte moći svjetske politike”.

To podrazumijeva da postoji “nikad intenzivnije geopolitičko rivalstvo” u ovom strateškom raskrižju globalnih poslova.

- Robert Kaplan (am. pisac; vanjska politika): Indijski ocean sve se više pojavljuje kao geostrateški "**centar gravitacije**„ - tko kontrolira taj centar, kontrolira Euroaziju, a time i Kinu.
- Tradicionalno vanjskopolitičko držanje nesvrstanosti Indije sugerira da Indija zauzvrat slijedi "**treći put**„ - kao globalna "**mosna sila**".
- Ona se pojavljuje u dvostrukom svojstvu države u razvoju i "cvatuće demokracije".
- New Delhi može poslužiti kao poveznica između Pekinškog konsenzusa ("bez uvjeta") i Washingtonskog konsenzusa ("liberalna demokracija" i ekonomija slobodnog tržišta), a i postati nova sila na INDIJSKOM OCEANU.

Tab. 2. Prognoza za vodeće svjetske ekonomije

TOP-10 GLOBAL ECONOMIES

Ranking	2021	2022	2026	2031	2036
China	2	2	2	1	1
US	1	1	1	2	2
India	7	6	5	3	3
Germany	4	4	4	5	4
Japan	3	3	3	4	5
UK	5	5	6	6	6
France	6	7	7	7	7
Indonesia	16	16	15	14	8
Brazil	11	11	10	8	9
Russia	12	12	13	13	10

Source: CEBR World Economic League Table

- U svojoj najnovijoj ljestvici globalnog gospodarstva, CEBR je predvidio da će **Kina 2030. preći SAD** i postati najveće svjetsko gospodarstvo u dolarima – 2. godine kasnije od predviđanja u prošlogodišnjoj ljestvici.
- Indija, za koju se očekuje da će sljedeće godine preći Francusku i zauzeti 6. mjesto, postat će 3. najveće gospodarstvo 2031.
- Njemačka će ostati vezana za 4. mjesto, ali će izgubiti mjesto od Japana 2031. i postati 5. po veličini gospodarstva u svijetu. Vratit će izgubljeno mjesto do 2036. i potisnuti Japan na 5. mjesto.

Snaga ravnoteže ovisnosti



Indopacifik

Arktik

Pakistan, Šri Lanka

Mijanmar

Europa

Prema novoj eri kontinentalne dominacije

- Preko BRI-ja, Kina učinkovito dopire do zemalja diljem svijeta i uspostavlja s njima sporazume o gospodarskoj suradnji.
- Epohalni kineski plan, pokrenut 2013., a 2017. unesen u Ustav Republike Kine - trebao bi ekonomski preobraziti i prometno povezati Daleki i Bliski istok, Aziju, istočnu Afriku i središnju, istočnu i JI Europu.
- **To podrazumijeva:**
 1. olakšati i ubrzati prijevoz kineskih proizvoda do zapadnih kupaca.
 2. osigurati opskrbu kineskih kopnenih provincija energentima.

Sl. 18. Pomorski put svile

- Njegova kopnena komponenta pod nazivom „**Ekonomski pojas Puta svile**“ proteže se po nekoliko prometnih i energetskekih „koridora“ preko cijele Azije i većeg dijela Europe.
- Morska komponenta - „**Pomorski Put svile za 21. stoljeće**“, povezuje mora i oceane od Južnokineskog mora na istoku do Mediterana na zapadu.
- Prema tome je to i ekonomska i geostrateška akcija.



Izvor: <https://www.mei.edu/publications/positioning-provinces-along-chinas-maritime-silk-road>

Indo-pacifik i Maritimni put svile

- Pomorski put svile (MSR) sastavni je dio BRI-ja koji uključuje "geoekonomske i geopolitičke ishode" koji podržavaju kineske pomorske interese.
- Predsjednik Xi Jinping predložio je MSR tijekom svog posjeta Indoneziji u listopadu godine 2013.
- Kina je također afirmirala svoju pomorsku moć i utjecaj u ***Indian Ocean Rim Association***.
- MSR dobiva golemu geopolitičku vitalnost u Indo-pacifiku – ključni konstrukt koji uključuje sve zemlje povezane preko Indijskog do Tihog oceana.
- Područja dva oceana u ovom kontekstu spajaju se i tvore regiju **Indo-pacifik**.

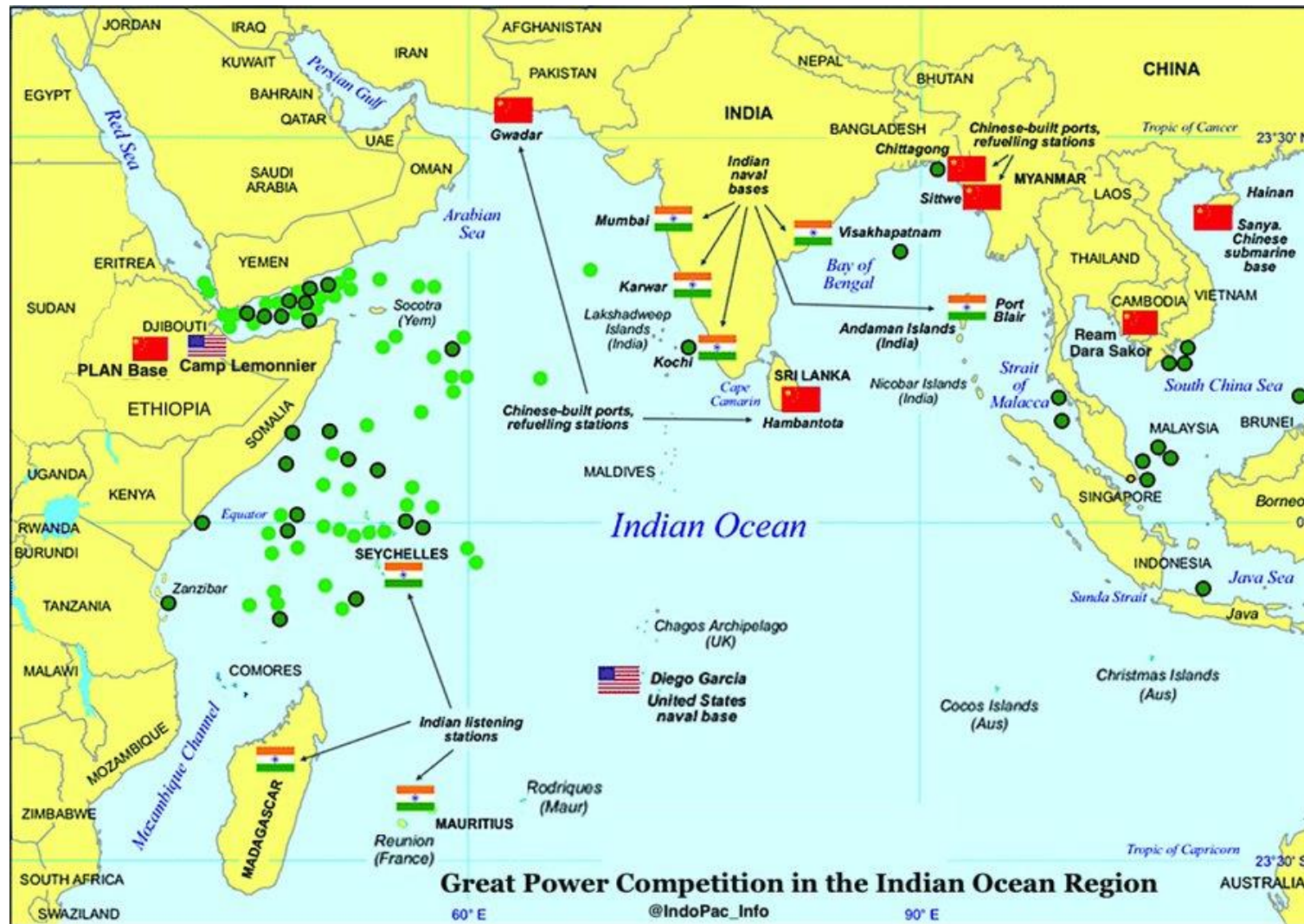


Sl. 19 Države Indo-pacifika

- Kina na Indo-pacifičku konstrukciju gleda s mnogo sumnje.
- Kina je vrlo skeptična prema ovom pojmu i kritički postavlja pitanje namjera SAD-a u propagiranju konstrukcije i s njom povezane narative.
- Neki su vjerovali da konstrukt ima više inačica i stoga je dvosmislen.
- Drugi su dovodili u pitanje njegove ekonomske koristi, smatrajući da on ne može izdržati ekonomsku moć projekta kao što je BRI.

Izvor: <https://research.jgu.edu.in/understanding-the-indo-pacific-strategy-from-the-view-point-of-subramaniam-jaishankar/>

Borba za prevlast na Indo-pacifiku



- Kina – zadnjih 10 godina taktički, korak po korak, priprema strateško zauzimanje megaregije od istočnih obala Afrike pa sve do spoja Istočnog kineskog mora s Južnim kineskim morem.
- Njih u tom susretu **spaja Tajvan** kao središte željene zone gospodarske, ali i političke dominacije.
- **Južno kinesko more** - Komunistička partija ustvrdila da ima neosporan suverenitet nad tim morem.
- To temelji na '**povijesnom pravu**', iza čega zapravo stoji inicijativa 'Jedan pojas, jedan put' - služeći kao političko-gospodarski instrument uspostave dominacije nad ekonomski privlačnim područjem.

- Sjedinjene Države, Japan, Indija, Vijetnam i Kina, imaju različito razumijevanje ovog konstrukta i različite stavove.
- SAD podupiru indo-pacifičku strategiju pod nazivom “**Slobodan i otvoren Indo-pacifik**“ (*Free and Open Indo-Pacific* - FOIP).
- Načela FOIP-a - kako ih slijede SAD, odražavaju i političko-ekonomski kao i geostrateški narativ u vrijeme kada su SAD vjerovale da je Kina nastoji istisnuti kao silu u regiji.
- Američko shvaćanje FOIP-a usredotočilo se na geostrateške narative koji okružuju slobodno pomorsko dobro
 - SAD traže slobodu plovidbe, slobodan pristup morskim putovima, mirno rješavanje pomorskih sporova te transparentnost financiranja infrastrukture u moru.

- Indijsko shvaćanje konstrukta ne razlikuje od onoga SAD-a ili Japana, iako ima i dijelova u kojima se razilazi s njima.
- U lipnju 2018., dok je držao svoj uvodni govor u Dijalogu Shangri-La, indijski premijer Narendra Modi pozvao je na “**slobodan, otvoren, inkluzivni Indo-Pacifik (FOIIP)**”.
- Ipak, indijsko razumijevanje indo-pacifičkog konstrukta također ima snažan kineski faktor – on je ugrađen u njihove zajedničke strateške manevre u Južnom kineskom moru, Indijskom oceanu i naravno, BRI-u.

Kineska arktička politika i Polarni put svile (PSR)

- **Arktički ili Polarni Put svile (PSR)** predstavlja još jedan dodatni Put svile.
- On nije nužno predvođen Kinom - niti financijski niti politički.
- Rusija ima veliki udio preko infrastrukturnog razvoja svog arktičkog arhipelaga.
- On bi se mogao pokazati kao bitno **"multipolarniji"** projekt od kopnenog, pomorskog i svemirskog puta svile, koji su uglavnom pokrenuti od strane Kine i ovise o njoj.

Sl. 20. Polarni pomorski putevi



- Kina ima za cilj **postati de facto arktička sila i**, stoga će ga odvagnuti unutar svojih vanjskopolitičkih inicijativa.

Doprinijet će strateškom financiranju u njegovoj realizaciji.

Kini, Indiji, Južnoj Koreji i još 3 zemlje odobren je, od strane Arktičkog vijeća, status promatrača 2013.

Kasnije je Kina pokazala proaktivno stajalište i postala **prva necirkumpolarna zemlja** koja je predstavila svoju Arktičku politiku 2018.

Sl. 21. Arktička brodska ruta



Kineski stav prema Arktiku

- PSR je konceptualiziran kao dio BRI-ja 2018. - time i **kineska Arktička politika** ima golemu važnost u geopolitičkom i geoekonomskom diskursu.
- Politika jasno ističe poriv Kine, kao necirkumpolarne zemlje, da igra veću ulogu u donošenju pravila i tumačenju međunarodnog prava relevantnog za Arktik.
- Kina je odlučila odigrati veću gospodarsku i stratešku ulogu u arktičkoj regiji.

Kina se bavi Arktikom u raznim područjima - uključujući naftu i plin, minerale, ribolov, turizam, znanstvena istraživanja, klimatske promjene i razvoj infrastrukture na Arktiku.

Petogodišnji plan (2021.-2025.) ustvrdio je da PSR ostaje **važno fokusno područje u BRI-u** - Kina nastoji ulagati u LNG arktičke regije (npr. Yamal-mreža - LNG i cjevovodi) i povezanu infrastrukturu.

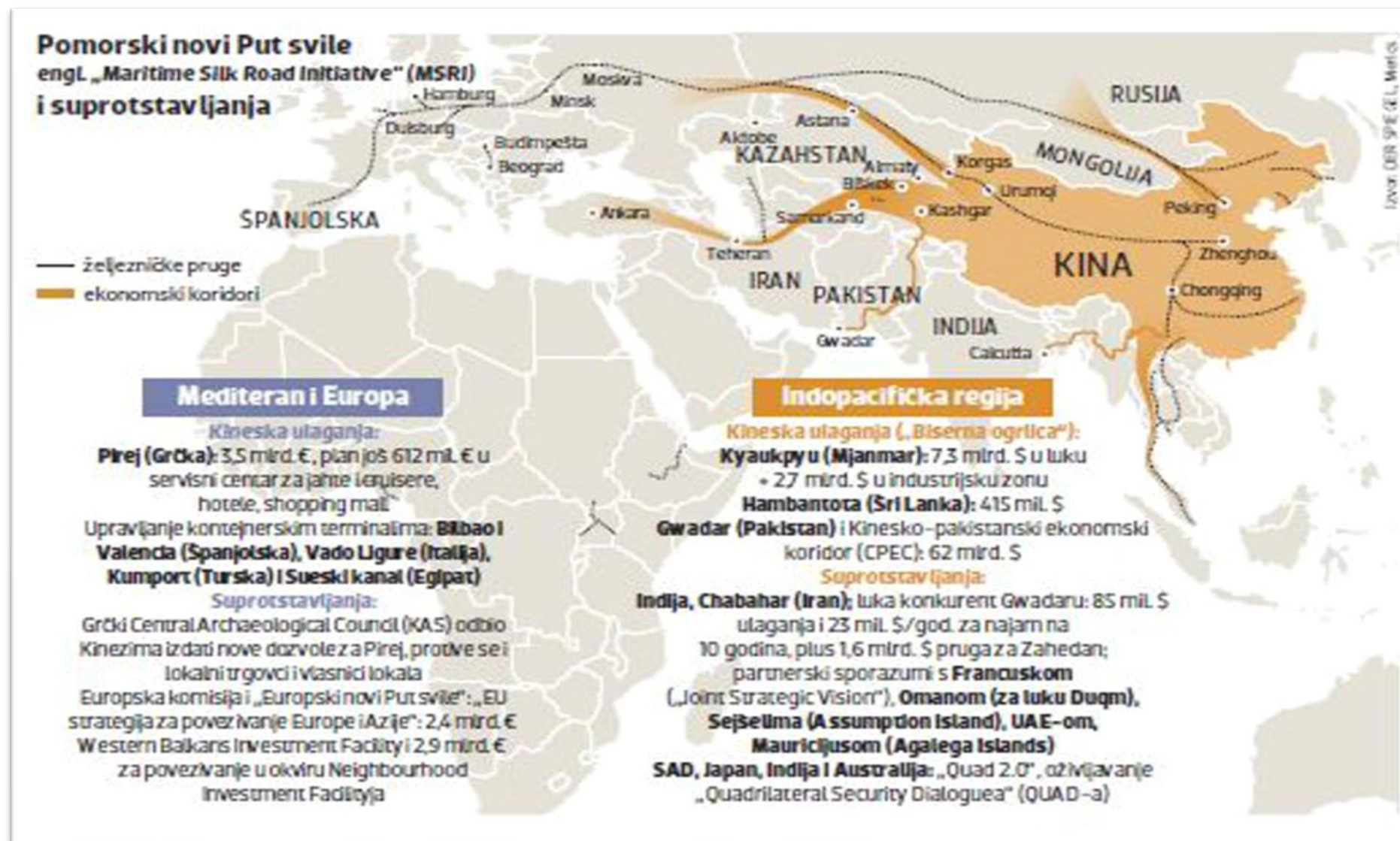
Također je uključena u znanstvena istraživanja, te u projekte u vezi s otpremom i povezivanjem.

Kina i Pakistan

- Daleko najveća ulaganja i na kopnenom i na pomorskom Novom putu svile Kina planira u Pakistanu.
- Na kopnu, ona bi se trebala naći na **kinesko-pakistanskom ekonomskom koridoru** (engl. CPEC)
- Kao ulazna vrata tog koridora na obali (*gateway*) trebala bi poslužiti luka s dubokim morem Gwadar na samom ulazu u Arapsko-perzijski zaljev, u tjesnacu Hormuz.
- Luka **Gwadar** i kinesko-pakistanski ekonomski koridor trebaju Kini za opskrbu bliskoistočnom naftom i plinom njezinih najzapadnijih kontinentalnih provincija.
- U luku te prometne i energetske projekte na koridoru od pakistanske obale do svoje provincije Xinjiang, povezane Karakorumskom autocestom - Kina trebala uložiti nevjerojatnih 62 milijarde dolara.

- Kineskim projektima pokušali su se oduprijeti stanovnici **Baločistana**.
- Bili nezadovoljni pripajanjem njihova teritorija Pakistanu.
- I Indija je nezadovoljna time što se kineski koridor Novog puta svile proteže kroz dijelove Kašmira na koje i ona polaže pravo.
- **Indija** se odlučila suprotstaviti razvijajući vlastite luke 72 kilometra dalje prema zapadu, u Iranu.
- Indija od 2017. pomaže Iranu sagraditi luku Chabahar i prometni koridor prema Afganistanu.

Sl. 22. Pomorski put svile i suprotstavljanja



Kina i Mijanmar

- Kini je potrebna i **luka Kyaukpyju** na obali Bengalskoga zaljeva u Mijanmaru > za opskrbu energijom njezinih JZ provincija, prvenstveno Yunnana.
- Iz Kyaukpyja Kina može uvoziti naftu i plin cjevovodima, umjesto tankerima 4000 km duljim morskim putem, kroz Malajski tjesnac.
- U njemu tankeri mogu biti laka meta pirata ili im prolaz lako mogu blokirati neprijateljski ratni brodovi.
- U Mijanmaru luku i naftno-plinski prijemni terminal, ukupno vrijedne 10 mlrd \$, gradi kineska korporacija *China Harbor Engineering Company*.

Kina i Šri Lanka

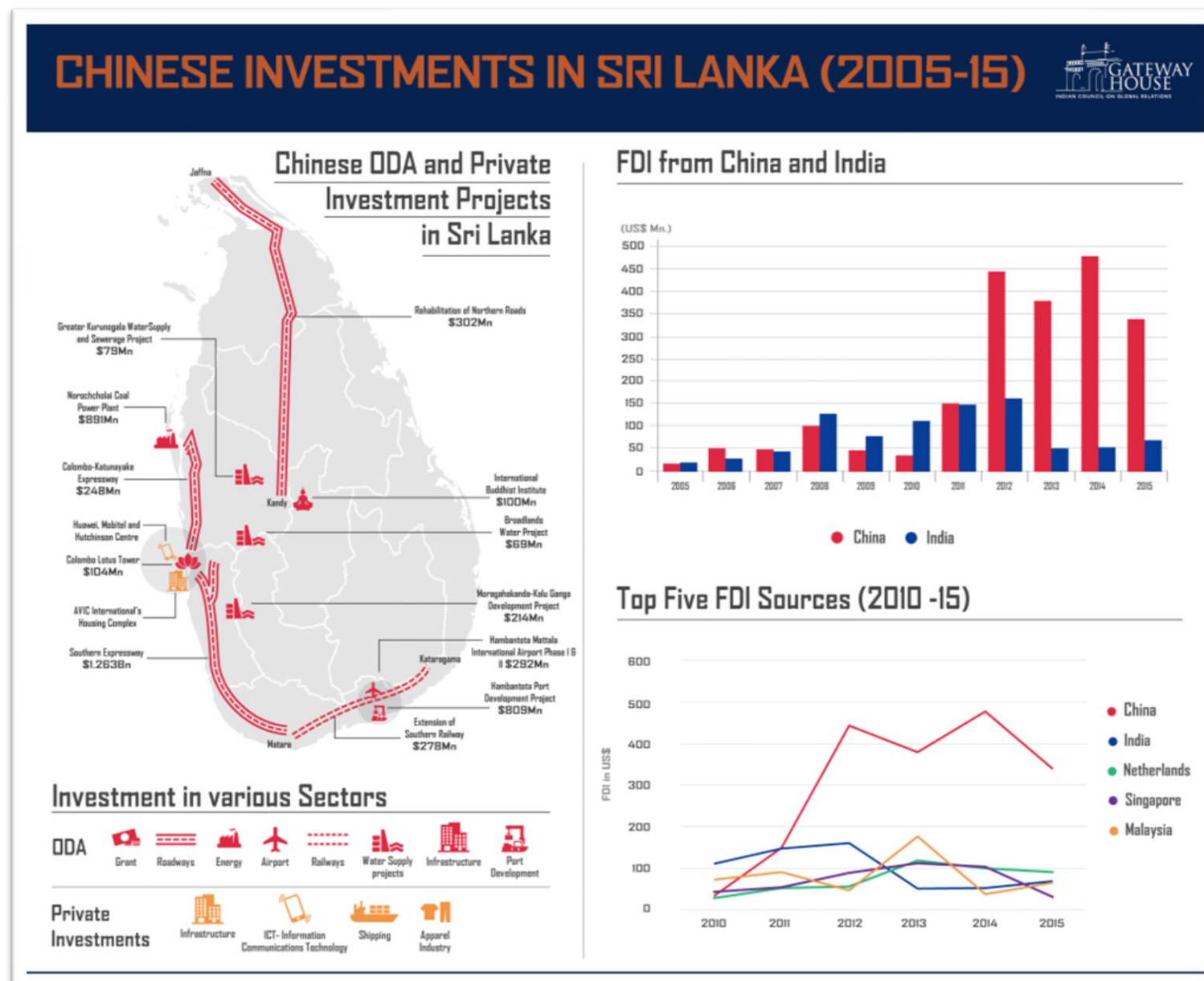
- Za prekrcaj kontejnera (engl. *transshipping*) s najvećih oceanskih kontejnerskih brodova na manje za razvoženje po lokalnim odredištima Kinezi razvijaju kontejnersku luku

Hambantota u Šri Lanki.

- Prva faza stajala je 307 milijuna dolara i financirana je kineskim kreditom s kamatom od 6,3 %.

- To vlada Šri Lanke nije mogla plaćati.

Sl. 23. Kineska ulaganja u Šri Lanku



Izvor: <https://www.gatewayhouse.in/chinese-investments-sri-lanka-2/>

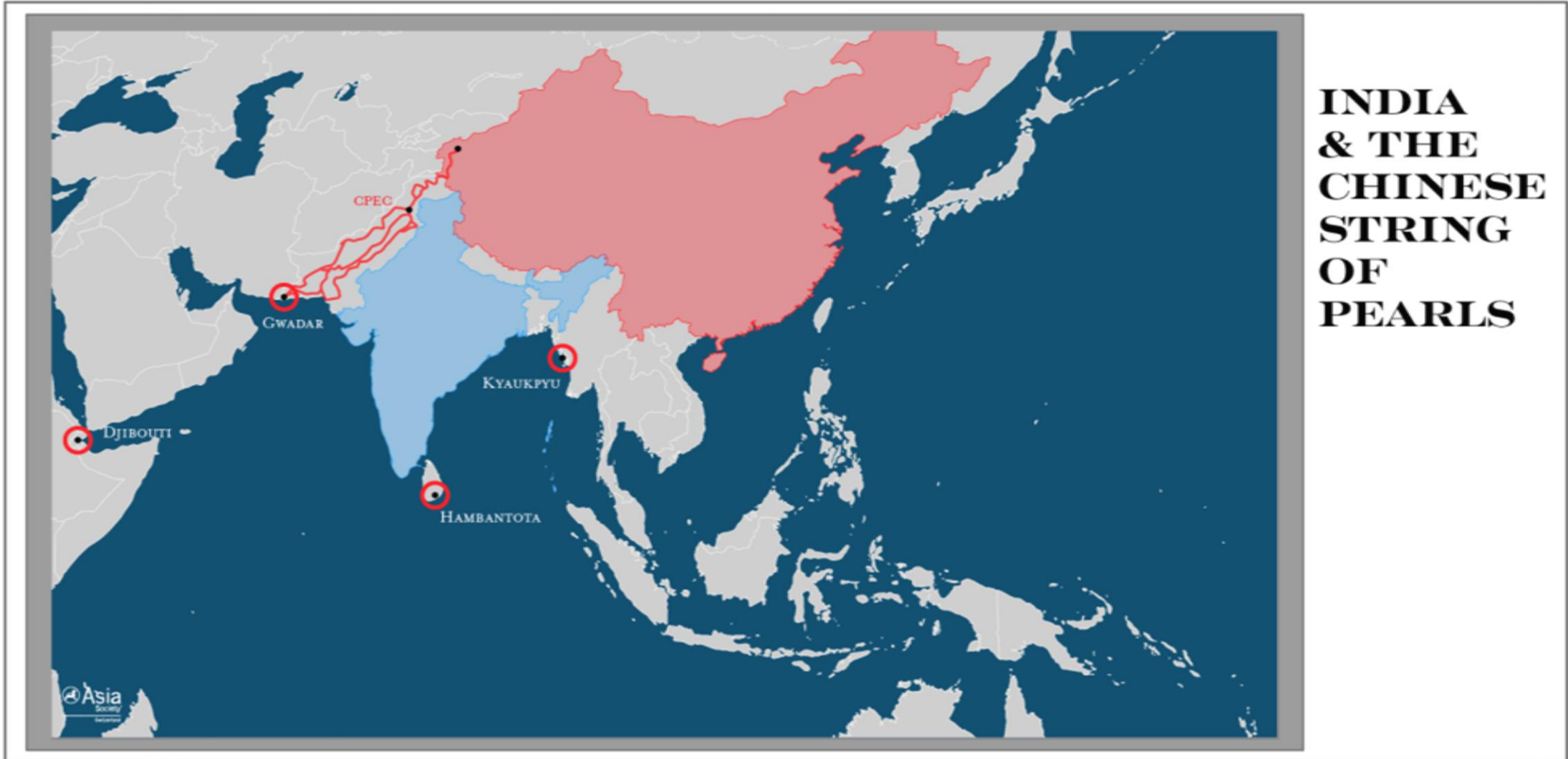
- Kamate na inozemne dugove 2015. dosegnule 95 % prihoda
- -> vlada Šri Lanke bila je prisiljena Kini prepustiti 70 % vlasničkog udjela u Hambantoti i dati joj koncesiju na 99 godina.
- **Financijsko iscrpljivanje** i dovođenje zemlje domaćina u dužničku zamku - izaziva nezadovoljstvo i sumnjičavost zapadnog svijeta prema svim kineskim investicijama na Novom putu svile.

Civilne luke u nizu Kyaukpy - Hambantota - Gwadar, koje naziva **niskom perli**, Kina će vj. iskoristiti i za jačanje svoje vojne prisutnosti u Indijskom oceanu.

Može ih koristiti i kao pomorske baze za popravke i opskrbu svojih ratnih brodov
-> osobito nakon što je 1.8.2017. na rogu Afrike u Djiboutiju otvorila svoju prvu prekomorsku vojnu bazu.

- To nije moglo proći bez otpora drugih pomorskih velesila u tom području.
- Prvo je Indija uspostavila svoje nove vojne i logističke baze u Omanu i na otoku Assumptionu te uspostavila strateško partnerstvo s Francuskom.
- Nakon 10 godina mrtvila, aktivirao se i „***Kvadrilateralni sigurnosni dijalog***“ (QUAD) SAD-a, Japana, Indije i Australije (2017.).

Sl. 24. Indijska i kineska niska perli



Kina i Europa

- U Europi su se Kinezi na “Pomorskom putu svile” iskrcali u **Grčkoj**, u Pireju.
- Tu su razvili bazu koja služi za tzv. *transshipping* kontejnera i kao ulazna vrata za transport kineskih proizvoda preko Sjeverne Makedonije, Kosova, Srbije i Mađarske u središnju, ist. i JI Europu.
- Otkako su 2009. uzeli u koncesiju dva kontejnerska pristaništa i 2016. kupili **51 % vlasništva** u tvrtki koja upravlja pirejskom lukom, Kinezi su Pirej preporodili, s 3,36 milijuna pretovarenih kontejnera.
- Time su ga učinili **2. kontejnerskom lukom** po prometu na Mediteranu.

Sl. 25., 26. Kineski i grčki predsjednik; Kineska ulaganja u Pirej



Piraeus' COSCO boom (Annual container throughput, in millions of twenty-foot equivalent units)



Source: Piraeus Port Authority

Izvor: <https://www.dw.com/en/greece-in-the-port-of-piraeus-china-is-the-boss/a-63581221>

Izvor: <https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/COSCO-faces-backlash-as-it-moves-to-tighten-grip-on-Greek-port>

- Ekonomisti EU nisu oduševljeni investicijama iz Kine.
- Ni kineska gradnja kopnenog prometnog koridora od Grčke prema Budimpešti preko Prištine i Beograda ne prolazi bez otpora.
- Vidjevši što joj u “predsoblju” rade Kinezi, i Europska unija odlučila je pokrenuti svoj „Novi put svile”.
- Zove se **„Povezivanje Europe i Azije - građevni blokovi za strategiju EU”**.

Dakle...

- ... kineski Novi put svile je aktivirao i snažne otpore i protivljenja suprotstavljenih **ekonomskih i političkih interesa**.
- Spektar tih otpora je jako širok - oni se javljaju na svim društvenim razinama, od mikrorazine i pojave **opće netrpeljivosti** prema kineskim investicijama.
- Dolazi do globalnog geostrateškog povezivanja zapadnih velesila kojima se kinesko prodiranje kopnom i „iskrcavanje Kineza“ u Indijskom oceanu, ist. Africi i Sredozemlju nastoji staviti pod kontrolu i izbalansirati vlastitim investicijama i projektima.

Made in China 2025

- Kineska vlada postavila je inovacije kao prioritet u svom ekonomskom planiranju brojnim programima kao što je ***Made in China 2025*** - planom koji je usvojen 2015. godine.
- Tim je planom bilo utvrđeno kako je neophodno nadograditi i modernizirati kinesku proizvodnju u 10 ključnih sektora - s ciljem da država postane **globalni lider** u proizvodnim sektorima.
- Takvim mjerama Kina će biti spremna koristiti vlastite industrijske kapacitete kako bi smanjila stupanj zavisnosti države od stranih tehnologija, uključujući i zatvaranje pogona stranih kompanija koje dominiraju na globalnim tržištima (Xinhuanet, 2017).

Sl. 27. Sektori na koje je usmjerena plan *Made in China 2025*



Izvor: China Briefing, <https://www.china-briefing.com/news/made-in-china-2025-explained/>

ZAKLJUČAK

- Povijest Euroazije 21. stoljeća najvjerojatnije će vidjeti „uskrsnuće” i (ponovno) pojavljivanje novih kontinentalnih sila, uključujući Kinu, ali i Indiju.
- U moderno doba, glavne euroazijske kontinentalne sile bile su Rusija i Njemačka, obje smještene na europskom shelfu. Rusija je, osim golemog teritorijalnog opsega duboko u Aziji, tradicionalno bila zemlja s europskim središtem.
- Kina se pozicionira ne samo na azijskom Pacifiku, već i šire – prema kopnenoj unutrašnjosti.
- „*Made in China*” - Strategija industrijske politike 2025. učinit će kinesko gospodarstvo s vrhunskom visokom tehnologijom koje potiče održivi gospodarski rast diljem Azije.

Literatura i izvori

- Ahmed, F., Lambert, A., 2022: The Belt and Road initiative: Geopolitical and Geoeconomic aspects, Routledge
- Fenby, J., 2008: Povijest suvremene Kine – Propast i uzdizanje velike sile 1850. - 2008., Sandorf, Zagreb, p. 768.
- Naughton, B., 2020: China's global economic interactions, in: China and the world (ed. Shambaugh, D.), Oxford University press
- Westad, O. A., 2020: Legacies of the past in: China and the world (ed. Shambaugh, D.), Oxford University press
- Kholmann, T., 2021: Deutsche Welle, <https://www.dw.com/bs/sve-ve%C4%87e-rupe-na-kineskom-putu-svile/a-57377587> , 2.5.2021.(20.9.2022.)
- Večernji list, <https://www.vecernji.hr/vijesti/da-zaustavi-kineski-desant-europska-unija-pokrece-svoj-novi-put-svile-1327936>, 27.6.2019. (20.9.2022.)

- HVALA NA PAŽNJI

- PITANJA??