

—帶—路 (koridorima globalne dominacije)

*Čovjek koji ne razmišlja i ne planira unaprijed,
naići će na nevolju odmah ispred svojih vrata.*

Konfucije, kineski filozof i društveni reformator (oko 551.– 479. pr. Kr.)

Najveći je osvajač onaj koji zna pobijediti bez borbe.

Lao-Tse, kineski filozof (oko 4. st. pr. Kr.)

Umjesto iscrpljivanja oko nedogledne **Brexit** gungule Europska unija ima sasvim druge, daleko bitnije izazove pred sobom. **Churchill** je svojedobno izjavio da Balkanci proizvode više povijesti nego što ju mogu probaviti, a samodopadni Britanci evo stvaraju toliko naporne i zamorne buke da je teško opaziti daleko važnije zvuke koji se istodobno mogu čuti. **Italija** je prva država u grupi **G7** koja je maločas, krajem ožujka, podržala kinesku inicijativu „**Pojas i cesta**“. To je krupnije od izvještaja o dnevnim prepucavanjima i nadglasavanjima s otoka koji je u globalnom poretku davno postao drugorazredan, samo što to ondje odbijaju prihvatiti.

Ako je termin „Brexit“ ušao u standardni rječnik većine hrvatskih građana onda bi to morala i sintagma „Pojas i cesta“ („**Belt and road**“; BRI). Inicijativa „Pojas i cesta“ (ili „Novi putevi svile“, ili „Jedan pojas, jedna cesta“) kineski je veleprojekt stvaranja transportnih koridora – modernih ekvivalenata nekadašnjih puteva trgovanja svilom – za snažnije povezivanje prije svega Azije, Afrike i Europe, ali i daleko više od toga; moglo bi se čak reći da je to kineski državni program s ambicijom preuzimanja globalne dominacije. Višebilijunska kampanja snažnog investiranja ima dalekosežan utjecaj, a način postavljanja odgovora **EU** i zapada općenito prema ovom programu imat će dugotrajne posljedice. Promatrali ga površno ili strateški, u svakom slučaju inicijativa „Pojas i cesta“ predstavlja novu kinesku ekonomsku politiku usmjerenu izgradnji infrastrukturnih projekata; prije petnaestak godina malo je tko mogao predvidjeti da bi Kinezi gradili primjerice **Pelješki most**. A u usporedbi s najdužim prekomorskim mostom u svijetu koji povezuje Hong Kong i Macau otvorenim ujesen 2018. godine (30 km mosta i 7 km podmorskog tunela, s pristupnim mostovima ukupno **55 km**) Pelješki se čini kao ćuprijica.

Geografska zanimljivost za kvizaše: kopno koje je na cijelom planetu najudaljenije od bilo kojeg oceana ili mora nalazi se u sjeverozapadnoj Kini; na koju god stranu da se krene ima oko **2500 km** do prve luke. Logično, razvoj i budućnost kineske ekonomije ovisi o premošćivanju velikih udaljenosti i povezivanju ne samo s ostatkom svijeta, nego i nerazvijene unutrašnjosti s čvorištima globalne trgovine – oceanskim lukama. Sedam od deset najvećih svjetskih luka su u Kini; kao prva europska luka i jedanaesta u svijetu **Rotterdam** ostvaruje oko tri puta manje prometa od **Šangaja**, globalnog vrha. Prije nekih pet godina kineski predsjednik **Xi Jinping** lansirao je viziju mreže željeznica, luka, autocesta, mostova, energetske vodova i drugih ekonomsko-komunikacijskih kanala koji bi kvalitetnije i snažnije povezali Kinu na međunarodnim relacijama. Preko šezdeset država potpisalo je ugovore koji su na neki način povezani s ovom inicijativom. Nastojeći etablirati Kinu ne samo kao ekonomsku, nego i geopolitičku svjetsku

velesilu jasno se očituje novi smjer i nova strategija kineske vanjske politike, osobito u odnosu na Jinpingovog prethodnika **Deng Xiaopinga**, čija je politička doktrina glasila „krij svoju snagu i čekaj svoje vrijeme“. Jinping smatra da je vrijeme čekanja prošlo; na čelu Partije on kroz „Pojas i cestu“ aktivno gradi novi položaj Kine na ekonomskoj karti svijeta.

GLAVNI TEKST

Krajem prošle godine **Pakistan** je s Kinom predstavio planove za razdoblje 2017-2030 u kojima je, za početak, kineska valuta **renminbi** dobila status jednak američkom dolaru, te će sva međunarodna trgovina – investicije, krediti, projekti, itd. – biti denominirana u renminbiju. Planovi obuhvaćaju industrijalizaciju, urbanizaciju, razvoj željeznica, izgradnju naftovoda, plinovoda i rafinerija, upravljanje rijekama uz pripremu hidroelektrana, itd. Uz Pakistan mogu se spomenuti luka i aerodrom u **Džibutiju**, 470 km željeznice kao najveći infrastrukturni projekt u povijesti **Kenije**, 750 km željeznice u **Etiopiji**, željeznica od ukupno preko 1000 km (Lagos - Kano, u izgradnji) u **Nigeriji**, industrijsko-proizvodne zone u **Tajlandu**, 140 km super-brze željeznice u **Indoneziji**, 410 km pruga u **Laosu**, pruge i naftovodi u **Maleziji**, druga najveća luka u **Brazilu** i hidrocentrale u **Argentini** – ovo su neki od praktičnih primjera ekspanzije kineske industrije i utjecaja općenito. Pritom valja imati na umu da Kinezi ne izvoze samo svoju tehnologiju i industrijske standarde, nego i većim dijelom financiraju izgradnju ovih projekata. A što ako nerazvijene zemlje ne budu mogle otplaćivati kredite za izgradnju nove infrastrukture? Eto primjera: **Šri Lanka** nije vraćala zajam za izgradnju luke pa je Kina preuzela i luku i teritorij Šri Lanke površine 15.000 hektara na sljedećih 99 godina. Neki analitičari upozoravaju da je plan Kine vrlo jednostavan: snažno investirati u slabe ekonomije znajući da neće moći vraćati zajmove, i zatim poput hipoteke preuzeti ono što su i financirali i izgradili.

Nakon šezdeset godina Kina je otvorila prvu svoju prekomorsku vojnu bazu u strateški važno pozicioniranoj afričkoj državi Džibuti. Kineski vojnici prvi put nakon 1958. imaju stalnu vojarnu izvan granica, u tjesnacu koji se nalazi na trasi Mediteran - Sueski kanal - Crveno more - Indijski ocean, što jasno simbolizira novu politiku i ambiciju kineskog vodstva. A ako je Džibuti daleko, **Venecija** i **Trst** nisu.

U sklopu inicijative „Pojas i cesta“ Kinezi su već odavna u „šopingu“. Kupili su drugu najveću belgijsku luku (**Zeebrugge**). Kupili su većinski udio u najvećem španjolskom lučkom operateru **Noatum** koji upravlja lukama u Valenciji i Bilbau. Kupili su 40% udjela u vlasništvu tvrtke koja upravlja talijanskom lukom **Vado Ligure** koja je jedan od najvećih terminala za hladnjače u Sredozemlju, te investiraju u proširenje kapaciteta nakon kojega će to postati jedina talijanska luka koja može primiti ultra-velike brodove za prijevoz kontejnera. Kupili su najveću ne samo grčku, nego i istočno-mediteransku – drevnu **Pirejsku** luku, koja je bila važna kako za starogrčku tako i za modernu Atenu, ali i za cijelu istočnu i srednju Europu. Kupili su 49% udjela u vlasništvu tvrtke koja upravlja sa osam kontejnerskih terminala u **Belgiji**, **Francuskoj** i **Malti** (i još sedam terminala u svijetu). Javno su iskazali interes za kupnju luke **Sines**, najveće u Portugalu, gdje se rodio **Vasco da Gama**. Trenutno kontroliraju oko **10% kapaciteta** svih luka u Europi. A posljednja vijest je da je Italija, kao prva iz grupe G7 najutjecajnijih država svijeta, potpisala memorandum o priključenju inicijativi „Pojas i cesta“.

Očekuje se snažno investiranje i razvoj luka u Trstu i Veneciji što će zasigurno imati utjecaja i na promet u hrvatskom Jadranu. Luke u **Antwerpenu**, **Hamburgu** i Rotterdamu već su desetljećima glavna čvorišta odakle se roba transportira diljem Europe, ali Trst – zapostavljen nakon **Austro-Ugarske** – ima neke potencijalne prednosti. Udaljenost od Trsta do **Münchena** je skoro dvostruko manja nego od Hamburga do Münchena. Iako je nelogično, zbog sadašnje logističke infrastrukture mnogi tereti s istoka u srednju Europu ulaze sa sjevera. Znanstvenici sa Sveučilišta u Antwerpenu izračunali su da brodskom teretu od Šangaja do Münchena preko sjevernih europskih luka treba oko 43 dana, dok bi preko Trsta trebalo oko **33**. Budući da se industrija koncentrira i razvija oko luka savršeno je jasno zašto je Italija zainteresirana za investicije u Trst.

Osim što potez Italije ima simboličku vrijednost jer ukazuje na otvorenost ka novom globalnom poretku, time se i slabi povezanost unutar EU jer potpisujući bilateralne sporazume s pojedinačnim članicama Kina zaobilazi jedinstvenu politiku unije i računa na jačanje partikularnih interesa. Dok su **Grčka**, **Mađarska** i Italija entuzijastične oko suradnje s Kinom, Francuska i Njemačka kao temeljna osovina unije imaju potpuno suprotan stav. A sasvim je razumljivo da je Kini lakše pregovarati i snubljivati pojedinačne članice EU i tako rasklimavati zajedničku politiku nego pregovarati s jedinstvenom unijom. Zbog toga je formacija odnosa prema Kini iznimno važna za budućnost Europske unije u kojoj je, negdje na začelju, i Hrvatska.

OKVIRI

Igra asocijacija

Mnogi građani na pojam „kineske robe“ ili „kineske ekonomije“ imaju većma pogrešne, ili barem zastarjele asocijacije. Neke od njih i imaju dobra utemeljenja u povijesti, ali u novije vrijeme treba ih revidirati, ublažiti ili potpuno odbaciti. Tri su vrlo česte.

1. **Uvriježeno je smatrati kinesku robu lošom, niske kvalitete.** No, u Kini se proizvodi doslovno sve; a to znači **i kvalitetno i nekvalitetno**. Vrlo sofisticirani i napredni uređaji pod renomiranim europskim i američkim markama proizvode se ondje. Najveći dobavljač (u Hrvatskoj toliko cijenjene) njemačke autoindustrije je Kina. Prijenosna računala, kućna i industrijska elektronika – sve je to odande. No, ljudi koji su pri kupovini skloni odabirati najjeftiniju alternativu pripisivat će kratki vijek proizvoda „lošoj“ kineskoj kvaliteti, zaboravljajući pritom smiješnu cijenu koju su platili. Isto tako, rado će ignorirati činjenicu da je kvalitetna roba „***made in China***“ ako je sadržaj pod imenom i logom tvrtke koja ima sjedište negdje na zapadu.
2. **„Kina svoju budućnost temelji na proizvodnji (jeftine) robe i izvozu“** – tako mnogi misle. Doduše, iako kineska ekonomija jest dobila krila na manufakturi i izvozu, njen se rast već duže vrijeme temelji i na **unutarnjoj potrošnji**. Kineski građani sve više kupuju vlastita dobra i usluge, i to je ono što sve većim dijelom pokreće njenu ekonomiju, a ne nekakav manijakalni izvoz. To ne znači da izvoz nije važan nego da raste potrošački kapacitet kineske srednje klase (koje ima više nego svih stanovnika SAD-a ili EU).

3. „Kina svoj izvoz temelji na jeftinoj, neobrazovanoj radnoj snazi“, i dalje smatraju mnogi. I dok kineski radnici doista imaju niže plaće od europskih ili američkih, oni su skuplji od usporedivih. U istoj regiji jeftiniji rad može se kupiti u Maleziji, Tajlandu, Filipinima i drugdje. Ono što Kinu izdvaja su kvalificirani radnici, i to vrlo velik broj visoko-kvalificiranih radnika u izvrsno organiziranim opskrbnim lancima. Imaju više robotske tehnologije nego itko u svijetu, a njihove mogućnosti su nemjerljive. Prije nekoliko godina direktor **Apple-a Tim Cook** najavio je da će ipak proizvoditi jednu liniju računala u Americi, ali sve je zaglavilo na jednom malenom, posebnom šarafiću; nitko u Americi nije mogao u kratkom roku proizvesti velike količine, i prodaja se morala odgoditi mjesecima. Kina nudi neusporedivu kombinaciju znanja i vještina, infrastrukture i obujma. Oni koji su transferirali proizvodnju u Kinu tvrde da ovdje leži ključ kineske dominacije: u roku koji se može brojati u satima, ne u danima, po potrebi mogu radikalno izmijeniti najveći dio proizvodne linije visoko složenog i naprednog tehnološkog proizvoda i isporučivati ga u velikim količinama, za globalno tržište, i sve to po neusporedivoj cijeni. Naravno da to ima i društveni trošak koji nigdje nije ukalkuliran i kojega u cijeni uopće nema, ali to je već druga priča...

Nove svjetske ekonomske politike

Američki predsjednik **Trump** podupiratelj je politike fokusiranja na isključivo vlastite interese i pritom zanemarivanja bilo kakve šire slike („*America first*“). Očito je da se i Italija donekle ugleda na Trumpov primjer stavljajući u odnosu s Kinom na prvo mjesto vlastite interese, a zanemarujući posljedice koje bi mogle nastati u odnosima s neposrednim susjedima.

Od Dubrovnika do Kine za 20 minuta

Kina i **Crna Gora** potpisali su ugovor o investiranju kojim se Crna Gora obvezuje dati Kini svoj teritorij (!) u slučaju neispunjenja obveza, a taj zajam podigao je omjer duga prema BDP-u sa 63% (u 2012.) na 80% (izvor: <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2019-04-15/china-s-belt-and-road-won-t-be-a-path-to-power>).