

**БОЈАН С. МАРИЋ\***

Републички фонд за здравствено осигурање  
Крагујевац

УДК 339.9(430+581)

Прегледни рад  
Примљен: 14.12.2018  
Одобен: 21.01.2019  
Страна: 245-265

## **НЕМАЧКО-КИНЕСКИ ОДНОСИ У СВЕТЛУ ИНИЦИЈАТИВЕ „ЈЕДАН ПОЈАС, ЈЕДАН ПУТ”**

**Сажетак:** Основни задатак овог рада представља утврђивање главних детерминанти немачко-кинеских политичких и економских односа, са посебним нагласком на мега-пројекат "Један појас, један пут", обнародован од стране кинеског председника Ши Ђинпинга 2013. године. Савезна Република Немачка и Народна Република успоставиле су дипломатске односе 11. септембра 1972. године. У погледу политичких односа, врхунац је остварен потписивањем Споразума о свеобухватном стратешком партнерству из 2014. године, чиме су ионако чврсти односи утемељени на основу „стратешког партнерства у глобалној одговорности“ из 2004. године., унапређени на још виши ниво. Имајући у виду да је немачко-кинеска спољнотрговинска размена годину дана након успостављања дипломатских односа износила само милион немачких марака, а да је иста према подацима Немачке Савезне статистичке службе (Statistisches Bundesamt) током 2017. године износила фасцинатних 186 милијарди евра, при чему је Кина постала први немачки спољнотрговински партнер, евидентно је какав је импресивни напредак на пољу економске сарадње између двеју држава остварен за претходних 45 година.

Кинески председник Ши Ђинпинг представио је септембра 2013. године идеју о економском препороду Пута свиле, којим се још од другог века Нове ере одвијала сарадња између древне Кине са Европом, Блиским Истоком и централном Азијом. Немачки званичници изразили су у самом старту подршку најави покретања Иницијативе Појас и Пут, настојећи да обезбеде да кинеске инвестиције у њихову државу, ЕУ и државе укључене у процес европских интеграција буду на транспарентној основи. Позитивна перцепција Немачке према овој иницијативи била је обликована жељом да се реализацијом предвиђених инфраструктурних пројеката омогући даље јачање спољнотрговинске размене, пре свега, бољег приступа немачке робе кинеском тржишту. Развој догађаја утицао је да почетни ентузијазам у Немачкој спласне и да уступи место стрепњи да би њени интереси могли бити угрожени од стране кинеских у оквиру Иницијативе „Један Појас, Један Пут“, и то кроз куповину немачких предузећа од стране кинеских које би трансферисале немачку технологију даље у Кину, угрожавања немачких економских интереса на подручју Средње и Југоисточне Европе, као и маргинализовања немачких лука и железничких чворова у светлу кинеских улагања у друге државе које се налазе на траси иницијативе.

---

\* bojan.erdoglija@gmail.com

**Кључне речи:** СР Немачка, НР Кина, Европска унија, Иницијатива „Један Појас, Један Пут“, билатерална сарадња, економија, инвестиције

## Уводна разматрања

Савезна Република Немачка и Народна Република успоставиле су дипломатске односе 11. септембра 1972. године. Исте године две државе потписале су и трговински споразум. Трговинска сарадња двеју држава одвијала се и пре званичног успостављања билатералних односа између двеју држава, и то на основу споразума између Немачког комитета за Источно европске економске односе и Кинеског савета за промоцију међународне трговине, потписаног 1957. године, обзиром да није постојао званични контакт између влада двеју држава (Deutsche Welle, 2012). Имајући у виду да је немачко-кинеска спољнотрговинска размена годину дана након успостављања дипломатских односа износила само милион немачких марака, а да је иста према подацима Немачке Савезне статистичке службе (Statistisches Bundesamt) током 2017. године износила фасцинантних 186 милијарди евра, при чему је Кина постала први немачки спољнотрговински партнер, евидентно је какав је импресивни напредак на пољу економске сарадње између двеју држава остварен за претходних 45 година.

Поновно уједињење (Deutsche Wiedervereinigung) двеју немачких држава, СР Немачке (Западна Немачка) и Немачке Демократске Републике (Источна Немачка), које је извршено 3. октобра 1990. године, представљало је крај подељености немачког народа, као одлуке сила победница у Другом светском рату.<sup>1</sup> Високо подигнута црно-црвено-златна заставица на Бранденбуршкој капији, у поноћ 3. октобра 1990. године, симболично је означила рађање реуједињене Немачке.<sup>2</sup> НР Кина је подршком процесу немачке реунификације очекивала да једна нова Немачка, као економски најјача и најмногљуднија држава тадашње Европске заједнице, буде привржена Политици једне Кине (one-China policy), која се односи на став да постоји само једна држава кинеског народа, коју оличава НР Кина, са Тајваном као својим саставним делом, који по Уставу НР Кине представља једну од њене 23 покрајине. Немачка подршка територијалном интегритету и суверенитету НР Кине, као и кинеска подршка њеном реуједињењу, омогућила је да билатерални односи између двеју држава буду засновани на принципу међусобног уважавања и реципроцитета. У погледу политичких односа, врхунац је остварен потписивањем Споразума о свеобухватном стратешком партнерству из 2014. године, чиме су ионако чврсти односи утемељени на основу „стратешког партнерства у глобалној одговорности“ из 2004. године., унапређени на још виши ниво. Редовне

<sup>1</sup> Савезничке силе поделиле су Немачки Рајх на Конференцији одржаној у Потсдаму од 17. јула до 2. августа 1945. године на 4 окупационе зоне. Сектори под контролом САД-а, Велике Британије и Француске уједињени су 23. маја 1949. године, у Савезну Републику Немачку, са престоницом у Бону. Немачка Демократска Република створена је од совјетске окупационе зоне 7. октобра 1949. са престоницом у Источном Берлину.

<sup>2</sup> Немци уједињење из 1990. називају - Поновно уједињење Немачке (Deutsche Wiedervereinigung), пре свега због разлике у односу на уједињење из 1871. године.

међувладине консултације одржавају се редовно од 2011. године, при чему су последње одржане 2016. године (Auswärtiges Amt, 2018).

Ако Немачку посматрамо као најупечатљивијег репрезента геоекономске логике на европском континенту, међу државама ван западног света издваја се Кина, као пример класичне геоекономске силе. Обе државе ослањају се на економску снагу у остваривању властитих националних интереса. Раст утицаја на функционисање данашње ЕУ и све израженија амбиција за значајнијим ангажманом у међународним пословима СР Немачка дугује, пре свега, снази своје економије, која, као трећи светски извозник и увозник, као и четврта светска економија, мерено по величини БДП-а, представља економску суперсилу. „Нарасла економска моћ јача и политичке апетите ове државе од осамдесет и два милиона становника, при чему као илустрација, између осталог, може да послужи њено настојање да добије место сталне чланице Савета безбедности Организације Уједињених нација, што изискује промену Повеље ОУН“ (Марић, 2017: 194). Кина представља највећег светског извозника, са извозом који је током 2016. године представљао 13.2 % укупног светског извоза (Federal Ministry for Economic Affairs and Energy, 2017). Иницијатива кинеског председника Ши Ђинпинга (Xi Jinping) објављена током 2013. године о економском појасу „Један појас, један пут“ у континенталној Азији и његовом поморском краку представља основу кинеског геоекономског продора. Реализовањем овог амбициозног економског и инфраструктурног плана, подручје економске и политичке синосфере несумњиво ће бити увећано, а тиме задат и један од последњих кочева у ковчег униполарног америчког света.

Иницијатива „Један Појас, Један пут“, позната и под називом Нови Пут свиле, као део кинеске трговачке и економске стратегије, у циљу обнове старог трговачког правца-пута свиле, привлачи значајну пажњу у Немачкој. Како пут свиле, поред поморског, има и копнени крак, који је предвиђен да се простире од западне кинеске провинције Синкјанг до немачког лучког града Дуизбурга, чворишта немачке железнице, тако расте и интерес немачких привредних кругова за овај мегаломански пројекат. Успешним завршетком овог пројекта, олакшаће се извоз немачких производа на огромно тржиште Кине и Средње Азије, што посебно може добити на тежини имајући у виду да због слабог раста државе ЕУ стагнирају у погледу немачког увоза. СР Немачка и НР Кина несумњиво би овим пројектом продубиле билатералне односе.

## Политички односи између СР Немачке и НР Кине

Процес немачког приближавања НР Кини био је у великој мери надахнут тзв. Источном политиком (*Ostpolitik*), чије су главне архитекте крајем шездесетих и почетком седамдесетих година двадесетог века биле социјалдемократе, предвођене првим послератним социјалдемократским канцеларом Вилијем Брантом (Willy Brandt). У циљу остварења процеса немачке реунификације, немачке политичке елите биле су свесне неопходности успостављања кооперативних односа са државама комунистичког блока, у првом реду са његовим стожером, Совјетским Савезом. Процес нормализације односа СР Немачке

са државама источног блока, укључујући и ДР Немачку (Источну Немачку), познат под називом *Ostpolitik*, представљао је „други корак према развијању суверене немачке спољне политике након Другог светског рата, следећи политику западних интеграција првог канцелара СР Немачке, Конрада Аденауера (Konrad Hermann Joseph Adenauer). Концепт „приближавањем до промена“ (Wandel durch Annäherung) представљао је важан чинилац у проширивању опсега немачке спољне политике“ (Meister, 2014: 1). Као и у случају СССР-а и других држава некадашњег комунистичког блока, СР Немачка настојала је да политиком постепеног приближавања продубљује односе са НР Кином.

Након поновног уједињења немачког народа, а нарочито током ере социјалдемократског канцелара Герхарда Шредера (Gerhard Fritz Kurt Schröder), који је дужност канцелара обављао у периоду од 1998. до 2005. године., СР Немачка настојала је да свој приступ према најмногољуднијој држави света конципира на платформи у чијој бити била је премиса да је најбољи пут за билатералну сарадњу између двеју држава, као и модернизацију кинеског друштва, политика „Промене кроз трговину“ („Wandel durch Handel“). Политика кооперације уместо политике конфронтације са Кином, спровођена од стране немачког политичког естаблишмента, предвођеног социјалдемократима, није имала алтернативу (Kundnani, 2012: 3). Између концепта “Промене кроз трговину” и концепта “Промене кроз преплитање” (“Wandel durch Verflechtung“), који је немачка влада инаугурисала као принцип спољне политике према Руској Федерацији у самом зачетку постхладноратовског периода, могла би да се направи озбиљна аналогија. Како кроз трговину, у односу према НР Кини, тако кроз настојање да са РФ оствари чврсту сарадњу, кроз јачање сарадње на свим пољима, настојећи да је у политичком и сваком другом смислу „усидри“ на европском континенту, немачка влада унапређивала је билатералне односе са ова два светска колоса, чланице Савета безбедности Уједињених нација.

Доласком лидерке Хришћанско-демократске Уније Ангеле Меркел (Angela Dorothea Merkel) на чело немачке владе 2005. године, немачка спољна политика попримала је све више контуре засноване на вредносној оријентацији, за разлику од ере њеног претходника Шредера, у чијем фокусу је било вођење спољне политике засновано на бизнис-логици. Самим тим, питање људских права у НР Кини „изронило“ је на врх листе приоритета у немачко-кинеским односима. Већ на самом почетку свог мандата канцеларка Меркел упутила је озбиљне критике кинеским руководиоцима у погледу озбиљног нарушавања људских права. Сусрет Меркелове из 2007. године у Берлину са тибетанским духовним вођом Далај Ламом (14. Далај Лама Тензин Гјатсо), као и њено одбијање да присуствује свечаном отварању Летњих Олимпијских игара у Пекингу 2008. године, представљали су јасне поруке кинеској влади од стране немачке канцеларке. Иако је 1999. године, дакле на самом почетку Шредерове владе инициран немачко-кинески дијалог о владавини права, Шредер се суочио са бројним критикама унутар немачког друштва, чија оштрица је била усмерена ка тврдњи да је питање људских права жртвовано у циљу економског продора на огромно кинеско тржиште. Током Шредереве канцеларске ере, немачко-кинеска спољнотрговинска размена се утростручила (Schnellbach, Man, 2015: 4-8).

Финансијска криза са којом су се чланице евро-зоне суочиле током 2009. године утицала је да критике у погледу кршења људских права у НР Кини из редова немачке политичке врхушке постану постепено „пригушене“. Како су Немачкој, као извозној оријентисаној економији, са извозом од безмало половине БДП-а, била потребна нова тржишта у светлу финансијске кризе са којом су њени европски партнери били опхрвани, а што је самим тим довело до стагнирања немачког извоза у ове државе, могућност динамизирања немачког извоза у „највећу светску радионицу“ довела је до побољшања билатералних односа између двеју држава. Крај Меркелиног првог (2005-2009. године) и почетак другог мандата (2009.-2013. године), који је коинцидирало са почетком избијања финансијске кризе, представљао је весника нове етапе у немачко-кинеским односима.

Европска финансијска криза довела је до веће пенетрације Кине у „само срце“ европске породице народа. Док су се државе ЕУ суочавале са озбиљним потешкоћама, кинеска привреда наставила је са остваривањем високих стопа привредног раста, при чему је поменуте 2009. године забележила економски раст од 8,7 %. Како истиче Сања Арежина, „Кина, свесна тога да мултиполарни свет може постојати само уз уједињену Европску унију и јак евро који спречава јачање долара, је током кризе 2009. године притекла у помоћ са девизним резервама које поседује. Тиме је, у исто време, штитила своје извозно тржиште, извор нових технологија и опреме и један од највећих извора страних улагања“ (Арежина, 2015: 27). НР Кина је оваком врстом економске политике желела да од водећих чланица ЕУ, укључујући и Немачку извуче и остале концесије, укључујући и могућност да буде укинут ембарго на извоз европског наоружања у Кину, као и да стимулише још значајнија улагања својих компанија на тржиште ЕУ.

Како су у наведеним околностима вредносни оријентирани засновани на поштовању људских права постепено узмицали пред могућностима јачања немачко-кинеске сарадње, ниво билатералних односа између двеју држава уздигнут је са нивоа Стратешког партнерства на ниво Свеобухватног стратешког партнерства. Током посете кинеског председника Ши Ђинпинга Берлину на позив тадашњег немачког председника Јоахима Гаука (Joachim Gauck), а која је трајала у периоду од 28. до 30. марта 2014. године, потписана је Заједничка Декларација између двеју држава. Како стоји у тесту декларације, „обе државе сложиле су се да је даље интензивирање немачко-кинеске сарадње од фундаменталног интереса за обе државе и интереса Европе и Азије у циљу неговања мира, стабилности, промоције просперитета, као и одрживог развоја у свету“ (The Federal Government, 2014).

Карактерично за обе државе на међународној позорници је да своје националне интересе покушавају да остваре кроз пројекцију економске моћи, уз политику уздржаности у домену примене војне силе. Како су основне смернице спољне политике Кине структуриране на начелима Пет принципа мировне коегзистенције, инаугурисаних на Азијско-афричкој конференцији у Бандунгу (Индонезија) 1955. године од стране тадашњег кинеског премијера и шефа дипломатије Џоу Енлаја (Zhou Enlai), уздржаност СР Немачке приликом одређених војних интервенција Северноатлантске алијансе чини могућност уна-

пређења континуирано добрих билатералних односа између двеју држава реалним.<sup>3</sup> Приликом војне интервенције у Либији, Немачка је у Савету безбедности Уједињених нација 2011. године гласала против употребе војне силе у Либији, у сагласју са Кином и Русијом, а у супротности са својим кључним партнерима унутар евроатлантског корпуса – Сједињеним Америчким Државама, Великом Британијом и Француском. Гласајући на тај начин Немачка је испољила велику спољнополитичку самосталност, показујући да је кадра да доноси одлуке које нису увек по мери њених главних партнера. Управо се та одлука Немачке посматра као крунски доказ њене нарастајуће улоге на глобалном нивоу.

## Немачко-кинеска економска сарадња

### *Спољнотрговинска сарадња*

Успон Кине у ранг глобалне економске силе, као веома важне извозне дестинације, имао је за последицу интензивирање трговинских односа двеју држава. Активнијем укључивању Кине у глобалне економске токове, а самим тим и јачању економске сарадње са ЕУ и Немачком, допринео је њен приступ Светској трговинској организацији, поплочан 15-ишњим исцрпљујућим преговорима. Трговинска размена Немачке и Кине се, од 1990. године, увећала за 24 пута, чинећи 2014. године 48 % немачке трговине са Азијом (German Chamber of Commerce in China, 2015). Како се кинеска економија налази у процесу ребалансирања, при чему ће већи нагласак бити на подстицању домаће потрошње, науштрб инвестиционих активности, извоз капиталних добара, које чине највећи део немачког извоза у Кину, може доживети одређено смањење, имајући у виду да ће Кина имати мање потреба за увозом тих добара.



Извор: *German Business in China*

[http://china.ahk.de/fileadmin/ahk\\_china/Marktinfo/Studies/2015\\_BCS\\_China\\_Report\\_EN.pdf](http://china.ahk.de/fileadmin/ahk_china/Marktinfo/Studies/2015_BCS_China_Report_EN.pdf)

<sup>3</sup> Пет Принципа Мирвоне коегзистенције обухватају следећа начела: 1. Узајамно поштовање територијалног интегритета и суверенитета; 2. Узајамно ненападање; 3. Узајамно немешање у унутрашње односе; 4. Једнакост и узајамна корист; и 5. Мирљубива коегзистенција.

Као чланица ЕУ, немачка влада не може да преговара самостално о Споразумима о слободној трговини са партнерима изван ЕУ. ЕУ је одговорна за трговинску политику својих држава чланица, у чије име преговоре обавља Европска комисија. На основу напред наведеног, немачко-кинески трговински односи одвијају се под окриљем Трговинског споразума из 1978. године који је тадашња Европска економска заједница потписала са Кином, као првом „земљом са државном трговином“ (Babić, 2010: 430). Даљи развој трговинских односа ЕУ и Кине може бити отежан чињеницом да су посланици Европског парламента, у мају 2016. године, убедљивом већином гласали против доделе статуса тржишне економије Кине. У ЕУ постоји велика забринутост да би, уколико Кина од стране СТО-а добије статус тржишне економије, хиљаде радних било изгубљено, нарочито у индустрији челика. О поменутом страху довољно говоре речи европског комесара за здравство и безбедност хране, Литванца Витениса Андриукайтиса (Vytenis Andriukaitis), упућене посланицима Европског парламента: „Наша досадашња анализа и повратне информације многих актера говоре да би таква одлука имала изузетно високу цену у смислу потенцијалног губитка радних места у Европској унији“ (Nova srpska politička misao, 2016). Добијањем статуса тржишне економије, европске рестрикције усмерене ка увозу кинеске робе не би биле више могуће. Имајући у виду значајну потпору коју кинеске компаније добијају од стране државе, при чему се омогућава њихов извоз по повољнијим ценама на европско тржиште, разуман је став чланица ЕУ да би укидањем увозних рестрикција јефтина кинеска роба могла да „преплави“ европско тржиште.

НР Кина представља за Немачку првог трговинског партнера, чинећи 8 % укупне немачке спољнотрговинске размене. За Немачку, Кина представља најважније тржиште ван оквира ЕУ, док Немачка за Кину представља најважније тржиште унутар ЕУ, које представља њеног најважнијег партнера. После ЕУ и САД, Кина представља најважније немачко извозно тржиште. Према подацима Министарства привреде и енергетике, немачки извоз се у Кину, у периоду од 2000. до 2014. године увећао за чак осам пута. Рекордан извоз на кинеско тржиште немачка привреда остварила је током 2017. године, у износу од 86. 2 милијарде евра, у години у којој је остварен и рекорд у обиму укупне спољнотрговинске размене између двеју држава, и то у износу од 186 милијарди евра. Немачка у Кину највише извози аутомобиле, машине, електротехничке и фармацеутске производе, односно производе са високим степеном додатне вредности. Производи аутомобилске и машинске индустрије чине половину немачког извоза у Кину. Трансформација кинеске економије са акцентом на извоз на економију засновану на иновацијама и подстицању домаће потрошње представља добру прилику за немачку привреду. Ако се као податак изложи да је само током 2015. године на кинеском тржишту продато 4.4 милиона немачких возила, јасно је да се даљим подстицањем потрошње, пре свега, растуће кинеске средње класе, указује одлична шанса за немачку аутомобилску и друге индустрије (Auswärtiges Amt, 2018). Према прогнозама америчке консултантске компаније ИХС (IHS Inc.) очекује се да се до 2024. године потрошња на кинеском тржишту учетворостручи, а да кинеска економија прести-

гне америчку мерено по величини БДП-а (SEE biz, 2014). У погледу увоза из Кине, Немачка највише увози текстил, као и производе информационо-комунационе технологије, попут мобилних телефона и персоналних рачунара (German Chamber of Commerce in China).

Табела број 1: Немачко-кинеска спољнотрговиска размена у периоду од 2013. до 2017. године (износи су у милијардама евра)

Година	Извоз	Увоз	Укупно
2013	69	71	140
2014	74.5	79.3	153.8
2015	71.2	91.5	162.7
2016	76.1	93.7	169.8
2017	86.1	100.6	186.7

Извор: *Statistisches Bundesamt*

Економије обеју држава симетричне су у погледу зависности од извоза, Немачка нарочито. Имајући у виду да немачки извоз представља 46 % БДП-а, а кинески близу петине националне економије, евидентно је колико економски успех и очување социјалног поретка ових држава зависи од одржавања високе стопе извоза. Како истиче амерички геополитички аналитичар Џорџ Фридман (Friedman György), „за Немачку, која се сећа масивних социјалних турбуленција током двадесетих година прошлог века, одржавање потпуне запослености допире до срца социјалног поретка земље. За Кину, чија је Комунистичка партија обликована протестима незапослених у Шангају 1927, одржавање потпуне запослености је одбрана владе. Обе земље с подозрењем гледају на незапосленост не само због економије већ и социјалне стабилности и преживљавања владе. Стога, извоз није само број већ темељ обе земље” (Nova srpska politička misao, 2014).

### ***Инвестициона сарадња***

На основу података Немачке у трговинске коморе у Кини, 5. 200 немачких компанија послује на кинеском тржишту, запошљавајући 1.1 милион радника. Немачке инвестиције у Кини су до 2014. године достигле износ од 48 милијарди евра, при чему су немачки инвеститори у континуитету у Топ 10 страних инвеститора у Кини. Снажан континуирани привредни раст Кине и њено интегрисање у глобалну економску мрежу, немачке компаније искористиле су на одличан начин, „усидривши“ се на кинеском тржишту. Како су немачке инвестиције оријентисане на стварање производа са додатом вредношћу уз коришћење најсавременијих технологија, у значајној мери доприносе развоју кинеске економије нагласком на развој вештина кинеских радника, при чему се потискује значај ниско плаћених послова и послова који изискују нижи ниво вештина. Такође, немачке компаније не користе кинеско тржиште као полигон за јефтину производну базу намењену светском тржишту (German Chamber of Commerce in China). Највећи део инвестиција у последњих неколико година



припада капитално интензивном сектору, пре свега сектору аутомобилске индустрије. Индикативан је пример највећег немачког произвођача аутомобила Фолксваген (Volkswagen), који је у последњих неколико година остварио значајне подухвате на кинеском тржишту, посебно у виду заједничког улагања са својим кинеским партнерима, попут компанија “SAIC Motor” и “Прва аутомобилска група” (FAW). Као круна ове сарадње, извршни директор Фолксвагеновог огранка за Кину изабран је као једини немачки представник и једини руководилац из ауто-бранше у Централно саветодавно тело кинеског премијера (Erber, 2014: 1).



Извор: *German Business in China*

[http://china.ahk.de/fileadmin/ahk\\_china/Marktinfo/Studies/2015\\_BCS\\_China\\_Report\\_EN.pdf](http://china.ahk.de/fileadmin/ahk_china/Marktinfo/Studies/2015_BCS_China_Report_EN.pdf)

Највећи део Немачких инвестиција у Кини концентрисан је у њена три главна економска центра. Близу 90 % немачких инвестиција лоцирано је у економским центрима округа Шангај, Пекинг и Гуангџо. Мањи обим инвестиција реализован је у североисточним провинцијама Љаонинг и Јилин, као и у покрајинама Сичуан и Чунгкинг на западу државе. На основу анализе Немачке трговинске коморе у Кини, немачке компаније преферирају да инвестирају у развијеним приобалним подручјима, при чему су инвестиције у мање развијеним унутрашњим областима у повоју (German Chamber of Commerce in China).

Ипак, да није све тако идилично у погледу активности немачких компанија на кинеском тржишту, говоре жалбе које на рачун повећаног учешћа кинеске владе у економији износе представници немачког бизниса у овој азијској држави. Током 2017. године, кинеске власти усвојиле су Закон о сајбер безбедности чије одредбе прописују строжију контролу Интернета од стране државе, што би могло да има реперкусије и на немачке компаније, обзиром да користе VPN линкове (Виртуелна приватна мрежа) за поверљиву комуникацију са седиштима својих компанија у матичној држави. Такође, жалбе се односе и на

покушај кинеских власти да своје функционере поставе у управљачке структуре фирми које су основане кроз заједничка немачко-кинеска улагања (The Star Online, 2018).

Карактеристично за кинеско, као и за тржишта других растућих економија, представља чињеница о изражености јаких протекционистичких тенденција у економији, при чему држава својом omnipotentношћу гуши предузетнички потенцијал друштва. У складу са наведеним условима, поред одржавања добрих политичких односа, који помажу продору немачког капитала у економије „државног капитализма“, Немачка подупире пословне подухвате својих компанија у земљама у развоју и у растућим економијама, попут азијских, и путем извозних и инвестиционих гаранција, у циљу заштите од потенцијалних политичких ризика, као и активностима које су усмерене на развојну помоћ. На основу података Савезног Министарства за економију и енергију, Савезна влада је у 2015. години обезбедила извозне кредитне гаранције у износу од 25.8 милијарди €, а инвестиционе гаранције у износу од 2.6 милијарди € (Annual Economic Report, 2016: 53).

Прве инвестиције кинеских компанија у Немачку везују се за средину последње деценије XX века. Пре 2011. године поменути инвестиције биле су на ниском нивоу, при чему је њихова вредност износила мање од 3 % укупних страних инвестиција у Немачкој. Према проценама америчке консултантске агенције „Родијум група“ (Rhodium Group), 2011. година представљала је прекретницу у погледу раста прилива кинеског капитала на немачко тржиште. Имајући у виду да су 2010. године кинеске инвестиције износиле 186 милиона евра, а да су само годину дана касније уседмостручене на ниво од 1.4 милијарди евра, евидентно је да се радило о гигантском расту за кратак временски период. Најзаступљеније су биле greenfield (нове) инвестиције, тако да је Кина током 2014. и 2015. године била рангирана као први страни инвеститор у погледу броја нових инвестиција. На основу података Немачких покрајинских економских развојних агенција, у току ове две године кинески инвеститори учествовали су у покретању 190 од укупно 260 greenfield инвестиција у Немачкој (Bian, Emons, 2017: 159). Најзаступљеније су биле инвестиције у следећа три сектора: машинска, аутомобилска и индустрија комуникационих и информационих технологија. Како је Немачка лидер на глобалном нивоу у овим секторима, које одликује примена најсавременијих технологија, при чему Кина жели да оствари напредак на том пољу, самим тим избор ових индустријских бранши за кинеска улагања у Немачку сасвим је разумљив.

Расту кинеских инвестиција у Немачку „кумовале“ су две околности: интернационализација кинеских компанија, оличена у трансформацији кинеске економије као примаоца страних инвестиција ка економији која све више инвестира по свету, као и атрактивност Немачке као инвестиционе дестинације. Интернационализација кинеских компанија, оличена у „going out“ (Zou Chuqi), („изласку на страна тржишта“) политици којом Кина пласира вишак капитала са циљем да се продуби приступ страним тржиштима, природним ресурсима и напредним технологијама“, представљала је саставни део политике економских реформи и отварања према свету од почетка 21. века, када је

Кина приступила СТО-у. „Њену суштину представља охрабривање предузећа која су у државном власништву да уђу на СТО тржиште, али и конкретну помоћ кинеске државе за пословне подухвате у иностранству“ (Arežina, 2015: 40-45). Ова врста економске политике институционализована је у оквиру 10. Петогодишњег плана развоја (2001-2005), као и у потоња три развојна државна плана: 11. Петогодишњи план развоја (2006-2010), 12. (2011-2015), као и 13. (2016-2020).

Немачка, као атрактивна инвестициона дестинација, чији су синоними добар пословни амбијент и правна сигурност улагања, уз изузетан географски положај, препозната је и од стране кинеског капитала. На основу Извештаја Института за светску економију и политику Кинеске Академије друштвених наука, Немачка је рангирана као држава са најмањим ризиком за кинеска страна улагања у три узастопне године (2013-2015) (Bian, Emons, 167). Са разноврсном транспортном мрежом, као и густом мрежом националних и међународних аеродрома, Немачка омогућава једноставан приступ домаћим и страним тржиштима. Представљајући право глобално логистичко чвориште, кроз Немачку пролази више робе него кроз било коју другу европску државу. Налазећи се на тржишној раскрсници Европе, са неупитно одличном географском локацијом, Немачка, самим тим, додатно добија на својој атрактивности као важна инвестициона дестинација. Више од половине становништва ЕУ настањено је у подручју удаљеном 500 километара од немачких граница, а скоро свака тачка Европе је достижна од Немачке за три сата лета авионом или 24 сата возње аутомобилом (Trade&Invest, 2016). Више од 55. 000 страних компанија послује у Немачкој, запошљавајући више од 3 милиона радника. Податак да су страни инвеститори улагали у 39 различитих сектора, довољно говори о заинтересованости страних улагача за улагања у Немачку.

Имајући у виду заинтересованост Кинеза за улагања у немачке компаније, које на таласу технолошке иницијативе познате као 4. индустријска генерација (Industrie 4.0), настоје да сачувају своју лидерску улогу у свету погледу информационих технологија које неустављивом брзином утичу на промене у производном сектору, кинески званичници покушавају да немачко тржиште искористе у светлу дигитализације своје привреде. Раст кинеских улагања на немачком тржишту изазвао је у последњем периоду низ негативних реакција од стране немачког политичког естаблишмента. Наиме, појавила се бојазан да би улагања у немачке компаније кинеска страна могла да искористи за пренос високих технологија у Кину, чиме би се нарушила безбедносна технологија, којом компаније успостављају светске стандарде. У немачким круговима истиче се пример шведске компаније „Волво“, купљене од стране приватног кинеског ауто-гиганта. Компанија, која се суочавала са тешкоћама у пословању наставила је са прављењем губитака и падом продаје и након преузимања од стране кинеског власника, а при чему је технологија трансферисана у Кину (Bian, Emons, 12).

Куповина удела у немачком произвођачу аутомобила и камиона „Дајмлер“ од стране кинеског инвеститора Ли Шуфуа (Lǐ Shūfǔ), власника кинеске аутомобилне компаније „Дили“, са седиштем у Хангџоу, изазвала је и реакцију

немачке канцеларке Меркел. Након финансијске трансакције у износу од 9 милијарди \$, која је представљала највећу кинеску инвестицију у Немачкој, Меркелова је указала на огроман изазов који кинеске инвестиције представљају немачкој индустрији. Инвестиција реализована почетком 2018. године је само највећа на листи значајних кинеских инвестиција у Немачкој у последњем периоду, не и једина. Поред стицања удела у „Дајмлеру“, кинески инвеститори узбуркали су „духове“ у Немачкој и куповином произвођача робота „Кука“, шампиона роботике у Европи. На листи кинеских преузимања углавном су компаније које припадају специфичној бранши немачких Малих и средњих предузећа (Mittelstand).<sup>4</sup>

Табела број 2: Десет највећих кинеских инвестиција у Немачкој (износи су у милијардама \$)

	Купац	Аквизиција	
1	Geely	Daimler	9.05
2	Midea	Kuka	4.1
3	HNA Group	Deutsche Bank	3.5
4	Beijing Enterprises	EEW Energy	1.6
5	ChemChina	Krauss Maffei Group	1.06
6	Creat Group	Biotest	0.9
7	China Three Gorges	Blackstone's Meerwind	0.7
8	Sany Heavy Industry	Putzmeister	0.6
9	Zhengzhou Coal Mining Machinery	Bosch's starter motors and generators unit	0.6
10	Weichai Power	Kion Group	0.5

Извор: *Bloomberg data*

Према речима заменика немачког министра економије Матијаса Махнига (Matthias Machnig), „кинеске инвестиције расту у много стратешких сектора. Проблем је уколико постоји само интерес за трансфер технологија из Немачке у Кину, и наравно уколико је реч о безбедносним питањима“ (Bloomberg, 2018). Немачка заједно са Француском и Италијом предводи напоре унутар Европске уније усмерене ка строжијој контроли страних инвестиција, нарочито оних са кинеским предзнаком. Страховањима лидерима држава „старог језгра“ придружио се и председник Европске комисије Жан-Клод Јункер (Jean-Claude Juncker), који је крајем 2017. године најавио стварање новог европског оквира за контролу страних инвестиција, у циљу заштите европских стратешких интереса. Посланици Одбора Европског парламента за међународну трговину усвојили су у мају 2018. године текст којим се подржава план Европске комисије за усвајање најављеног европског оквира за контролу страних улагања.

<sup>4</sup> На основу критеријума Института за истраживање средње класе, основаног у Бону 1957. године на иницијативу Лудвига Ерхарда, са примарним задатком да проучава развој и проблеме малих и средњих предузећа, под термином Mittelstand подразумевају се она МСП предузећа која запошљавају до 500 радника, за разлику од критеријума Европске комисије, која под њима подразумева она која запошљавају до 250 радника.

## Иницијатива Један појас, један пут

Кинески председник Ши Ђинпинг представио је септембра 2013. године идеју о економском препороду Пута свиле, којим се још од другог века Нове ере одвијала сарадња између древне Кине са Европом, Блиским Истоком и централном Азијом. Путеви ћилибара, соли и свиле представљали су сталне руте које су територијално надилазиле границе држава и изузимајући амерички и аустралијски континент, чиниле свет повезаним. Економски појас Пута свиле и поморски Пут свиле за 21. век (The Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road Belt) како гласи пуноправан назив ове иницијативе, у међународним круговима познатији је под називом Један Појас, Један Пут (One Road, One Belt, OBOR). Копнени економски појас пута свиле односи се на развој копнене трасе инфраструктуре од Кине преко централне Азије и шире. Копнени крак промовисан је 7. септембра 2013. године у Казахстану. Поморски појас пута свиле, који је обнародован 31. октобра исте године у Индонезији, обухвата поморске руте кроз Индијски океан и Персијски залив. Према речима кинеских званичника, иницијатива обухвата сарадњу Кине са скоро 60 држава, које чине преко 60 % светског становништва и близу 30 % светског БДП-а.

Иницијатива има финансијску потпору од стране Кинеског државног фонда у износу од 50 милијарди \$, за које је предвиђено да се усмере у разноврсне инфраструктурне пројекте. Такође, још један извор финансирања представља Азијска инфраструктурна банка са седиштем у Пекингу (АИИБ). АИИБ, основана 2013. године, уз Развојну банку Брикс-а са седиштем у Шангају, представља противтежу западним финансијским институцијама, у циљу стварања нове архитектуре светског финансијског система. Водећи савезници Сједињених Држава у Европи изразили су жељу да се придруже АИИБ-у, која ће деловати под кинеским окриљем. САД са неповерењем гледају на иницијативу својих савезника, као одраз бојазни да овај кинески успех додатно може утицати на већ започет процес ерозије њене моћи у домену глобалних финансија (Ruska геџ, 2015).

Како је навео кинески амбасадор у Београду Ли Манчанг, „Иницијативе за Појас и Пут имају циљ да промовишу повезаност азијског, европског и афричког континента и помогну да се ускладе и координишу стратегије развоја земаља на маршрути Појаса и Пута, да се искористи трговински потенцијал региона, промовише улагање и потрошња, креира потражња и могућности за запослење, поспешу сарадња међу народима и културна размена, као и заједничко учење међу људима релевантних земаља, да им помогне да се разумеју, верују и поштују једни друге и да живе у хармонији, миру и благостању” (Politika, 2015).

Иницијатива Појас и Пут је по речима кинеских званичника отворена ка свим државама, међународним и регионалним чиниоцима, као и приватним и јавним компанијама. Истицањем чињенице да је овај пројекат отворен за приватне компаније у светлу конструкције и финансирања инфраструктурних про-

јеката, кинеска страна жели да оповргне чињенице да његовом реализацијом жели да другим државама наметне свој модел државног развоја. Како се процењује да ће укупне инвестиције у инфраструктурне пројекте износити скоро 3 билиона долара, и то у изградњу путева, железница, лука, аеродрома, енергетских коридора до телекомуникационих мрежа, пружа се одлична прилика за ангажовање и страних компанија, поред кинеских. Иницијатива која је обнародована 2013. године представља саставни део далекосежних унутрашњих и спољнополитичких реформи унутар Кинеске комунистичке партије, у циљу афирмисања тржишних потенцијала и модернизације управљања јавним капиталом (Plevnik, 2016: 13-14).

Копнени економски појас пута свиле који се простире од Азије ка Европи састоји се од три главне руте: Северне, Централне и Јужне, као и од неких мањих секундарних рута. Северна рута, која почиње у Пекингу, дели се пре кинеског града Коргаса близу границе са Казахстаном у два дела: један део који је усмерен ка Астани, други ка Омску, при чему се оба огранка поново спајају близу Перма и настављају даље ка Москви. Од Москве предвиђено је да једна траса даље иде ка Хелсинкију, док би друга траса ишла ка немачком Дуизбургу, чворишту немачке железнице, завршавајући се у холандској луци Ротердам, што посебан акценат ставља на став Немачке према овом пројекту. Централна рута предвиђена је да се простире од Пекинга, преко кинеских провинција, настављајући даље јужно ка Самарканду у Узбекистану, Техерану, Истанбулу и евентуално Паризу. Јужна рута у пројекцијама кинеских планера почиње у Фуџоу, са једним краком који иде ка Ханоју и другим који иде ка Душанбеу, потом спуштајући се ка Карачију и пролазећи кроз Иран, Ирак и Сирију, пре него што се заврши у Југоисточној Европи (Ibid. 31-32).

Замишљени поморска рута пута свиле састоји се из два крака. Први крак поморске трасе спаја кинеске луке са Европом и источноафричком обалом. Рута почиње у Шангају, пролази кроз Јужно кинеско море, наставља ка Куала Лумпуру, кроз Малајски мореуз до Коломба, раздваја се у тој тачки ка Калкути, Карачију, и ка Најробију, и пролази кроз Суецки канал до Атине. Од Пиреја, поморска рута раздваја се у два правца: једна иде дуж обале Албаније, Црне Горе и Хрватске пре него што се заврши у Венецији, која ће бити повезана са Ротердамом копнено. Други правац би се протезао од Атине ка Сицилији, преко Сардиније, са завршетком у Марсељу. Други крак Поморског Пута свиле за 21. век повезује кинеску обалу преко Јужно кинеског мора са Јужним Пацификом (Ibid. 33).

Међу чланицама ЕУ постоје различита мишљења у погледу Иницијативе Појас и Пут. Посебно би требало да се нагласи разлика у ставовима према овом пројекту између западноевропских и држава Централно-Источне Европе, (ЦИЕ), са којима кинеска страна остварује сарадњу у оквиру платформе „Сарадња 16 + 1“ (16 + 1 Cooperation). Од 16 држава ЦИЕ које сарађују са Кином у оквиру поменуте платформе, 11 представљају чланице ЕУ (Бугарска, Хрватска, Чешка Република, Естонија, Мађарска, Летонија, Литванија, Пољска, Румунија, Словачка и Словенија). Државе ЦИЕ посматрају сарадњу са НР Кином у оквиру Иницијативе Појас и Пут као прилику за даље економско јачање и инфраструктурно повезивање (PAGEO, 2017).

Уз разумљиву жељу држава ЦИЕ да кроз сарадњу са кинеским партнерима унапреде своју инфраструктурну мрежу, „Пекинг кроз инвестиције у инфраструктуру Централне и Источне Европе жели да убрза стварање мреже лука, логистичких центара, путева и железница како би се дистрибуирали кинески производи и унапредила трговина на релацији Исток-Запад“ (Azežina, 56). Како наводи професорка Факултета политичких наука у Београду, др Драгана Митровић, „Кина, осим пласмана малог дела својих, на свету највећих девизних резерви, упошљава и вишак радне снаге, а и шаље моћну поруку највећим пословним партнерима о високим технолошким, оперативним и уопште пословним капацитетима“ (Vešernje novosti, 2013). Бенефити Кине реализацијом зацртаних пројеката односили би се на јачање њене енергетске безбедности, упошљавање домаћих грађевинских компанија, као и на обезбеђивање ваљане прехране пољопривредним и производима животињског порекла становништва најмногољудније државе на свету.

Термин пут свиле могао би за Немце поред геоекономског значаја да има и емоционални предзнак, обзиром да се његовим творцем сматра немачки географ Фердинанд фон Рихтхофен (Ferdinand von Richthofen), који је овај термин употребио 1877. године (Seidenstraße). Немачка је перцепирана од стране НР Кине као држава од велике важности у реализацији пројекта Појас и Пут. Кинески председник Ђинпинг посетио је немачко железничко чвориште Дуизбург у марту 2014. године, непосредно након обнародовања пројекта, како би присуствовао свечаности поводом доласка првог „Јухин“ воза из Чонгкинга. Овај догађај је у кинеским медијама представљен уз велику помпу, као вододелница пројекта Појас и Пут. Кинеска страна настојала је да у сарадњи са немачким институтима и фондацијама организује бројне „округле столове“, како би се немачкој јавности овај пројекат што више приближио (Gaspers, Lang, 2016: 26-27).

Немачки званичници изразили су у самом старту подршку најави покретања Иницијативе Појас и Пут, настојећи да обезбеде да кинеске инвестиције у њену државу, ЕУ и државе у процесу европских интеграција буду на транспарентној основи. Канцеларка Меркел изразила је приликом посете Пекингу октобра 2015. године подршку дугорочној визији пројекта, изјавивши да „ЕУ жели да буде део овог подухвата“ (Ibid.). И поред почетне подршке пројекту, у оквиру немачке владе образовале су се посебне јединице за праћење реализације пројекта и његове економско-политичке импликације. Као додатак овом мониторингу, Немачко министарство спољних послова обухватило је и анализу пројекта са реперкусијама на регион Евроазије.

Позитивна перцепција Немачке према овој иницијативи била је обликована жељом да се реализацијом предвиђених инфраструктурних пројеката омогући даље јачање спољнотрговинске размене, пре свега, бољим пласманом немачке робе кинеском тржишту. У том светлу, преговори унутар немачко-кинеске сарадње на пољу инфраструктурне сарадње односили су се на сектор железничког саобраћаја, бродарства и логистике. Као индикативан пример „меденог месеца“ сарадње наводи се потписивање Декларације о сарадњи између Немачке државне железнице „Дојче Бан“ и Кинеских железница, као и

између немачке логистичке компаније „ДХЛ“ и кинеског града Ченгдуа. Такође, под окриљем сарадње у оквиру поменутог пројекта немачка страна сагледавала је могућности и бољег позиционирања немачких фирми на кинеском тржишту (PAGEO, 2017).

Иницијатива Појас и Пут уз садејство са амбициозном кинеском стратегијом „Made in China 2025“, представљеном од стране кинеског премијера Ли Кеђијанга (Li Keqiang) и његовог кабинета у мају 2015. године, а која има за циљ свеобухватни напредак кинеске индустрије засноване по узору на немачку 4. индустријску генерацију (Industrie 4.0), изазвала је страх у Немачкој да би Кина могла постати уместо економског партнера озбиљан такмац. Студија угледног немачког института Merics, специјализованог за Кину, указала је да иако Кина не може да у догледном периоду претекне Немачку у домену високих стандарда, опасност лежи у чињеници да би Кина могла на глобалном тржишту постати озбиљан такмац немачким компанијама у пласману производа са додатом вредношћу, користећи погодности бољег пласмана роба захваљујући развоју инфраструктуре кроз Иницијативу Појас и Пут. Кинеске компаније, здушно потпомогнуте од стране државе, могле би да истисну немачке компаније са глобалног тржишта, у складу са програмом „Made in China 2025“ (Hanemann, Huotari 2016: 6).<sup>5</sup>

Сарадња држава Централне и Источне Европе са Кином у оквиру Иницијативе „16 + 1“, уз даље динамизирање сарадње у оквиру Иницијативе Појас и пут, подстакла је страхове у Немачкој у погледу даље пенетрације кинеског капитала на унутрашње немачких пословних интереса, нарочито у државама Вишеградске четворке (Мађарска, Пољска, Словачка и Чешка Република), које представљају тзв. „немачко централноевропско производно језгро“. Процењује се да су немачке инвестиције у све четири државе Вишеградске групе достигле износ већи од 70 милијарди евра. Примера ради, Словачка, иако популационо мања од Србије за два милиона становника, успела је да сагласно подацима немачке Савезне статистичке службе привуче четири пута више инвестиција из Немачке него Србија, а које се процењују на близу 2 милијарде евра. Укупна спољнотрговинска размена Немачке са ове четири државе током 2017. године износила је 277 милијарди €, што је представљало 12 % немачке спољнотрговинске размене са читавим светом. Јефтенија радна снага у државама Вишеградске четворке у односу на западноевропске државе, као и флексибилнији прописи „упалили“ су црвени аларм у Берлину, у светлу могућности снажног уплива кинеског капитала на ова тржишта, имајући у виду на основу напред наведених података који значај ове економије имају за Немачку. Државе Вишеградске групе и остале државе ЦИЕ већ имају континуитет у јачању спољнотрговинске размене са Кином и њених инвестиција.

За Немачку је будућност држава средње Европе, након збацивања комунистичких „окова“, неизоставно лежала у укључењу у евроинтеграцијске процесе. На тај начин, Немачка би била окружена стабилним државама, са којима

<sup>5</sup> Видети више у: Thilo Hanemann, Mikko Huotari, *Record flows and growing imbalances*, Merics&Rhodium Group, 2016.



би нарочито могла да динамизира економску сарадњу. Показало се да су све државе средње Европе постале пуноправне чланице ЕУ, а да је јака економска повезаност користила како овим државама, тако и Немачкој. Немачке компаније значајно су инвестирале на овим тржиштима, а ове државе су тиме доста добиле на пољу модернизација својих привреда (Вајес, et. al. 2012: 16-17). За државе Вишеградске четворке, интеграција у регионалне ланце вредности и отворена трговина која је динамизирана након стицања пуноправног чланства у ЕУ помогла је да ове државе одржавају високе стопе учешћа производног сектора у БДП-у (Рере, 2017: 7). Самим тим, Немачка не сме допустити да Вишеградска група и остале државе ЦИЕ постану ослонац кинеске геоекономске експанзије, науштрб њених економских интереса.

Како би ублажила страховања Немачке у погледу даље сарадње између Кине и држава ЦИЕ, кинески министар спољних послова Ванг Ји (Wang Ji) предложио је канцеларки Меркел током њене посете у Пекингу маја 2018. године да и сама Немачка узме учешћа у оквиру сарадње „16 + 1“, кроз образовање новог формата сарадње у виду „Кина, Немачка + 16 држава ЦИЕ“. Овај предлог кинеског дипломате резултирао је учешћем Немачке и Француске у својству посматрача на Самиту „16 + 1“ у Софији одржаног почетком јула 2018. године. Како истиче српски дипломата и новинар Драган Бисенић, „та иницијатива је новина која може значајно да промени процес одлучивања у групи, али и преговарачку тежину сваке од источноевропских држава укључених у ову форму сарадње. Спремност Кине да своје економске предности учини комплементарним с Немачком и источноевропским развојним потребама чини се занимљивом и разумном, али је јасно да ће се поставити питање будућег модела финансирања пројеката који је сада јасан и недвосмислен, будући да се заснива на кинеском новцу“ (Dnevni list Danas, 2018).

На подручју Југоисточне Европе немачке компаније страхују да би њихов преференцијални статус могао бити угрожен даљим упливом кинеског капитала. Као пример, бројне анализе указују да су у овом делу Европе у сектору трговине, банкарства, телекомуникација и ревизије немачке компаније доминантне, заједно са аустријским и италијанским. Кроз немачке трговинске ланце пласира се огромна количина робе кинеског порекла на тржишта држава Југоисточне Европе. Кроз даље интензивирање економских односа између Кине и држава ЈИЕ ствара се могућност промене баланса снага на тржишту и отвара простор за жестоку конкуренцију између кинеских и компанија из Немачке и осталих богатих западноевропских држава (Plevnik, 65). У оштрој трци са кинеским компанијама, за немачке компаније биће знатно теже да сачувају своје „пол позиције“ на овим тржиштима у односу на сучељавање са домицилним компанијама.

Кинеска подршка развоју лучке и железничке инфраструктуре у државама Јужне и Југоисточне Европе у оквиру Појаса и Пута изазвала је, такође, знаке опреза у Немачкој. Као примери наводе се лука Пиреј у Грчкој, где је уложено милијарди долара кинеског капитала у развој лучке инфраструктуре, као и пруга Београд-Будимпешта, која представља тренутно највећи инфраструктурни пројекат у Србији. Предвиђено је да кинеска роба стиже бродовима

у Пиреј, након чега би се железницом повезала на модернизовану пругу Београд – Будимпешта, на којој се радови врше средствима из кинеског кредита, чиме би се роба у знатно краћем временском периоду транспортовала даље ка Западној Европи. „Први воз који је том новом трасом стигао у Европу прошао је у мају 2014. године управо преко Грчке, Македоније, Србије и Мађарске до Чешке. Преусмеравањем поморске трговине од Источне Азије ка Грчкој преко Суецког канала Кинези штеде седам до десет дана у поређењу са традиционалним путем свиле и директно угрожавају Русију преко које иде целокупан транспорт, али и неколико лука: Ротердам, Истанбул, Напуљ, Трст, Ријеку и Копар, док Пиреј постаје главно чвориште које повезује кинеске фабрике са потрошачима широм Европе, Блиског Истока и Северне Африке“ (Arežina, 55). За немачку страну проблем би могао да се јави у потенцијалном губљењу важности луке Хамбург, која представља најважније чвориште за трговину између Европе и Кине и чији се промет током 2016. године у износу од преко 30 % односио на трговину са Кином. Током 2016. године дошло је до смањења промета у луци Хамбург управо у корист луке Пиреј, при чему се очекује да ће у будућности расти пласман робе преко железничке инфраструктуре изграђене у оквиру Појаса и Пута, маргинализујући утицај немачких лука (PAGEO, 2017).

## Закључна разматрања

У условима када се међународни поредак и трговина суочавају са растом протекционизма, чији су барјактар Сједињене Државе, на челу са њеним председником Доналдом Трампом (Donald John Trump), као и у доба релативно похабаних трансатлантских односа, чини се да значај немачко-кинеских односа добија на значају. Као две најјаче економије својих континената, високо зависне од својих извозних капацитета, за очекивати је да своје ресурсе упрегну у одбрану принципа слободне трговине, имајући у виду да обе државе „убирају“ плодове глобализације на ефикасан начин. Колапс принципа слободне трговине и даље разбукутавање протекционистичких метода у оквиру трговинских ратова, могли би да угрозе постојећи социјални поредак у овим државама, у великој мери заснован на остваривању импресивних извозних резултата.

Континуиран раст у спољнотрговинској размени између двеју држава резултирао је чињеницом да за Немачку Кина представља главног спољнотрговинског партнера у свету, док, с друге стране, Немачка представља главног кинеског спољнотрговинског партнера у Европи. За разлику од немачких инвестиција у Кину које су присутне још од деведесетих година, динамизирање кинеских инвестиција у локомотиву европске економије коинцидирало је са почетком избијања европске финансијске кризе, нарочито у периоду након 2011. године. Куповина високо-технолошких компанија од стране кинеских државних и приватних компанија, здушно потпомогнутим државним капиталом, утицала је да Немачка у садејству са својим кључним европским партнерима ступи у процес осмишљавања стратегије којом би се поштрила контрола

аквизиција домаћих компанија од стране кинеских, у циљу заштите европских стратешких интереса. Међу немачким и европским политичарима присутна је бојазан да куповина високо-технолошких компанија на европском тлу од стране кинеских представља само параван за трансфер напредних технологија из ових компанија у Кину.

Иако је СР Немачка перцепирана од стране званичника НР Кине као једна од главних европских тачака Иницијативе „Један појас, један пут“, могло би се закључити да је немачко-кинеска сарадња у оквиру овог грандиозног инфраструктурног пројекта на нижем нивоу од кинеских очекивања. Сарадња у оквиру овог пројекта између двеју држава углавном је била усмерена на побољшању железничког саобраћаја и логистичких услуга, као у случају трасе Дуизбург - Чонгкинг и сарадње између немачке логистичке компаније „ДХЛ“ и кинеског града Ченгдуа. Даљи наставак немачко-кинеске сарадње у оквиру поменуте иницијативе биће обликован намером немачке стране да се ова сарадња одвија у оквиру европске димензије, преточена у тежњу Берлина да кинеске инвестиције буду реализоване у складу са европском регулативом и прописима.

## Литература:

1. Annual Economic Report (2016): Federal Ministry for Economic Affairs and Energy, Berlin.
2. Arežina, Sanja (2015): “Кинеска „ofanziva šarma“ на Centralnu i Istočnu Evropu“, *Kultura polisa*, год. XII, бр. 27, 39-64.
3. Babić, Blagoje (2010): “Односи Кине и Европске Уније: Геокономска осовина у развоју“, *Међународни проблеми*, Институт за међународну политику и привреду, Vol. LXII, Београд бр. 3, 418-462.
4. Bajec, Jurij, et. al. (2012): *Srpsko-nemački odnosi: stvarno i moguće*, Friedrich Ebert Stiftung, Београд.
5. “Beziehungen zu Deutschland”, Auswärtiges Amt, [https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/china-node/-/200472#content\\_0](https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/china-node/-/200472#content_0), 25.10.2018.
6. “Beziehungen zwischen der Volksrepublik China und Deutschland“, *Auswärtiges Amt*, Internet, [http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/China/Bilateral\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/China/Bilateral_node.html), 22.10.2018.
7. Bian, Shuwen, Emons, Oliver (2017): “Chinese investments in Germany: increasing in line with Chinese industrial policy“, in: Jan Drahekoupil (ed.): *Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations*, ETUI aisbl, Brussels, 157-177.
8. Bisenić, Dragan, “Nemački zaokret kineske saradnje“, *Dnevni list Danas*, 09.11.2018., број 7587.
9. Erber, Georg (2014): German-Chinese economic relations-opportunities and risks for Germany, DIW Economic Bulletin 2.
10. Economic Overview Germany: Marcet, Productivity, Innovation, Germany (2016): Trade&Invest, Issue 2015/2016.

11. “EU: Odluka da se Kini dodeli status tržišne ekonomije u okviru STO je neodrživa zbog potencijalnog gubitka radnih mesta u Evropi“, Nova srpska politička misao, časopis za političku teoriju i društvena istraživanja, <http://www.nspm.rs/hronika/eu-odluka-da-se-kini-dodeli-statusa-trzisne-ekonomije-u-okviru-sto-je-neodrziva-zbog-potencijalnog-gubitka-radnih-mesta-u-evropi.html?alphabet=1>, 21.10.2018.
12. Facts about German trade foreign (2018), Federal Ministry for Economic Affairs and Energy (BMWi), [https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Publikationen/facts-about-german-foreign-trade-2017.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Publikationen/facts-about-german-foreign-trade-2017.pdf?__blob=publicationFile&v=6), 17.10.2018.
13. “For Merkel, Some China Investments Are More Welcome Than Others“, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-27/merkel-fixes-sights-on-china-as-chinese-investors-target-germany>, 29.10.2018.
14. Fridman, Džordž, “Nemačka i Kina“, Nova srpska politička misao, časopis za političku teoriju i društvena istraživanja, <http://www.nspm.rs/savremeni-svet/nemacka-i-kina.html>, 19.10.2018.
15. Gaspers, Jan, Lang, Bertram (2016): “Germany and the ‘Belt and Road’ Initiative: Tackling Geopolitical Implications through Multilateral Frameworks“, in Frans-Paul van der Putten et. al. (eds.): *Europe and China’s New Silk Roads*, ETNC Report, 30-34.
16. German business in China (2015): German Chamber of Commerce in China.
17. Hanemann, Thilo, Huotari, Mikko (2016): Record flows and growing imbalances, Merics&Rhodium Group.
18. *Joint Declaration between Germany and China*, The Federal Government, <https://www.bundesregierung.de/Content/EN/Pressemitteilungen/BPA/2014/2014-03-28-china-declaration.html?nn=447370#Start>, 20.10.2018.
19. “Kina po paritetu kupovne moći prvi put pretekla SAD“, SEE biz, <http://www.naslovi.net/2014-10-18/seebiz/kina-po-paritetu-kupovne-moci-prvi-put-pretekla-sad/12006278>, 22.10.2018.
20. Kundnani, Hans, Parello-Plesner, Jonas (2012): “China And Germany: Why The Special Relationship Matters For Europe“, *ECFR*, May 2012, 1-11.
21. Li Mančang, “Glavne inicijative kineske spoljne politike“, Politika, <http://www.politika.rs/sr/clanak/325908/Свет/Главне-иницијативе-кинеске-спољне-политике>, 30.10.2018.
22. Marić, Bojan (2017): “Evropske integracije i transatlantski односи kao kamen temeljac spoljne politike Savezne Republike Nemačke“, *Megatrend revija*, vol. 14, br. 3, 187-207.
23. Meister, Stefan (2014): “Reframing Germany’s Russia Policy – and Opportunity for the EU“, *European Council on Foreign Relations*, April 2014, 1-12.
24. Mihejev, Vladimir, “Da li će svetski novac uskoro govoriti na kineskom jeziku“, Ruska reč, [http://ruskarec.ru/opinion/2015/03/31/da\\_li\\_ce\\_svetski\\_novac\\_uskoro\\_govoriti\\_na\\_kineskom\\_jeziku\\_38591.html](http://ruskarec.ru/opinion/2015/03/31/da_li_ce_svetski_novac_uskoro_govoriti_na_kineskom_jeziku_38591.html), 14.11.2018.
25. Mitrović, Dragana, “Kinezi s Morave merkaju Evropu“, Večernje novosti, <http://www.novosti.rs/vesti/naslovna/ekonomija/aktuelno.239.html:417926-Kinezi-s-Morave-merkaju-Evropu>, 05.11.2018.
26. “Mounting angst in Germany over relationship with China“, The Star Online, <https://www.thestar.com.my/business/business-news/2018/04/15/mounting-angst-in-germany-over-relationship-with-china/>, 24.10.2018.
27. Pepe, Jacopo Maria (2017): “China’s Inroads into Central, Eastern, and South Eastern Europe Implications for Germany and the EU“, *DGAP analyse*, Nr. 3 / March 2017, 1-11.

28. Plevnik, Jasna (2016): *The Belt and Road Initiative and its Implications for Southeast Europe*, Center for international relations and sustainable development, Belgrade.
29. Schnellbach, Christoph, Man, Joyce (2015): "Germany and China: Embracing a Different Kind of Partnership?", Center for Applied Policy Research, *Working Paper*, Munich, 1-21.
30. Viktor, Eszterhai, "The One Belt One Road from Germany's perspective", PA-GEO, <http://www.geopolitika.hu/en/2017/08/15/the-one-belt-one-road-from-germanys-perspective/b>, Interent, 04.11.2018.
31. "40 years of Sino-German relations", Deutsche Welle, <http://www.dw.com/en/40-years-of-sino-german-relations/a-16299632>, 16.10.2018.

## GERMANY-CHINA RELATIONS IN THE LIGHT OF „ONE BELT ONE ROAD” INITIATIVE

**Summary:** The basic purpose of the paper is to determine the main determinants of Germany-China political and economic relations with a special emphasis on the mega project "One Belt One Road", promulgated by Chinese President Xi Jinping in 2013. The Federal Republic of Germany and the People's Republic of China established their diplomatic relations on 11 September 1972. The political relations reached the pinnacle when the two countries signed the Comprehensive Strategic Partnership Agreement in 2014, promoting the already firmly established relations based on "strategic partnership in global responsibility" from 2004 to an even higher level. Having in mind that the Germany-China foreign trade was only one million Deutsche Marks one year after the establishment of diplomatic relations, only to reach fascinating 186 billion Euros during 2017 (according to the data of Federal Statistical Office of Germany - Statistisches Bundesamt), with China becoming a top German foreign trade partner, the impressive progress in the field of economic trade between the two countries achieved in the past 45 years is evident.

Chinese President Xi Jinping presented in September 2013 the idea of an economic revival of the Silk Road that had been used since the 2nd century AD for cooperation between Ancient China and Europe, Middle East and Central Asia. German officials expressed early support to launching the initiative of One Belt One Road, striving to ensure that Chinese investments in their own country, the EU, and the countries involved in the process of European integrations lay on transparent grounds. The positive German perception of this initiative was shaped by the desire to enable further strengthening of foreign trade, primarily better access for German goods to the Chinese market, by implementing planned infrastructural projects. Developments dwindled the initial enthusiasm of Germany to give way to concerns that its interests might be threatened by Chinese interests within the initiative "One Belt One Road," by Chinese companies purchasing German companies that would transfer the German technology further to China, threatening German economic interests in the area of Central and Southeast Europe and marginalizing German ports and railway nodes in the light of Chinese investments in other countries located on the route of the initiative.

**Key words:** FR Germany, PR China, European Union, Initiative "One Belt One Road", bilateral cooperation, economy, investments

