

Kineska Inicijativa pojas i put

Drmić, Dorotea

Master's thesis / Diplomski rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Libertas International University / Libertas međunarodno sveučilište**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:223:825735>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-23**



Repository / Repozitorij:

[Digital repository of the Libertas International University](#)



**LIBERTAS MEĐUNARODNO SVEUČILIŠTE
ZAGREB**

DOROTEJA DRMIĆ

**DIPLOMSKI RAD
KINESKA INICIJATIVA POJAS I PUT**

Zagreb, prosinac 2021.

**LIBERTAS MEĐUNARODNO SVEUČILIŠTE
ZAGREB**

**DIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ
MEĐUNARODNI ODNOSI I DIPLOMACIJA**

KINESKA INICIJATIVA POJAS I PUT

CHINA`S BELT AND ROAD INITIATIVE

**KANDIDATKINJA: Dorotea Drmić
MENTOR: prof. dr. sc. Ivan Grdešić**

Zagreb, prosinac 2021.

LIBERTAS MEĐUNARODNO SVEUČILIŠTE

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, Dorotea Drmić, svojim potpisom jamčim da je ovaj specijalistički diplomski rad, odnosno diplomski rad, rezultat isključivo mojeg rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu, kao što pokazuje popis korištene literature.

Izjavljujem da nijedan dio specijalističkog diplomskog rada, odnosno diplomskog rada, nije prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši ničija autorska prava.

U Zagrebu 23. studenog 2021.

Studentica: Dorotea Drmić

SAŽETAK

Kineska Inicijativa pojas i put (BRI) predstavlja projekt izgradnje svjetskog infrastrukturnog sustava koji je konceptualno povezan s drevnim gospodarskim Putom svile. Inicijativa pojas i put zalaže se za koordinaciju politike, integraciju infrastrukture i objekata, slobodnu trgovinu, financijsku integraciju i jače veze među ljudima. Suradnja u takvim vitalnim područjima ističe se i doprinosom gospodarskom i kulturnom uspjehu. Ekonomski koridori Inicijative pojas i put značajno doprinose globalnoj gospodarskoj proizvodnji i trgovini. Trgovina među koridorskim gospodarstvima čini 40 % svjetske trgovine, a koridorska su gospodarstva izravnim stranim ulaganjima i sudjelovanju u globalnim lancima vrijednosti postigla velik uspjeh u globalnoj integraciji. Unatoč važnosti infrastrukture za rast, Inicijativa će zemljama koristiti samo ako se nadopune politikama koje promiču integraciju, uključivanje i razvoj privatnog sektora.

Ključne riječi: pojas, put, Inicijativa, Kina, koridor.

ABSTRACT

China's Belt and Road Initiative (BRI) is a project designed to build a global infrastructure system that is conceptually linked to the ancient Silk Road. The Belt and Road Initiative advocates policy coordination, infrastructure and facility integration, free trade, financial integration and stronger people-to-people connections. Cooperation in such vital areas also stands out for its contribution to economic and cultural success. The economic corridors of the Belt and Road Initiative significantly contribute to global economic production and trade. Trade between corridor economies accounts for 40% of world trade, and corridor economies have achieved great success in global integration, foreign direct investment and participation in global value chains. Despite the importance of infrastructure for growth, countries will benefit most from the initiative only if they are complemented by policies that promote private sector integration, inclusion and development.

Keywords: Belt, Road, Initiative, China, corridor.

SADRŽAJ

| | |
|--|----|
| SAŽETAK..... | I |
| ABSTRACT | I |
| 1. UVOD | 1 |
| 1.1. Predmet i cilj rada..... | 2 |
| 1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka | 2 |
| 1.3. Istraživačka pitanja i hipoteze rada | 2 |
| 1.4. Sadržaj i struktura rada | 3 |
| 2. INICIJATIVA POJAS I PUT..... | 4 |
| 2.1. Povijest Inicijative pojas i put | 4 |
| 2.2. Područja suradnje unutar Inicijative | 7 |
| 2.3. Ekonomski pojas Puta svile („Pojas“)..... | 11 |
| 2.4. Novi pomorski Put svile („Put“)..... | 17 |
| 3. EKONOMSKI UTJECAJ INICIJATIVE POJAS I PUT NA ZEMLJE SUDIONICE INICIJATIVE..... | 21 |
| 3.1. Utjecaj Inicijative pojas i put na transportnu infrastrukturu zemalja sudionica Inicijative..... | 21 |
| 3.2. Utjecaj na trgovinu i strana ulaganja | 24 |
| 3.2.1. Utjecaj na trgovinu | 24 |
| 3.2.2. Utjecaj na strana ulaganja..... | 28 |
| 3.3. Učinak na ukupni dohodak i siromaštvo | 29 |
| 4. KOMPLEMENTARNE POLITIKE I INSTITUCIJE | 32 |
| 4.1. Promicanje integracije | 32 |
| 4.2. Politike i institucije za promicanje razvoja koridora | 38 |
| 4.3. Promicanje sudjelovanja privatnog sektora | 42 |
| 5. POTENCIJALNI RIZICI SUDJELOVANJA U INICIJATIVI POJAS I PUT | 47 |
| 5.1. Fiskalni rizici | 47 |

| | |
|--|----|
| 5.2. Potencijalni politički rizici i jačanje kineskog utjecaja | 51 |
| 5.3. Rizici upravljanja..... | 54 |
| 5.4. Okolišni i socijalni rizici..... | 56 |
| 6. ZAKLJUČAK | 59 |
| POPIS LITERATURE | 61 |
| POPIS SLIKA | 66 |
| POPIS TABLICA..... | 67 |

1. UVOD

Inicijativa pojas i put (eng. Belt and Road Initiative; BRI), kineska strategija razvoja globalnog infrastrukturnog sustava, idejno povezanog s drevnim gospodarskim pojasom Puta svile, ako se realizira, imat će dubok utjecaj na regionalni ekonomski razvoj u Aziji, Europi i Africi. O opsegu Inicijative još se raspravlja, ali ona uključuje dvije glavne komponente, od kojih svaka podupire glavna infrastrukturna ulaganja: Gospodarski pojas Puta svile („Pojas“) i Novi pomorski Put svile („Put“). Kopno „Pojasa“ povezuje Kinu sa Srednjom i Južnom Azijom i Europom, dok pomorski „Put“ Kinu povezuje sa zemljama Jugoistočne Azije, zaljevskim zemljama, Istočnom i Sjevernom Afrikom te Europom.

Navedeni su ciljevi Inicijative izgraditi ujedinjeno veliko tržište i u potpunosti iskoristiti međunarodno i domaće tržište, putem kulturne razmjene i integracije, kako bi se poboljšalo međusobno razumijevanje i povjerenje država članica, što će, prognozira se, rezultirati inovativnim obrascem priljeva kapitala i tehnološke baze podataka. Inicijativa za pojas i put rješava infrastrukturni jaz i tako ima potencijal za ubrzanje gospodarskog rasta širom azijsko-pacifičkog područja, Afrike te Srednje i Istočne Europe.

Početni je fokus na ulaganju u infrastrukturu, željeznice i autoceste te električnu mrežu. Neke su procjene već navele Inicijativu pojas i put kao jedan od najvećih infrastrukturnih i investicijskih projekata u povijesti, koji pokriva više od 71 zemlje, uključujući 65 % svjetske populacije i 40 % globalnog bruto domaćeg proizvoda.

Dok neke zemlje, posebno na Zapadu, zbog posljedičnog rasta kineskog utjecaja, na projekt gledaju kritički, druge ukazuju na stvaranje novog pokretača globalnog rasta povezivanjem i približavanjem Azije, Europe i Afrike. Na pomorskom „Putu“, kojim već prometuje više od polovine svih kontejnera na svijetu, proširuju se dubokomorske luke, grade logistička čvorišta i stvaraju se novi prometni pravci. Službeni opis Inicijative pojas i put promovira zajedničku formulaciju razvojnih planova i mjera za promicanje međudržavne ili regionalne suradnje među zemljama BRI. To uključuje međuvladinu suradnju i višerazinsku razmjenu makropolitika, komunikacijske mehanizme i političku potporu za provedbu velikih projekata i koordinaciju monetarne politike.

Ovaj diplomski rad doprinijet će razumijevanju Inicijative pojas i put, kao i njezina utjecaja na trgovinu, strana ulaganja i uvjete života građana u zemljama sudionicama Inicijative. Analiza pokazuje da bi prometni koridori Inicijative pojas i put mogli značajno potaknuti trgovinu i strana ulaganja, ali samo ako Kina i ekonomije koridora provedu dublje reformne politike koje povećavaju transparentnost, šire trgovinu, poboljšavaju održivost duga i ublažavaju ekološke, socijalne i korupcijske rizike.

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet ovog rada jest kineska Inicijativa pojas i put te njezina povezanost s razvojem globalne trgovinske razmjene. Cilj ovog rada jest istražiti povezanost poboljšanja multimodalne prometne infrastrukture i multilateralne trgovine u kontekstu BRI-a, te prikazati potencijalne političke motive Kine i rizike koji su povezani s prihvaćanjem kineskih investicija.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

U radu su korištene metode analize za pretvorbu složenih pojmova na više jednostavnih i lakše shvatljivih dijelova; metoda sinteze za pretvorbu jednostavnih skupova pojmova u složenije, metoda deskripcije kojom su opisane značajke multimodalne prometne infrastrukture te, naposljetku, metoda prikupljanja sekundarnih podataka za prikupljanje informacija koje su objavile privatne ili javne institucije.

1.3. Istraživačka pitanja i hipoteze rada

U radu su definirana sljedeća istraživačka pitanja:

- kako je poboljšanje multimodalne prometne infrastrukture povezano s multilateralnom trgovinom i gospodarskim rastom u zemljama BRI-a
- koji su potencijalni rizici sudjelovanja u Inicijativi pojas i put
- koje institucije sudjeluju u promicanju razvoja Inicijative pojas i put
- koji su potencijalni politički motivi Kine?

Temeljne pretpostavke od kojih se polazi u istraživanje zadane teme jesu u daljnjem tekstu.

H01: Inicijativa pojas i put značajno utječe na trgovinu, strana ulaganja i uvjete života građana u zemljama sudionicama Inicijative, i to razvojem multimodalne prometne infrastrukture, povećanjem međusobne povezanosti i smanjenjem troškova trgovinske razmjene.

H02: Velika ulaganja u infrastrukturu, financirana dugom, Kina koristi za promicanje svojih političkih ciljeva i jačanje političkog utjecaja.

1.4. Sadržaj i struktura rada

Diplomski rad podijeljen je na šest međusobno povezanih poglavlja. U uvodu su prikazani predmet i cilj rada, izvori i metode prikupljanja te istraživačka pitanja i hipoteze rada. Drugo poglavlje sastoji se od povijesnog prikaza Inicijative pojas i put, prikaza područja suradnje unutar Inicijative te prikaza Ekonomskog pojasa Puta svile („Pojas“), odnosno Pomorskog Puta svile („Put“). U trećem poglavlju prikazani su ekonomski utjecaji Inicijative pojas i put na zemlje sudionice Inicijative, utjecaj Inicijative pojas i put na transportnu infrastrukturu, na trgovinu i strana ulaganja te ukupni učinak na dohodak i siromaštvo. Četvrto poglavlje sastoji se od prikaza komplementarnih politika i institucija te načina za promicanje integracije i sudjelovanja privatnog sektora. Prikazuje i potencijalne rizike sudjelovanja u Inicijativi pojas i put te opasnost od jačanja kineskog utjecaja.

2. INICIJATIVA POJAS I PUT

Rute svile postoje tisućama godina, povezujući Aziju, Afriku i Europu te mnogobrojna carstva, kraljevstva, vladavine, društva i kulture, obogaćujući ih prenošenjem znanja, ideja, kultura, religija, jezika i materijalnih dobara kao što su svila, začini, žito, povrće, voće, životinjske kože, alati, stolarija, metalni radovi i umjetnička djela. Stotinama godina cesta je utjecala na razvoj cijele regije. Svi su povezani zajedničkom niti kulturne, vjerske i ekološke baštine. Ime je inspirirano jednim od najvažnijih kineskih izvoza; svilom.

Ovo je područje na ovaj ili onaj način uvijek bilo od presudne važnosti u globalnoj povijesti, povezujući istok i zapad, služeći kao poveznica u kojoj su se ideje, običaji i jezici međusobno miješali od antike do danas. I danas se Putevi svile neopaženo dižu te ih mnogobrojni ljudi zanemaruju. Ekonomisti trebaju skrenuti pozornost na bogatstva koja se nalaze u ili pod tlom, ispod vode ili zakopana u planinama pojaseva koji povezuju Crno more, Malu Aziju i Levant s Himalajama (Frankopan, 2015).

Inicijativa pojas i put kineski je prijedlog čiji je cilj promicanje globalne miroljubive suradnje i razvoja. Suradnja u okviru pojas i put (BRI) nešto je u čemu sve zemlje, velike ili male, bogate ili siromašne, mogu ravnopravno sudjelovati. Ova je suradnja otvorena, transparentna i javna te doprinosi globalnom miru i razvoju (NDRC, 2015).

2.1. Povijest Inicijative pojas i put

Tijekom posjeta Kazahstanu, koji se odvio 7. rujna 2013. godine, predsjednik Xi Jinping predložio je izgradnju Ekonomskog pojasa Puta svile. Sljedeće godine, 3. listopada, u obraćanju indonezijskom parlamentu, predložio je izgradnju Novog pomorskog Puta svile. Oba prijedloga sada imaju zajednički naziv Jedan pojas, jedan put (OBOR). Kina je na forumu Boao objavila *Viziju i akciju o zajedničkoj izgradnji Gospodarskog pojasa Puta svile i Pomorskog Puta svile u 21. stoljeću*, ukazujući na to da je Inicijativa OBOR službeno postala jedna od kineskih nacionalnih strategija. Kako kineske vlasti navode, Jedan pojas odnosi se na kopneni Put svile, dok se Jedan put odnosi na Pomorski Put svile u 21. stoljeću (Jinchen, 2016).

Gospodarski pojas Puta svile namijenjen je povezivanju Kine s Europom (preko srednje Azije), Perzijskim zaljevom, Sredozemljem (preko zapadne Azije) i Indijskim oceanom (preko južne Azije). Pomorski Put svile 21. stoljeća namijenjen je povezivanju regionalnih plovnih putova (Jinchen, 2016).

Ova Inicijativa, poznata kao Jedan pojas i jedan put (OBOR), sastoji se od više od fizičkih veza. Namjerava uspostaviti najveću svjetsku platformu za gospodarsku suradnju, uključujući koordinaciju politika, trgovinsku i financijsku suradnju te društvenu i kulturnu suradnju. Kineska vlada objavila je u ožujku 2015. godine bijelu knjigu *Vizija i radnje o zajedničkoj izgradnji Gospodarskog pojasa Puta svile i Pomorskog Puta svile u 21. stoljeću*, u kojoj se navodi da je Inicijativa pojas i put otvorena te da Kina poziva sve zemlje, međunarodne i regionalne organizacije da se pridruže Inicijativi koja je dobila međunarodno priznanje i pozitivne odgovore (Kobojević i sur., 2018).

Otkako je kineski predsjednik Xi Jinping 2013. godine najavio Inicijativu pojas i put, Peking je ustvrdio da se tom politikom žele postići samo benigni gospodarski i diplomatski ciljevi. Prema izvješćima, OBOR će uspostaviti izravne cestovne i željezničke koridore između Istočne Azije i Europe, kao i mrežu morskih luka koje povezuju Kinu s Jugoistočnom Azijom, Južnom Azijom, Afrikom, Bliskim istokom i Europom. Nakon što se dovrši, očekuje se da će ova opsežna mreža trgovačkih puteva potaknuti trgovinu i izvoz među euroazijskim državama, čime će potaknuti gospodarski razvoj u regiji (PwC, 2016).

Peking je izjavio da namjerava uložiti kineski gospodarski i intelektualni kapital u euroazijsku regiju kako bi izgradio infrastrukturna i proizvodna čvorišta koja će koristiti Kini i zemljama domaćinima. Osim ekonomskih koristi strategije, Peking tvrdi da će OBOR rezultirati značajnim diplomatskim dobitcima. Politika OBOR-a, kako je izjavio premijer Li Keqiang, nije razvijena samo za poticanje gospodarskog rasta, već i za „produblјivanje međunarodne suradnje i promicanje mira u svijetu“, i to održivim bilateralnim ulaganjima i gospodarskom međuovisnosti koju stvara (Till, 2016).

Kina namjerava promicati partnerstva za rješavanje pitanja regionalnog razvoja putem Azijske banke za ulaganje u infrastrukturu (AIIB), ulagačkog ogranka politike OBOR. Budući da izgradnja ove zajedničke prekogranične infrastrukture omogućava opsežne diplomatske pregovore i značajne mogućnosti gospodarskog rasta za partnerske zemlje, Kinezi vjeruju da

će strategija poboljšati njihov regionalni imidž među zemljama partnerima Inicijative pojas i put (Ferdinand, 2016).

Iako Peking inzistira na tome da njegova strategija služi samo za benigne ekonomske i diplomatske svrhe, mnogobrojni stručnjaci doveli su u pitanje istinske motive Inicijative. Uzrok jesu navodno značajne geopolitičke i strateške koristi politike za Kinu. Kina pokušava oživjeti svoju slavu i ponovno se uspostaviti kao moćno srednje kraljevstvo koje je ponovno u središtu globalne trgovine i međunarodnih odnosa, i to uključivanjem povijesno značajnih slika drevnog Pomorskog Puta svile u svoju strategiju pojas i put. Till primjećuje da KPK pokušava ostvariti „kineski san“ nacionalnog pomlađivanja, i to vraćanjem pomorske trgovine i gospodarske dominacije koju je izgubila zbog imperijalnih sila, tijekom stoljeća ponižavanja. Prema Adwiti, Kina namjerno koristi izraz Put svile i povijesne konotacije u svojoj strategiji pojas i put (Adwita, 2016).

Povezujući Inicijativu OBOR s prošlim kineskim trgovačkim uspjehom, Peking pokušava ponovno uspostaviti središnjicu i dominaciju nad pomorskom razmjenom koju je postigao u antici (Rai, 2016). Fasslabend proširuje ovu ideju, tvrdeći da će Inicijativa OBOR, poput prvog Pomorskog Puta svile, omogućiti Kini da stekne gospodarsku dominaciju u Jugoistočnoj Aziji i dalje u Indijskom oceanu. Kao i u prošlosti, očekuje se da će gospodarska dominacija Kine olakšati kinesku političku svemoć i ponovno uvođenje kinesko-centričnog regionalnog poretka, zahtijevajući od država da se ponovno povinuju vodstvu Pekinga (Fasslabend, 2015).

Kao rezultat toga, posve je jasno da je Inicijativa OBOR neraskidivo povezana s poviješću Pomorskog Puta svile i konotacijama kineske izuzetnosti koje rezoniraju s razdobljem tijekom kojeg je drevni trgovački put bio aktivan. Ove strateške koristi, kao i potencijal da se Kina rezultatom Inicijative pojas i put ponovno pojavi kao regionalni hegemon, učinile su da države diljem Euroazije, osobito one u jugoistočnoj Aziji, budu oprezne zbog velike infrastrukturne Inicijative Pekinga.

2.2. Područja suradnje unutar Inicijative

Inicijativa pojas i put poziva na koordinaciju politike, povezivanje infrastrukture i objekata, neograničenu trgovinu, financijsku integraciju i jače veze među ljudima. Suradnja u takvim kritičnim područjima također se ističe zbog doprinosa koji može dati prosperitetu gospodarstva i kulture.

Povećanje razvoja infrastrukture radi poboljšanja transnacionalne i međuregionalne povezanosti, prioritet je suradnje. Kina će potaknuti velika i kreditno sposobna poduzeća na izgradnju tračnica, autocesta, luka, električnih, informacijskih i telekomunikacijskih infrastruktura u zemljama Inicijative pojas i put. Kvalitetni i tehnološki sustavi moraju biti usklađeni; poštujući suverenitet i interese uključenih strana, ključno je promicati suradnju među državama B&R u područjima standarda, mjerenja, certificiranja i akreditacije (Hong, 2017).

Kina i petnaest ostalih zemalja duž Inicijative pojas i put potpisale su bilateralne i multilateralne sporazume o prijevozu. Osim toga, Kina je uspostavila 356 međunarodnih prometnih ruta preko 76 kopnenih luka i potpisala 38 bilateralnih ili regionalnih ugovora o morskom transportu s 47 zemalja (Hong, 2017).

Željeznica Kina – Laos, željeznica Mađarska – Srbija, kinesko-ruska brza željeznica, pakistanska autocesta, luke Pirej, Hambantota i Gwadar, kao i drugi simbolični projekti, su u izgradnji. Kina aktivno surađuje s relevantnim zemljama u promicanju energetske povezanosti, izgradnji naftne, plinske i energetske infrastrukture te optimizaciji distribucije energetskih resursa među zemljama i regijama (Hong, 2017).

Inicijativa pojas i put daje prioritet povezivanju infrastrukture. Poštujući međusobni suverenitet i sigurnosna pitanja, zemlje duž Inicijative pojas i put trebale bi aktivno planirati načine povezivanja svoje infrastrukture i uskladiti tehničke standarde, zajedno raditi na izgradnji međunarodnih prolaza i infrastrukturne mreže koja će, korak po korak, povezati sve podregije u Aziji te povezati Aziju, Europu i Afriku. To uključuje poboljšanje ili izgradnju potpuno nove prometne infrastrukture, energetske infrastrukture te prekogranične kabelaške i ostalih komunikacijskih mreža. Istodobno je potrebno uložiti napore u promicanje niskougljične izgradnje, rada i upravljanja (SSE, 2017). Zemlje Inicijative pojas i put surađivat će u

postavljanju prekograničnih optičkih kabela i izgradnji komunikacijske mreže radi poboljšanja međunarodne telekomunikacijske povezanosti (SSE, 2017).

Gospodarske i trgovačke veze zemalja Inicijative pojas i put, kao i njihova razmjena i struktura trgovine, nastavljaju se poboljšavati. Ogromno kinesko tržište, potaknuto industrijskom transformacijom i nadogradnjom, povećavanjem domaće potražnje i poboljšanjem potrošnje, pruža mnoštvo gospodarskih i trgovačkih mogućnosti za zemlje Inicijative pojas i put (Koboević i sur., 2018).

Zemlje Inicijative pojas i put surađivat će u sustavima carinjenja, uzajamnom priznavanju carinskih propisa, uzajamnoj pomoći u provedbi zakona, uzajamnom priznavanju rezultata pregleda i umrežavanju elektroničkih certifikata. Počela je i provedba integriranih postupaka carinjenja, pregleda i karantene, što je dovelo do bržih procedura carinjenja uvoza i izvoza.

Cilj Inicijative pojas i put jest ukloniti prepreke za ulaganja i trgovinu, kao i stvoriti zdravo poslovno okruženje za zemlje i regije duž rute, što uključuje aktivne napore među državama da zajednički izgrade zone slobodne trgovine kako bi se poboljšala suradnja. Cilj je proširiti trgovinska područja, poboljšati trgovinske strukture, istražiti nova područja rasta i promicati uravnoteženu trgovinu. Prekogranična e-trgovina, na primjer, konsolidirat će i proširiti tradicionalno poslovanje. Na ulaganja i trgovinu gleda se kao na međusobno jačanje; jedno pokreće razvoj drugog. Prepreke za ulaganja se uklanjaju, a bilateralni ugovori o zaštiti ulaganja pregovaraju se i potpisuju kako bi se izbjeglo dvostruko oporezivanje i zaštitila legitimna prava i interesi ulagača (SSE, 2017).

Suradnja u proizvodnim kapacitetima i proizvodnji opreme, kao i multilateralna ulaganja, dva su dodatna prioritetna područja suradnje zemalja Inicijative pojas i put. Kina je veliki svjetski proizvođač, vrlo konkurentna u mnogim industrijama, i proširuje ugovore o suradnji s mnogobrojnim zemljama Inicijative pojas i put. Na temelju dogovora, Kina i njezini partneri proveli su niz zajedničkih projekata o sirovinama, proizvodnji opreme, lakoj industriji, čistoj energiji te ekološki prihvatljivoj industriji i industriji visoke tehnologije. Kina je uspostavila sedamnaest zona gospodarske suradnje duž svojih granica. Kinesko-bjeloruski industrijski park, tajlandsko-kineska industrijska zona Rayong te zona gospodarske i trgovinske suradnje Egipta, Suez, postale su platforme za kineska ulaganja u inozemne klastere, kako bi poslužile

kao moderne međunarodne trgovinske platforme za europska i azijska poduzeća, kao i susjedne zemlje (Kobojević i sur., 2018).

Inicijativa pojas i put uvelike se oslanja na financijsku integraciju. Azija će imati koristi od stabilnih valuta, sustava ulaganja i financiranja te kreditnog sustava, a sve će to pridonijeti većoj financijskoj suradnji. Uz Inicijativu pojas i put, zemlje će proširiti opseg i razmjere bilateralnih valutnih zamjena, razvit će se tržište obveznica, a zajednički će se naponi uložiti za podršku Azijskoj banci pri ulaganju u infrastrukturu i Novoj razvojnoj banci BRICS-a. Međubankarsko udruženje Kina (ASEAN) i Međubankarsko udruženje Šangajske organizacije za suradnju uključivat će se u multilateralnu suradnju u obliku zajmova i bankovnih kredita. Zemlje će surađivati na financijskim propisima, koristit će Fond Puta svile i državne fondove te potaknuti komercijalne ulagačke fondove i privatna sredstva na sudjelovanje u izgradnji ključnih projekata Inicijative pojas i put (SSE, 2017).

Promet valuta bit će neometan, a jače financiranje stvorit će stabilno financijsko okruženje za Inicijativu pojas i put. Inovativnim mehanizmima financiranja širit će se mreža financijskih institucija i usluga za podršku Inicijativi pojas i put. Kineska vlada potiče razvojnu politiku i politike usmjerene prema financijskim institucijama na sudjelovanje u aktivnostima financijske suradnje Inicijative pojas i put. Od početka Inicijative, Kineska razvojna banka odobrila je više od sto projekata u zemljama Inicijative pojas i put, a osim toga, Kina promiče memorandume o razumijevanju kako bi podržala suradnju u financijskom nadzoru (Kobojević i sur., 2018).

Jača se suradnja na području zaštite okoliša, Kina je posvećena izgradnji zelenog Puta svile. Primjenjivo je na ekološki napredak, zaštitu okoliša, sprječavanje i kontrolu onečišćenja te ekološku obnovu (Boer, 2019). Kina promiče suradnju u očuvanju vode sa susjednim zemljama radi zaštite i razvoja prekograničnih rijeka. Osim toga, promiče se suradnja u zaštiti šuma i divljih životinja, zaštiti i korištenju šumskih resursa, sprječavanju požara u pograničnim područjima, sprječavanju i kontroli dezertifikacije i zaštiti močvara, kao i rješavanju klimatskih promjena u sektoru šumarstva (Boer, 2019).

Kina planira doprinijeti globalnom upravljanju klimom, surađivala je s drugim zemljama u konačnom potpisivanju Pariškog sporazuma, dajući važan doprinos brzom stupanju Pariškog sporazuma na snagu. Osim toga, pokreću se projekti suradnje na području solarne energije,

energije vjetra, metana, hidroelektrične energije i obuke o klimatskim promjenama (Boer, 2019).

Razvoj pomorske trgovine, gospodarstva i povezanosti, izgradnja brojnih luka i održavanje sigurnog i glatkog morskog prolaza ovise o pomorskoj suradnji. To zahtijeva suradnju sa zemljama duž Inicijative pojas i put u drugim područjima, poput pomorske znanosti i tehnologije, zaštite morskog okoliša, sprječavanja i smanjenja morskih katastrofa i sigurnosti provedbe zakona na moru (Koboević i sur., 2018).

Jačajući suradnju i razmjenu na kulturnim, društvenim i drugim poljima, Inicijativa pojas i put, koja ne bi bila moguća bez zajedničkih napora ljudi iz svih zemalja sudionica, pružit će mogućnosti za trgovinu, turizam, kulturnu i obrazovnu razmjenu, kao i osigurati prijateljske odnose među zemljama. Od početka Inicijative pojas i put, Kina je potpisala 43 akcijska plana o kulturnoj razmjeni, kao i druge međuvladine sporazume o suradnji sa zemljama Inicijative pojas i put. Kineska vlada potpisala je 46 međuvladinih sporazuma o znanstvenoj i tehnološkoj suradnji sa zemljama duž Inicijative pojas i put, koje pokrivaju širok raspon područja poput poljoprivrede, znanosti, informacijskih tehnologija, zaštite okoliša, energije, zrakoplovstva i tako dalje (Koboević i sur., 2018).

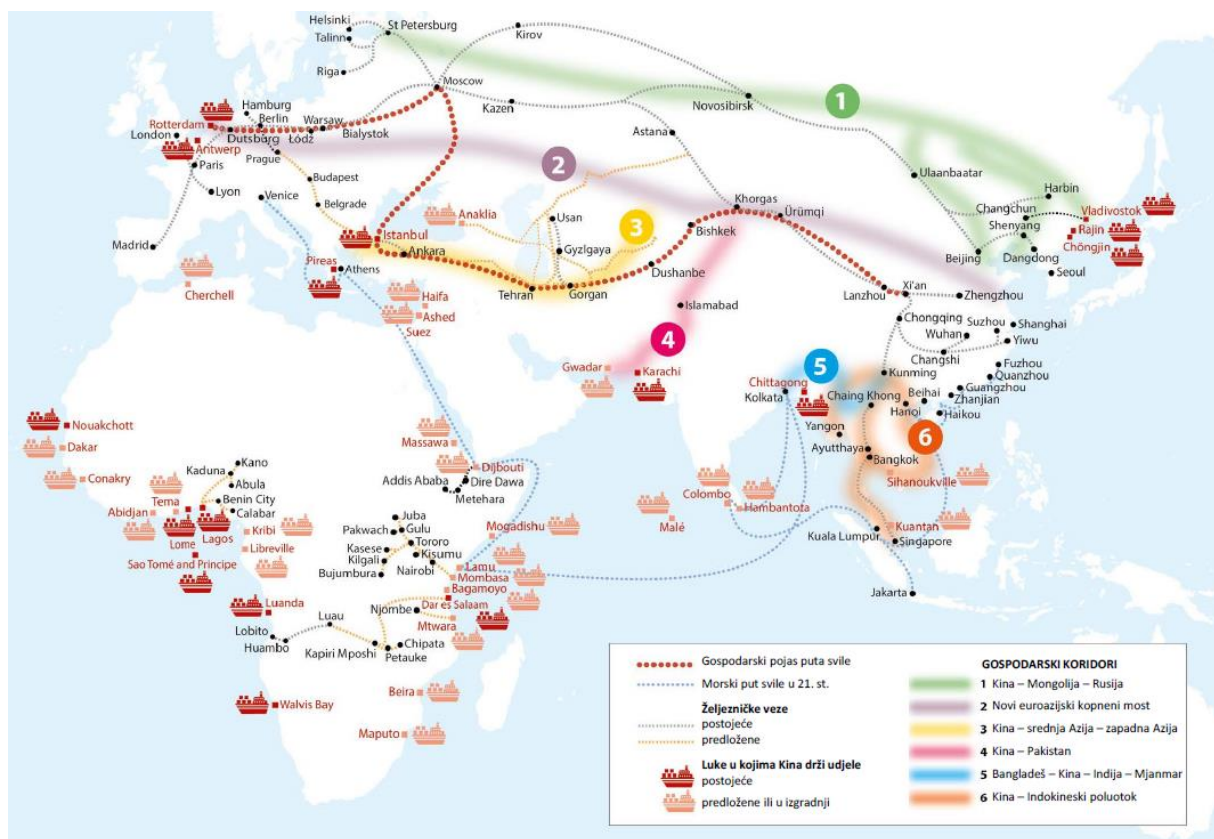
Kina je, u sklopu Kineske alijanse za promicanje turizma na Putu svile i Saveza za promicanje turizma na pomorskom Putu svile, domaćin turističkih događaja u suradnji sa zemljama duž Puta svile te provodi turističku promociju i razmjenu. Prevencija i kontrola zaraznih bolesti, medicinski sustavi i politike, jačanje kapaciteta u zdravstvu, obuka i razmjena osoblja te tradicionalna medicina kritični su za Kinu i zemlje Inicijative pojas i put. Kina je zaključila recipročne sporazume o bezviznom režimu s 55 zemalja duž Inicijative pojas i put, kao i 19 sporazuma usmjerenih na pojednostavljivanje viznih procedura, odobravanje ulaska bez viza ili odobravanje viza po dolasku.

Inicijativa pojas i put temelji se na međuljudskim odnosima. Duh prijateljske suradnje na Putu svile poticat će se promicanjem opsežne kulturne i akademske razmjene, razmjene osoblja i suradnje, medijske suradnje, razmjene mladih i žena te volonterskih usluga. Također će se povećati razmjena učenika među zemljama Inicijative pojas i put. U kombinaciji, ti će programi pomoći u pridobivanju javne podrške za povećanje bilateralne i multilateralne suradnje (SSE, 2017).

2.3. Ekonomski pojas Puta svile („Pojas“)

Povijesno gledano, Put svile bio je kopneni put, ali ga je kineska vlada na kraju markirala kao pomorsku rutu. Pojas je sada označen kao kopnena ruta, čime su obrnuli oznake. Kako se Inicijativa širila, Pojas se proširio na najmanje šest kopnenih koridora, dok se Pomorskom Putu svile arktičkim brodskim rutama, nakon najave predsjednika Xija u siječnju 2018. godine i objavljivanja prve kineske bijele knjige arktičke politike, pridružuje Polarni Put svile (Deutsche Bank, 2019).

Slika 1. Ekonomski koridori Inicijative pojas i put



Izvor: World Bank (2019).

Kopnena ruta „Pojas“ povezuje Kinu sa Srednjom i Južnom Azijom, a zatim s Europom. Pomorski „Put“ povezuje Kinu s državama Jugoistočne Azije, zaljevskim zemljama, Istočnim sjevernoafričkim državama i Europom. Zajedno će povezati više od 65 zemalja, što čini više od 62 % svjetske populacije, oko 35 % globalne trgovine i više od 31 % globalnog BDP-a. Sastojat

će se od mreže autocesta, željeznica i luka, kao i energetske, telekomunikacijske, zdravstvene i obrazovne ustanove. Šest međunarodnih koridora dio su Inicijative (World Bank, 2019).

Novi euroazijski kopneni most

Ovaj koridor, prema prijedlogu Kine, poprimit će oblik međunarodne željezničke pruge iz kineske provincije Jiangsu, uglavnom u vodoravnoj liniji, zapadno do Rotterdama u Nizozemskoj. Prema planovima, bit će dugačak 11 800 kilometara i opsluživat će više od trideset zemalja. Kina je duž ovog koridora već otvorila četiri rute teretnih vlakova. To uključuje rutu od Chongqinga do Duisberga (Njemačka), izravnu rutu od Wuhana do Pardubice (Češka), rutu od Chengdua do Lodza (Poljska) i jednu od Zhengzhoua do Hamburga (Njemačka). Osim toga, duž ovih ruta, Kina je izdala politiku „jedna deklaracija, jedna inspekcija, jedno puštanje tereta“, radi poboljšanja učinkovitosti i jednostavnosti. Daljnji projekti izgradnje dalekovoda, autocesta i luka stalno napreduju (LehmanBrown, 2017).

Slika 2. Novi kopneni most Euroazije



Izvor: OBOReuropa (2020). *One Belt*. Dostupno na: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>

Pristupljeno 16. 8. 2021.

Novi euroazijski kopneni most krovni je izraz za brojne veze između Chongqinga (Kina) i Duisburga (Njemačka), kao i Chengdua i Poljske. Yiwu – Madrid, duga 13 000 kilometara, najduža je prometna veza između Kine i Europe. 2017. godine prvi vlak iz Yiwua stigao je u

London s 34 kontejnera, čime je putovanje od 12 000 kilometara završilo za osamnaest dana (Iyengar, 2017).

Ekonomski koridor Kina – Mongolija – Rusija

Ekonomski koridor Kina – Mongolija – Rusija uključuje tri spomenute zemlje i usredotočen je na dvije glavne rute; Peking – Tianjin – Hebei regija – Hohhot – Mongolija – Rusija i Dailan – Shenyang – Changchun – Harbin i Manzhouli do ruskog grada Chite. U razvoju ovog koridora dogodila su se dva velika otkrića. Prvo, trojica dotičnih šefova država sastali su se u rujnu 2014. godine na *summitu* Šangajske organizacije za suradnju (SCO) u Dušanbeu. Dogovorili su se o trojnoj suradnji koja se temelji na bilateralnim odnosima. Također su se dogovorili obnoviti euroazijski kopneni most Rusije i eventualno razviti mongolsku stepsku cestu. Njihov je sporazum imao za cilj poboljšati željezničku i autocestovnu povezanost, ubrzati carinjenje, olakšati prijevoz i promicati međunacionalnu suradnju. Drugi napredak dogodio se u srpnju 2015. godine, kad je na drugom *summitu* u Ufi službeno usvojena „srednjoročna mapa razvoja trilateralne suradnje između Kine, Rusije i Mongolije“. U lipnju 2016. godine, tri su zemlje osmislile razvojnu strategiju koju će provesti. Dodatni ugovori potpisani su tijekom foruma Inicijative pojas i put u svibnju 2017. godine (LehmanBrown, 2017).

Prometna infrastruktura i povezanost, usluge izgradnje luka, carinske i granične inspekcije te karantene, industrijski kapaciteti i ulaganja, trgovina, kulturna i međuljudska razmjena, zaštita okoliša i suradnja sa susjednim regijama, jedno je od sedam glavnih područja suradnje koja su predviđena.

Ekonomski koridor Kina – Srednja Azija – Zapadna Azija

Ovaj koridor prvenstveno povezuje Kazahstan, Kirgistan, Tadžikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran i Tursku u Srednjoj Aziji te Iran i Tursku u Zapadnoj Aziji (iako ukupno uključuje sedamnaest zemalja Zapadne Azije). Općenito, ovaj koridor slijedi rutu starog Puta svile. Najznačajniji razvoj u ovom koridoru dogodio se u lipnju 2015. godine na Trećem forumu suradnje Kine i Srednje Azije u Shandongu. Kina i pet zemalja Srednje Azije potpisale su zajedničku deklaraciju, obećavajući „zajedničku izgradnju ekonomskog pojasa Puta svile“ (LehmanBrown, 2017).

Slika 3. Ekonomski koridor Kina – Srednja Azija – Zapadna Azija



Izvor: OBOReuropa (2020). *One Belt*. Dostupno na: <https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/one-belt/>

Pristupljeno 16. 8. 2021.

Kina i Arapski poluotok povezani su gospodarskim koridorom Kina – Srednja Azija – Zapadna Azija (CCWAEC). Ogromno područje koje obuhvaća slijedi put drevnog Puta svile. Srednja i Zapadna Azija bogate su resursima, ali mnogobrojni čimbenici, osobito loša infrastruktura i nedostatak sredstava, usporavaju lokalni razvoj. CCWAEC će promicati gospodarsku i trgovinsku suradnju, kao i protok kapitala u te regije, čime će promicati lokalni gospodarski i društveni razvoj.

Ekonomski koridor Kina – Indokineski poluotok

Ova ruta vodi od delte rijeke Pearl i ide na zapad uz brzu cestu Nanchong – Guang'an i brzu prugu Nanning – Guangzhou preko Nanninga i Pingxianga do Hanoja i Singapura. Povezuje Kinu s poluotokom Indokinom i prolazi kroz Vijetnam, Laos, Kambodžu, Tajland, Mijanmar i Maleziju (LehmanBrown, 2017).

Ekonomski koridor Kina – Pakistan

Ova ruta, duga 3 000 kilometara, povezuje Gospodarski pojas Puta svile na sjeveru i Pomorski Put svile 21. stoljeća na jugu, koji počinje u Kashgaru i završava u Gwadaru. Obje zemlje potpisale su zajedničku deklaraciju u travnju 2015. godine u kojoj se navodi da će biti proaktivne u zajedničkim projektima za daljnje povezivanje dviju zemalja. Kina je već uložila 62 milijarde dolara u kinesko-pakistanski gospodarski koridor. Uz ovaj koridor, postoji plan za stvaranje posebne gospodarske zone u Gwadaru, nazvane „novi Dubai“. Luka Gwadar nalazi se u srcu koridora, a Kina je uložila 1,3 milijarde dolara za razvoj luke kojom će upravljati pod zakupom od 43 godine.

Slika 4. Kinesko-pakistanski ekonomski koridor



Izvor: OBOReuropa (2020). *One Belt*. Dostupno na: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>

Pristupljeno 16. 8. 2021.

U izradi je i nova međunarodna zračna luka Gwadar, kao i kineska ulaganja u energetska i vodnu infrastrukturu. Nadalje, Kina se nada razvoju tercijarnih sektora i stambenih projekata u Gwadaru, poput obrazovanja, poslovnih usluga i maloprodaje. Također, postoje planovi za cjevovod i transportnu mrežu između Gwadara i Kashgara. To će biti željeznička, cestovna, telekomunikacijska i energetska mreža. Plinovod će pokriti 17 % kineskog uvoza, financirat će

ga Kina, a graditi pakistanska granična organizacija. Više od polovine ulaganja u ovaj koridor ići će u energetske projekte koji će pomoći Pakistanu u prevladavanju nestašice energije. Očekuje se da će ovi projekti povećati kapacitet električne energije Pakistana za dva puta. Kina je već uložila značajna sredstva u nuklearnu energiju i zelenu energiju. Trenutni razvoj uključuje izgradnju najveće svjetske solarne elektrane u Bahawalpuru, hidroelektrane u Karotu, vjetroelektrane u Jhimpiru, dvije nuklearne elektrane u blizini Karachija i velike elektrane na ugljen u Qasimu, za koji se očekuje da će osigurati oko 20 % pakistanskog manjka energije (LehmanBrown, 2017).

Ekonomski koridor Kina – Mjanmar

Ekonomski koridor Kina – Mjanmar obuhvatit će 9 % kopnene površine planeta i 440 milijuna ljudi. Glavna ruta koridora duga je 2 800 kilometara i proteže se od Kolkute do Kunminga.

Slika 5. Ekonomski koridor Kina – Mjanmar



Izvor: OBOReuropa (2020). *One Belt*. Dostupno na: <https://www.oboreuropa.com/en/beltandroad/one-belt/>

Pristupljeno 16. 8. 2021.

Ekonomski koridor Kina – Mjanmar sastojat će se od mreže željeznica, autocesta, zračnih putova, plovnih putova i telekomunikacijskih mreža. U svim zemljama duž ovog koridora postoje zabrinutosti za okoliš i sigurnost. Nadalje, to je najmanje razvijen koridor, u kojem

dugoročne mogućnosti postoje u pomorskim uslugama, kao i u tehničkoj i logističkoj podršci (LehmanBrown, 2017).

Nove veze niču diljem kraljeznice Azije, povezujući ovu ključnu regiju sa sjeverom, jugom, istokom i zapadom, a sve to uzimajući mnogobrojne rute i oblike; baš kao što su činili tisućljećima. Naravno, tu su i naftovodi i plinovodi koji donose energiju potrošačima koji su voljni i sposobni platiti ih u Europi, Indiji, Kini i šire. Cjevovodi prolaze kroz regiju u svim smjerovima, povezujući se s lukom Ceyhan u jugoistočnoj Turskoj ili prostirući se središnjom Azijom kako bi ispunili potrebu za fosilnim gorivima u Kini. Otvaraju se i povezuju i nova tržišta, što potiče blisku suradnju između Afganistana, Pakistana i Indije, čiji su interesi blisko usklađeni kad je u pitanju pristup obilnijoj i jeftinijoj energiji putem novog cjevovoda koji će imati kapacitet od 950 milijardi kubičnih stopa prirodnog plina godišnje (Frankopan, 2015).

Transportne veze, kao i cjevovodi, dramatično su se proširili u posljednja tri desetljeća. Velika ulaganja u transkontinentalne željezničke pruge već su otvorila teretne rute duž 7 000 kilometara duge međunarodne željeznice Yuxinou koja vodi od Kine do velikog distribucijskog centra u blizini Duisburga u Njemačkoj. Vlakovi dugi pola milje, koji se ne kvare, počeli su prenositi milijune prijenosnih računala, obuće, odjeće i drugih predmeta u jednom smjeru, a elektroniku, dijelove automobila i medicinsku opremu u drugom, i to na putovanju koje traje šesnaest dana; znatno brže od morskog puta iz kineskih pacifičkih luka (Frankopan, 2015).

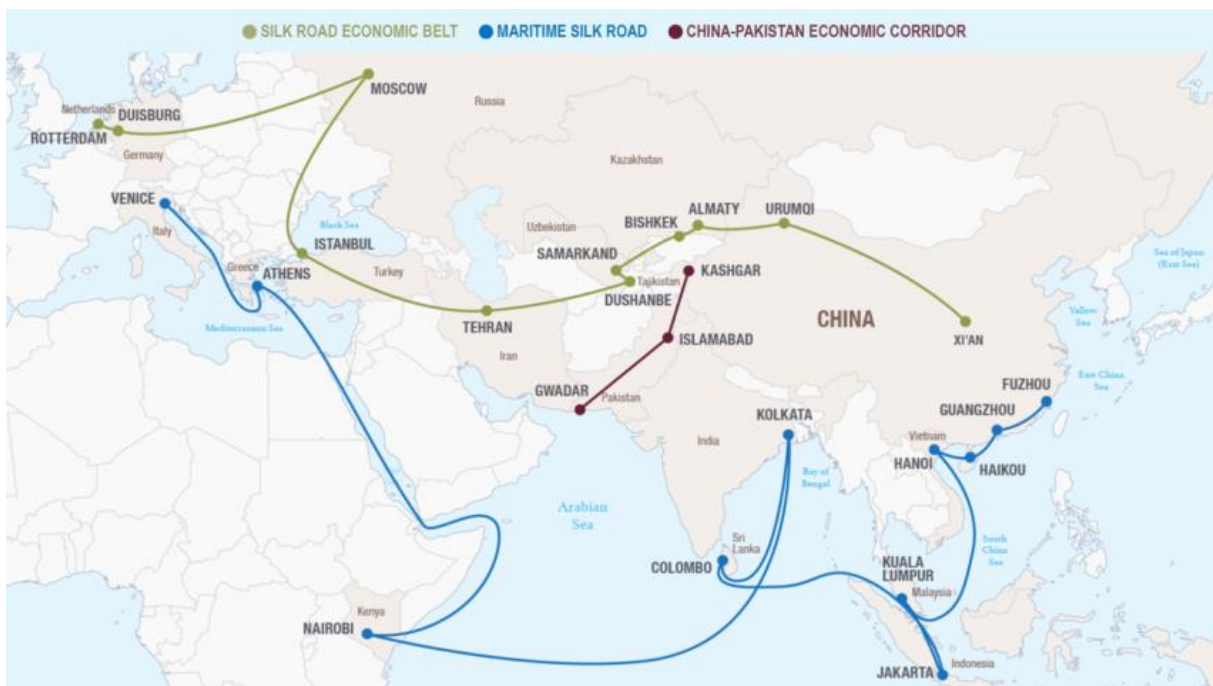
2.4. Novi pomorski Put svile („Put“)

Koncept Pomorskog Puta svile 21. stoljeća ključna je komponenta kineske inicijative Jedan pojas, jedan put, koja je pokrenuta 2013. godine. Cilj je ovog megaprojekta revolucija u dubokomorskoj trgovini od Jugoistočne Azije do Europe, kao i staviti zemlje sudionice na put gospodarskog napretka razvojem infrastrukture uz obalu. Iako su brze željeznice i autoceste neupitno važne, pomorski promet i dalje ima dominantnu ulogu u smislu količine prijevoza. Zbog toga je, u globalnom smislu, Pomorski Put svile još značajniji od ekonomskog pojasa koji se prostire na kontinentima. Put je namijenjen povezivanju kineske obale s Europom preko Južnokineskog mora i Indijskog oceana u jednom smjeru te kineske obale prema južnom Pacifiku preko Južnokineskog mora u drugom smjeru (Clarke, 2017).

Drugim riječima, „Put“ je pomorska mreža luka i ostalih obalnih infrastruktura koja se proteže od južne i jugoistočne Azije do istočne Afrike i sjevernog Sredozemnog mora. Južno proširenje rute omogućava pristup južnom Pacifiku. Novi Put svile, prema kineskoj Nacionalnoj komisiji za razvoj i reforme (2015), temelji se na pet načela Povelje Ujedinjenih naroda: uzajamno poštivanje, međusobna nenapadnost, međusobno nemiješanje, jednakost i uzajamna korist te miran suživot. Pomorski Put svile bit će ključan za razvoj razine mora regionalnom suradnjom koja se temelji na razvoju infrastrukture, financijskoj integraciji, slobodnoj trgovini te znanstvenim i ljudskim razmjenama (Koboević i sur., 2018).

Jugoistočna je Azija drugo najvažnije područje Pomorskog Puta svile nakon Kine. Kako bi se umanjila uska grla povezivanja, kineski geostrateški cilj, koji stoji u osnovi projekta Pomorskog Puta svile, jest osigurati kinesku kontrolu nad najvažnijim pomorskim trgovačkim putovima, kao i osigurati neprekinuti uvoz sirovina. Pomorski Put svile počinje u provinciji Fuzhou i putuje kroz tjesnac Malacca u Europu (Koboević i sur., 2018).

Slika 6. Pomorski Put svile 21. stoljeća



Izvor: <https://www.thesquare.blog/2017/07/28/a-primer-on-the-china-belt-and-road-initiative/>

Pristupljeno 16. 8. 2021.

Jedan je od primarnih ciljeva smanjiti kinesko oslanjanje na Malajski prolaz, koji transportira gotovo 90 % kineske pomorske trgovine i opskrbe energijom. S obzirom na to da se oslanja na jednu rutu, Peking se suočava s „malajskom dilemom“. Zbog toga, kako bi se izbjegli rizici svojstveni ovoj problematici, kineska politika ima cilj izgraditi luke u regiji Indijskog oceana (IOR). To je evidentno u kineskim lučkim objektima u Mjanmaru (Sittwe), Pakistanu (Gwadar), Šri Lanki (Hambantota) i Bangladešu (Chittagong) (Clarke, 2017).

Neki koncepti čak smatraju kanal koji povezuje Tajlandski zaljev i Andamansko more izvedivim. Kanal Kra, odnosno ideja o probijanju kanala kroz Krašku prevlaku na jugu Tajlanda, kružila je stotinama godina u glavama mislioca vizionara. Aziji će kanal poslužiti kao žarište za brzo širenje trgovine i suradnje između Indije i Kine, Japana i Koreje te Afrike i Jugozapadne Azije s jedne strane, a ostatka Istočne Azije s druge strane.

Indonezija teži biti neka vrsta „obalne osi“ između Tihog i Indijskog oceana, a kineski planovi u potpunosti su prilagođeni tom cilju. Za Kinu je to velik posao jer Jakarta u bliskoj budućnosti planira izgraditi gotovo trideset luka u cijeloj zemlji, prvenstveno uz pomoć kineskih tvrtka. Glavni južnoazijski partneri su Šri Lanka, Maldivi i Pakistan (Koboević i sur., 2018).

Pakistan zauzima središnje mjesto u Inicijativi kineske vlade Jedan pojas, jedan put. Iako se kinesko-pakistanski gospodarski koridor, koji se usredotočuje na razvoj cesta, prvenstveno smatra organskim dijelom gospodarskog pojasa Puta svile, Pakistan također predstavlja važnu poveznicu u Novom pomorskom Putu svile (Clarke, 2017).

Afrička obala sljedeća je strateški važna stanica na Novom pomorskom Putu svile. Kineski investicijski planovi uključuju Senegal, Tanzaniju, Džibuti, Gabon, Mozambik i Ganu. Razvoj luka, cesta i željeznica isprepleteni su u ovoj regiji, kao i u ostalim regijama. Sve veća ekonomska prisutnost Kine na kontinentu mogla bi postaviti temelje za dugoročni razvoj Afrike. Egipat je, zbog važnosti Sueskog kanala, također sudionik Pomorskog Puta svile. Kinezi su prvenstveno zainteresirani za poboljšanje luke Port Said i povećanje kapaciteta kanala.

Kineska vlada pažljivo i namjerno gradi mreže za povezivanje s mineralima, izvorima energije i omogućava pristup gradovima, lukama i oceanima. Jedva mjesec dana prolazi, a da se ne najavi masovno financiranje za nadogradnju ili izgradnju infrastrukture koja će omogućiti nagli

porast količine i brzine razmjene. To čini u partnerstvu sa zemljama čiji se status sa „željeznih prijatelja“ podiže u odnose koji mogu opstati kao „svevremenski“ (Frankopan, 2015).

3. EKONOMSKI UTJECAJ INICIJATIVE POJAS I PUT NA ZEMLJE SUDIONICE INICIJATIVE

Ekonomije koridora pojas i put čine značajan dio globalne gospodarske proizvodnje i trgovine. Robna razmjena između gospodarstava koridora čini 40 % svjetske trgovine, a gospodarstva koridora postigla su značajan napredak u privlačenju ulaganja i globalnoj integraciji u trgovinu, izravna strana ulaganja i sudjelovanje u globalnim lancima vrijednosti.

Ti dobitci, međutim, nisu ravnomjerno raspoređeni po regijama i zemljama. Mnogobrojne zemlje, osobito one male, koje nemaju izlaz na more, ostaju uglavnom izvan globalnog trgovačkog sustava. One trguju i privlače ulaganja po stopama koje su znatno niže od njihova potencijala. Loša infrastruktura i neučinkovite politike korijen su problema, gustoća i kvaliteta prometne infrastrukture i usluga uvelike se razlikuju, što rezultira natprosječnim troškovima trgovine i vremenom trgovanja. Nadalje, trgovinska i ulagačka politika ostaju restriktivnije, a trgovinski sporazumi manje opsežni nego u zemljama s visokim prihodima.

3.1. Utjecaj Inicijative pojas i put na transportnu infrastrukturu zemalja sudionica Inicijative

Nova ulaganja u prijevoz BRI-a mogla bi potaknuti realna gospodarstva zemalja sudionica, kao i globalno gospodarstvo u cjelini. Očekuje se da će utjecaj BRI ulaganja biti pozitivan u različitim dimenzijama, ali ne za sve zemlje. Budući da gospodarstva koridora Pojas i cesta povećavaju izvoz i diversificiraju svoju proizvodnju, očekuje se da će poboljšana prometna mreža smanjiti vrijeme i troškove trgovine, dok će povećati ukupnu trgovinu. Kako se pristup tržištu otvara, ovo proširenje potaknut će trgovinu među gospodarstvima koridora, kao i među zemljama izvan koridora. Smanjenje vremena trgovine povećat će izravna strana ulaganja, osobito u zemljama s niskim prihodima. Povećana trgovina i ulaganja povećat će BDP, smanjujući siromaštvo u regiji. Dok poboljšane prometne mreže dovode do ukupnih dobitaka, pojedinačni projekti mogu propasti, a pojedine zemlje mogu izgubiti zbog visokih troškova infrastrukture u odnosu na trgovinske dobitke (Gould, 2018).

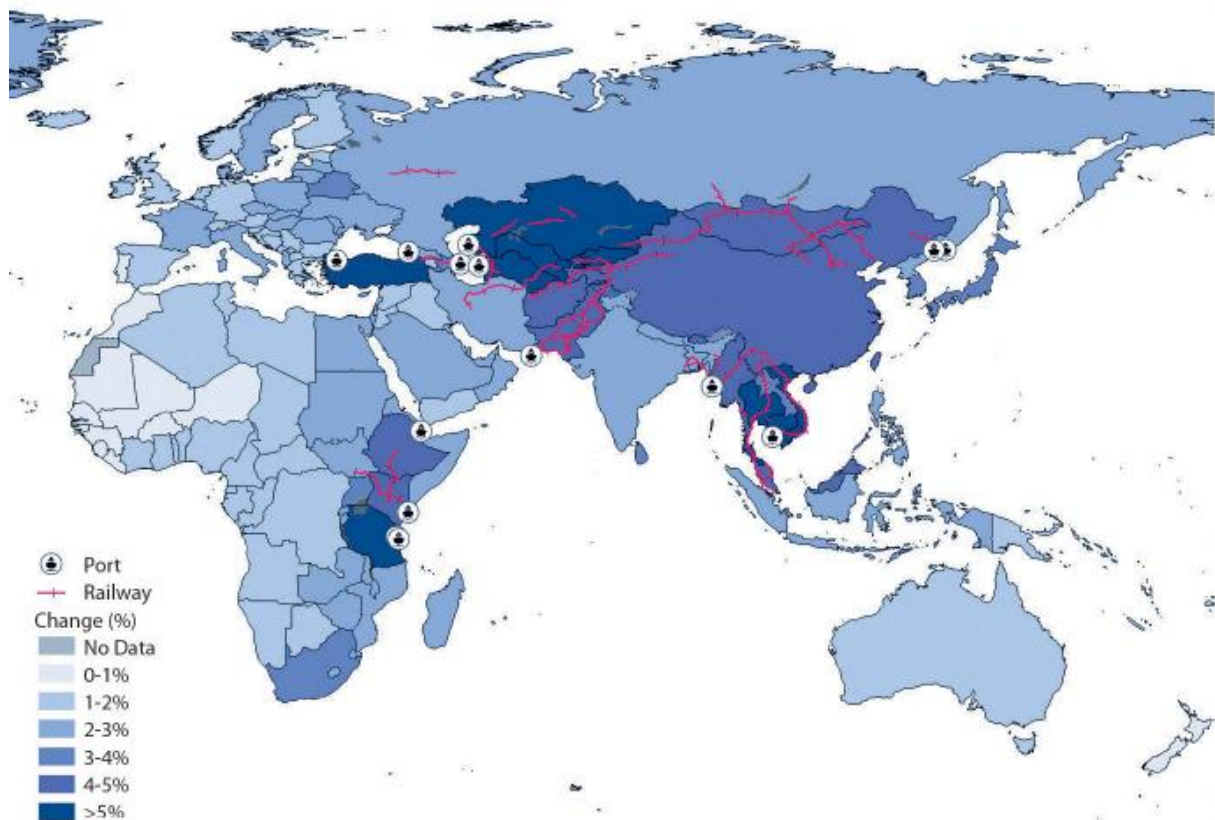
Tračnice, ceste, luke i drugi BRI projekti proširit će se na postojeću mrežu prometne infrastrukture, stvarajući nove veze i povećavajući gustoću mreže. Postojeća je mreža razumno

dobro dokumentirana, no sastavljanje popisa projekata prometne infrastrukture vezanih uz BRI osjetljiv je zadatak jer ne postoji službeni popis i niti jedan kriterij ne definira što je ili nije dio Inicijative. Mogu postojati projekti financirani kineskim zajmovima koji ne potpadaju nužno pod BRI, a mogu postojati i projekti financirani iz nekineskih izvora koji se i dalje smatraju njezinim dijelom (Gould, 2018).

Za identifikaciju projekata transportne infrastrukture BRI-a, Reed i Trubetskoy (2019) koriste dva kriterija. Prvo, projekt se mora nalaziti u jednoj od 71 ekonomije koridora „Pojasa“ ili ekonomije koridora „Puti“. Drugo, projekt se izričito spominje kao komponenta BRI-a u službenom dokumentu, a spominje ga vladin dužnosnik ili je u članku objavljenom u velikom akademskom časopisu. Fokus nekih analiza je na projektima koji utječu na putovanja među velikim gradovima (s najmanje 300 000 stanovnika). Prednost ovih kriterija je ograničavanje popisa na projekte vezane za BRI i isključivanje nekih projekata koji ne povezuju velike gradove, a namjera kriterija jest analitička vidljivost (Reed i Trubetskoy, 2019).

Inicijativa ima potencijal smanjiti vrijeme isporuke za koridorska gospodarstva, osobito ona koja se nalaze uz gospodarske koridore. Gospodarstva koridora mogu smanjiti vrijeme isporuke za 3,2 % u ostatku svijeta i 4 % u ostalim gospodarstvima koridora. Vrijeme isporuke smanjuje se u prosjeku za 8,5 % i do 12 % duž pojedinačnih gospodarskih koridora (slika 7). Najveći procijenjeni dobitci ostvareni su trgovačkim rutama koje povezuju Istočnu i Južnu Aziju, kao i duž koridora BRI. Vrijeme isporuke među zemljama u ekonomskom koridoru Kina – Srednja Azija – Zapadna Azija, na primjer, smanjilo se s prosječno petnaest dana, prije BRI-a, na trinaest dana, nakon što su infrastrukturni projekti dovršeni i operativni (de Soyres i sur., 2018).

Slika 7. Prosječno smanjenje vremena isporuke



Izvor: De Soyres, (2018).

Skraćeno vrijeme isporuke značajno smanjuje troškove trgovine, a provedbom svih projekata BRI prometne infrastrukture, ukupni troškovi trgovine za koridorska gospodarstva s ostatkom svijeta smanjili bi se u prosjeku za 2 %, a za ostala gospodarstva koridora u prosjeku za 3,5 %. Što se tiče vremena isporuke, smanjenje trgovinskih troškova uvelike varira u zemljama, pri čemu Istočna Azija i Pacifik, kao i Južna Azija, imaju najveća prosječna smanjenja. Slično, trgovački troškovi dodatno će se smanjiti duž koridora (Gould, 2018).

Inicijativa pojas i put može imati pozitivan utjecaj na vrijeme isporuke za gospodarstva izvan Inicijative. Vrijeme putovanja smanjit će se u prosjeku za 2,5 % u svim zemalja u svijetu, dok će se troškovi trgovine smanjiti za 2,2 %, zato što bi ekonomije izvan Pojasa i ceste mogle imati koristi od poboljšane infrastrukturne mreže BRI-a. Na primjer, očekuje se da će tanzanijska luka Bagamoyo koristiti ne samo Tanzaniji, nego i nekoliko drugih afričkih zemalja Podsaharske Afrike. Kao rezultat toga, kad se završe svi transportni projekti BRI-a, vrijeme isporuke između Australije i Ruande bit će skraćeno za 0,5 %. Slično, poboljšanje luke u Džibutiju rezultirat će smanjenjem vremena isporuke za 1,2 % između Australije i Etiopije.

Hoće li gospodarstva koridora Pojas i cesta imati značajnu korist od poboljšanja povezivanja? Vrijednost stvorene prometne infrastrukture predstavlja dodatni pristup tržištu i potencijalne neizravne ili šire gospodarske koristi koje veza pruža. Budući da je za očitovanje ovih prednosti potrebno vrijeme, teško je definirati uspjeh ili neuspjeh u ranoj fazi.

U tisku se široko raspravljalo o nekoliko projekata prometne infrastrukture, bilo zato što nisu uspjeli privući potrebni promet (luka Hambantota na Šri Lanki), bilo zato što ih je vlada zemlje domaćina smanjila ili ponovno ispregovarala (luka Kyaupyu u Mjanmaru). Pravilna evaluacija pojedinih projekata prijevoza BRI-a izlazi iz okvira ove studije, ali gravitacijski model omogućava identifikaciju nekih karakteristika zbog kojih će pojedina ulaganja biti (ne)uspješna.

3.2. Utjecaj na trgovinu i strana ulaganja

Ključna su pitanja kako će gušća mreža prometne infrastrukture utjecati na globalnu trgovinu, trgovinu između gospodarstava koridora pojas i put te na priljev izravnih stranih ulaganja. Utjecaj prometne infrastrukture na međunarodnu i regionalnu trgovinu, kao i njezine gospodarske koristi, dobro su dokumentirani.

3.2.1. Utjecaj na trgovinu

Troškovi prijevoza uvedeni su u teoriju međunarodne trgovine kako bi se objasnile razlike između robe kojom se trguje i kojom se ne trguje (Samuelson, 1954). Na takve troškove vjerojatno će utjecati zemljopisni čimbenici, stoga ih se može tretirati kao egzogenu varijablu modela trgovine. Međutim, moguće je da će transportni troškovi biti obrnuto proporcionalni kvaliteti prometne infrastrukture. Dakle, razlike u kvaliteti infrastrukture među zemljama mogu objasniti razlike u transportnim troškovima, što pak može objasniti razlike u konkurentnosti (Samuelson, 1954).

Transportni troškovi mogu se izraziti na različite načine u literaturi. Za početak, oni mogu odražavati izravnu mjeru troškova određenog načina prijevoza (željeznički, cestovni itd.), mjerenu u smislu troškova po milji ili kilometru. Značajan broj literature dokumentira pad troškova izravnog prijevoza robe u posljednjih nekoliko desetljeća kao rezultat poboljšanja

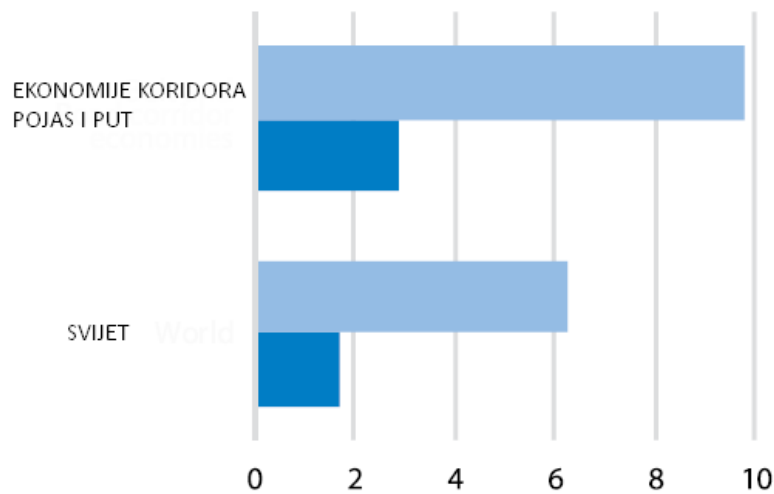
prometne infrastrukture. Prema Glaeseru i Kohlhaseu (2004), troškovi željeznice su se smanjili za oko osam puta u posljednjih 110 godina. Prema Reddingu i Turneru (2015), cijena tonske milje željezničkog tereta pala je s oko 18,5 centi 1890. godine na 2 centa 2000. godine.

Drugo, kvaliteta infrastrukture utječe na transportne troškove. Za obalne zemlje nacionalna prometna infrastruktura čini 40 % transportnih troškova, dok za zemlje bez izlaza na more nacionalna i tranzitna infrastruktura čini 60 % transportnih troškova.

Vrijeme transporta treća je dimenzija, a ono je osobito važno ako tvrtka koristi „*just-in-time*“ prakse i ima globalnu mrežu opskrbe. Svaki dan ušteđen u vremenu putovanja ekvivalentan je prosječnom smanjenju carine od 0,4 do 1 % za izvoz i 0,8 do 1,5 % za uvoz (Wilson, 2003). Udaljenost između trgovačkih partnera utječe na vrijeme isporuke, no zemljopisni položaj i kvaliteta infrastrukture vjerojatno su važniji. Na primjer, loša lučka infrastruktura ili neučinkoviti postupci rukovanja lukama mogu uzrokovati duga kašnjenja koja se ne odražavaju uvijek u novčanim troškovima transportnih usluga. Prema Wilsonu (2003), prosječno vrijeme provedeno u čekanju na granici moglo bi se iskoristiti za putovanje od 1 600 kilometara. Takva kašnjenja mogu biti uzrokovana nedostacima fizičke infrastrukture u lukama, ali mogu biti uzrokovana i proceduralnim problemima.

Trošak pristupa dobrim prometnim uslugama četvrta je dimenzija. Nedostatak pristupa dobroj prometnoj infrastrukturi može stvoriti prepreke između onih koji jesu i između onih koji nisu povezani. Na primjer, u proizvodnom sektoru jednostavan pristup prijevozu može omogućiti tvornicama da koriste jeftinije zemljište i radnu snagu. Ukratko, dobra prometna infrastruktura može smanjiti transportne troškove, skratiti vrijeme putovanja i poboljšati pouzdanost dostave.

Slika 8. Povećanje izvoza



Izvor: Maliszewska i van der Mensbrugge (2019).

Očekuje se da će prometna infrastruktura Pojasa i puta potaknuti globalnu trgovinu (Slika 8). Izvoz iz gospodarstava koridora pojas i put povećan je za 2 %, što je potaknulo rast globalne trgovine. Prometna infrastruktura BRI-a također će imati pozitivan učinak na ukupni izvoz gospodarstava izvan koridora pojas i put jer će projekti prijevoza BRI-a sniziti trgovinske troškove za gospodarstva izvan koridora Pojasa i puta, stoga što njihovi izvoznici koriste gušću prometnu mrežu. Izvoz u gospodarstvima izvan koridora pojas i put povećan je za 0,7 %. Među ekonomijama koridora koje nisu vezane koridorom, primjerice, u Etiopiji, koja ima koristi od poboljšane povezanosti istočnoafričkih luka, ostvarit će najveći trgovinski dobitak. Drugi veliki učinci uključuju Sjedinjene Države i istočnoazijske zemlje s visokim prihodima. Međutim, nemaju sve ekonomije izvan Pojasa i ceste koristi od rasta trgovine, pri čemu Latinska Amerika i ostatak Zapadne Europe bilježe blagi pad zbog preusmjerenja trgovine (World bank, 2019).

Utjecaj transportnih projekata BRI-a na trgovinu pozitivan je za sva gospodarstva koridora, iako postoje značajne razlike. Smanjenje trgovačkih troškova povezanih s novom prometnom infrastrukturom omogućava tvrtkama u gospodarstvima koridora da se bolje povežu s tržištima i regionalnim i globalnim lancima vrijednosti, omogućavajući im uvoz jeftinijih i kvalitetnijih inputa, povećavajući produktivnost i izvoz. Ukupni izvoz iz regija Istočne Azije i Pacifika te Južne Azije povećava se za 3,8 %, odnosno za 3,7 %. Tajland (14,9 %), Malezija (12,4 %), Pakistan (9,8 %) i Bangladeš imaju najveći postotak povećanja izvoza (8,7 %). Ukupni izvoz iz koridorskih gospodarstava s Bliskog istoka i Sjeverne Afrike, Srednje Azije i Podsaharske

Afrike raste za 2,0 %, 1,9 %, odnosno 1,2 %. Istočna Europa bilježi najmanji dobitak, pri čemu se izvoz povećava za 0,2 %, dok neke zemlje, poput Poljske, doživljavaju blagi pad izvoza kao rezultat nove infrastrukture, što smanjuje njihovu konkurentnost u odnosu na druga gospodarstva.

Strukturni model predviđa da će trgovinski učinci transportne infrastrukture BRI-a biti veći. Obujam svjetskog izvoza povećat će se za 6,3 %. Očekuje se da će izvoz u gospodarstvima koridora porasti za gotovo 10 %. Slično rezultatima CGE modela, povećanje izvoza gospodarstava izvan Pojasa i cesta otprilike je jedan naprema tri u odnosu na ekonomije koridora. Informacije koje pružaju ova dva modela treba tumačiti kao niz potencijalnih trgovinskih učinaka BRI-a. Strukturni model, za razliku od CGE analize, naglašava veze globalnim lancima vrijednosti jer pretpostavlja snažnu komplementarnost između stranih i domaćih inputa u proizvodnji. Strukturni model predviđa da će, s obzirom na to da će troškovi trgovine padati kao posljedica gušće mreže prometne infrastrukture, tvrtke povećati upotrebu uvoznih inputa, s većim učincima na produktivnost i izvoz. Time se još više povećava izvoz za koridorska gospodarstva s niskim i srednjim prihodom.

Očekuje se da će BRI preoblikovati trgovinske odnose između gospodarstava sudionica i ostatka svijeta. Prije BRI-a, regionalna trgovina unutar ovih gospodarstava bila je ograničena zbog dugog vremena trgovanja. Prema tri modela, projekti transportne infrastrukture BRI-a povećat će trgovinu unutar BRI-a za 4,1 % do 7,2 % (World bank, 2019).

Sve regije povećavaju izvoz u istočnu Aziju i Pacifik, što odražava veliki rast uvoza Kine (5,6 %) i, u manjoj mjeri, u druga gospodarstva u regiji s visokim rastom uvoza proizvodnje, poput Tajlanda. Poboljšana povezanost omogućit će istočnoazijskim i pacifičkim gospodarstvima da diversificiraju izvoz međusobno i izvoz u druge regije, ponajviše na Bliski istok i Sjevernu Afriku te u Podsaharsku Afriku, čime će se intenzivirati regionalni lanci vrijednosti. Druge značajne promjene u bilateralnim tokovima uključuju povećanu trgovinu unutar Srednje Azije, koja je sada slabo povezana, kao i izvoz iz gospodarstava podsaharskih koridora u većinu drugih regija. Južna Azija moći će povećati svoj izvoz u Istočnu Aziju kao rezultat nove infrastrukture, ali većina njezina rasta izvoza bit će usmjerena na gospodarstva izvan koridora pojas i put, što će potaknuti globalnu integraciju (World bank, 2019).

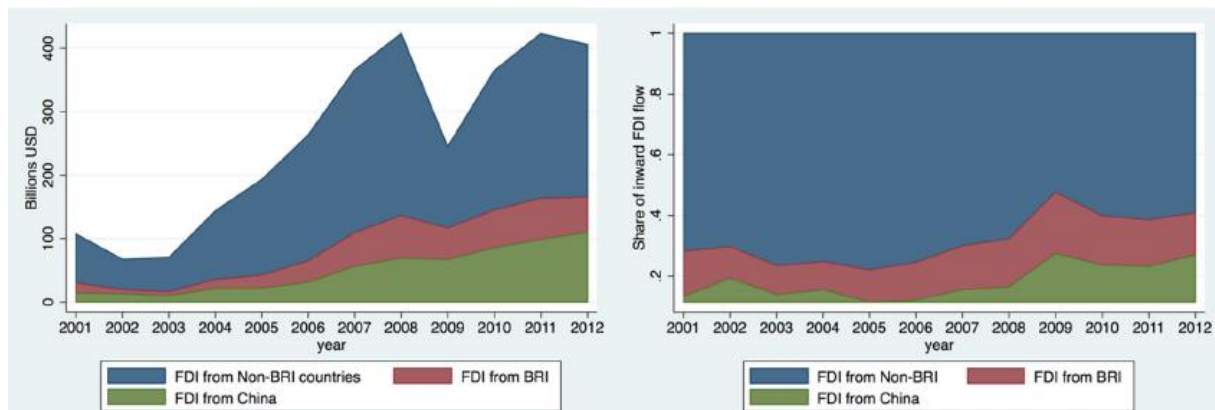
3.2.2. Utjecaj na strana ulaganja

Dulja vremena otpreme djeluju kao prepreka tokovima izravnih stranih ulaganja, ograničavajući mogućnost zemalja da trguju i, kao rezultat toga, snižavaju vrijednost lokacije kao izvozne baze. Očekuje se da će predložena transportna mreža BRI-a povećati ukupne tokove izravnih stranih ulaganja u gospodarstva koridora pojas i put za 4,97 %; povećanje tokova izravnih stranih ulaganja za 4,36 % unutar BRI-a, povećanje izravnih stranih ulaganja iz zemalja OECD-ja za 4,63 % i povećanje izravnih stranih ulaganja za 5,75 % u tokovima iz zemalja izvan koridora (World bank, 2019).

Predložena transportna mreža BRI mogla bi povećati protok izravnih stranih ulaganja u koridorska gospodarstva u Istočnoj Aziji i Pacifiku za 6,3 %, Europi za 3,7 % i Srednjoj Aziji za 7,3 %, Bliskom istoku i Sjevernoj Africi za 3,4 %, Južnoj Aziji za 5,2 % i Podsaharskoj Africi za 7,5 %. Očekuje se da će smanjenje vremena trgovanja imati osobito veliki utjecaj na gospodarstva s niskim i nižim srednjim dohotkom, s procijenjenim povećanjem izravnih stranih ulaganja od 7,6 % (World bank, 2019).

UNCTAD-ova bilateralna baza podataka o protoku izravnih stranih ulaganja i kineski Global Investment Tracker primarni su izvori korištenih podataka o izravnim stranim ulaganjima. Slika 9 prikazuje raščlambu BRI protoka izravnih stranih ulaganja. Kao što je prikazano, zemlje koje nisu dio BRI-a čine veliku većinu priljeva izravnih stranih ulaganja u zemlje BRI-a. Kina je najveći ulagač u regiji BRI, sa značajnim povećanjem udjela od 2008. godine. Tijekom globalne financijske krize, ovaj se događaj poklopio sa značajnim padom ulaganja iz razvijenih zemalja. Kineski su ulagači iskoristili mogućnosti ulaganja, dok su se tvrtke iz razvijenih zemalja povukle (Chen i Lin, 2018).

Slika 9. Ulazna izravna strana ulaganja u BRI (UNCTAD)



Izvor: (Chen i Lin, 2018).

Kad se zemlje BRI klasificiraju prema prihodu, jasno je da skupine s visokim i višim srednjim dohotkom imaju veće razine priljeva i odljeva, što čini 80 % priljeva izravnih stranih ulaganja i više od 90 % odljeva posljednjih godina. To sugerira da zemlje BRI-a s visokim prihodima privlače više ulaganja i vjerojatnije je da će ulagati u inozemstvo (Chen i Lin, 2018).

3.3. Učinak na ukupni dohodak i siromaštvo

Smanjeni troškovi trgovine kao rezultat projekata BRI-a povećali bi globalni realni prihod povećanjem prihoda za gospodarstva koridora Pojasa i ceste te za zemlje koridora izvan Pojasa i ceste. Prema modelu CGE-ja smanjenje troškova trgovine uzrokovano BRI-om rezultira povećanjem globalnog realnog prihoda za 0,7 % u 2030. godini. To je značajno u usporedbi s procjenama ostalih CGE modela o utjecaju stvarnog prihoda na globalnu slobodnu trgovinu od oko 1 %. Gospodarstva koridora pojas i put zahvaćaju 70 % ovog dobitka, pri čemu se stvarni prihod Kine povećava za 20 % ukupnog globalnog dobitka. Sveukupno, nova infrastrukturna mreža povećala bi stvarne prihode za 1,2 % u gospodarstvima koridora i za 0,3 % u gospodarstvima izvan koridora (World bank, 2019).

Realni prihodi od projekata BRI kreću se od 1 % u Istočnoj Aziji i Pacifiku do 2 % u koridorskim gospodarstvima Podsaharske Afrike. Ovi pozitivni učinci na prihod potaknuti su preraspodjelom resursa uzrokovanom nižim troškovima trgovine. Resursi se preraspodjeljuju kako bi se povećala produktivnost, poboljšao izvoz i povećali prihodi pri uvozu jeftinijih ili kvalitetnijih inputa. Očekuje se da će Pakistan i Kirgistan zabilježiti najveći rast realnog

dohotka, za 10,5 %, odnosno 10,4 % iznad osnovne vrijednosti. Očekuje se da će novi projekti BRI-a poboljšati pristup ovih zemalja izvoznim tržištima. Očekuje se značajan rast istočnoazijskih gospodarstava: Tajland (8,2 %), Malezija (7,7 %), Kambodža (5,0 %), Laos (5,0 %), Bangladeš (6,9 %), Turska (3,6 %), Islamska Republika Iran (3,0 %) i Tanzanija (2,5 %) (de Soyres, Mulabdić i Ruta, 2020).

Očekuje se da će projekti BRI-a povećati globalni BDP za 2,4 %, pri čemu će gospodarstva izvan koridora porasti za 2,6 %, a koridorska gospodarstva za 3,4 %. Iako su veće od utjecaja CGE modela, ove procjene učinka stvarnog prihoda infrastrukture BRI u strukturnom modelu u skladu su s procjenama u srodnoj literaturi. Koristeći sličan model, Donaldson (2018) je otkrio da je ogromna mreža željeznica izgrađena u kolonijalnoj Indiji (Bangladeš, Indija i Pakistan), krajem devetnaestog i početkom dvadesetog stoljeća, povećala stvarni prihod za 16 %. Kao što se vidjelo u prethodnom odjeljku, veći dobitak od strukturnih modela prvenstveno nastaje jer smanjenje troškova trgovine ima veći učinak na trgovinu, osobito u poluproizvodima, što rezultira većom preraspodjelom resursa i povećanjem produktivnosti (Jolliffe i Prydz, 2016).

Očekuje se da će gospodarstva koridora s većim srednjim i nižim prihodima imati najviše koristi od poboljšanja infrastrukture. Ishod za zemlje s višim i srednjim prihodom potaknut je poboljšanim pristupom Kine stranim tržištima, za koje se očekuje da će povećati svoj BDP za 3,4 %. Gospodarstva koridora u Podсахarskoj Africi utječu na zemlje s niskim prihodima jer bi nove luke u Tanzaniji i Keniji mogle značajno poboljšati povezanost među spomenutim zemljama i ostatkom svijeta (de Soyres, Mulabdić i Ruta, 2020).

Utjecaj BRI na transportne projekte, kao i raspodjela dobiti po zemljama, moraju uzeti u obzir troškove izgradnje infrastrukture. Strukturni model uspoređuje dugoročne realne dobitke za svaku zemlju s procjenom udjela svake zemlje u troškovima infrastrukture BRI-a. Zbog visokih troškova infrastrukture, Azerbajdžan, Mongolija i Tadžikistan imaju neto gubitak jer trgovinski dobitci nisu proporcionalni ulaganju u projekte (de Soyres, Mulabdić i Ruta, 2020).

Budući da je konačni trošak velikih transportnih projekata često znatno veći od očekivanih, gubitci dobiti mogu predstavljati rizik za širi raspon zemalja. Time se naglašava značaj komplementarnih reformi koje poboljšavaju integracijske dobitke od transportnih projekata, učinkovitost javne nabave i upravljanje financijskim rizicima infrastrukturnih projekata.

Učinak na gospodarstva izvan koridora veći je jer imaju koristi od nižih trgovačkih troškova bez ikakvih troškova povezanih s novom infrastrukturom (de Soyres, Mulabdić i Ruta, 2020). Inicijativa pojas i put, svojim utjecajem na integraciju i rast, ima potencijal smanjiti postotak ljudi koji žive u krajnjem siromaštvu (s manje od 1,90 USD dnevno). U sadašnjim uvjetima, očekuje se da će globalno ekstremno siromaštvo pasti s 9,5 % u 2015. godini na 3,9 % do 2030. godine. Globalno, ulaganja povezana s BRI-om imaju potencijal izvući 7,6 milijuna ljudi iz krajnjeg siromaštva (ti su učinci apstrahirani iz cijene infrastrukturnog ulaganja koje bi moglo utjecati na dohodak kućanstva promjenama državne potrošnje i oporezivanja). Pogodnosti se proširuju na 4,3 milijuna ljudi u ekonomijama koridora i 3,3 milijuna ljudi u zemljama izvan koridora (Jolliffe i Prydz, 2016).

Ulaganja povezana s BRI-om također bi mogla izvući do 32 milijuna ljudi iz umjerenog siromaštva (koji žive s manje od 3,20 USD dnevno), pri čemu 26,7 milijuna dolazi iz koridorskih gospodarstava, a 5,3 milijuna iz zemalja koje nisu obuhvaćene Pojasom i cestom. Kako zemlje napuštaju kategoriju niskih primanja, više granice siromaštva prikladnije su za mjerenje siromaštva (Jolliffe i Prydz, 2016).

U normalnim okolnostima, globalni postotak ljudi koji žive u umjerenom siromaštvu procijenjen je na 25,8 % u 2015. godini, a očekuje se da će pasti na 10,4 % do 2030. godine. Očekuje se da će dodatnih 700 000 siromašnih ljudi biti izvučeno iz krajnjeg siromaštva u Keniji i Tanzaniji do 2030. godine. To je otprilike ekvivalent dodatnog smanjenja broja ljudi koji žive u krajnjem siromaštvu za 1,0 do 0,9 postotnih bodova. U Južnoj Aziji, Pakistan će vidjeti da će dodatnih 1,1 milijun ljudi izaći iz krajnjeg siromaštva, dok se u Bangladešu očekuje da će 200 000 ljudi izaći iz krajnjeg siromaštva (0,11 % broja zaposlenih).

4. KOMPLEMENTARNE POLITIKE I INSTITUCIJE

Unatoč važnosti infrastrukture za razvoj, zemlje će imati najveću korist od projekata prijevoza BRI-a samo ako se kombiniraju s komplementarnim politikama i institucijama. Politike koje potiču integraciju, uključivanje, povezivanje i razvoj privatnog sektora bit će multiplikatori kritične snage za ulaganja u projekte.

Gospodarstva koridora pojas i put možda će u nekim slučajevima moći poduzeti radnje za podršku razvoja infrastrukture. Planiranje i upravljanje koridorima koji u potpunosti snose troškove i koristi projekta, izravno i neizravno, smanjit će infrastrukturni rizik. Bez obzira na infrastrukturna ulaganja, smanjenje barijera olakšavanja trgovine snizit će troškove trgovanja i povećati integraciju. Slično, poboljšanje poslovnog okruženja za privatno sudjelovanje u financiranju infrastrukture može smanjiti fiskalne rizike i osigurati dugoročnu održivost projekta. U drugim slučajevima bit će potrebna veća prekogranična suradnja kako bi ulaganja u BRI imala puni učinak. Zemlje mogu smanjiti carine i necarinske barijere putem međunarodnih trgovinskih sporazuma, a također potiču izravna strana ulaganja koordiniranim reformama svojih režima ulaganja i mehanizama za rješavanje sporova.

Kako se svijet povezuje, također nastaju institucije i organizacije koje formaliziraju odnose u ovoj ključnoj regiji. Prvotno uspostavljena kako bi olakšala političku, gospodarsku i vojnu suradnju između Rusije, Kazahstana, Kirgistana, Tadžikistana, Uzbekistana i Kine, Šangajska organizacija za suradnju (SCO) postaje sve utjecajnije i postupno se pretvara u održivu alternativu Europskoj uniji. Iako neki osuđuju udruhu kao sredstvo kršenja ljudskih prava, ističući neuspjeh država članica da poštuju UN-ovu konvenciju o mučenju i njihov flagrantan nedostatak zaštite manjina, drugi to vide kao budućnost (Frankopan, 2015).

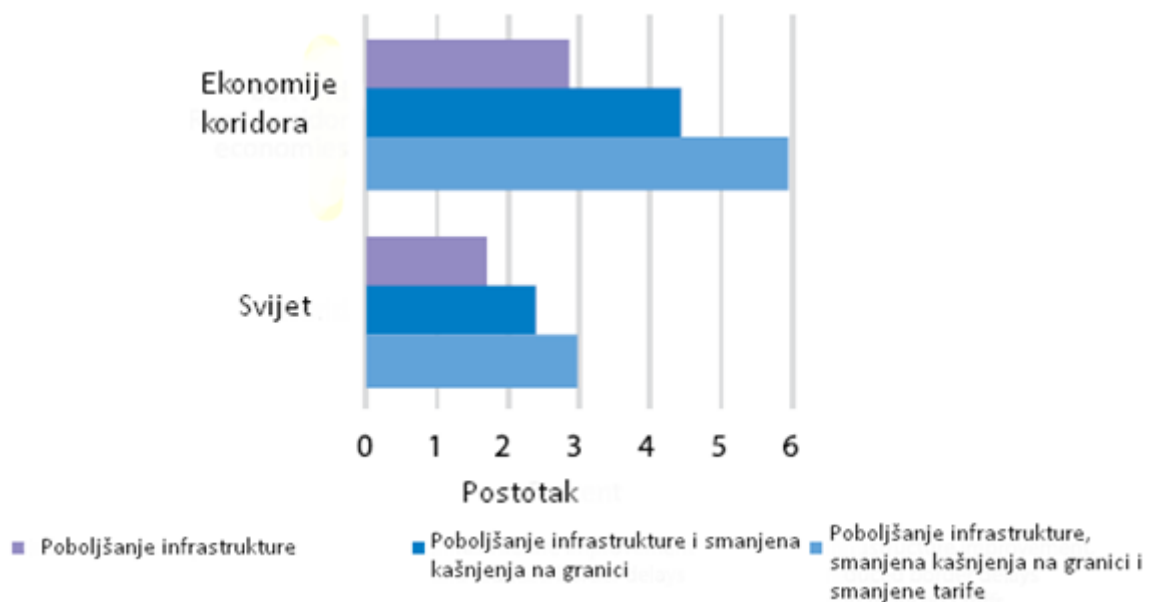
4.1. Promicanje integracije

Trgovinske reforme mogu pojačati prednosti nove i poboljšane infrastrukturne mreže. Ovo poglavlje ispituje učinke dvaju komplementarnih scenarija reforme trgovinske politike na izvoz i stvarni prihod: reformu olakšavanja trgovine (smanjenje zastoja na granicama za 50 % za gospodarstva koridora Pojas i cesta) i reformu tarifa (smanjenje bilateralnih tarifa za 50 % među gospodarstvima koridora). Opsežnu koordiniranu reformu trgovinske politike možda je teško

provesti u praksi, ali scenariji naglašavaju važnost komplementarnih reformi za BRI kako bi se značajno poboljšala trgovinska integracija. Prema rezultatima različitih modela, ukupni učinci kombiniranja poboljšanja infrastrukture s reformama su između dva i četiri puta veći nego kad se infrastrukturni projekti ne kombiniraju s reformom politike. U odjeljku se također razmatraju učinci dviju drugih vrsta reforma koje utječu na politiku na granici i iza nje (poput domaćih propisa): produbljivanje trgovinskog sporazuma i liberalizacija trgovine uslugama (Maliszewska i van der Mensbrugge, 2019).

Politike olakšavanja trgovine u gospodarstvima koridora pojačale bi izvoz, nadopunjujući infrastrukturne projekte. Smanjenje kašnjenja na granicama povećalo bi učinke projekata prijevoza BRI-a na izvoz iz gospodarstva koridora za više od 1,5 postotnih bodova, prema analizi izračunljivog modela opće ravnoteže (CGE).

Slika 10. Utjecaj komplementarnih politika na izvoz (CGE model)

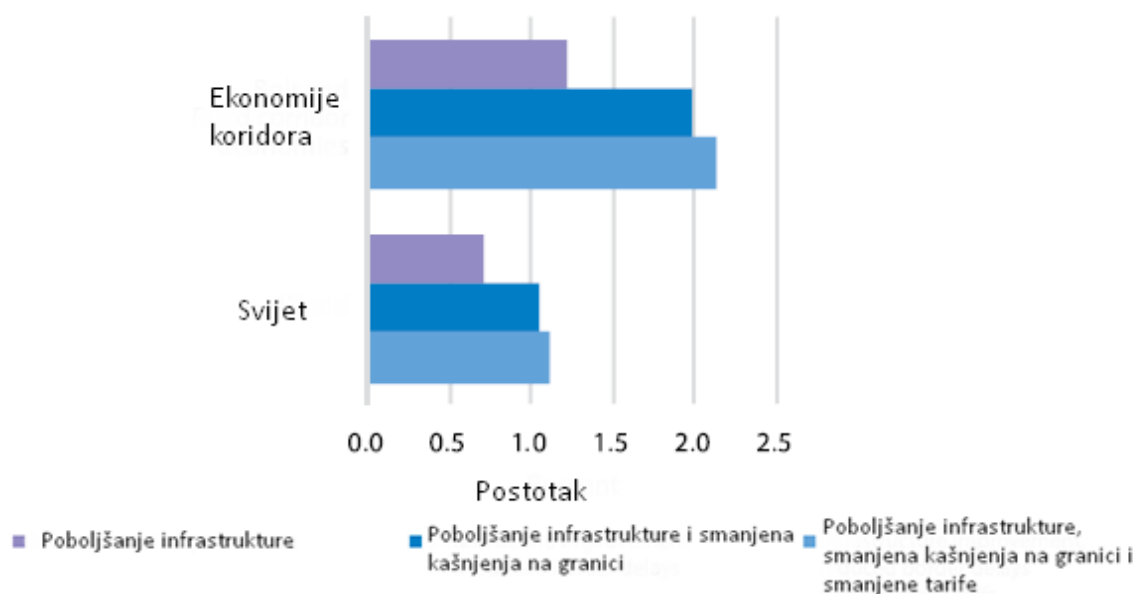


Izvor: Maliszewska i van der Mensbrugge (2019).

Ako bi se, osim poboljšane infrastrukturne mreže, kašnjenja na granicama prepolovila, gospodarstva koridora mogla bi zabilježiti rast izvoza od 4,4 %. S obzirom na duga kašnjenja granica u mnogobrojnim gospodarstvima koridora, ovaj učinak nije iznenađujući. Smanjenje omogućava tvrtkama da blagovremeno uvoze širi raspon bitnih inputa za proizvodnju, povećavajući učinkovitost i izvoz. Prema strukturnom modelu, smanjenje kašnjenja na granicama povećalo bi utjecaj infrastrukturnih projekata na izvoz BRI-a tri puta.

Središnjoj Aziji i koridorskim gospodarstvima s niskim prihodima prioritet je smanjenje kašnjenja na granicama kako bi se nadopunili projekti BRI prometne infrastrukture. Smanjenje kašnjenja na granicama može povećati izvoz Srednje Azije za 18 %. Unatoč svojoj veličini, ovaj rezultat nije iznenađujući s obzirom na značajna granična kašnjenja dokumentirana za Srednju Aziju. Sva ostala gospodarstva koridora imaju izvozne dobitke u rasponu od 1,8 % u Istočnoj Europi do 4,8 % u Južnoj Aziji, ističući važnost smanjenja kašnjenja na granicama za većinu gospodarstava koridora. Reforme upravljanja granicama povećale bi utjecaj projekata BRI-a na trgovinu, ali je njihova provedba komplicirana.

Slika 11. Utjecaj komplementarnih politika na prihode (CGE model)



Izvor: Maliszewska i van der Mensbrugghe (2019).

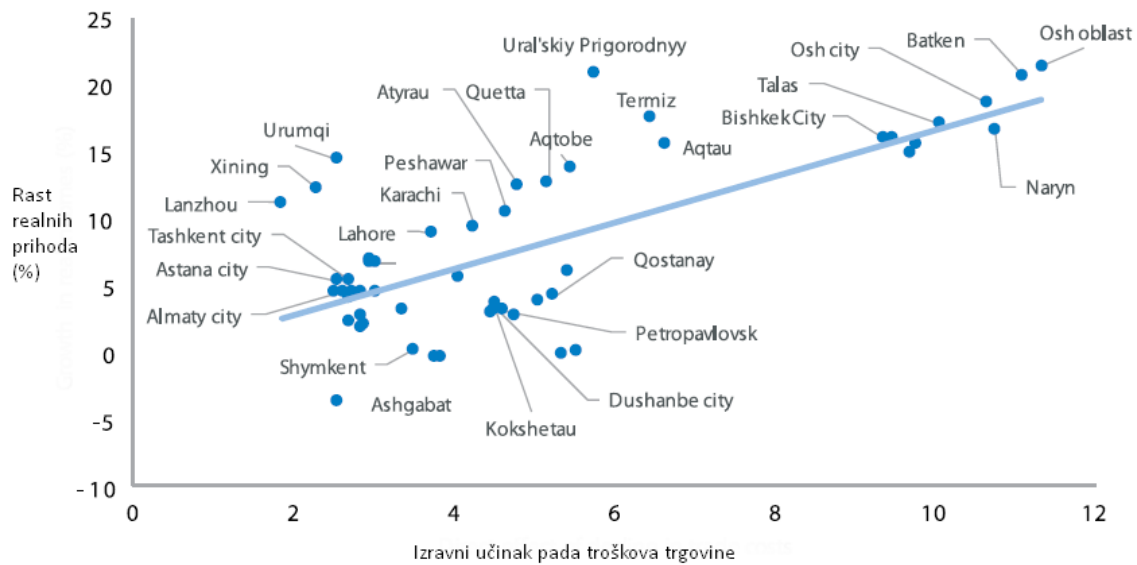
Dopuna projekata BRI-a smanjenjem kašnjenja na granici povećala bi stvarne prihode u gospodarstvima koridora i u zemljama izvan koridora. Smanjena kašnjenja na granicama u kombinaciji s projektima BRI prometne infrastrukture povećala bi stvarni prihod u gospodarstvima koridora za 2 %, dok bi se globalni stvarni prihod i stvarni prihod u gospodarstvima izvan Pojasa i puta povećali za 1 %, odnosno 0,4 %. U skladu s trgovinskim nalazima, realna dobit bila bi osobito velika za Srednju Aziju (11,3 %), a pozitivna za sve ostale regije. Prema strukturnom modelu, ako bi BRI smanjio kašnjenja na granicama za pola, BDP koridorskih gospodarstava porastao bi za 6,4 %, zbog većeg povećanja učinkovitosti povezanog s povećanjem međunarodne trgovine. Najveći rast BDP-a bio bi koncentriran u zemljama s niskim prihodima (Maliszewska i van der Mensbrugghe, 2019).

Komplementarne reforme olakšavanja trgovine umanjile bi siromaštvo u koridor ekonomijama. Globalno siromaštvo smanjilo bi se za dodatnih 6,5 milijuna za krajnju granicu siromaštva i 12,6 milijuna za umjerenu granicu siromaštva ako bi se smanjila kašnjenja na granicama. Smanjena bi kašnjenja na granicama do 2030. godine iz ekstremnog siromaštva u gospodarstvima koridora pojas i put izvukla više od 3,7 milijuna ljudi ili 0,7 % ukupnog stanovništva. Prema istim pretpostavkama, više od 7,6 milijuna ljudi bilo bi izvučeno iz umjerenog siromaštva.

Smanjenje graničnih troškova zajedno s poboljšanjima infrastrukture povećava udio smanjenja troškova trgovine koji se događa unutar regije. Kazahstan je smanjio troškove regionalne trgovine za 1,1 %, ali samo za 0,3 % uz poboljšanja infrastrukture. Rast realnog dohotka premašuje rast infrastrukture u svakoj zemlji, pri čemu je Turkmenistan doživio više od sedam puta veću stopu, a Kazahstan, Kirgistan, Pakistan, Tadžikistan i Uzbekistan zabilježili su najmanje tri puta veću stopu. Ukupni dobitci od modela s povećanjem povrata u proizvodnji i mobilnosti radne snage među okruzima unutar svake zemlje, kao odgovor na razlike u plaćama unutar zemlje, značajno su veći, s ukupnim utjecajem na regiju od 9,9 %. Tadžikistan i Turkmenistan doživljavaju manji rast prihoda nego što se ranije pretpostavljalo, pri čemu je Turkmenistan doživio veći negativan rast (Maliszewska i van der Mensbrugghe, 2019).

Uključivanjem komplementarnih graničnih reformi jača se prostorni odgovor na BRI. Kao i s koristima u domeni same infrastrukture, neki okruzi imaju velike koristi od nižih transportnih troškova, daleko nadmašujući izravne učinke, dok drugi vide smanjenje realnog prihoda.

Slika 12. Promjena stvarnih prihoda na regionalnoj razini zbog smanjenja troškova i ulaganja u prometnu infrastrukturu (postotak)



Izvor: Maliszewska i van der Mensbrugge (2019).

Smanjenje tarifa među gospodarstvima koridora povećalo bi trgovinu među gospodarstvima sudionicama, a uzrokovalo bi i određeno skretanje trgovine s gospodarstva koridora. Tarife se mogu smanjiti na diskriminirajući (povlašteni) način za različite zemlje, za razliku od kašnjenja na granicama koje ima tendenciju smanjenja troškova trgovine za sve zemlje. Kao rezultat toga, ova reforma politike ima pozitivan utjecaj na trgovinu unutar BRI-a, dok ima dvosmislen utjecaj na gospodarstva izvan koridora. Analiza simulira pedesetpostotno smanjenje primijenjenih tarifa među gospodarstvima koridora, kako bi se kvantificirali spomenuti učinci. Infrastrukturni projekti BRI-a smanjili bi kašnjenja na granicama, a povlaštena sniženja tarifa povećala bi izvoz gospodarstava koridora za 5,9 %. Svjetska trgovina i dalje bi rasla za 2,9 %, ali bi izvoz izvan koridora porastao za samo 0,3 %. Učinci trgovine veći su u strukturnom modelu nego u modelu opće ravnoteže. Nadalje, unatoč preferencijalnoj prirodi reforme tarifa, utjecaj na izvoz gospodarstava izvan koridora ostaje pozitivan, zbog značajnijih komplementarnosti proizvodnje preuzetih u strukturnom modelu (Maliszewska i van der Mensbrugge, 2019).

Izvoz svih gospodarstava koridora povećao bi se kad bi infrastrukturni projekti bili dopunjeni tarifnim reformama, ali postoje značajne regionalne razlike. Tarife u gospodarstvima koridora u prosjeku su veće nego u naprednim gospodarstvima, ali se kreću od oko 14 % u Podsaharskoj Africi i Južnoj Aziji do 2 % u Istočnoj Aziji i Pacifiku. Smanjenjem tarifa povećao bi se učinak projekata BRI-a za šest postotnih bodova u dvije najzaštićenije regije, pri čemu bi se izvoz

povećao za 11 % u Južnoj Aziji i 8,2 % u Podsaharskoj Africi. I druge regije imaju veći izvoz, ali u manjoj mjeri. Korist od trgovinske politike, osim ulaganja u infrastrukturu i olakšavanja trgovine, relativno je mala za gospodarstva Istočne Europe, Istočne Azije i Pacifika (Baniya, Rocha i Ruta, 2018).

Sniženje povlaštenih tarifa ima potencijal povećati realni prihod u koridorskim gospodarstvima i diljem svijeta, ali njihov je utjecaj na gospodarstva izvan koridora dvosmislen. Kombinirani učinak ovih reforma jest povećanje realnog prihoda u ekonomijama Pojasa i ceste za 2,1 %, a globalnog prihoda za 1,1 %. Realni prihod gospodarstava izvan koridora nešto je niži nego u scenariju sa smanjenjem kašnjenja granice jer diskriminatorno smanjenje tarifa odvrća izvoz iz ovog područja. Preferencijalna smanjenja tarifa unutar ekonomija zahvaćenih Inicijativom pojasa i puta rezultiraju samo smanjenjem marginalnog siromaštva. Do 2030. godine dodatnih 0,34 milijuna ljudi izvuklo bi se iz ekstremnog siromaštva, a 1,7 milijuna iz umjerenog siromaštva, u usporedbi sa scenarijem s poboljšanjima infrastrukture i smanjenjem kašnjenja granica, uglavnom duž koridora Pojasa i ceste. Prema strukturnom modelu, učinak kombiniranih reforma politike (smanjenje kašnjenja na granicama i tarifa) povećao bi BDP gospodarstva koridora Pojas i cesta četiri puta u usporedbi sa scenarijem u kojem se poboljšava jedino infrastruktura. Globalni BDP povećan je za tri puta kao rezultat kombiniranih reforma politike. Prema modelu CGE, većina dobiti za gospodarstva izvan koridora dolazi od nižih troškova trgovine zbog prometne infrastrukture i kašnjenja na granicama (Baniya, Rocha i Ruta, 2018).

Dublje oblike trgovinskih sporazuma možda je teže politički pregovarati, ali oni bi dali dodatni poticaj trgovini. Na temelju analize gravitacijskog modela, trgovinski sporazumi koji nadilaze carine i uključuju područja politike, poput usluga, ulaganja i politike tržišnog natjecanja, mogli bi pridonijeti većoj trgovinskoj integraciji. Intraregionalna trgovina povećala bi se za 16 % kad bi koridorska gospodarstva potpisala trgovinski sporazum sveobuhvatan s regionalnim prosjekom (Baniya, Rocha i Ruta, 2018).

U teoriji, produblјivanje trgovinskih sporazuma omogućilo bi gospodarstvima koridora da smanje trgovinske troškove ispod barijera koje nameću granična ograničenja, kao što su carine i dugotrajni granični postupci. Također bi pomoglo u smanjenju fragmentacije pravila u gospodarstvima koridora, što ograničava regionalne i globalne lance vrijednosti.

4.2. Politike i institucije za promicanje razvoja koridora

Infrastruktura, usluge i institucije koje koordiniraju aktivnosti koridora su tri glavne međusobno isprepletene dimenzije koridora. Za pružanje usluga prijevoza koje korisnici zahtijevaju, infrastruktura se mora planirati, izgraditi, upravljati i održavati. Infrastruktura se mora financirati, a transnacionalni koridori zahtijevaju usklađivanje politika, procedura, standarda i propisa kako bi se pružale besprijekorne usluge prijevoza. Za učinkovitu provedbu svih ovih aktivnosti potrebna je koordinacija, osobito u transnacionalnim koridorima.

Jedan od najvažnijih izazova za BRI jest odabir projekata. Najvažniji je korak u planiranju koridora odlučivanje gdje će se i kakva vrsta koridorske infrastrukture izgraditi. Dugi gospodarski vijek prometne infrastrukture stvara ovisnost zemlje koja prelazi na nepovratan put. Izbjegavanje propasti infrastrukturnih projekata zahtijeva temeljito planiranje koje daje prioritet infrastrukturi koridora s najvećim neto koristima, uzimajući u obzir potencijalne rizike. Kako bi se povećale njihove koristi, prometni koridori trebaju biti uključeni u nacionalne i regionalne planove, kao npr. u Kazahstanu, gdje je vlada pripremila plan razvoja infrastrukture (Linn i Zucker, 2019).

Evaluacija projekta mora se temeljiti na jasnoj analizi koja identificira moguće mehanizme za šire utjecaje. Tradicionalna analiza troškova i koristi prijevoza obično se usredotočuje na korisničke prednosti poboljšanja prijevoza i ne uzima u obzir šire ekonomske učinke. Procjena bi trebala izbjeći dvostruko računanje širih utjecaja i koristi za korisnike, kao i različitih vrsta širih utjecaja (Laird i Venables, 2017).

U protivnom bi se mogla legitimirati ulaganja koja nemaju smisla, na primjer, budući da se različiti koridori natječu za isti promet, u procjeni se mora eksplicitno uzeti u obzir uloga subvencija i pojedinačnih koridora u ukupnoj prometnoj mreži. Različite metodologije kvantificiraju različite utjecaje prometne infrastrukture pa bi zdrava procjena trebala koristiti metodologiju koja je najprikladnija za hvatanje mehanizama navedenih u teoriji promjena svakog projekta.

Prometni koridori mogu pružiti značajne društveno-ekonomske koristi, ali također imaju visoku cijenu. Neki se troškovi mogu nadoknaditi korisničkim pristojbama, ovisno o prihodima

korisnika, sposobnosti operatora za kontrolu pristupa i kvaliteti usluga. Međutim, čak ako vlade mogu monetizirati neke od širih ekonomskih koristi poput povećane trgovine, promjena u korištenju zemljišta i radnih mjesta, velik dio troškova koridora bit će pokriven općim poreznim prihodima. Prihodi od poreza i korisničkih pristojbi akumuliraju se tijekom vremena, dok se troškovi projekta plaćaju u fazama planiranja, razvoja i izgradnje. Veliki projekti suočavaju se s neusklađenošću zrelosti financiranja, što se može riješiti financiranjem iz domaćeg ili međunarodnog financijskog sustava.

U prekograničnim ulaganjima puno je teže osigurati financiranje od čisto nacionalnih projekata. Kad se troškovi ne podijele proporcionalno, postojat će neujednačena volja za pokrivanjem troškova. Na primjer, ako je većina prometa duž koridora tranzitna trgovina, zemlje imaju koristi od koridora samo putem tranzitnih stopa. Time se smanjuje spremnost tranzitnih zemalja za financiranje ulaganja i održavanja koridora, čime se umanjuje ukupna učinkovitost mreže.

Za učinkovite trgovinske i transportne tokove potrebna je interoperabilnost. Međunarodni koridori namjeravaju pomoći u smanjenju fragmentacije jurisdikcijskih, infrastrukturnih, proceduralnih, upravljačkih i drugih granica. Interoperabilnost se može postići usklađivanjem zakona, normi, standarda, prakse i institucionalnih okvira na temelju međunarodno dogovorenih standarda. Ugovori o standardima, na primjer, za željezničku infrastrukturu i vozna sredstva, osobito duž glavnih međunarodnih koridora, dopustit će vozilima i vlakovima da prelaze granice bez skupih transnacionalnih utovara. Kombiniranje ulaganja u promet i informacijsko komunikacijsku tehnologiju (ICT) također bi poboljšalo upravljanje koridorima.

Poboljšanjem upravljanja koridorima smanjilo bi se vrijeme otpreme duž gospodarskog koridora Kina – Mongolija – Rusija za 7 % i do 20 % duž gospodarskog koridora Kina – Pakistan (de Soyres i sur., 2018). Promjene u trgovinskim troškovima kretale bi se od 5 % za gospodarski koridor Kina – Mongolija – Rusija do 17 % za gospodarski koridor Kina – Pakistan. Svi ostali koridori nalazili bi se negdje između ove dvije krajnosti. Prednosti poboljšanog upravljanja koridorima manje su za zemlje udaljenije od koridora jer pošiljke koriste manje učinkovite segmente transportne mreže za postizanje konačnih odredišta (de Soyres i sur., 2018).

Zbog transnacionalnog opsega koridora BRI-a, koordinacijska je uloga institucija ključna. Institucije definiraju ciljeve suradnje, kao i radnje koje je svaka strana dužna poduzeti. BRI se djelomično temelji na postojećim institucionalnim mehanizmima, ali prvenstveno na

bilateralnim međudržavnim sporazumima o financiranju projekata koje je Kina potpisala s mnogobrojnim partnerima (Kunaka, 2018). Mnogobrojni bilateralni sporazumi u širokom su krugu i registriraju političke obveze, a ne konkretne mjere.

Institucionalne uloge i aranžmani razlikuju se za kopnene koridore BRI-a u različitim fazama razvoja, od koridora Bangladeš – Kina – Indija – Mjanmar, koji je još uvijek u velikoj mjeri konceptualni, do Euroazijskog kopnenog mosta, koji već ima nekoliko komercijalnih usluga.

Tablica 1. Institucionalne funkcije i uređenje koridora BRI

| | | | | |
|------------------|---|--|---|---|
| Formalna pravila | Međudržavni ugovori za razvoj posebnih segmenata mreže | Reforme politike radi postizanja dogovorenih ciljeva (ekonomskih, društvenih ili političkih) | Financijsko zatvaranje posebnih elemenata mreže | Ciljana rješenja za određene segmente tržišta |
| Pravila i norme | Obvezivanje na visokoj razini za zajednički razvoj međusobno povezane mreže | Definicija zajedničkih ciljeva politike | Provjera i određivanje prioriteta projekata | Testiranje tržišta |
| Norme | Konceptualna definicija mreže | Definicija načela suradnje | Određivanje mehanizama financiranja | Identifikacija potencijalnih tržišta |

Izvori: Kunaka (2018).

Prelazak izvan bilateralnih sporazuma bio bi potreban kako bi se Inicijativa pojas i put oblikovala kao istinski multilateralna inicijativa. Trenutni bilateralni odnosi koje je Kina njegovala i uspostavila za praćenje i provedbu mogu biti kratkoročno prikladni, osobito tijekom razvojnih faza nekih koridora, ali ne i tijekom operativnih. Dugoročni institucionalni aranžmani upravljanja mogli bi služiti raznim funkcijama, uključujući institucionalizaciju mehanizama koordinacije, pružanje platforme za javno informiranje i transparentnost te poboljšanje standarda.

Do sada su BRI prvenstveno pokretale kineske banke u državnom vlasništvu i državna poduzeća (Cader i sur., 2019). 3 116 projekata BRI-a, koji čine 50 % infrastrukturnih projekata

koji su trenutno u izgradnji ili su planirani, kao i 70% ugovorne vrijednosti tih projekata, uključilo je središnja državna poduzeća. Do sada je većina financiranja projekata povezanih s BRI-om dolazila iz tri banke u državnom vlasništvu (Deloitte, 2018). Nadalje, čini se da se projekti koje financira Kina dodjeljuju kineskim tvrtkama, prvenstveno državnim poduzećima.

Privatno sudjelovanje u BRI-u putem javno-privatnih partnerstava (JPP) može pridonijeti pristupačnoj i visokokvalitetnoj infrastrukturi na tri načina (Taglioni i Gurara, 2018). Za početak, može pomoći pri odabiru projekata i pridonijeti kreativnim rješenjima. Iskusne privatne tvrtke mogu identificirati infrastrukturne potrebe i razviti inovativna rješenja za njihovo zadovoljavanje koja se tada mogu kapitalizirati kroz konkurentne, transparentne i, na kraju, infrastrukturne potrebe otvorene za nove ideje u postupku nadmetanja (Taglioni i Gurara, 2018).

Kad je sustav poticaja dobro usklađen, privatno sudjelovanje poboljšava operativnu učinkovitost povezivanjem prihoda privatnog operatera s nizom prethodno dogovorenih pokazatelja uspješnosti. Treće, privatno sudjelovanje smanjuje potrebe državnog financiranja u onoj mjeri u kojoj se unosi privatni kapital i naplaćuju korisničke pristojbe. Ako se ne naplaćuju korisničke pristojbe, privatno sudjelovanje samo smanjuje neposredne vladine potrebe za financiranjem jer dugoročne troškove projekta moraju snositi porezni obveznici.

Međutim, ulaganje u privatnu infrastrukturu nije lijek. Moraju se opravdati očekivanja o udjelu infrastrukturnih projekata koji se mogu izvesti putem JPP-a, troškovima pripreme i provedbe projekata JPP-a te mjera u kojoj oni mogu smanjiti zahtjeve državnog financiranja (Leigland, 2018). U 2018. godini privatni kapital činio je 70 % ulaganja u infrastrukturu s privatnim sudjelovanjem u Istočnoj Europi i Srednjoj Aziji, ali samo 55 % u Istočnoj Aziji i Pacifiku. Preostalo financiranje osiguravaju vlade ili banke u državnom vlasništvu, kao i donatori i multilateralne razvojne banke (Leigland, 2018).

Uspješan privatni sektor koji koristi poboljšanu infrastrukturu i niže troškove trgovine može povećati potencijalne koristi od intervencija BRI-a. Zemlje moraju provesti komplementarne reforme kako bi poboljšale poslovnu i investicijsku klimu za potencijalne ulagače te povećale privatno sudjelovanje u BRI-u.

4.3. Promicanje sudjelovanja privatnog sektora

Do sada su BRI prvenstveno pokretale kineske banke u državnom vlasništvu i državna poduzeća (DP) s malim privatnim sudjelovanjem. Središnja državna poduzeća sudjelovala su u 3 116 projekata BRI-a (Cader i sur., 2019).

Oni čine 50 % infrastrukturnih projekata koji su trenutno u izgradnji ili su planirani, kao i 70 % ugovorne vrijednosti tih projekata. Dosad je većina financiranja projekata povezanih s BRI-om dolazila iz banaka u državnom vlasništvu, bilo političkih ili komercijalno orijentiranih. Nadalje, čini se da se projekti koje financira Kina dodjeljuju kineskim tvrtkama, prvenstveno državnim poduzećima (Deloitte, 2018). Privatno sudjelovanje u BRI-u putem javno-privatnih partnerstava (JPP) može pridonijeti pristupačnoj i visokokvalitetnoj infrastrukturi na tri načina (Taglioni i Gurara, 2018).

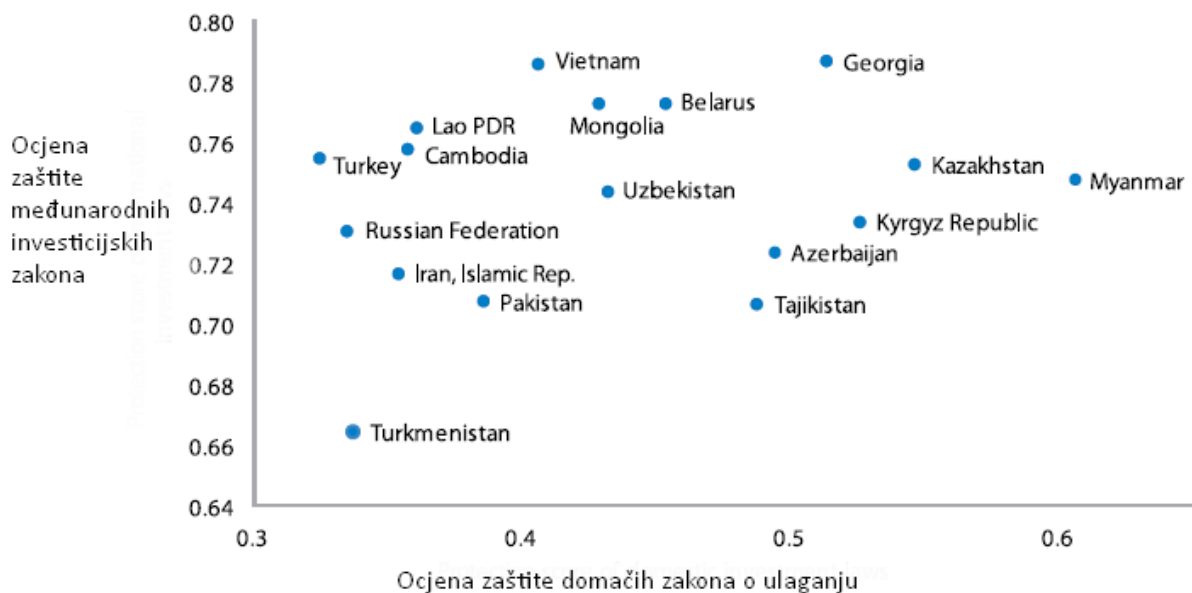
Za početak, može pomoći pri odabiru projekata i pridonijeti kreativnim rješenjima. Iskusne privatne tvrtke mogu identificirati infrastrukturne potrebe i razviti inovativna rješenja za njihovo zadovoljavanje koja se tada mogu kapitalizirati kroz konkurentne, transparentne i, na kraju, infrastrukturne potrebe otvorene za nove ideje u postupku nadmetanja. Drugo, gdje je sustav poticaja dobro usklađen, na primjer, povezivanjem prihoda privatnog operatora s nizom prethodno dogovorenih pokazatelja uspješnosti, privatno sudjelovanje poboljšava operativnu učinkovitost. Treće, privatno sudjelovanje smanjuje potrebe državnog financiranja u onoj mjeri u kojoj se unosi privatni kapital i naplaćuju korisničke pristojbe. Ako se ne naplaćuju korisničke pristojbe, privatno sudjelovanje samo smanjuje trenutne vladine potrebe za financiranjem, jer dugoročne troškove projekta moraju snositi porezni obveznici (World bank, 2019).

U 2018. godini privatni kapital činio je 70 % ulaganja u infrastrukturu s privatnim sudjelovanjem u Istočnoj Europi i Srednjoj Aziji, ali samo 55 % u Istočnoj Aziji i Pacifiku. Preostalo financiranje osiguravaju vlade ili banke u državnom vlasništvu, kao i donatori i multilateralne razvojne banke (World bank, 2019).

Uključenost privatnog sektora nadilazi infrastrukturu. Uspješan privatni sektor koji koristi poboljšanu infrastrukturu i niže troškove trgovine može povećati potencijalne koristi od intervencija BRI-a. Zemlje moraju provesti komplementarne reforme kako bi poboljšale

poslovnu i investicijsku klimu za potencijalne ulagače te povećale privatno sudjelovanje u BRI-u.

Slika 13. Jačina zaštite domaćih zakona o ulaganju i međunarodnih ugovora o ulaganju u sedamnaest gospodarstava koridora pojas i put



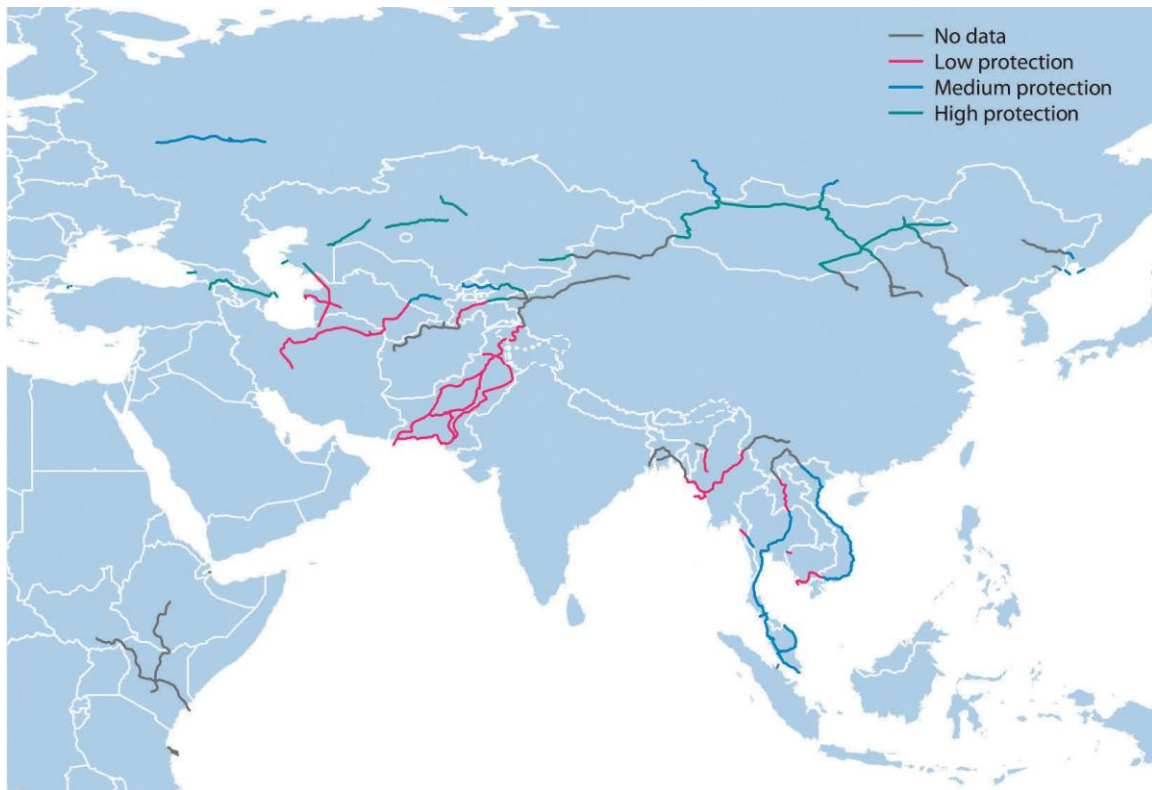
Izvor: Kher i Tran (2018).

Infrastrukturni projekti tipično su opsežni, kapitalno intenzivni i imaju duge razvojne rokove, što predstavlja velik rizik za ulagače koji su također posebno osjetljivi na političke i regulatorne promjene koje mogu narušiti profitabilnost. Ulagači će se morati kretati složenim skupom nacionalnih zakona i propisa, pravnih tradicija i sudskih sustava različitih učinkovitosti i kapaciteta. Zbog toga je za gospodarstva koridora pojas i put ključno ojačati pravnu zaštitu ulaganja putem jednostranih i koordiniranih reformskih napora (OECD, 2015).

Zemlje domaćini mogu osigurati dosljednost ograničavanjem proizvoljne vladine intervencije i dopuštanjem rješavanja sporova te nadoknadom u slučaju kršenja njihovih obveza. Važno je uzeti u obzir i pravna pravila (de jure) i njihovu primjenu (de facto). Dok različiti pravni i regulatorni instrumenti upravljaju zaštitom ulaganja, najčešći su domaći zakoni o ulaganju i međunarodni ugovori o ulaganju. Kher i Tran (2018) ispituju ove zakone i sporazume u 21 gospodarstvu koridora raspoređenih na šest kopnenih koridora. Razlike u standardnom tretmanu i dostupnost mehanizama za regres potiču varijacije među zemljama. Budući da je mreža partnera BRI-a mala, zaštita u međunarodnim ugovorima o ulaganju može biti

ograničena. Jedan dosljedan nalaz u svim pregledanim zakonima o ulaganjima niske su ocjene transparentnosti.

Slika 14. Snaga zaštite ulaganja u međunarodnim ugovorima o ulaganju duž odabranih željezničkih pravaca BRI-a



Izvor: Kher i Tran, (2018).

Budući da mnogobrojni projekti povezivanja BRI-a duž koridora prelaze različite jurisdikcije, varijacije su među državama važne. Kad investitorov projekt prijeđe granicu, mijenja se pravni i regulatorni okvir, što predstavlja izazov jer se zaštita ulaganja razlikuje (slika 14). Naravno, zaštita ulaganja jaka je samo onoliko koliko je jaka u najslabijoj zemlji.

Gospodarstva koridora razlikuju se po snazi svojih pravnih sustava i uključenosti u sporove države ulagača. Većina sporova u ekonomijama koridora događa se u komunalnoj i rudarskoj industriji. Najviše slučajeva ima podsektor opskrbe električnom energijom i plinom, a slijedi podsektor vađenja sirove nafte i prirodnog plina. Većina slučajeva temelji se na navodnim kršenjima temeljnih standarda zaštite (Echandi, 2018).

Većina javno objavljenih slučajeva u kojima je ulagač prevladao temelji se na kršenju poštenog i pravičnog postupanja, nakon čega je uslijedila neizravna eksproprijacija (Kher i Tran, 2018).

S obzirom na to da BRI može generirati širok raspon sporova među privatnim poduzećima (uključujući pojedince), državom ulagačem i državom domaćinom koridora, pristup učinkovitim mehanizmima za sprječavanje i rješavanje sporova može poboljšati opću provedbu zakona. Istraženo je nekoliko inicijativa o mehanizmima rješavanja sporova vezanih za ulaganja posvećenih BRI-u, a većina se usredotočila na komercijalnu arbitražu. Kina, na primjer, ima dva međunarodna trgovačka suda posvećena trgovačkim sporovima BRI-a, a od Međunarodnog komercijalnog stručnog povjerenstva očekuje se da će pružiti stručno znanje o medijaciji, arbitraži i pamicama. Druge zemlje također razmatraju različite mogućnosti rješavanja sporova. Na primjer, Centar za međunarodna ulaganja i komercijalnu arbitražu sa sjedištem u Lahoreu potpisao je sporazum s arbitražnim povjerenstvom u Hangzhouu da služi kao arbitražni centar za sporove nastale na kinesko-pakistanskom gospodarskom koridoru. Slično, 2015. godine, uspostavljen je kinesko-afrički zajednički arbitražni centar za rješavanje investicijskih sporova između kineskih i afričkih subjekata (Echandi, 2018).

Unatoč početnim naporima, potrebna je veća jasnoća u mehanizmima rješavanja sporova koji su dostupni ulagačima uz pojas i put. Treba li razviti novi sveobuhvatni mehanizam ili bi trebala postojati veća dosljednost i usklađenost u korištenju postojećih mehanizama? Dok gospodarstva koridora nastavljaju istraživati svoje mogućnosti, mehanizmi rješavanja sporova moraju biti vjerodostojni kako bi bili učinkoviti, prikladni za zajednicu ulagača i međunarodno priznati. Postoji sukob između prednosti sveobuhvatnih mehanizama i slobode izbora sudova, foruma, proceduralnih pravila, zakona i jezika.

Regulatorno okruženje za privatna poduzeća u gospodarstvima koridora pojas i put vrlo je heterogeno. Singapur i SAR Hong Kong, Kina, zauzimaju 84. i 85. mjesto od ukupno sto prema ukupnoj lakoći poslovanja, dok se devetnaest drugih koridorskih gospodarstava nalazi ispod šezdeset. Za pokretanje poslovanja u Singapuru i Hong Kongu potrebno je 1,5 dana, ali potrebno je 99, odnosno 174 dana u Kambodži i Lao PDR-u (Echandi, 2018).

Posebne gospodarske zone (SEZ-ovi), uključujući industrijske parkove i druge varijacije, pridale su posebnu pozornost akcijama koje koridorska gospodarstva poduzimaju kako bi poboljšala svoju investicijsku klimu i performanse privatnog sektora. Usprkos uspješnim pričama o uspjehu, poput onih u Kini, SEZ-ovi imaju izrazito različite rezultate. U nekim

zemljama, infrastrukturna ulaganja povezana sa SEZ-om postala su veliki fiskalni odljevi koji nisu privukli ulagače. U nekim slučajevima, ulagači su iskoristili SEZ-ove kako bi iskoristili porezne olakšice bez pružanja značajne zaposlenosti ili izvoza. Eksperimentalne su politike isprobane prije nego što su predstavljene širem gospodarstvu u velikim pričama o uspjehu SEZ-a, a u nedostatku političke volje za poduzimanjem reformi, SEZ-ovi su djelovali kao drugo najbolje okruženje i ventili za apsorpciju viška radne snage. Iskustvo koridorskih gospodarstava sa SEZ-ovima pomaže u identificiranju čimbenika koji omogućavaju uspjeh ovih eksperimenata.

5. POTENCIJALNI RIZICI SUDJELOVANJA U INICIJATIVI POJAS I PUT

BRI projekti nose inherentne rizike, povezane s velikim infrastrukturnim projektima, koji su povećani u mnogobrojnim gospodarstvima zbog slabih domaćih institucija i loših ekonomskih osnova.

S obzirom na opseg ulaganja BRI-a, fiskalni su rizici među najznačajnijim za zemlje i ulagače, osobito one s visokim teretom duga. Uvjeti financiranja moraju biti jasni, transparentni i razumljivi, sve dok djeluju u fiskalnim okvirima koji su u skladu s međunarodnim standardima. Rizici upravljanja također su visoki za infrastrukturne projekte, a čak su veći za projekte mnogobrojnih ulaganja u BRI. Otvorena i transparentna javna nabava, uključujući odgovarajuće funkcije revizije i integriteta, kao i mjere odgovornosti građana, ključna je za uspjeh ovih projekata.

BRI će također imati utjecaj na lokalno stanovništvo i okoliš. Zagađenje, krčenje šuma i degradacija okoliša mogu koegzistirati s prednostima povećane trgovine i bržeg rasta. Vlade moraju razmotriti kako ublažiti potencijalne negativne utjecaje, a pritom uvrstiti i mjere kako bi infrastrukturu učinile ekološki prihvatljivijom i manje nametljivom.

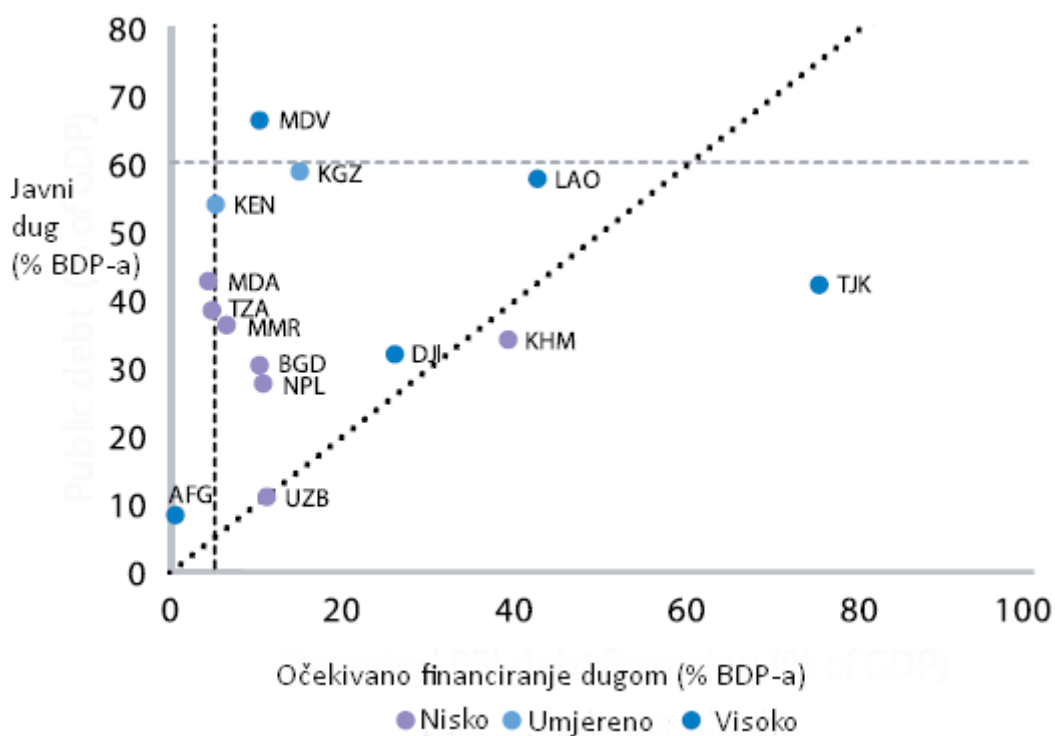
5.1. Fiskalni rizici

BRI ima potencijal ubrzati gospodarsku integraciju i razvoj velikog broja zemalja. Međutim, visoki troškovi projekata BRI izazivaju zabrinutost zbog održivosti duga u nekim zemljama, što je pogoršano nedostatkom informacija o ulaganjima i uvjetima financiranja projekata BRI te, u slučaju nekih koridorskih gospodarstava, nedostatkom sveobuhvatnog fiskalnog okvira.

Malo je dostupnih informacija o uvjetima financiranja projekata vezanih za BRI. Ulagački projekti u okviru BRI-a vjerojatno će biti strukturirani kao javna ulaganja ili javno-privatna partnerstva (JPP), s tim da će kineska državna poduzeća poslužiti kao strani sudionik. Očekuje se da će financiranje biti prvenstveno u obliku duga u stranoj valuti prema državi, državnom vlasništvu ili privatnom subjektu ili kao izravno strano ulaganje (s ili bez nekog oblika zajamčenog povrata). U prosjeku, kamatne stope i dospijeća kineskih kredita niže su od kamata

na tržišnim zaduživanjima. Prema podacima koje su zemlje dužnice dostavile Svjetskoj banci, većina je kineskih kredita koncesijska, ali uvjeti možda nisu najpovoljniji. Većina kineskih kredita ima fiksne kamatne stope, s medijanom od 2 % i rokom dospjeća od dvadeset godina. Kamatne stope koje kineski zajmodavci naplaćuju zemljama u razvoju s niskim prihodima u prosjeku su niže od onih koje se naplaćuju zemljama u razvoju, ali ostaju veće od onih koje drugi vjerovnici nude zemljama s niskim i umjerenim rizikom od duga. Međutim, kineski zajmovi često su povezani s drugim ekonomskim troškovima, poput onih povezanih s osiguranjem, koje je teško procijeniti zbog ograničene dostupnosti informacija.

Slika 15. Javni dug i očekivano financiranje dugom (zemlje u razvoju s niskim prihodima)

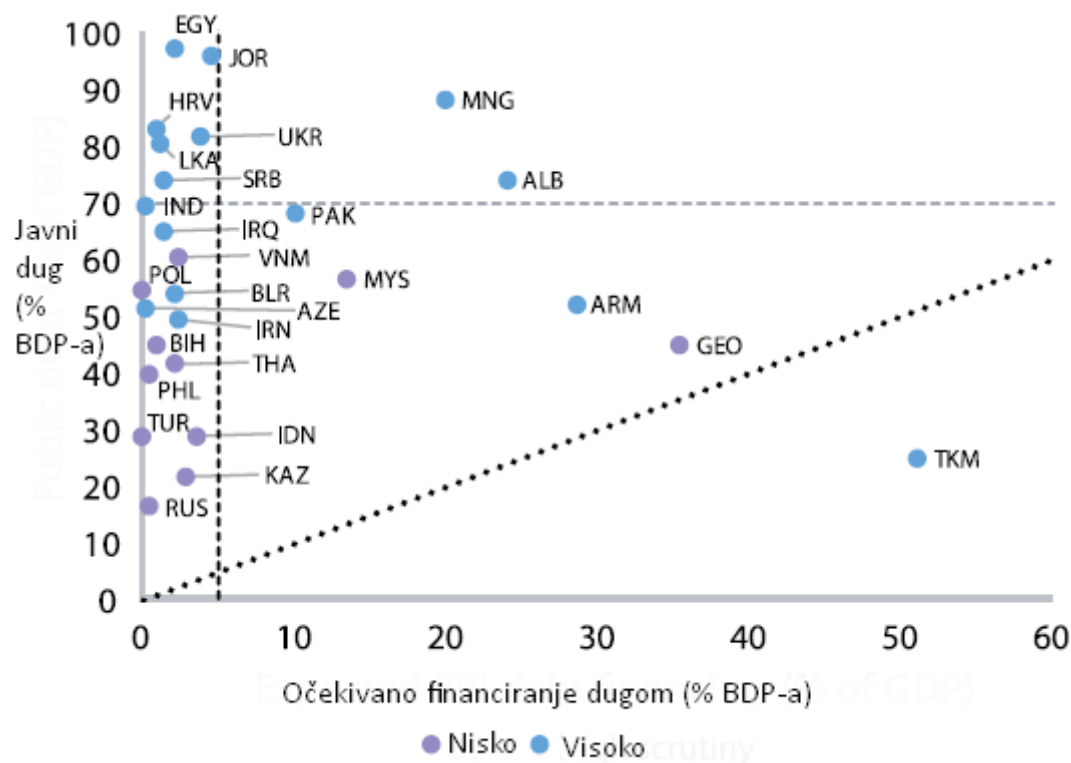


Izvor: World Bank (2019).

Očekuje se da će koristi od značajnih ulaganja u BRI imati nekoliko zemalja koje već imaju veliku osjetljivost duga. Procijenjeno financiranje duga BRI-a za sve projekte premašuje 5 % BDP-a u četiri zemlje u razvoju s niskim prihodima, a s visokim rizikom od duga te dvije zemlje u razvoju s niskim prihodima, a s umjerenim rizikom od duga (slika 15). Očekuje se da će do kraja 2016. godine procijenjeno financiranje duga BRI-a za Kambodžu, Tadžikistan i Timor premašiti javni ili javno zajamčeni (PPG) omjer duga prema BDP-u. Rezultati na slici 15 pretpostavljaju da bi samo ulaganja u BRI koja su identificirana kao u izgradnji ili planirana od

2016. do 2018. godine dovela do dodatnog financiranja duga, pri čemu bi financiranje duga predstavljalo 40 % cijene ulaganja u elektroenergetski, električni i rudarski sektor, a 80 % troškova ulaganja u promet i sve ostale sektore. Ispitivanje svih dugova BRI-a (ne samo dugova povezanih s prijevozom) otkriva da financiranje ulaganja BRI-a može pogoršati postojeće ranjivosti duga u mnogobrojnim zemljama (Bandiera i Tsiropoulos, 2019).

Slika 16. Javni dug i očekivano financiranje dugom (tržišta u razvoju)



Izvor: World Bank (2019).

Prije BRI-a, nekoliko zemalja koje ispunjavaju uvjete za BRI suočavale su se s rastom razine duga. Prosjek prijašnjih primarnih fiskalnih bilanca u većini ovih zemalja bio je daleko ispod razine potrebne za stabilizaciju omjera duga i BDP-a u 2018. godini. Malo je vjerojatno da će utjecaj rasta ulaganja BRI-a u nekoliko zemalja biti dovoljan da spriječi daljnje povećanje javnog duga. Procjene pokazuju da je rast potreban za stabilizaciju omjera duga u zemljama sudionicama koridora veći od procijenjenog rasta povezanog s BRI ulaganjem u kratkom i srednjoročnom razdoblju (de Soyres i sur., 2019).

Prema uzorku zemalja s detaljnim podacima, očekuje se da će BRI srednjoročno povećati javni dug u gotovo jednoj trećini gospodarstava koridora. Procjena ranjivosti duga na temelju razine duga, fiskalnog stajališta, očekivanog rasta i očekivanog financiranja javnog duga BRI-a može identificirati koridorska gospodarstva koja će vjerojatno srednjoročno povećati svoj javni dug i javno zajamčeni omjer duga prema BDP-u kao rezultat financiranja BRI-a. To je značajno jer, iako se očekuje da će se financiranje BRI-a u srednjem roku uvelike isplatiti, dugoročni utjecaj ulaganja BRI-a možda se neće u potpunosti odraziti na rast zemlje. Srednjoročno, očekuje se da će 12 od 43 proučena gospodarstva povećati svoju osjetljivost na dug kao rezultat ulaganja u BRI (slika 16). Većina od ovih dvanaest gospodarstava ima ranjivosti koje su prethodile BRI-u. Dugoročne simulacije zasnovane na modelu pokazuju da bi ulaganje BRI-a povećalo dužničku osjetljivost samo u dva koridorska gospodarstva (de Soyres i sur., 2019).

Simulacije su uspoređivale dinamiku duga sa scenarijem u kojem ne bi bilo ulaganja i rasta BRI-a, u kojem bi kamatna stopa bila jednaka dugoročnim povijesnim prosjecima kamatnih stopa zemalja. Dinamiku dugoročnog duga prvenstveno vode dugoročni pokretači, a ulaganje BRI-a općenito bi rezultiralo smanjenjem zaduženosti u većini zemalja i zahtijevalo bi prilagodbu kako bi se ograničilo nagomilavanje dužničke osjetljivosti u samo nekoliko zemalja.

Ulaganja BRI-a također mogu povećati fiskalne rizike, definirane kao izvor dodatnih financijskih zahtjeva s kojima bi se vlada mogla suočiti u budućnosti. Očekuje se da će vlade u gospodarstvima koridora pridonijeti financiranju ulaganja u BRI izravnim zaduživanjem ili izdavanjem jamstava za dug (bilo od središnje vlade, vladine agencije ili podnacionalnog entiteta). Privatno financiranje predstavljalo bi znatan dio ulaganja BRI-a, osobito u energetske sektor. Nadalje, u nekim će gospodarstvima koridora možda biti potrebne značajne promjene politike za stabilizaciju razine javnog duga. Međutim, postoji rizik da će potreba za korekcijama politike, u kombinaciji s visokim dugom, velikim ulaganjima financiranim iz duga i slabim fiskalnim institucijama, povećati fiskalne rizike. Nadalje, mogućnost prekoračenja troškova, koja je uobičajena u velikim infrastrukturnim projektima, može povećati teret duga.

Prema nekim autorima, otprilike jedna trećina kineskih kredita može biti osigurana. Zajam sa zalogom je onaj u kojem je zajmoprimac založio ili prodao određenu imovinu zajmodavcu kao osiguranje za otplatu kredita. Temeljni kolateral može biti u obliku imovine, fizičke robe namijenjene izvoznim tržištima ili budućeg izvora prihoda. Određene vrste zaduživanja s kolateralom mogu umanjiti sposobnost vlade da podmiruje ili reprogramira obveze, kao i uvesti

značajne makro rizike. U zemljama sa slabim okvirima upravljanja javnim ulaganjima, neposredna dostupnost sredstava također može potaknuti zemlje zadužnice da ulažu u velike infrastrukturne projekte na temelju svojih sposobnosti osiguranja financiranja, a ne na temelju prioriteta koji se takvim projektima daju u općoj vladinoj strategiji razvoja (Brautigam i Hwang, 2016).

Gospodarstva koridora također bi morala upravljati rizicima povezanim s megaprojektima koji zahtijevaju ulaganja od milijardu dolara ili više. 36 od 45 koridorskih gospodarstava s identificiranim ulaganjima imaju investicije vrijedne više od milijardu dolara, od čega je otprilike polovica uložena u energiju i rudarstvo, a četvrt u promet i brodarstvo. Vrlo je vjerojatno da će ti projekti izazvati značajna prekoračenja troškova i kašnjenja, što bi moglo rezultirati značajnim budućim obvezama za vlade koridorskih gospodarstava.

5.2. Potencijalni politički rizici i jačanje kineskog utjecaja

Inicijativa pojas i put (BRI), kineski program za međuregionalnu ekonomsku povezanost, razvit će nove trgovačke puteve i proizvodne lance koji povezuju svjetska gospodarstva s kineskim tržištem, dajući jedinstven doprinos globalnom gospodarskom razvoju uz promjenu globalne ravnoteže. Istodobno, u nekim partnerskim zemljama i projektima BRI-a pojavili su se problemi sa servisiranjem duga, korupcijom i nizom drugih političkih rizika, potičući sve više negativnih geopolitičkih komentara, osobito nakon promjene američke retorike, koja Kinu karakterizira kao strateškog konkurenta od 2017. godine.

Važna buduća tema istraživanja bit će pitanje hoće li se koristi od projekata BRI-a ravnomjerno ili nerazmjerno raspodijeliti Kini. Jasno je da BRI uvodi mnogobrojne rizike koje dijele Kina i njezini partneri. Za Kinu se BRI može promatrati kao masivna strategija za smanjenje rizika koja, raspoređivanjem viška kapitala i građevinskim sposobnostima za diversifikaciju globalnih opskrbnih lanaca i tržišta, podržava njezino gospodarsko restrukturiranje i razvoj. Kina je usmjerila pomoć i ulaganja u zemlje u razvoju i osigurala kapital za međunarodno raspoređivanje domaćim i novim multilateralnim financijskim institucijama. Do sada su kineska državna poduzeća (DP) dominirala projektima BRI-a, ali sljedeća faza vjerojatno će uključivati više međunarodnih partnera. Ipak, budući da mnogobrojne zemlje partneri BRI-a

jesu visokorizična mjesta za ulaganja i razvoj infrastrukture, Kina i njezini partneri također preuzimaju značajne rizike.

Zapad uokviruje geopolitičke rizike jer Kina povećava svoju relativnu čvrstu i meku moć „diplomacijom dugova“, povećavajući svoju sposobnost nametanja vlastitih interesa, čak i projiciranja buduće vojne moći nad državama klijentima. Kina nedvojbeno raste i traži višepolaran svijet, ali to otežavaju strateški rivali. Bez obzira na to, ulaže u brzu vojnu ekspanziju, uključujući pomorske sposobnosti (Lague i Lim, 2019). Kina, za daljnji rast i napredak, mora trgovati s ostatkom svijeta kako bi uvozila resurse i robu te ostvarila prihod od izvoza. Kao rezultat toga, ima geopolitički imperativ za diversifikaciju svojih pomorskih i kopnenih trgovačkih putova (Lague i Lim, 2019).

Prema studiji Rhodium, u četrdeset slučajeva kineskog kreditiranja 24 zemlje, Kina se složila s reprogramiranjem duga od oko 50 milijardi dolara u posljednjem desetljeću, često pod povoljnim uvjetima za zajmoprimce. Jednako dobro poznate tvrdnje o „diplomaciji zamke dugovima“ u Šri Lanki nisu potkrijepljene dokazima (Weerakoon i Jayasuriya, 2019).

Što se tiče „utjecaja“, Kina ima nisku razinu „meke moći“, ali njezin utjecaj nedvojbeno raste i nije jasno hoće li Kina tijekom vremena time razviti veće kapacitete za prisilni „utjecaj“ na druge države i aktere veće ekonomske integracije i kulturne bliskosti. Može se očekivati da će Kina, kao veliki financijer, tijekom pregovora o financiranju, izvući ustupke, postaviti standarde tijekom faza projektiranja i ograničiti konkurenciju tijekom operacija (Morris, 2020).

Zbog neusklađenosti vrijednosti, čini se da je to vjerojatnije u zemljama u razvoju, gdje su kineski razvojni model i načini pomoći popularniji. Rizici zemlje uključuju rizik države u kojem države dužnici ne ispunjavaju uvjete ili su prisiljene iznova pregovarati o uvjetima duga iz pozicije slabosti, kao i loše upravljanje koje uključuje korupciju, slabu vladavinu prava, nedovoljnu sigurnost, nedostatak kapaciteta za koordinaciju politika i projekata, nedovoljnu infrastrukturu i nedovoljne radne vještine. Strana su ulaganja u infrastrukturu rizična i obično zahtijevaju državna jamstva. Nadalje, čini se da pod kišobranom BRI-a Kina kombinira razvojnu pomoć s izravnim stranim ulaganjima. Kina financira i provodi projekte u visokorizičnim okruženjima koja tradicionalne financijske institucije ne bi uzele u obzir. Kina je sada najveći ulagač u pet od deset najopasnijih zemalja.

Loše upravljanje rezultiralo je projektnim neuspjesima, poput željeznice i obnove centra grada Nuku'alofa, glavnog grada Tonge. Korupcija i klijentelizam mogu rezultirati neskladom s

interesima dionika i pretjeranim troškovima. Terorizam i antikineski sentiment ugrožavaju srednjoazijske i afričke projekte. Četrdeset smrtnih slučajeva na kinesko-pakistanskom gospodarskom koridoru potaknulo je državu domaćina da rasporedi snage sigurnosti (Morris, 2020).

Projektne su rizici u ovom okruženju veliki, uključuju i to da brzo globalizirane kineske tvrtke s ograničenim međunarodnim iskustvom mogu provesti neadekvatnu dubinsku analizu, nedovoljno razumjeti ili se prilagoditi lokalnim uvjetima i zahtjevima, slabo izvršiti investicije i izazvati lokalno političko protivljenje. Sukobi uzrokovani zbog nerazumijevanja u kulturi također bi mogli biti vjerojatniji zbog izazova komunikacije i uzajamnog razumijevanja, pogoršani antikineskim rasizmom na nekim lokacijama BRI-a. Visoka razina koordinacije između vlade i poduzeća, uključujući dogovaranje s političkim i korporativnim saveznicima radi osiguranja financiranja i provedbe projekata, može sadržavati antikonkurentne prakse, neadekvatnu dubinsku provjeru, nedostatak odgovornosti i može, neprozirnim odnosima, potaknuti korupciju. Time se pojačava niska „legitimnost“ kineskih tvrtka koje su zakasnile u globalizaciji, kao i naglašavanje različite prirode kineskih tvrtka usklađenih s državom strankom. Jaki zajednički pothvati ili drugi partnerski aranžmani s lokalnim tvrtkama trebali bi smanjiti rizike zajedničkim rješavanjem problema i prijenosom znanja (Zhang, 2019).

Iako su kineske državne agencije za financiranje do sada prirodno favorizirale kineske tvrtke u projektima BRI-a, a prakse su bile neprozirne, što je izazivalo različite zabrinutosti, nove multilateralne financijske institucije dobro su upravljane i s vremenom bi trebale omogućiti više sufinanciranja i zajedničko ulaganje u projekte s visokim standardima koji uključuju tvrtke i radnike iz cijele Inicijative (Carrai, 2018).

BRI je privlačna opcija za zemlje u razvoju i ostale zemlje, s obzirom na višestruke učinke povezivanja infrastrukture koji će vjerojatno potaknuti rast nove industrije, trgovine i ulaganja. Kako Kina nastavlja rasti, vjerojatno će preći Sjedinjene Američke Države po BDP-u, a ostati zemlja u razvoju. Njezina perspektiva razvoja i internacionalizacije, kao i način na koji razumije i doprinosi globalnom upravljanju, neizbježno će se razlikovati od dominantnog zapadnog diskursa. Zbog toga, BRI zahtijeva dodatna istraživanja iz svih kutova.

5.3. Rizici upravljanja

Kako bi se iskoristile prednosti BRI projekata, državna nabava trebala bi biti otvorena, transparentna i konkurentna, a projekte bi trebale dobiti tvrtke koje su u najboljoj poziciji za njihovo izvođenje, bez obzira na vlasništvo ili nacionalnost. Propisi i prakse zemlje domaćina, kao i Kine, glavnog pružatelja financiranja projekata BRI-a, relevantni su za ocjenjivanje onog što se radi na projektima BRI-a. Oni su također važni u određivanju načina na koji se nabava povezana s BRI-om može bolje uskladiti s najboljom međunarodnom praksom. Slijedenje najboljih praksa od presudne je važnosti za zemlje domaćine jer one imaju osobni interes u postizanju najbolje vrijednosti za novac. Također je važno za Kinu i financijske institucije koje financiraju projekte BRI-a jer može pomoći u osiguravanju integriteta projekta i financijskog učinka.

Nedostaju opsežni i usporedivi podaci za različite zemlje koji omogućavaju analizu nabave povezane s BRI-om. Prema ograničenim javno dostupnim podacima, kineski dobavljači/izvođači dobivaju većinu projekata BRI-a. Prema podacima za mali uzorak BRI projekata, koje je sastavio Centar za strateške i međunarodne studije, više od 60 % projekata BRI-a koje financira Kina dodijeljeno je kineskim tvrtkama. Iako su kineske tvrtke konkurentnije i često jeftinije od nekineskih tvrtka, njihova dominacija u projektima BRI-a odražava politiku, kao i spremnost za ulaganje u projekte i područja za koja tvrtke drugih nacionalnosti mogu biti previše rizične ili teške (Ghossein, Hoekman i Shingal, 2018).

Procjenjuje se da su velike četiri kineske poslovne banke u državnom vlasništvu osigurale otprilike polovicu financiranja projekata BRI-a (u obliku zajmova ili ulaganja u kapital). Veći dio ostatka došao je iz Kineske razvojne banke, Kineske izvozno-uvozne banke i Fonda Puta svile. Financiranje ovih subjekata uključuje i eksplicitne i implicitne preferencije za kineske dobavljače, odražavajući činjenicu da financiranje često uključuje koncesijsku ili preferencijalnu komponentu, kao i ciljeve politike koji ograničavaju financiranje na kineske izvođače (Zhang i Gutman, 2015).

Inozemna ulaganja kineskih poduzeća općenito podliježu odobrenju kineskih državnih tijela, poput Nacionalnog povjerenstva za razvoj i reforme, Ministarstva trgovine i Povjerenstva za nadzor imovine u državnom vlasništvu. Ministarstvo ima zadatak koordinirati provedbu velikih projekata u partnerskim zemljama, surađujući s relevantnim ministarstvima, političkim

bankama i državnim poduzećima. Ministarstvo ima mandat nadzirati povezane procese nabave za projekte s komponentom koncesijskog financiranja, što mu stvara mogućnosti da na njih utječe (Hoare, Hong i Hein, 2018).

Sama po sebi, dodjela projekata BRI-a koje financiraju kineski subjekti kineskim tvrtkama nije vrijedna pažnje. Zbog povlaštene prirode povezane financijske potpore, financiranje nacionalnim izvozno-uvoznim bankama ili institucijama za jamstvo izvoznih kredita općenito je rezervirano za nacionalne tvrtke. Postavlja se pitanje o ispravnosti postupka, a mnogobrojne zemlje složile su se da je odgovor negativan u kontekstu financiranja razvoja. To se odražava u Pariškoj deklaraciji o učinkovitosti pomoći iz 2005. godine, koja poziva zemlje donatore da napuste praksu vezanja pomoći za kupnju robe i usluga s domaćim tvrtkama.

Usporedba ekonomija koridora pojas i put, u cjelini i po regijama Svjetske banke, sa svih 180 gospodarstava u bazi podataka o javnoj nabavi Benchmarking, otkriva da gospodarstva koridora nemaju značajno različite procese javne nabave od zemalja izvan pojasa i puta. Većina gospodarstava koridora slijedi međunarodnu praksu u područjima poput otvorenih natječaja, internetskih nabava, zahtjeva za informacijama, kriterija ocjenjivanja i promicanja konkurencije. Međutim, postoje značajne razlike među gospodarstvima koridora u nekoliko drugih kritičnih područja nabave, ponajviše u sudjelovanju stranih tvrtka, sklonosti lokalnim ponuditeljima, u upravljanju i izmjenama ugovora te mehanizmima za razmatranje žalbi. Mnogobrojne zemlje ograničavaju sudjelovanje stranih tvrtka u mogućnostima nabave. Strane tvrtke mogu podnositi ponude kao odgovor na pozive za podnošenje ponuda u gotovo svim gospodarstvima koridora, ali mogu postojati ograničenja u pogledu vrste ili veličine ugovora o nabavi.

Osnovni cilj koji motivira davanje prednosti domaćim tvrtkama u odnosu na strana poduzeća u gospodarstvima koridora obično je želja da se vladini resursi koriste za podršku domaćem zapošljavanju i ulaganjima. Uobičajena domaća shema preferirala je davanje prednosti lokalnim ponuditeljima, zahtijevajući od naručitelja da dodijele ugovor lokalnoj tvrtki ako ponuda ne premaši najnižu inozemnu ponudu za određeni postotak (često 15 %). Mnogobrojne zemlje, uz značajne varijacije, pružaju neki povlaštenu tretman domaćim tvrtkama svojim pravnim okvirom (Ghossein, Hoekman i Shingal, 2018).

Korupcija je jedan od najčešćih rizika upravljanja u infrastrukturnim projektima. Prema Transparency International indeksu za 2011. godinu, percepcija podmićivanja veća je u

građevinarstvu i javnim radovima nego u bilo kojem drugom sektoru, uključujući vojnu industriju te naftni i plinski sektor (Kenny, 2006).

Korupcija u infrastrukturi raširena je u cijelom svijetu, uključujući i razvijene zemlje. Međutim, rizik od korupcije usko je povezan sa stupnjem razvoja. Uzrok je činjenica da se borba protiv korupcije u osnovi odnosi na rješavanje lošeg upravljanja, a manje razvijene zemlje često se suočavaju s većim izazovima u smislu upravljanja i vladavine prava. Korupcija je također potresla subnacionalne alokacije kineskih projekata financiranja razvoja u Africi od 2000. do 2012. godine (Isaksson i Kotsadam, 2018).

5.4. Okolišni i socijalni rizici

Inicijativa pojas i put predstavlja mnogobrojne prijetnje okolišu. Neki projekti imaju lako prepoznatljive i mjerljive učinke, poput emisije stakleničkih plinova iz energetskih projekata. Drugi, poput prometne infrastrukture, stvaraju složenije i potencijalno opsežnije rizike za okoliš zbog svog širokog geografskog doseg. Učinci uključuju izravne utjecaje na infrastrukturu i izgradnju, kao i neizravne utjecaje koji proizlaze iz odgovora tvrtka na nove rute. Rizici se značajno razlikuju između makro BRI projekata i duž mikro dionica ruta, ovisno o lokalnim uvjetima te vrsti infrastrukture (željeznica u odnosu na cestu). Ekološki i društveni utjecaji neraskidivo su povezani (Losos i sur., 2018).

Izravni utjecaji BRI-a uključuju zagađenje prometa, topografska i hidrološka oštećenja te promjene staništa na štetu biološke raznolikosti. Kako bi se smanjilo zagađenje uzrokovano prometom, BRI bi trebao povećati promet duž svojih ruta, smanjujući zagađenje zraka i buku. Međutim, mnogobrojne rute koriste električni pogon koji nastoji smanjiti zagađenje zraka, emisiju stakleničkih plinova (u usporedbi s cestovnim i zračnim prijevozom) i zagađenje bukom (u usporedbi s cestama). Zagađenje se može smanjiti do te mjere da „zeleniji“ željeznički promet zamijeni prethodna cestovna i zračna putovanja. To se posebno odnosi na BRI koji nastoji slijediti postojeće prometne rute.

Mnogobrojne rute prolaze strmim terenom kako bi se izbjegla topografska i hidrološka oštećenja, dok su željezničke pruge, osobito brze pruge, ograničene na prilično ravne staze. Klizišta, poplave, erozija tla, taloženje rijeka i prekid vodotoka predstavljaju rizik. Rizična je

populacija velika u nekim dijelovima BRI-a, poput Mjanmara, gdje 25 milijuna ljudi živi na padini na kojoj se trebaju ostvariti dva predložena projekta ceste BRI-a, a područje je ranjivo na pojačanu sedimentaciju i inducirane poplave (Helsingen i sur., 2018).

Cestovni i željeznički promet također imaju utjecaj na biološku raznolikost fragmentirajući i mijenjajući staništa vrsta te sprječavajući kretanje životinja. Ove prepreke dijele populacije i smanjuju genetsku raznolikost, što je osobito važno za migratorne i nomadske vrste. Nadalje, ceste i željezničke pruge mijenjaju staništa uz njihove rubove, utječući na natjecanje vrsta i opstanak. Promjene intenziteta vjetra, zagađenja, svjetla i buke uz cestu ili željeznicu mogu potaknuti konkurenciju vrsta u korist vrsta koje su prilagođenije, dok endemične i ranjive vrste pate. Ekonomski koridor Kina – Indokina posebno je osjetljiv zbog rubnih učinaka u tropskim ekosustavima. Rubni učinci tračnica u odnosu na ceste nisu temeljito proučeni, ali se očekuje da će biti manje izraženi zbog uže širine tragova i niže frekvencije prometa (Goosem, 2015).

Kad koridori slijede već postojeće rute (što je uobičajeno u BRI-u), smanjuju se rizici uslijed fragmentacije i rubnih učinaka. Kad BRI jednostavno poboljšava postojeće rute, staništa se ne fragmentiraju na novo i ne stvaraju se rubni učinci (iako se mogu promijeniti ili poboljšati). Dijelovi predloženih BRI ruta, međutim, stvaraju nove rute kroz netaknute pogranične krajolike i prolaze kroz ranjiva ili zaštićena područja.

Najveći utjecaji BRI-a možda neće biti izravni učinci infrastrukture i prometa, već neizravni učinci poboljšane pristupačnosti. Posljedice je često teško predvidjeti jer se izravno ne razlikuju ovisno o stupnju postignute povezanosti ili ravnoteži komplementarnih prednosti i nedostataka na rutama. Na reakcije lokacije također utječe vrsta infrastrukture, na primjer, brza željeznica ima malo ulaznih i izlaznih točaka u već postojećim naseljima, dok ceste ili željeznica niže razine imaju više pristupnih točaka, a time i više mogućnosti za disperziju (Duranton i Venables, 2018).

Neizravni učinci na okoliš mogu imati i pozitivne i negativne posljedice. Negativne su posljedice očiglednije, poput povećanih emisija ili otvaranja pograničnih područja za razvoj (ne samo u pogledu novih naselja, već i u pogledu aktivnosti poput sječe šuma i ilegalne trgovine divljim životinjama).

Na konačne troškove zaštite okoliša uvelike će utjecati odluke o projektiranju u vezi s BRI rutama i komplementarnim politikama. One uključuju opcije za alternativne rute na makro i

mikro razini, načine prijevoza (kao što su cesta i željeznica) i niz potencijalnih aktivnosti obnove, ublažavanja i kompenziranja. U mnogobrojnim će slučajevima provedba preporuka iz društvenih i ekoloških analiza troškova i koristi zahtijevati povećanje institucionalnih kapaciteta među provedbenim agencijama zemalja koridora BRI-a, kao i nekim kineskim financijerima.

Budući da transportni projekti izravno i neizravno utječu na zajednice i njihovo okruženje, društveni rizici neraskidivo su povezani s ekološkim rizicima. Osim preporučenih strateških procjena utjecaja na okoliš i društvo, projekti BRI-a u obzir bi trebali uzeti i društvene rizike povezane s dovršetkom građevinskih radova.

Iako će svi BRI projekti najvjerojatnije morati riješiti neke od ovih društvenih utjecaja, BRI predstavlja jedinstveni izazov za ljude. Mnogobrojni projekti ulaganja u promet uključuju izgradnju građevinskih objekata za koje je potrebna radna snaga, kao i pripadajuća roba i usluge što se ne mogu u potpunosti lokalno isporučiti. U takvim slučajevima dio radne snage mora se dovesti izvana. U mnogobrojnim slučajevima ovaj je priljev pogoršan priljevom ostalih ljudi koji prate dolazeću radnu snagu u nadi da će im prodati robu i usluge. Ova brza migracija može imati negativan utjecaj na javnu infrastrukturu, komunalne usluge, stanovanje, održivo upravljanje resursima i društvenu dinamiku u projektnim područjima. Priljev radne snage privremen je i prolazan događaj koji se obično događa tijekom ili neposredno prije izgradnje projekta. Upravljački timovi, vlade i lokalni pružatelji usluga često se, zbog nedostatka vremena i resursa, ne mogu prilagoditi i odgovoriti.

Priljev radnika može imati negativne društvene i ekološke posljedice za lokalne zajednice, osobito ako su zajednice ruralne, udaljene ili male. Povećana potražnja i konkurencija lokalnoj robi i uslugama može dovesti do povećanja cijena i istiskivanja lokalnih potrošača, povećanih zahtjeva za ekosustav i prirodne resurse, društvenih sukoba unutar i između zajednica, povećanog rizika od širenja zaraznih bolesti i povećane stope nedopuštenog ponašanja. Takve negativne posljedice obično se pogoršavaju kad se građevinski radovi izvode u ili u blizini ranjivih zajednica ili u drugim visokorizičnim situacijama.

6. ZAKLJUČAK

Ulaganja BRI-a omogućavaju zemljama da poboljšaju svoju infrastrukturu, povećaju trgovinu i povežu se s ostatkom svijeta te na taj način potaknu rast i smanje siromaštvo. Shvaćanje ovih dobitaka zahtijevat će značajne komplementarne radnje svih sudionika BRI-a. To će također zahtijevati suočavanje sa značajnim rizicima koje nose veliki projekti, poput fiskalnih rizika i rizika povezanih s dugom. Trenutne reforme politike moraju se provoditi bržim tempom kako bi zadovoljile ambicije Inicijative pojas i put.

Ovaj je rad identificirao i raspravljao o preprekama i beneficijama prometne povezanosti i trgovine te prikazao utjecaj Inicijative pojas i put na transportnu infrastrukturu zemalja sudionica Inicijative, trgovinu, strana ulaganja te na ukupni dohodak i siromaštvo. Fiskalni rizici, politički rizici i jačanje kineskog utjecaja, rizici upravljanja te okolišni i socijalni rizici predstavljali su potencijalne rizike sudjelovanja u Inicijativi pojas i put.

Hipoteza H01 potvrđena je u radu; Inicijativa pojas i put značajno utječe na trgovinu, strana ulaganja i uvjete života građana u zemljama sudionicama Inicijative, i to razvojem multimodalne prometne infrastrukture, povećanjem međusobne povezanosti i smanjenjem troškova trgovinske razmjene. Postoji pozitivna veza između prometne infrastrukture i povezanosti te bilateralne trgovine. Utjecaj je statistički značajan. Dodatno, utvrđeno je da željeznička veza ima najveći utjecaj na poboljšanje trgovine u zemljama sudionicama Inicijative pojas i put (poboljšanje ukupnog izvoza za 2,8 %). Nakon toga, uslijedila su poboljšanja u gustoći cesta i željeznica. Učinkovitost logistike također je imala značajan i relativno snažan utjecaj na bilateralne trgovinske tokove. Prema nalazima pregleda literature, multimodalna prometna infrastruktura i povezanost ključni su za poticanje međunarodne trgovine i gospodarski rast. Konkretno, dobra prometna infrastruktura smanjuje transportne troškove i olakšava širenje trgovine. Učinkovita prometna infrastruktura ubrzava proces industrijalizacije dopuštajući učinkovitije regionalne i globalne proizvodne mreže, promiče regionalnu integraciju i promiče razvoj te regionalnu i nacionalnu dobrobit.

H02, koja izriče da velika ulaganja u infrastrukturu, financirana dugom, Kina koristi za promicanje svojih političkih ciljeva i jačanje političkog utjecaja, nije potvrđena u radu. Čini se da je geopolitička analiza koja tvrdi da Kina vodi „diplomaciju dugovima“ i širi zlonamjerni

kineski „utjecaj“ pretjerana te zamagljuje složenost vrlo stvarnih rizika na svim razinama. Kini nedostaje geopolitička moć da nametne svoju strategiju nerazvijenom, kamoli razvijenom svijetu, ali ima značajna sredstva za ulaganje i s voljnim partnerima gradi nove gospodarske koridore kojima će integrirati gospodarstva s Kinom.

Za Kinu se Inicijativa pojas i put može promatrati kao masivna strategija za smanjenje rizika koja, raspoređivanjem viška kapitala i građevinskim sposobnostima za diversifikaciju globalnih opskrbnih lanaca i tržišta, podržava njezino gospodarsko restrukturiranje i razvoj. Kina je usmjerila pomoć i ulaganja u zemlje u razvoju i osigurala kapital za međunarodno raspoređivanje domaćim i novim multilateralnim financijskim institucijama. Do sada su kineska državna poduzeća (DP) dominirala projektima BRI-a, ali sljedeća faza vjerojatno će uključivati više međunarodnih partnera. Ipak, budući da mnogobrojne zemlje partneri BRI-a jesu visokorizična mjesta za ulaganja i razvoj infrastrukture, Kina i njezini partneri također preuzimaju značajne rizike. Što se tiče „utjecaja“, Kina ima nisku razinu „meke moći“, ali njezin utjecaj nedvojbeno raste i nije jasno hoće li Kina tijekom vremena time razviti veće kapacitete za prisilni „utjecaj“ na druge države i aktere veće ekonomske integracije i kulturne bliskosti.

POPIS LITERATURE

Knjige:

- 1) Adwita, R. (2016). *Revisiting Maritime Past: Maritime Silk Road and Project Mausam, Chinas Maritime Silk Road and Asia*. Delhi: Vij Books India.
- 2) Cader, M., A. Cantor, S. Shao, M. Liu. (2019). *Co-Investment and Creating Markets along the Belt and Road*. Washington: World Bank Publications.
- 3) Frankopan, P. (2015). *The Silk Roads: A New History of the World*. Bloomsbury Publishing.
- 4) Ghossein, T., B. Hoekman, A. Shingal (2018). *Public Procurement in the Belt and Road Initiative*. Washington: World Bank Publications.
- 5) Gould, D. M. (2018). *Critical Connections: Promoting Economic Growth and Resilience in Europe and Central Asia*. Washington: World Bank Publications.
- 6) Helsingen, H., B. Milligan, M. Dailey, N. Bhagabati (2018). *Greening China's Belt & Road Initiative in Myanmar: Yangon, Myanmar*. World Wildlife Fund.
- 7) Hoare, A. L., H. Lan, J. Hein (2018). *The Role of Investors in Promoting Sustainable Infrastructure under the Belt and Road Initiative*. London: Chatham House for the Royal Institute of International Affairs.
- 8) Hong, P. (2017). *Strengthening National Policy Capacity for Jointly Building the Belt and Road towards the Sustainable Development Goals*. Beijing: Belt and Road Forum for International Cooperation.
- 9) Kenny, C. (2006). *Measuring and Reducing the Impact of Corruption in Infrastructure (Vol. 4099)*. Washington: World Bank Publications.
- 10) Kher, P., T. Tran (2018). *Investment Protection along the Belt and Road*. Washington, DC: World Bank Publications.
- 11) Kunaka, C. (2018). *Institutional Arrangements for Band and Road Corridors*. Washington: World Bank Publications.
- 12) LehmanBrown (2017). *The Belt and Road Initiative*. Beijing: LehmanBrown International.
- 13) Maliszewska, M., D. van der Mensbrugge (2019). *The Belt and Road Initiative: Macro and Sectoral Impacts*. Policy Research Working Paper WPS 8814, Washington, DC: World Bank.

- 14) Morris, D. (2020). Political Risk on the Belt and Road. U *Business Performance and Financial Institutions in Europe* (pp. 145-163). Springer, Cham.
- 15) NDRC (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. Beijing: National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China.
- 16) SSE (2017). *The Belt and Road Initiative: Reshaping the Global Value Chain*. Shanghai: The Shanghai Stock Exchange.
- 17) Taglioni, D., D. Z. Gurara, (2018). *Private Sector Participation in the Belt and Road Initiative*. Washington: IFC Publications.
- 18) World Bank (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington: World Bank Publications.
- 19) Zhang, C., J. Gutman (2015). *Aid Procurement and the Development of Local Industry: A Question for Africa*. Washington: Brookings Institution.
- 20) Zymek, R., B. Jones (2020). *UK Regional Productivity Differences: An Evidence Review*. London: Industrial Strategy Council.

Znanstveni članci:

- 1) Baniya, S., N. Rocha, M. Ruta (2020). Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis. *Journal of Development Economics*, 146 (1), 102467.
- 2) Boer, B. (2019). Greening China's Belt and Road: Challenges for Environmental Law. *Sydney: Sydney Law School Research Paper*.
- 3) Carrai, M. A. (2018). It Is Not the End of History: The Financing Institutions of the Belt and Road Initiative and the Bretton Woods System. U *The Belt and Road Initiative* (pp. 107-145).
- 4) Chen, M. X., C. Lin (2018). Foreign Investment across the Belt and Road: Patterns, Determinants, and Effects. *World Bank Policy Research Working Paper* (8607).
- 5) Clark, X., D. Dollar, A. Micco (2004). Port Efficiency, Maritime Transport Costs, and Bilateral Trade. *Journal of Development Economics*, 75 (2), 417-450.
- 6) Clarke, M., A. Small, J. Keough (2017). China's Belt and Road Initiative: Views from along the Silk Road. *Asia Policy*, 24 (1), 65-122.
- 7) De Soyres, F. (2018). The Growth and Welfare Effects of the Belt and Road Initiative on East Asia Pacific Countries. *World Bank Group*, 4.

- 8) De Soyres, F., A. Mulabdic, M. Ruta (2020). Common Transport Infrastructure: A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative. *Journal of Development Economics*, 143 (1), 102415.
- 9) Echandi, R. (2019). The Debate on Treaty-Based Investor–State Dispute Settlement: Empirical Evidence (1987–2017) and Policy Implications. *ICSID Review-Foreign Investment Law Journal*, 34 (1), 32-61.
- 10) Fasslabend, W. (2015). The Silk Road: A Political Marketing Concept for World Dominance. *European View*, 14 (2), 293-302.
- 11) Ferdinand, P. (2016). Westward Ho – the China Dream and ‘One Belt, One Road’: Chinese Foreign Policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92 (4), 941-957.
- 12) Glaeser, E. L., J. E. Kohlhase (2004). Cities, Regions and the Decline of Transport Costs. *Regional Science* 83 (1), 197–228.
- 13) Goosem, M. (2015). Tropical Ecosystem Vulnerability and Climatic Conditions: Particular Challenges for Road Planning, Construction and Maintenance. *Handbook of Road Ecology*, 397-406.
- 14) Isaksson, A.-S., A. Kotsadamb. (2018). Chinese Aid and Local Corruption. *Journal of Public Economics* 159 (2018): 146–159.
- 15) Jinchun, T. (2016). “One Belt and one Road”: Connecting China and the World. *Global Infrastructure Initiative website*.
- 16) Jolliffe, D., E. B. Prydz (2016). Estimating International Poverty Lines from Comparable National Thresholds. *The Journal of Economic Inequality*, 14 (2), 185-198.
- 17) Kobojević, Ž., Ž. Kurtela, S. Vujičić (2018). The Maritime Silk Road and China’s Belt and Road Initiative. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 65 (2), 113-122.
- 18) Laird, J. J., A. J. Venables (2017). Transport Investment and Economic Performance: A Framework for Project Appraisal. *Transport Policy*, 56 (1), 1-11.
- 19) Leigland, J. (2018). Public-private Partnerships in Developing Countries: The Emerging Evidence-based Critique. *The World Bank Research Observer*, 33 (1), 103-134.
- 20) Linn, J. F., L. Zucker (2019). An “Inside-out” Perspective on the Impact of the Belt and Road Initiative in Central Asia and the South Caucasus: How to Maximize Its Benefits and Manage Its Risks. *EMF Background Papers*.
- 21) Losos, E. C., A. Pfaff, L. P. Olander, S. Mason, S. Morgan (2019). Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure. *World Bank Policy Research Working Paper*.

- 22) Redding, S. J., M. A. Turner (2015). Transportation Costs and the Spatial Organization of Economic Activity. *Handbook of Regional and Urban Economics*, 5 (1), 1339-1398.
- 23) Reed, T., A. Trubetskoy (2019). Assessing the Value of Market access from Belt and Road Projects. *World Bank Policy Research Working Paper*.
- 24) Samuelson, P. A. (1954). The Transfer Problem and Transport Costs, II: Analysis of Effects of Trade Impediments. *The Economic Journal*, 64 (254), 264-289.
- 25) Till, G. (2016). Dominion, Trade and the Maritime Silk Road: A Review of the Issues. *Soundings Sea Power Centre–Australia*, 9 (1), 1-10.
- 26) Weerakoon, D., S. Jayasuriya (2019). Sri Lanka's Debt Problem Isn't Made in China. *East Asia Forum* 28 (1).
- 27) Wilson, J. S., C. L. Mann, T. Otsuki (2003). Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact. *The World Bank Economic Review*, 17 (3), 367-389.
- 28) Zhang, H. (2019). Beyond 'Debt-trap Diplomacy': The Dissemination of PRC State Capitalism. *China Brief*, 19 (1), 8-12.

Internetske stranice:

- 1) Deloitte (2018). Embracing the BRI Ecosystem in 2018: Navigating Pitfalls and Seizing Opportunities. Dostupno na: https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracingthe-BRI-ecosystem.pdf. Pristupljeno 24. 8. 2021.
- 2) Deutsche Bank (2019). China's Belt and Road Initiative. Dostupno na: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewjemeLvmcLyAhVKgPOHHTUxBFgQFnoECHsQAQ&url=https%3A%2F%2Fci.b.db.com%2Fdocs_new%2FDB_Belt-and-Road_Report.pdf&usg=AOvVaw0bLqoMwC13R-9zkbSe7aEf. Pristupljeno 15. 8. 2021.
- 3) <https://www.thesquare.blog/2017/07/28/a-primer-on-the-china-belt-and-road-initiative/>. Pristupljeno 16. 8. 2021.
- 4) Lague, D., B. K. Lim (2019). *China's Vast Fleet is Tipping the Balance in the Pacific*. Dostupno na: <https://www.reuters.com/investigates/special-report/china-army-navy/>. Pristupljeno 28. 8. 2021.

- 5) OBOReuropa (2020). *One Belt*. Dostupno na: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>. Pristupljeno 16. 8. 2021.
- 6) OECD (2015). *State-Owned Enterprises in the Development Process*. Dostupno na: https://read.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/state-owned-enterprises-in-the-development-process_9789264229617-en#page8. Pristupljeno 26. 8. 2021.
- 7) PwC (2016). *China's New Silk Route: The Long and Winding Road*. Dostupno na: <https://www.pwc.com/gx/en/growthmarkets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>. Pristupljeno 14. 8. 2021.
- 8) World Bank (2018). *Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report*. Dostupno na: https://ppi.worldbank.org/~media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/PPI_2018_AnnualReport. Pristupljeno 26. 8. 2021.

POPIS SLIKA

| | |
|--|----|
| Slika 1. Ekonomski koridori Inicijative pojas i put..... | 11 |
| Slika 2. Novi kopneni most Euroazije..... | 12 |
| Slika 3. Ekonomski koridor Kina – Srednja Azija – Zapadna Azija..... | 13 |
| Slika 4. Kinesko-pakistanski ekonomski koridor..... | 15 |
| Slika 5. Ekonomski koridor Kina – Mjanmar | 16 |
| Slika 6. Pomorski Put svile 21. stoljeća | 18 |
| Slika 7. Prosječno smanjenje vremena isporuke | 23 |
| Slika 8. Povećanje izvoza..... | 26 |
| Slika 9. Ulazna izravna strana ulaganja u BRI (UNCTAD) | 29 |
| Slika 10. Utjecaj komplementarnih politika na izvoz (CGE model)..... | 33 |
| Slika 11. Utjecaj komplementarnih politika na prihode (CGE model) | 34 |
| Slika 12. Promjena stvarnih prihoda na regionalnoj razini zbog smanjenja troškova i ulaganja u prometnu infrastrukturu (postotak) | 36 |
| Slika 13. Jačina zaštite domaćih zakona o ulaganju i međunarodnih ugovora o ulaganju u sedamnaest gospodarstava koridora pojas i put | 43 |
| Slika 14. Snaga zaštite ulaganja u međunarodnim ugovorima o ulaganju duž odabranih željezničkih pravaca BRI-a | 44 |
| Slika 15. Javni dug i očekivano financiranje dugom (zemlje u razvoju s niskim prihodima) . | 48 |
| Slika 16. Javni dug i očekivano financiranje dugom (tržišta u razvoju) | 49 |

POPIS TABLICA

| | |
|--|----|
| Tablica 1. Institucionalne funkcije i uređenje koridora BRI..... | 40 |
|--|----|