

Драган Траиловић*

Институт за политичке студије, Београд

ЗНАЧАЈ ДУНАВА ЗА КИНЕСКУ ИНИЦИЈАТИВУ „ПОЈАС И ПУТ”: ПОТЕНЦИЈАЛНЕ КОРИСТИ И МОГУЋИ ИЗАЗОВИ

Сажетак

Овај рад испитује значај реке Дунав за кинеску иницијативу „Појас и пут” и има за циљ да истражи постојање потенцијалних користи, али и изазова повезаних са улогом и значајем који река Дунав може имати за ову глобалну иницијативу НР Кине. Река Дунав представља значајну транспортну руту која као део веће мреже пловних путева игра битну улогу у повезивању Европе са земљама азијског континента омогућавајући приступ важним тржиштима и ресурсима. Сврха рада је да пружи преглед могућих друштвених, политичких и економских релација између држава средњег (панонског) и доњег (влашкопонтијског) дунавског слива, односно Централне и (Југо)Источне Европе и Иницијативе „Појас и пут” анализирајући њихову међусобну повезаност. Рад се бави предностима и бенефитима коришћења реке Дунав као транспортне руте за пројекте у оквиру Иницијативе „Појас и пут”, укључујући економичност, скраћење времена транзита и побољшање приступа унутрашњим

* Имејл-адреса: dragan.trailovic@ips.ac.rs.

** Чланак је урађен у оквиру интерног пројекта „Србија и балканске геополитичке импликације украјинске кризе”, реализованог у партнерству Института за политичке студије и Факултета за међународну политику и безбедност, Београд.

европским тржиштима. Рад разматра и изазове које доноси коришћење реке Дунав за пројекте у оквиру ове иницијативе, као што су потенцијална неусклађеност са постојећом европском саобраћајном инфраструктуром, али и могуће геополитичке импликације оваквог кинеског ангажмана у овом дунавском суб-региону. У раду ће бити дат приказ оних предности и могућности, као и изазова и препрека утилизације Дунава у оквиру Иницијативе „Појас и пут”, а које се могу детектовати у релевантној научној литератури, стручним анализама и званичним документима институција..

Кључне речи: Река Дунав, панонски слив Дунава, доњи слив Дунава, Иницијатива „Појас и пут”, Народна Република Кина, Централна Европа, (Југо) источна Европа.

1. УВОД

Река Дунав протиче кроз десет европских земаља и друга је по дужини река у Европи после Волге. Протеже се на преко 2.800 километара од свог извора у немачком Шварцвалду до ушћа у Црно море. Пловна је већим својим делом и протиче кроз неколико кључних привредних чворишта као што су Беч, Братислава, Будимпешта и Београд. Витална је транспортна артерија и део укупног друштвеног, економског, туристичког и културног ткива Европе. Поред саобраћаја, река Дунав је такође важан извор енергије који преко хидроелектрана струјом опскрбљује неколико земаља у региону. Слив реке Дунав дели 19 земаља, а у његовом сливном подручју живи 83 милиона људи. Поред тога, Дунав служи као примарни извор воде за пиће за 20 милиона људи (D’Ambrogio и Van Liegor, 2022, 2). Преко канала Рајна-Мајна-Дунав омогућен је несметан ток саобраћаја између Северног и Црног мора, стварајући пловни пут укупне дужине од 3.500 километара (Clarke 2018; Baltălungă and Dumitrescu 2008, 58). Саобраћајни ток усмерен ка Црном мору значајно је олакшан и каналом Констанца-Чернавода у Румунији (Јокановић 2016).

Народна Република Кина је последњих година имала значајне инвестиције у развој инфраструктуре и транспортних мрежа у

Европи као део Иницијативе „Појас и пут”. Званично у Европи Иницијатива „Појас и пут” укључује учешће 26 земаља, 18 чланица Европске уније, док је укупна вредност пројеката повезаних са Иницијативом 13,4 милијарде долара у 2021. години (Kirsch 2023, 6). Иницијатива као огроман пројекат развоја инфраструктуре који обухвата Азију, Европу и Африку има за циљ стварање широке мреже транспортне, енергетске и телекомуникационе инфраструктуре која ће олакшати економску сарадњу међу државама и регионима које обухвата. У том смислу, због поменутих карактеристика, река Дунав представља атрактивну опцију за ову глобалну кинеску иницијативу, креирајући потенцијалне предности утилизације Дунава као што су повећање трговине и инвестиција између Кине и дунавских земаља и искоришћење Дунава као стратешке капије ка ширем европском тржишту. Међутим, потенцијално постоје и изазови повезани са улогом реке Дунав у оквиру Иницијативе „Појас и пут”. Они подразумевају потребу за значајнијим улагањима у инфраструктуру, сложена геополитичка питања, као и питања повезана са заштитом животне средине.

Чланак ће се поред увода састојати од четири дела. Први део ће пружити преглед Иницијативе „Појас и пут”, њених базичних циљева, принципа и главних компоненти. У другом делу ће се испитати тренутно стање односа Кине и држава дунавског суб-региона Централне и Југоисточне Европе, са фокусом на постојеће пројекте, споразуме и платформе које укључују Кину и подунавске земље. У трећем делу биће анализирани могућности и предности које Дунав нуди за кинеску Иницијативу, као што су унапређење трговине, инвестиција, туризма, културне размене и регионалне интеграције. У четвртном делу ће се расправљати о ризицима и препрекама које могу да ометају поменуту Иницијативу у дунавском региону, као што су политичка, економска, социјална, еколошка, безбедносна и геополитичка питања.

2. ИНИЦИЈАТИВА „ПОЈАС И ПУТ” – ГЛАВНЕ КОМПОНЕНТЕ, ЦИЉЕВИ И ПРИНЦИПИ

Иницијатива „Појас и пут” (*Belt and Road Initiative – BRI*) је глобална кинеска стратегија економског и инфраструктурног развоја са циљем промоције повезаности и сарадње држава широм Евроазије, Африке и других делова света. По свом покретању 2013.

године Иницијатива је била позната као иницијатива „Један појас, један пут” (*One Belt, One Road – OBOR*). Она покрива око 1/3 светске трговине, као и светског БДП-а и преко 60% светске популације. До 2022. године овом глобалном пројекту НР Кине приступило је 149 земаља (Statista 2022; The World Bank 2018). Она укључује пројекте као што су индустријски паркови, специјалне економске зоне, електране, луке, гасоводи и нафтоводи, железнице, аутопутеви и дигиталне мреже (5G мреже и оптичке каблове). Ови пројекти првенствено укључују изградњу и унапређење инфраструктуре, а сви они имају за циљ побољшање повезаности и економске интеграције земаља учесница.

Главне компоненте Иницијативе појас и пут су Економски појас Пута свиле, који се односи на копнену компоненту пројекта, која укључује мрежу путева, железница, нафтовода и гасовода који повезују Кину са Централном Азијом, Европом и шире и Поморски пут свиле 21. века, а који се односи на поморску компоненту пројекта, која укључује низ лука и пловних путева који повезују Кину са југоисточном Азијом, Африком и другим деловима света. Ова поморска компонента има за циљ да унапреди кинеску поморску трговину и повезаност, омогућавајући ефикасно кретање роба и услуга у различитим регионима. Развој лука и поморске инфраструктуре игра кључну улогу у олакшавању трговине и промовисању економске сарадње у оквиру Иницијативе. У погледу копнених транспортних веза, Иницијатива настоји да успостави друмске и железничке везе које повезују Кину са другим земљама у Азији, Европи и Африци. Ови транспортни коридори имају за циљ да олакшају кретање робе, промовишу трговину и подстичу економску интеграцију међу земљама учесницама. Шест је главних економских коридора у оквиру Иницијативе „Појас и пут”: Коридор Кина-Монголија-Русија; Коридор Нови евроазијски копнени мост; Коридор Кина-Централна Азија-Западна Азија; Коридор Кина-индокинеско полуострво; Коридор Кина-Пакистан; Коридор Бангладеш-Кина-Индија-Мјанмар (Sheng and Felix do Nascimento, 2021).

Основни циљеви Иницијативе су промовисање економског раста и развоја у земљама учесницама кроз повећање трговине, инвестиција, те развоја инфраструктуре. Примарни циљ је дакле побољшање регионалне повезаности развојем транспортне и телекомуникационе инфраструктуре. Поред тога значајан циљ је и јачање културне размене и веза међу људима земаља учесница.

Полазећи од тога, њоме се настоје постићи неколико кључних циљева: координација политика, повезаност, несметана трговина, финансијска интеграција и међуљудске везе. Пратећи ове циљеве, иницијатива има за намеру да створи међусобно повезанији и интегрисанији свет, где земље могу да искористе предности једне друге и да међусобно допуњавају своје слабости.

Базични принципи на којима почива Иницијатива су међусобна сарадња и консултације на основама обостране користи међу земљама учесницама. Важан принцип на коме почива Иницијатива јесте и отвореност и инклузивност, подразумевајући да је она отворена за све земље и осмишљена је да промовише регионалну и глобалну економску сарадњу и развој, стварање нових економских могућности, трансфер технологија и јачање културних и друштвених веза између земаља учесница. Иницијатива „Појас и пут” се ослања и на принципе комерцијалне и финансијске одрживост пројеката у њеном оквиру. Другим речима водећи принципи Иницијативе су опсежне консултације, заједнички допринос и заједничка корист, који су дизајнирани да олакшају инклузивни и кооперативни развој. Поред тога она ставља нагласак и на еколошку одговорност и посвећена је придржавању концепта зеленог развоја, који има за циљ ублажавање штетног утицаја економског раста на животну средину (The State Council Information Office 2022; The European Bank for Reconstruction and Development [EBRD] 2023; Ministry of Ecology and Environment 2017).

Са порастом броја пројеката у оквиру Иницијативе „Појас и пут”, као и ширења њиховог географског обухвата од Азије, Европе до Африке, отворила су се и бројна спорна питања и изазови у вези са пројектима у оквиру Иницијативе у земљама које обухвата. Један од таквих изазова је проблем презадужења, односно потешкоћа у сервисирању дугова појединих држава према кинеским банкама по основу узетих зајмова за спровођење великих инфраструктурних пројеката. Бројни проблеми настали су и због лоше или недостатка било какве имплементације мера заштите животне средине што је довело до стварања озбиљних еколошких проблема и наишло на реакције и протесте еколошких покрета у земљама у којима се пројекти спроводе. Бројне су и критике које се односе на нетранспарентност послова и пројеката који се закључују и спроводе са кинеским државним или предузећима на које има утицаја кинеска држава, као и на то да је реч о политички

уговореним пословима, који заобилазе добру пословну праксу која важи у Европској унији, те се уговарају без тендера и конкурентске утакмице и тако отварају и простора за корупцију (Kirsch 2023, 7-11; Mitrović 2022, 214).

3. КИНЕСКИ АНГАЖМАН У ДУНАВСКОМ СУБ-РЕГИОНУ ЦЕНТРАЛНЕ И (ЈУГО)ИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ КРОЗ ИНИЦИЈАТИВУ „ПОЈАС И ПУТ” И ФОРМАТ САРАДЊЕ „17(14)+1”

Интересовање Кине за регион Централне и (Југо)Источне Европе може се пратити још до успостављања дипломатских односа између ње и ових земаља, а након оснивања Народне Републике Кине. Однос између Кине и ових држава прошао је кроз неколико различитих фаза, од занемаривања и отопљавања односа, па све до развоја пријатељских односа и јачања сарадње на многим пољима. Након глобалне економске кризе 2009. године, односи између Кине и нација Централне и (Југо)Источне Европе претрпели су значајну трансформацију, уводећи их нову еру сарадње. Ова промена се догодила пошто је Народна Република Кина постепено формализовала свој ангажман у региону кроз низ самита, што је резултирало успостављањем новог оквира сарадње познатог најпре као „16+1”, затим као „17+1”, а сада као „14+1”. Ангажовање Кине у овим земљама првенствено се манифестује кроз њене економске подухвате, које углавном представљају пројекти у оквиру Иницијативе Појас и пут и поменуте платформе „14+1”. Народна Република Кина је у овом региону реализовала различите облике сарадње, са посебним акцентом на обимне инфраструктурне пројекте који се финансирају кроз кредите кинеских банака. Осим економског утицаја, амбиције Кине се протежу и на јачање њеног политичког и културног утицаја у региону. Сходно томе, очекивано је било се да ће се кинеско економско присуство проширити и на друге домene, омогућавајући Кини да даље учврсти своју позицију у региону и прошири своју сферу утицаја. Сарадња између Кине и ових земаља проширила се изван традиционалних области као што су трговина и инвестиције како би покрила нове области као што су финансије, туризам, зелена економија, култура и повезивање људи са акцентом на јачање међусобног поверења, разумевања и пријатељства (Mitrović 2022, 220-230).

Током прве фазе фокус је био на постепеном успостављања оквира за сарадњу кроз формат тада називан „16+1” потписивањем меморандума о сарадњи, формирањем и одржавањем самита и доношењем смерница како би се изградило међусобно поверење. Временом се од ових општих принципа и смерница дошло и до конкретно артикулисаних предлога и пројеката међусобне сарадње, где су и саме државе Централне и (Југо)Источне Европе почеле да износе конкретније сугестије и предлоге засноване на њиховим националним или регионалним интересима (Long 2017, 536).

У периоду од 2013. до 2019. године, стране у оквиру формата су доносиле свеобухватне годишње смернице које су покривале различите области сарадње, као што су трговина, инвестиције, инфраструктура, енергетика, пољопривреда, култура, образовање, туризам. Иницијатива Појас и пут је додатно олакшала трговину између Кине и ових земаља, која је брзо расла последњих година. У 2020. обим трговине између Кине и земаља Централне, Источне и Југоисточне Европе достигао је 103 милијарде долара, у односу на 43 милијарде долара у 2010 години (*Global Times* 2021). До 2021. године, директне инвестиције Кине у земље Централне, Источне и Југоисточне Европе достигле су 18,92 милијарде долара (*Global Times* 2021), са значајним фокусом на инфраструктурне пројекте као што је брза пруга Београд-Будимпешта.

Међутим, последњих година, поменути формат сарадње суочио се са различитим изазовима и потешкоћама због политичких тензија, различитих интереса учесника формата, али и спољних притисака. Неке земље изразиле су забринутост због све већег утицаја Кине и њених економских пракси у региону, док су се друге више приближиле ставовима Европске Уније или Сједињених Америчких Држава по питањима везаним за Кину и њену глобалну улогу. Као резултат тога, дошло је и до повлачења појединих држава из формата који сада постаје формат „14+1”, а у поређењу са претходним периодом смернице и листа активности почиње да бива све мање конкретна и амбициозна, што одражава нижи ниво ентузијазма и посвећености овом механизму сарадње. Тако су, на пример, пропали преговори око оснивања индустријског парка дуж канала Дунав-Црно море у Румунији, који је требало да буде смештен дуж стратешког пловног пута који повезује реку Дунав са Црним морем, стварајући повољне услове за пословање и приступ широј транспортној мрежи Ренсеа 2022, 139). Поред тога још 2018.

године Румунија је истакла да има за циљ да успостави луку Констанца као значајно чвориште у оквиру Иницијативе „Појас и пут”. Румунија је позвала земље „Појаса и пута да учествују у развоју железничког и поморског саобраћаја Азија-Европа, при чему лука Констанца игра кључну улогу на новом Путу свиле. Државни секретар Министарства саобраћаја Румуније, нагласио је да лука Констанца служи као источна капија ка Европској унији, као и да се роба која стиже из Кине и других земаља „Појаса и пута” може ефикасно транспортовати друмом или Дунавом до земаља Централне и Источне Европе (*Xinhua* 2018). Слично се догодило и са инвестиционим плановима који су дошли од Чешке Републике, а који су се односили на предлог за канал који би повезивао реке Дунав, Одру и Елбу са циљем унапређење регионалне повезаности и олакшавање транспорта и трговине кроз изградњу овог канала (Steer Davies Gleave, 2018, 97). Такође, Кина је показала интересовање за учешће у изградњи луке на Дунаву у Београду, која би служила као капија за повезивање Југоисточне Европе, Бугарске, Црног мора и даље ка Турској, Блиском истоку и Далеком истоку путем железнице. За изградњу и коришћење луке потписан је Меморандум о разумевању између Србије и Кине, а биле су предвиђене и израда студије о изводљивости и планска документација за обезбеђење финансирања пројекта (Simić 2016, 79). Још један од пројеката који остаје на нивоу предлога је и идеја о изградњи канала између реке Дунав и Егејског мора за коју је 2014. године студију о изводљивости урадила кинеска компанија *Gezhouba Corporation Limited* и која је показала да је пројекат одржив и исплатив (Mitrović 2021, 383-385; Mitrović 2019, 200-201; Proroković 2019, 196)¹.

4. ПОТЕНЦИЈАЛИ И БЕНЕФИТИ УТИЛИЗАЦИЈЕ ДУНАВА ЗА ИНИЦИЈАТИВУ „ПОЈАС И ПУТ” У ЕВРОПИ

Дунавски пловни пут је означен као Паневропски транспортни коридор, познатији као Коридор 7 и он повезује велики број европских земаља од Северног до Црног мора. Из тих разлога овај коридор располаже значајним развојним потенцијалом, не само у погледу превоза роба и путника, већ и за развој туризма. Историјски

¹ Детаљније о пројекту изградње канала Дунав-Морава-Вардар-Егејско море видети: (Mileski and Del Re 2013; Stepić and Dragičević 2014)

посматрано река Дунав је одувек имала велики значај, пре свега за развој насеобина дуж његових обала, одвијање трговине, те развој културе. Дуж обала Дунава и данас леже споменици који сведоче о његовом значају, богатој историји и богатом културном наслеђу.

Транспорт и трговина су биле главне карактеристика употребе Дунава, повезујући Централну и Источну Европу са Црним морем. Земље попут Немачке, Аустрије, Мађарске, Србије, Румуније и Бугарске зависе од овог важног пловног пута за транспорт робе, укључујући и транспорт важних енергената попут угља и нафте. Лакоћа пловидбе и приступа реци омогућили су економску сарадњу, унапређујући трговинске односе и подржавајући развој дунавских држава. Дунав се такође повезује са другим великим рекама у Европи, као што су Рајна, Мајна и Сава, стварајући огромну мрежу унутрашњих пловних путева који олакшавају транспорт. Дунав је посебно погодан за транспорт различитих врста роба, укључујући пшеницу из Централне Европе, руду гвожђа за железару у Смедереву која се налази на Дунаву, хемикалије и друге сировине, укључујући и опасне терете (Simić 2016, 80).

Дунав такође игра виталну улогу у енергетском сектору. Његове воде се користе за производњу електричне енергије, обезбеђујући обновљив и чист извор енергије за земље дуж свог тока. Хидроелектране које се налазе дуж речног слива Дунава у великој мери доприносе енергетским потребама региона, диверзификујући изворе енергије и промовишући одрживост. Највећа од ових електрана је хидроелектрана „Бердап“, која има капацитет од 2,1 гигават и снабдева струјом и Србију и Румунију. Дунав чини и природну границу између ове две државе.

Река Дунав је такође одиграла и може имати и данас значајну улогу у европском безбедносном окружењу. И данас Дунав има стратешки значај, јер су сарадња и координација међу државама дуж његових обала од суштинског значаја за одржавање стабилности и решавање заједничких безбедносних изазова. Његова стратешка локација нуди улаз у Централну и Источну Европу, повезујући је са Западном Европом. Река служи као подсетник и на сложену геополитичку историју Европе и сталну потребу за заједничким напорима да се осигурају мир и безбедност. Доњи део Дунава је кроз историју привлачио пажњу бројних геополитичких сила и различите нације су полагале право на ушће реке, посебно у 19. и 20. веку, јер је њена контрола симболизовала регионалну доминацију

и омогућавала лак приступ Блиском истоку преко Црног мора (Baltălungă and Dumitrescu 2008, 59).

У оквиру кинеске Иницијативе „Појас и пут”, као великог глобалног инфраструктурног и развојног пројеката, који има за циљ да повеже Азију, Европу и Африку кроз различите копнене и поморске руте, Европа (Европска унија) игра значајну улогу, а сама Иницијатива је у интеракцији са инфраструктуром и услугама које пружају приватни сектор, државе чланице и сама Европска Унија. У том смислу, а због свих раније поменутих карактеристика, и река Дунав може играти кључну улогу у успостављању пловне мреже за испоруку роба из Кине, односно може имати значајан потенцијал за транспорт и економску сарадњу између Кине и Европе, посебно у контексту Иницијативе „Појас у пут”.

Како Пророковић (2019) наводи тренутно се највећи део речног саобраћаја Дунавом, отприлике 95%, одвија између немачке луке Пасау и Будимпеште, док се само 5% одвија у доњем току Дунава, од Будимпеште до Црног мора. Ова дистрибуција наглашава значајан потенцијал за развој на Коридору 7, који обухвата Дунавски регион (192). Пророковић (2019) истиче да је Коридор 7 лоциран стратешки и повезан са различитим регионима, те да тако има огроман потенцијал за јачање трговине, транспорта и економске сарадње дуж Дунава. Улагање у инфраструктуру, логистичке мреже и олакшавање трговине у оквиру овог коридора може унапредити циљеве Иницијативе „Појас и пут”. Проширење коришћења доњег Дунава од Будимпеште до Црног мора може искористити његове неискоришћене транспортне могућности. Унапређење лука, побољшање пловности и поједностављење царинских процедура привући ће више трговине и инвестиција, стимулишући економски развој и побољшавајући повезаност са другим коридорима у оквиру Иницијативе. Коришћењем развојног потенцијала Коридора 7 пројекти у оквиру Иницијативе „Појас и пут” могу имати користи од постојећих транспортних мрежа и географских предности Дунавског региона, закључује он (191-194).

Слично и други аутори запажају потенцијалне користи реке Дунав за остваривање прокламованих циљева и принципа кинеске Иницијативе „Појас и пут”. Када говори о могућем ангажману Кине у дунавском суб-региону Лонг (*Jing Long*) (2017) сматра да најпре кинеска стручност у транспорту унутрашњим пловним путевима може помоћи у ревитализацији транспортне функције реке Дунав,

пре свега због тога што је стручност Кине у транспорту унутрашњим пловним путевима евидентна због највеће на свету транспортне мреже унутрашњих пловних путева. Друго, по њему, учешће Кине у суб-регионалном развоју Дунава може проширити области сарадње између Кине и земаља Централне и (Југо)Источне Европе, као и Кине и Европске уније. Такође, својим ангажманом у дунавском региону Кина би могла активно учествовати у свеобухватном развоју лучких градова и њихових околних подручја, што може подстаћи индустријски развој у њима. Лонг истиче да би индустријски паркови изграђени у близини лука дуж реке Дунав били атрактивнији за инвеститоре због ниже цене коришћења унутрашњег пловног саобраћаја (538-540).

Стојић Карановић и Јоловић (2016) детектују да коришћење коридора Дунава за повезивање кинеског и европског тржишта нуди шест основних предности.

1. Значајне економске уштеде: коришћење Дунавског коридора обезбеђује исплатив транспорт, што резултира значајним уштедама у поређењу са другим видовима транспорта (188-189);
2. доступни резервни капацитети: коридор нуди додатни капацитет за нове трговинске руте, прилагођавајући растући обим трговине и подстичући раст трговине између Кине и Европе (189-190);
3. смањење утицаја на животну средину: превоз робе кроз дунавски коридор смањује утицај на животну средину коришћењем одрживијег начина транспорта у поређењу са друмским или ваздушним транспортом (190);
4. ослобађање притиска са постојећих мрежа: преусмеравањем трговине на дунавски коридор, дошло би до смањења загушења и оптерећења на постојећим путним и железничким мрежама (190-192);
5. нижи инвестициони трошкови у инфраструктуру: коришћење дунавског коридора за трговинске путеве захтева ниже инвестиционе трошкове у поређењу са развојем потпуно нове инфраструктуре, омогућавајући лакши приступ новим тржиштима и подржавајући повећан обим трговине (192-193);
6. пуно искоришћење регионалног економског мултипликативног ефекта: регионални економски мултипликативни ефекат

реке Дунав и Новог пута свиле олакшава раст трговине, развој инфраструктуре и генерише самоодрживи регионални економски раст кроз повећану међународну и регионалну трговину, нове индустрије и услуге, ширење тржишта, могућности улагања и отварање нових радних места (193).

Важно је осврнути се и на могућности које може пружити потенцијална интеракција, усклађивање и синергија између инфраструктурних пројеката у оквиру Иницијативе „Појас и пут” и већ постојеће и развијене инфраструктурне саобраћајне и транспортне мреже Европе и Европске уније. Полазећи од циљева Иницијативе као и пројеката у оквиру ње који су усмерени на остваривање тих циљева, пре свега ефикасности транспорта са фокусом на изградњу транспортних веза, стимулисања економског раста и подстицања повезивања различитих региона, утилизација Дунава и могућности које он као значајан пловну пут у Европи има, може битно допринети остваривању поменутих циљева кинеске Иницијативе.

Данмор (*Dick Dunmore*), Прети (*Alberto Preti*) и Рутабул (*Clémence Routaboul*) (2019) истичу да је лука Пиреј у Грчкој један он најрепрезентативнијих примера интеракције Иницијативе са саобраћајном инфраструктуром Европе и Европске уније јер има стратешки значај на поморским рутама „Појаса и пута”. Трансевропска транспортна мрежа (*TEN-T*) и Коридор *Orient/East-Med* повезује Атину са разним дестинацијама и пролази кроз Бугарску и Румунију, повезујући се са градовима као што су Будимпешта, Братислава и Беч дуж реке Дунав, а даље се протеже до Прага и Берлина, као и до балтичке луке Росток и северноморских лука. На тај начин из Пиреја роба се железницом или друмом може транспортовати даље. Како поменути аутори наводе Аустрија, Чешка, Мађарска² и Словачка, као земље чланице ЕУ које немају излаз на море могу да се овим коридором повежу са пловним путевима Дунава, који им могу омогућити транспортне саобраћајне руте до других значајних одредишта. Све ове четири земље имају приступ Дунаву, који им омогућава директну везу са Црним морем. Поред тога, преко канала Рајна-Мајна-Дунав, они могу приступити реци Рајни и, на крају, Северном мору (1, 6-7). Слично као и претходни аутори, Леандро (*Francisco José Leandro*) (2018) уочава значај коридора

² Мађарска нема излаз на море али је превазишла овај недостатак тако што је развила велике унутрашње луке дуж реке Дунав, које поседују развијену инфраструктуру и приступ Црном мору (Chan 2017).

Будимпешта-Београд-Скопље-Пиреј (ББСП) у комбинацији са Рајна-Мајна-Дунав каналом за Иницијативу „Појас и пут”. По њему, ББСП коридор за Иницијативу представља једноставан и лак приступ главним европским тржиштима и производним центрима, јер он у комбинацији са приступом Дунаву и Рајни означава једну од најважнијих делова стратегије повезивања коју потенцира Иницијатива у оквиру коридора који би повезивали кинеске обалне зоне са самим средиштем Европе (211). У Румунији послује *COSCO Shipping Lines* компанија која је основана 2016. године и тренутно је четврта највећа линија поморског транспорта за теретне контејнере. Као један од њених значајних циљева истиче се олакшавање токова теретног саобраћаја из Централне Азије преко луке Констанца и даљи наставак руте дуж реке Дунав кроз Централну и Источну Европу, док су већ успостављене везе са Србијом и Мађарском (Intermodal and Logistics 2023). Као опцију која би могла промовисати црноморску регионалну димензију у оквиру Иницијативе „Појас и пут” поједини аутори наводе укључивање Бугарске у железнички и поморски коридор који од Кине и Централне Азије прелази Каспијско море, стиже до Азербејџана и Грузије, а затим преко Црног мора до Варне у Бугарској са краком до града Русе у Бугарској и Ђурђева у Румунија где се може даље користити рута реке Дунав за транспорт терета у Централну Европу (Katrandzhiev 2017, 79).

У студији коју је 2018. године за потребе Одбора за транспорт и туризам Европског парламента радила консултантска фирма *Steer Davies Gleave* (2018) такође се детектују и анализирају потенцијални бенефити и могућности које Иницијатива „Појас и пут” може донети Трансевропској транспортној мрежи. Према овом извештају инвестиције у оквиру Иницијативе могу за резултат имати повећање саобраћаја у Европи, а користи би биле од оних које се тичу скраћења времена транзита између Европе и Азије развојем нове инфраструктуре у улагањем преко Иницијативе у нове саобраћајне руте, преко оних које се односе на могућност повећања фреквентности железничког саобраћаја и повећања додатног капацитета у железничком саобраћају, до тога да би додатно повећан саобраћај који би био генерисан инвестицијама у оквиру кинеске Иницијативе омогућио шпедитерима и пружаоцима логистичких услуга да диверзификују своје транспортне стратегије и да имају користи од побољшања ефикасности и поузданости свих видова транспорта, посебно железнице (Steer Davies Gleave 2018, 64-68).

Постоје и аутори који сагледавају и геоекономске аспекте значаја Дунава за Иницијативу „Појас и пут”. Тако, на пример, Васић (2016) истиче да су са геоекономског становишта три кључна аспекта која се истичу у овом контексту. Прво, међународна пловна река Дунав је призната од стране званичника Европске комисије и кинеске компаније *Hesteel* као кључни паневропски водни коридор. Друго, обезбеђивање финансирања за пројекат зеленог транспорта је од великог значаја и за предузећа и за грађане подунавских држава. Они препознају Дунав као исплатив и еколошки одржив ресурс за континентални и трансконтинентални транспорт. Најзад, иако се Дунав изричито не помиње као река Јангце или Волга у контексту поморског пута свиле, *Hesteel* га је, по њему, сигурно узео у обзир приликом куповине Железаре у Смедереву (368). Митровић такође наводи да се куповином Железаре у Смедереву Кина стратешки позиционирала на Дунаву не само куповином Железаре већ и зачајаног дела стратешки позициониране луке у Смедереву, односно луке на Дунаву, јер су и стара и нова смедеревска лука биле у власништву Железаре Смедерево (Mitrović 2016a; Mitrović 2016b).

Да сумирамо главне предности, могућности и користи које би река Дунав могла имати за Иницијативу „Појас и пут”, а које су најчешће у литератури. Специфична улога коју река Дунав може да игра у омогућавању ширења Иницијативе „Појас и пут” у Европи је вишеструка и значајна. Прво, река Дунав служи као витална транспортна артерија, нудећи пловни пут који обухвата више земаља и пружа изванредну интерконекцију. Његова широка мрежа пловних путева повезује различите европске земље, укључујући Немачку, Аустрију, Мађарску, Србију и Румунију, између осталих. Његова географска позиција намеће Дунав као природни коридор за транспорт робе, омогућавајући ефикасно и исплативо кретање између европских региона. Штавише, река Дунав нуди приступ стратешким лукама и терминалима дуж свог пловног пута, који могу послужити као важна чворишта за претовар и логистичке активности. Ове луке се могу интегрисати у инфраструктурни оквир кинеске Иницијативе „Појас и пут”, олакшавајући дистрибуцију робе и побољшавајући интермодалну транспортну повезаност. Коришћењем постојеће инфраструктуре и оптимизацијом коришћења пловних канала реке Дунав, Иницијатива може имати користи од побољшаних трговинских токова и смањених трошкова транспорта, промовишући економски раст и регионални развој у Европи. Поред тога, река Дунав

нуди потенцијал за улагања и сарадњу у развоју индустријских паркова и посебних економских зона дуж њених обала. Ове зоне могу привући директне стране инвестиције, стимулирати иновације и промовисати економску диверсификацију. Интеграцијом ових економских чворишта у Иницијативу, река Дунав може послужити као катализатор економског раста у региону, доприносећи општим циљевима иницијативе.

5. ИЗАЗОВИ И ПРЕПРЕКЕ ЗА ИНИЦИЈАТИВУ „ПОЈАС И ПУТ” У ДУНАВСКОМ РЕГИОНУ

Дунавски регион као и сама река Дунав може имати велики мултидимензионални и мултистратешки значај за кинеску Иницијативу „Појас и пут”. Међутим, Иницијатива се потенцијално може суочити и са бројним изазовима и препрекама у овом региону, посебно када је реч о ангажовању Кине у подунавском суб-региону који обухвата земље (Југо)Источне Европе.

Генерално посматрано, најпре, да би се осигурала успешност реализације пројеката Иницијативе „Појас и пут”, а који би потенцијално били повезани са коришћењем предности које пружа Дунав неопходно је извршити њихово усаглашавање са већ постојећим подухватима сличне врсте у Европи и Европској унији, као што су Дунавска стратегија Европске уније, која има за циљ да подстакне сарадњу међу заинтересованим странама у дунавском региону по питањима као што су мобилност, енергија, култура и животна средина или пак као што су различити пројекти под окриљем Трансевропске транспортне мреже (*TEN-T*). (Dunmore, Preti and Routaboul 2019). Стога би било неопходно да се изврши хармонизација прописа и процедура, односно регулаторног контекста с обзиром да дунавски регион обухвата неколико земаља са неуједначеним правним оквиром, државе које су чланице ЕУ и оне које то нису, а што би могло да представља препреку за прекограничну трговину и улагања. Према Лонгу (2017), кључни изазов произилази из различите природе и циљева Европске стратегије за дунавски регион (*EUSDR*) и кинеске Иницијативе „Појас и пут”, што доводи до потешкоћа у успостављању трајне синергије. По њему се Стратегија Уније фокусира на суб-регионални развој и смањење диспаритета унутар ЕУ док кинески формат сарадње „14+1” и Иницијатива „Појас и пут” дају приоритет краткорочним и средњорочним економским бенефитима

и профитно су оријентисани (540-542). У раније поменутој студији из 2018. године која је рађена за потребе Одбора за транспорт и туризам Европског парламента као један од изазова детектована је потреба да се побољша и царинска координација и да се поједноставе процедуре, што указује на потребу доношења законодавства за побољшање координације између ЕУ и земаља Иницијативе „Појас и пут” у питањима која се односе на царинске прописе. Према овој студији хармонизација стандарда ЕУ у релевантним секторима као и транспарентност и координација су од кључног значаја и суштинске важности да би се избегло расипање и погрешно усмеравање улагања, што указује на потребу за законодавством или регулаторним мерама које промовишу транспарентност и координацију у одлукама о улагањима. Закључак Студије је да кинески инвеститори можда не испуњавају увек стандарде Европске уније, затим проблем могу креирати и потенцијалне субвенције од стране кинеске државе што може створити нелојалну конкуренцију, те стога Студија наглашава потребу за законодавством у вези са процесима набавки и механизмима њиховог спровођења како би се осигурала усклађеност са стандардима ЕУ и како би се осигурали поштени и транспарентни процеси када кинеска страна жели да преузме ангажовање на одређеним пројектима (Steer Davies Gleave 2018, 78).

Такође, поједини делови на пловном путу Дунава имају недостатке у постојању квалитетне и адекватне инфраструктуре, па да би се побољшала пловност и безбедност реке, постоји потреба за надоградњом лука, мостова и других пратећих логистичких објеката. На пример, Дунавска комисија као међувладина организација која регулише пловидбу реком, нема довољно ресурса и овлашћења да реши инфраструктурне недостатке и могућа „уска грла”. Један од изазова повезаних са Иницијативом „Појас и пут” јесте потенцијална појава уских грла на железничкој и Трансевропској транспортној мрежи генерално гледано, због тога што би повећање повезаности и трговине између Европе и Азије коју би генерисала Иницијатива могло довести до већег обима теретног саобраћаја, посебно на железничким рутама (Steer Davies Gleave 2018, 78). Ова потенцијална препрека је даље повезана са потребом да се за реализацију пројеката и избегавању оваквих ситуација морају обезбедити довољна средства као и адекватни извори њиховог финансирања.

Поред тога, Иницијатива „Појас и пут” и велики инфраструктурни пројекти који би се потенцијално спроводили на Дунаву могли би имати и значајне еколошке импликације за Дунавски регион. Да би се обезбедила одрживост животне средине, постоји потреба за спровођењем процене утицаја на животну средину. Делта Дунава је под заштитом УНЕСКО као светска баштина у којој се налази разноврсна флора и фауна.

Дунавски регион је и комплексан геополитички простор са присуством различитих утицаја, интереса и перспектива бројних геополитичких актера. Он обухвата земље које су чланице или кандидати за НАТО или Европску унију, као и земље које имају блиске везе са Руском Федерацијом или Народном Републиком Кином. Ово може створити геополитичка трења и дилеме за земље укључене у Иницијативу „Појас и пут” и нарушити баланс између регионалних и глобалних геополитичких интереса. За Европску унију економски и политички ангажман Кине у подунавском региону представља још један значајан изазов с обзиром да иако је Дунав међународна река, он је претежно у сфери утицаја Европске уније (Long 2017, 540-542). Иницијатива „Појас и пут” није само економска иницијатива, већ сама по себи обухвата и кинеску глобалну геополитичку стратегију, јер унапређење повезаности, трговине и развоја инфраструктуре између Кине и других земаља као пратећи ефекат има и повећање политичког утицаја Кине, њено регионално и глобално присуство, те тиме и остварење њених геополитичких интереса и амбиција. Пројекат „Нови пут свиле” са своја три крака обухвата Балканске коридоре у оба смера, од Дунава ка рекама Мајни, Рајни и Северном мору и према Црном мору, а на југу према Моравско-вардарској долина до Солуна у Егејском мору и *Via Egnatia* пут од Истанбула до Драча на Јадрану, сматра Ружин (Ružin 2016, 206).

Како Степић и Зарић (2016) наводе геополитички значај слива Дунава је константа кроз историју. Препознајући комплексност геополитичког и геостратешког пејзажа Дунава, Европска унија усвојила је Стратегију за дунавски регион, која, како аутори наводе, служи за заокруживање геополитичког простора ЕУ и проширење њеног геополитичког утицаја, заједно са НАТО-ом, на слив Црног мора. Са друге стране, Степић и Зарић истичу да је Кина ставила овај регион, који има јасну геополитичку и геоекономску сврху, у функцију свог „Новог пута свиле”. Он, по њима, служи као витална веза између Поморског пута свиле 21. века и Економског појаса пута

свиле, повезујући луку Пиреј на југу са пољском обалом на северу. Слив средњег Дунава, посебно осовина Београд-Будимпешта, чини окосницу овог региона, омогућавајући приступ кључним областима као што су Беч, Чешка Република и Балтички басен. На јужној страни, Егејско-балтичко међуморје простире се долином Морава-Вардар, достиже важне контактне тачке између Европе и Мале Азије, стварајући осовину Београд-Скопље-Солун-Атина. Према њима значајан елемент кинеске Иницијативе би могло бити и успостављање коридора Дунав-Сава, који повезује Констанцу и делту Дунава са Тршћанским заливом и тако по њима он представља природну основу за успостављање Црноморско-Јадранског међуморја (458-461).

Дакле, ангажман Кине са својом Иницијативом у овом региону може са собом донети и бројне изазове и препреке. Најпре, да би се обезбедила инфраструктурна компатибилност, важно је надоградити и повезати транспортне, енергетске и телекомуникационе системе у региону. На пример, побољшање пловидбеног капацитета реке Дунав, проширење железничке мреже, побољшање међуповезаности електроенергетске мреже и развој дигиталне инфраструктуре. Такође, нужна је потреба усклађивања регулаторног и правног оквира, као што су усклађивање стандарда и прописа, поједностављивање царинских процедура, олакшавање трговинских и инвестиционих споразума и дефинисање оквира за решавање спорова. Да би се уравнотежио развој и одрживост животне средине, од виталног је значаја да се заштити екосистем реке Дунав и његов биодиверзитет. На пример, спровођење процене утицаја на животну средину, примена зелених технологија и пракси и ублажавање ризика од климатских промена. Да би се обезбедила економска одрживост и финансијска одрживост, важно је спровођење студија изводљивости, примена ригорозних критеријума и стандарда, обезбеђивање фер конкуренције и приступа тржишту и управљање ризицима од могућег презадуживања држава. За управљање геополитичком динамиком и решавање регионалних ривалстава, кључно је одржавати дијалог и сарадњу. Подунавље је динамичан геополитички простор који је под утицајем различитих интереса великих геополитичких актера. Управљање геополитичким ризицима, решавање регионалних ривалстава и промовисање сарадње међу земљама са различитим стратешким опредељењима су кључни изазови за Иницијативу „Појас и пут”.

6. ЗАКЉУЧАК

Река Дунав са свим потенцијалима које поседује може бити драгоценост за развој и успешност кинеске Иницијативе „Појас и пут” у Европи. Поред предности и могућих користи које Дунав нуди за кинеску Иницијативу, њен ангажман у дунавском региону са собом доноси и бројне ризике и изазове, а пред спровођењем пројеката у оквиру Иницијативе могу се јавити и разноврсне препреке. Показало се да нема много значајних пројеката нити инфраструктурних улагања у конкретно искоришћење Дунава са кинеске стране, већ да се велики број тих пројеката задржава на нивоу идеја, планова и меморандума о разумевању, а без реализације у пракси.

Литература показује да се више пажње тренутно усмерава на процене корисности значаја Дунава за Иницијативу, као и на сва она могућа места утилизације Дунава, а у форми студија о потенцијалним предностима и недостацима. У овом раду, прегледом постојећих студија, литературе и анализа дошло се до неких од главних потенцијалних елемената значаја Дунава за Иницијативу „Појас и пут”, као и до могућих препрека и изазова. Као најзначајнија предност коју Дунав има јесте да он служи као кључна транспортна рута, која формира мрежу унутрашњих пловних путева и тако пружа одличну повезаност на континенту, а да његов стратешки географски положај њега чини природним коридором за ефикасно и економично кретање робе између различитих региона, омогућавајући приступ Црном и Средоземном мору, који су стратешке капије за трговину између Кине и Европе. Са друге стране, када је о могућим препрекама и изазовима реч, издвајају се могућа неусклађеност пројеката у оквиру Иницијативе „Појас и пут” са постојећом европском саобраћајном инфраструктуром, као и са постојећим регулаторним и правним оквиром, стандардима и процедурама које важе у Европи, посебно у државама Европске уније, али и могуће геополитичке последице оваквог кинеског ангажмана на европском тлу.

РЕФЕРЕНЦЕ

- Baltălungă, Adrian-Aurel and Daniela Dumitrescu. (2008). “The Role of the Danube River as the Main Waterway of Central and South Eastern Europe: Geopolitical and Economic Aspects”. *Romanian Review on Political Geography*, 1:57-66.
- Chan, Louis. (2017). “Hungary: Leading the Way in BRI Co-operation”. *HKTDC Research*. June 15, 2017. <https://research.hktdc.com/en/article/MzgyODc4NzEy>
- Clarke, Michael. (2018). “Main-Danube Canal”. *Encyclopedia Britannica*. Jun 27, 2018. <https://www.britannica.com/topic/Main-Danube-Canal>.
- D’Ambrogio, Enrico and Christiaan van Lierop. (2022). “Renewed EU Strategy for the Danube Region (EUSDR)”. *European Parliamentary Research Service*. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729277/EPRS_BRI\(2022\)729277_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729277/EPRS_BRI(2022)729277_EN.pdf).
- Dunmore, Dick, Alberto Preti and Clémence Routaboul. (2019). “The “Belt and Road Initiative”: impacts on TEN-T and on the European transport system”. *Journal of Shipping and Trade*, 4:1-17. <https://doi.org/10.1186/s41072-019-0048-3>.
- Global Times*. (2021). “Central, Eastern European countries witness booming trade with China”. February 4, 2021. <https://www.globaltimes.cn/page/202102/1214953.shtml>
- Intermodal and Logistics. (2023). “COSCO SHIPPING Lines (România): Connecting cargo flows from Central Asia to Central and Eastern Europe via Constanța Port”. *Intermodal and Logistics*. Last Access May 18, 2023. <https://www.intermodal-logistics.eu/cosco-shipping-lines-romania-connecting-cargo-flows-from-central-asia-to-central-and-eastern-europe-via-the-port-of-constanta/>.
- Jokanović, Nikola. (2016). “China and the River Danube”. *CIRSD*. October 26, 2016. <https://www.cirsd.org/en/young-contributors/china-and-the-river-danube>.
- Katrandzhiev, Valentin. (2017). “16+1 China-CEEC Cooperation Platform Promoting Belt and Road: Opportunities and Challenges.” In *How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative*,

- eds. Huang Ping and Liu Zuokui. China-CEEC Think Tank Book Series. Paths International Ltd; China Social Sciences Press.
- Kirse, Svenja. (2023). *The Belt and Road Initiative in Europe: Opportunities for a Transatlantic Response Amid the Russian Invasion of Ukraine*. Cambridge: Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School.
- Leandro, Francisco José. (2018). “Combining the “Belt” with the Roads at the Heart of Europe: Geopolitics of the BBSP Corridor”. *Megatrend Review*, 15(3):207-224.
- Long, Jing. (2017). “China’s Engagement in the Danube Sub-Region: Opportunities and Challenges”. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 3(4): 535-550. doi:10.1142/S2377740017500300.
- Mileski, Toni and Emanuela C. Del Re. (2013). “Geopolitical And Geostrategic Implication Of Possible Navigable Channel Danube-Morava-Vardar-Thessalonica”. *Security Dialogues*, 4(1):51-64.
- Ministry Of Ecology And Environment. (2017). “Guidance on Promoting Green Belt and Road”. *Ministry Of Ecology And Environment*. Last Access April 26, 2023. https://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml.
- Mitrović, Dragana. (2016a). “Sixteen Plus One” in 2015/2016 – Upgrading, Framing and Stepping up Cooperation”. *Asian Issues*, 2(1):7-23.
- Mitrović, Dragana. (2016b). “Kinezi su se strateški pozicionirali na Dunavu”. *Magazin Biznis*. 20. Maj 2016.
- Mitrović, Dragana. (2019). *From Socialist Modernization to Chinese Dream*. Belgrade: Institute for Asian Studies.
- Mitrović, Dragana. (2021). *Pritajeni tigar, neskriveni zmaj. Kina-razvoj uspon I globalni uticaj*. Beograd: Institut za azijske studije.
- Mitrović, Dragana. (2022). “EU–China—Failed Prospects of Win–Win Partnership.” In *China and the Belt and Road Initiative: Trade Relationships, Business Opportunities and Political Impacts*, ed. Young-Chan Kim. 213-236. Cham: Springer.
- Pencea, Sarmiza. (2022). “Unwary Dreams, Rude Awakenings: BRI in the Developing World and Emerging Europe.” *China and the Belt and Road Initiative: Trade Relationships, Business*

Opportunities and Political Impacts, ed. Young-Chan Kim. 111-144. Cham: Springer.

Prorokovic, Dusan. (2016). "EU Danube Macro-Regional Strategy and 16+1 Initiatives: Serbia Case Study." In *The Belt and Road: Reality and Expectations : Serbia's Experience*, ed. Vladimir Cvetković. 187-199. Belgrade: Faculty of Security Studies.

Ružin, Nano. (2016). "The Geopolitical State Of The Balkans And The Danube-Morava Vardar-Thessaloniki Project." In *Danube and the New Silk Road*, ed. Dusko Dimitrijevic. 203-213. Belgrade: Institute of International Politics and Economics.

Sheng, Li and Dmitri Felix do Nascimento. (2021). "The BRI and Its Economic Corridors: Opportunities for Development." In *The Belt and Road Initiative in South-South Cooperation*, ed. Li Sheng and Dmitri Felix do Nascimento. 83-149. Singapore: Palgrave Macmillan.

Simić, Jasminka. (2016). "New Silk Road – Maritime and River Routes of the World Trade." In *Danube and the New Silk Road*, ed. Dusko Dimitrijevic. 68-85. Belgrade: Institute of International Politics and Economics.

Statista. (2022). "The Belt and Road Initiative (BRI) – statistics & facts". *Statista*. Last Access May 2, 2023. <https://www.statista.com/topics/10273/the-belt-and-road-initiative-bri/#topicOverview>.

Steer Davies Gleave. (2018). *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*. Brussels: European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies.

Stepić, Milomir and Ivan Zarić. (2016). "Serbia and Geopolitical (Non)Complementarity of the Danube Strategy and The New Silk Road." In *Danube and the New Silk Road*, ed. Duško Dimitrijević. 447-466. Belgrade: Institute of International Politics and Economics.

Stepić, Milomir and Slavoljub Dragičević. (2014). "Belgrade Confluence: Geographical Predispositions and Geopolitical Significance". *Serbian Political Thought*, 9(1):49-65. doi: 10.22182/spt.912014.3.

Stojić, Karanović Edita and Dejan Jolović. (2016). "Danube's Contribution to The New Silk Road and the Position of Serbia."

- In *Danube and the New Silk Road*, ed. Dusko Dimitrijevic. 180-202. Belgrade: Institute of International Politics and Economics.
- The European Bank for Reconstruction and Development [EBRD]. (2023). “Belt and Road Initiative (BRI)”. *The European Bank for Reconstruction and Development*. Last Access April 25, 2023. <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>.
- The State Council Information Office. (2022). “The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects”. *The State Council Information Office of the People Republic of China*. Last Access May 5, 2023. http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2019-04/22/content_76329624.htm.
- The World Bank. (2018). “Belt and Road Initiative”. *The World Bank*. Last Access May 2, 2023. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>
- Vasić, Nenad. (2016). “A Geo-Economics of The Danube Region and the Treaty on The Privatization of Smederevo Iron Works Ltd. with Hesteel.” In *Danube and the New Silk Road*, ed. Dusko Dimitrijevic. 351-371. Belgrade: Institute of International Politics and Economics.
- Xinhua*. (2018). “Romania hopes Constanta port to become important hub on the Belt and Road.” September 11, 2018. http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/11/c_137459208.htm

Dragan Trailović*

Institute for Political Studies, Belgrade

THE SIGNIFICANCE OF THE DANUBE TO CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE: POTENTIAL BENEFITS AND POSSIBLE CHALLENGES**

Resume

This research paper explores the significance of the Danube River in China's Belt and Road initiative, aiming to assess both the potential benefits and challenges associated with the river's role and importance in this global undertaking by the People's Republic of China. The Danube River serves as a vital transportation route within a broader network of waterways, playing a crucial role in connecting Europe with Asian countries and providing access to important markets and resources. The objective of the paper is to provide an overview of the possible social, political, and economic relationships between the states in the Middle and Lower Danube basin, which includes Central and (South)Eastern Europe, and the "Belt and Road" initiative, analysing their interconnectedness. The paper discusses the advantages and benefits of utilizing the Danube River as a transportation route for projects under the Belt and Road Initiative, including economic considerations, reduced transit times, and improved access to European markets. Additionally, the paper addresses the challenges posed by employing the Danube River for projects within this initiative, such as potential incompatibility with existing European transportation infrastructure, as well as the geopolitical implications

* E-mail: dragan.trailovic@ips.ac.rs

** The paper was written within the framework of the scientific research undertaken by the Institute for Political Studies, which is funded by the Ministry of Science, Technological Development and Innovations of the Republic of Serbia.

of Chinese involvement in this Danube sub-region. By examining relevant scholarly literature, expert analyses, and official institutional documents, the paper will present the advantages, opportunities, challenges, and obstacles related to the utilization of the Danube within the Belt and Road Initiative.

Keywords: *Danube River, Pannonian Danube Basin, Lower Danube Basin, Belt and Road Initiative, People's Republic of China, Central and (South) Eastern Europe*
