

Marko FILIJOVIĆ¹

UDK: 341.238(510)
Bibliid 0025-8555, 63(2011)
Vol. LXIII, br. 3, str. 392–416
Izvorni naučni rad
Avgust 2011.
DOI: 10.2298/MEDJP1103392F

KINESKA „(VELIKA) POLARNA IGRA“

APSTRACT

Klimatske promene dovele su do otapanja leda u Arktičkom okeanu i time proizvele nove okolnosti u regionu. Pored otvaranja pristupa hidrokarbonskim depozitima kojima arktički region obiluje, otvoren je pristup i novim transportnim mogućnostima, jer u letnjim mesecima pomenuti region postaje skoro u potpunosti prohodan, čime su relacije između Amerike i Azije znatno skraćene. To je privuklo pažnju ne samo država čije obale izlaze na Arktički okean, već i ostalih država, posebno velikih izvoznica robe široke potrošnje i ostalih roba, poput Kine i Japana. Ovaj rad analizira poziciju Kine u odnosu na ostale države zainteresovane za eksploataciju arktičkog regiona, sa fokusom na transport. Posebna pažnja usmerena je na strategijska opredeljenja kineskog menadžmenta, tj. analizu strategijskog pristupa kineskih upravljačkih struktura, ali i stavova međunarodne i posebno kineske akademske javnosti kada su u pitanju političko-ekonomske implikacije uključenja Kine u „arktičku trku“.

Ključne reči: Arktik, transport, Kina, „Arktički proces“, geoekonomija.

1. UVOD

Demografska ekspanzija, intenzivna industrijalizacija i generalno globalizacija, na različite načine doprinele su povećanoj emisiji štetnih gasova što se smatra najvećim činiocem globalnog zagrevanja. Za posledicu, globalno zagrevanje dovelo je do pojave najrazličitijih ekoloških izazova sa kojim se suočava savremeni svet. Jedan od najozbiljnijih je i tzv. otapanje polarnih kapa – Arktika i Antarktika. I dok mnogi analitičari globalne bezbednosti percipiraju pomenuto otapanje arktičke i antarktičke polarne mase kao suštinski problem čovečanstva, postoje i oni koji u tom procesu prepoznaju

1 Marko Filijović, student doktorskih studija, Fakultet bezbednosti, Univerzitet u Beogradu, e-mail adresa: mfilijovic@yahoo.com.

mogućnost za ekonomski i nacionalni stratejski prosperitet, posmatrajući problematiku sa različitih aspekata.

Pored (za sada još uvek nepotpunog) otvaranja pristupa hidrokarbonskim zalihama deponovanim na dnu arktičkog okeana, sve aktuelnije postaje i pitanje kontrole maritimnih ruta koje su do skora bile neatraktivne. Otapanje leda i povećanje prohodnosti, podstaklo je ujedno i istraživačke i razvojne kapacitete država zainteresovanih za arktički region. Tzv. arktičke obalske države (arctic coastal states) – Ruska Federacija, Kanada, Norveška, Danska (Grenland) i Sjedinjene Američke Države, već neko vreme pokušavaju da pronađu zajedničko i komplementarno rešenje za novonastale sporove koji se tiču pre svega teritorijalnog razgraničenja produžetaka njihovih kontinentalnih šelfova, čime bi se konsekvntno regulisalo i pitanje ekstrakcije hidrokarbonskih depozita, kao i kontrole nad maritimnim rutama.² Međutim, pored ovih i ostalih arktičkih država (Finska, Island, Švedska) koje u nešto ograničenijem domenu učestvuju u kreiranju arktičkih politikà, sve više je primetno interesovanje i drugih država čije obale ne izlaze na arktički okean, a koje žele da na različite načine prosperiraju, uzimajući u obzir nastalu situaciju u regionu.³

Za sada, kada su u pitanju ne-arktčke države, najveće interesovanje pokazuje se za pitanja kontrole maritimnih ruta koje u letnjim mesecima postaju skoro u potpunosti prohodne. Ovo pitanje u direktnoj je vezi sa transportnim opcijama na relaciji Severna Amerika – Istočna Azija, kao i Azija – Evropa. Pored Italije, Japana i Južne Koreje, kao interesenata, država koja je takođe zainteresovana da se uključi u tzv. „Arktički proces“, a koja je ujedno najveći izvoznik robe široke potrošnje, kao i jedan od najvećih uvoznika energenata, pojavljuje se Kina. U tom smislu, pored tzv. arktičkih obalskih država i ostalih država, sve veće nastojanje Kine da se uključi u formiranje arktičkih politikà, predstavlja važnu varijablu, koja će značajno uticati na odnose u regionu, ali i imati implikacije u pogledu strateškog pozicioniranja Kine na globalnom planu.

2 Za detaljnije objašnjenje o teritorijalnom razgraničenju na Arktiku pročitati: Marko Filijović, „Teritorijalna razgraničenja na Arktiku“, *Vojno delo* (leto), 2010, str. 90-105.

3 O ograničenosti delovanja Finske, Islanda i Švedske govori činjenica da uoči donošenja tzv. Ilusatske deklaracije 2008. godine, da prisustvuju, nisu pozvane pomenute države, kao ni domicilni narodi, iako su svi aktivni i stalni članovi Arktičkog saveta. Ilusatska deklaracija relevantna je iz razloga što je njenim usvajanjem potvrđeno „obavezujuće rešavanje svih eventualnih preklapanja u vezi sa zahtevima za proširenje kontinentalnog šelfa u legalnim okvirima“. (Pogledati: Wikipedia, Iluissat Declaration, http://en.wikipedia.org/wiki/Iluissat_Declaration, poslednji put pregledano 14/01/2011).

2. ULAZAK KINE U „ARKTIČKU TRKU“

Otkada je postalo moguće koristiti tzv. „arktičke rute“ kao novu putanju između Azije i Amerike, imajući pri tom u vidu da arktički region obiluje i energetskim bogatstvima, kineske vlasti odlučile su da se aktivnije uključe u kreiranje politikâ vezanih za transport, eksploataciju energetskih i drugih resursa, kao i enviromentalnu politiku u pomenutom regionu. Aktivnosti kineske vlade vezane su najpre za ispitivanje solucija koje mogu ići u prilog Kini, koja je značajan svetski izvoznik robe široke potrošnje, ali i značajan enregetski potrošač.

Ono što je ključno primetiti, jeste da Kina ne spada u red tzv. „Arktičkih država“, tj. njene obale ne izlaze na Arktički okean, niti je Kina članica Arktičkog Saveta, koji predstavlja najvažniji interdržavni forum kada je u pitanju pomenuti region.⁴ Međutim, uprkos slaboj poziciji, pojedini autori primećuju da Kina sve više aktivnosti usmerava ka arktičkoj oblasti, tražeći načine da se uključi u formiranje političkog okvira i pravnih osnova kada je u pitanju budući razvoj situacije u regionu ili bar ispita mogućnosti za buduće strategijske opcije.⁵

Procena koja se iznosi, glasi da će arktički region postati potpuno prohodan tokom letnjih sezona negde u periodu između 2013. i 2060. godine.⁶ Upravo ovaj podatak naveo je kineske vlasti da u određenoj meri modifikuju dosadašnju politiku i bliže odrede svoju poziciju u odnosu na povlašćene Arktičke države – Rusiju, SAD, Kanadu, Dansku i Norvešku. Ove države (Rusija, SAD, Kanada, Danska i Norveška) članice su Arktičkog saveta i žele da zadrže ekskluzivno pravo u formiranju politikâ vezanih za rešavanje svih pitanja u regionu. Sa druge strane, mesta posmatrača u dotičnoj ogranzaciji

4 Doduše, Arktički savet (Arctic Council) nema obavezujuća dokumenta, ali predstavlja važan regionalni aparat koji postoji u vidu komunikacione platforme između arktičkih država. Svi sporovi i sva važna pitanja vezana za arktički region rešavaju se za sada u skladu sa UNCLOS-om (Konvencija Ujedinjenih nacija o pravu mora).

5 Pogledati npr.: Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, *SIPRI Insight on Peace and Security*, No. 2010/2, Solna, Sweden, 2010; Blank, Stephen, “The Arctic: A Future Source of Russo-Chinese Discord?“, *China Brief*, Vol. 10, Iss. 24, Washington, DC, Dec. 3, 2010, pp. 7-9.; Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, *China Papers*, No. 11., CIC & CIR, Toronto-Ontario, Canada, 2010.

6 Arvind Grupta, “Geopolitical implications of Arctic melt-down“, *Strategic Analysis*, vol. 33, no. 2 (Mar.), Brussels, Belgium, 2009, p. 174; Arctic Council, *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*, Arctic Council, Tromsø, Norway, Apr. 2009, p. 30; i US National Snow and Ice Data Center, “Arctic Sea ice shrinks as temperatures rise“, *Press*

otvorena su za pojedine države.⁷ Arktički savet koji je iniciran kao interdržavni mehanizam koji će regulisati pravne i političke procedure u regionu, nadležan je i za tzv. „rešavanje pitanja mogućih suprotstavljenih zahteva za polaganje prava na kontinentalni šelf“, ali i rešavanja pitanja vezanih za „nadležnosti nad maritimnim rutama“.⁸ Međutim, uprkos težnjama Arktičkih država da na nekonfliktan način dođu do razgraničenja arktičkih teritorija, postoji bojazan da će ovaj proces prerasti u „arktičku teritorijalnu trku“ i „trku za enregetnima“, koja će značajno uticati na ekonomske, vojne, pa i ukupne državne strategije zainteresovanih strana.⁹ Pored polaganja prava na energetska bogatstva, posebno važno pitanje predstavlja i ostvarivanje „prava na slobodan prolaz“, koje je donekle aktuelnije pitanje za države čije obale ne izlaze na Arktički okean, ali koje ga mogu koristiti kao transportni koridor sa svoje potrebe. Među njima, kao država kojoj su veoma važne pomorske rute, imajući u vodi proizvodni i izvozni kapacitet, javlja se Kina.

Do sada, Kina je praktikovala tzv. „sačekaj-dok-ne vidiš“ (wait-and-see) pristup kada je u pitanju razvoj situacije na Arktiku. Prevladavajući je takav pristup Kine posledica bojazni da bi značajnije aktivnosti kineskog establišmenta po ovom pitanju alarmirale ostale države i navele ih da pomisle da Kina želi da nametne svoju politiku, što bi proizvelo negativan efekat, uzimajući u obzir veličinu i mnogoljudnost ove države, kao i njen „status sile u usponu na globalnom nivou“.¹⁰ Stoga su kineske vlasti veoma oprezne u formulisanju državnih politika koje se tiču Arktika. To potvrđuje i Linda Džekobson (Linda Jakobson), navodeći da su joj ovo u nezvaničnim

release, 3 Oct. 2006, Internet: <http://nsidc.org/news/press/2006_seaiceminimum/20061003_pressrelease.html> preuzeto 03/01/2011.

- 7 U tom smislu, mesta stalnih posmatrača u okviru Arktičkog saveta imaju Francuska, Nemačka, Holandija, Poljska, Španija i Ujedinjeno Kraljevstvo, dok ulogu tzv. *ad-hoc* posmatrača imaju Kina, EU, Japan, Južna Koreja i Italija. (Wikipedia, Arctic Council, http://en.wikipedia.org/wiki/Arctic_Council, 12/01/2011)
- 8 Daily Telegraph Foreign Staff, “UN to rule on Arctic seabed ownership“, *Daily Telegraph*, 29/05/2008, Internet: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/2045924/UN-to-rule-on-Arctic-seabed-ownership.html>, 25/12/10; kao i Arctic Council, “The Ilulissat Declaration: Arctic Ocean Conference“, Ilulissat, Greenland, 27-29. May 2008, Internet: http://oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf, 15/01/2011
- 9 Postoje i oni koji su mišljenja da će pomenuta problematika vrlo brzo prerasti u „novi hladni rat“. (Wong, Queenie, “In Arctic ‘cold war’, Russia plows ahead“, *McClatchy Newspapers*, 05/08/08, Internet: <http://www.mcclatchydc.com/2008/08/05/46477/in-arctic-cold-war-russia-plows.html>, 31/07/09).
- 10 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 2.

razgovorima potvrdili razni kineski zvaničnici i akademski istraživači koji se bave pitanjima vezanim za pozicioniranje Kine u datom regionu. Prema Lindi Džekobson, oni tvrde da kineske arktičke ekspedicije zbog navedenog za sada ostaju na nivou koji se fokusira isključivo na pitanja klimatskih promena i enviromentalnih posledica koje globalno zagrevanje proizvodi. Međutim, ista autorka navodi, u poslednjih nekoliko godina, došlo je do primetnih odstupanja. Naime, u poslednje vreme kineski zvaničnici i istraživači, sve više ističu komercijalne, političke i bezbednosne implikacije koje razvoj situacije na Arktiku proizvodi, a koji su važni i za Kinu. To potvrđuju i radovi brojnih kineskih renomiranih teoretičara i praktičara.¹¹ Ovo pokreće pitanje koje je eksplicitno postavio kanadski teoretičar Frederik Laser (Frédéric Lasserre): „Da li je kineski interes na Arktiku ukorenjen u nauci, u ekonomiji, konkretno u resursima ili transportnom potencijalu, ili se možda može objasniti u kontekstu globalnih političkih ambicija koje praktikuje Peking?“¹²

3. KINESKI RASTUĆI NAUČNO-ISTRAŽIVAČKI DINAMIZAM U POLARNIM OBLASTIMA

Poznato je da Kina poseduje jednu od najsnažnijih aparatura kada su u pitanju maritimne istraživačke aktivnosti, posebno u polarnim oblastima – Arktiku i Antarktiku.¹³ Tokom poslednjih deset godina, Kina je razvila realan interes za tzv. arktičku nauku, strukturiranu u četiri ključne kategorije: okeanografiju, biologiju,

-
- 11 Pogledati npr.: Li, Zhen-fu, ‘ [Analysis of China’s strategy on the Arctic route], *Zhongguo Ruanxexue*, no. 1., Beijing, 2009, pp. 1–7; Li, Zhen-fu, ‘ [Obs-tacles to China’s participation in the international Arctic route mechanism and countermeasures], *Zhongguo Hanghai*, vol. 32, no. 2 (June), Beijing-Ontario, 2009, pp. 98–102; Guo, Peiqing, ‘ [A big power’s strategy points at the Arctic], *Liaowang*, no. 27., Beijing, 2009, p. 64; Ren, Xiao-wei, Li, Yong-qiang, ‘ [A tentative analysis on sovereignty dispute over the Arctic Ocean and China’s inter-national responsibility], *Langfang Shifan Xueyuan Xuebao (Shehui Kexue Ban)*, vol. 24, no. 4 (Aug.), Honghu, 2008, pp. 66–69; i Zhao, Ying, ‘ [A brief analysis of legal challenges in the Arctic region and its influence on China], *Haiyang Fazhan Yu Guanli*, vol. 26, no. 3 (Mar.), Beijing 2009, pp. 17–21, navedeno prema: Jacobson, Linda, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 2.
- 12 FrédéricLasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 3.
- 13 Joseph Spears, “China and the Arctic: the awakening snow dragon“, *China Brief*, vol. 9, no. 6 (18/03), Washington, DC, 2009, Internet: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?-tx_ttnews\[tt_news\]=34725&cHash=963847104910/01/2011](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?-tx_ttnews[tt_news]=34725&cHash=963847104910/01/2011).

atmosfersku nauku i glaciologiju.¹⁴ Od 1984. godine do danas, Kina je organizovala dvadeset šest različitih ekspedicija u polarnim oblastima i uspostavila tri istraživačke stanice na Antarktiku.¹⁵ Arktik je postao interesantan 1995. godine, kada je grupa kineskih istraživača i novinara pešice došla do Severnog Pola i sprovedla istraživanje o ledenom pokrivaču Arktičkog okeana, klimi i životnoj okolini. Prva kineska ekspedicija na moru sprovedena je 1999. godine, a sledile su je još dve, 2003, odnosno 2008. godine.¹⁶ Linda Džejkobson dodaje da je nakon pomenutih bila planirana i četvrta ekspedicija za leto 2010. godine.¹⁷ Kineska prva istraživačka stanica, *Huanghe* (u prevodu Žuta reka) uspostavljena je 2004. godine na Nju-Alesund (Ny-Ålesund) ostrvu u (norveškom) Svalbardskom arhipelagu.¹⁸ Kina takođe poseduje i najveći svetski nenuklearni ledolamac, tzv. istraživački brod *Xuelong* (Snežni Zmaj), koji je od 1994. godine, kada je kupljen od Ukrajine, bio iskorišćen za tri različite ekspedicije.¹⁹ U oktobru 2009. godine, kineska vlada je odlučila da kineske istraživačke kapacitete treba ojačati, te da *Xuelong* sâm ne izlazi u susret rastućim istraživačkim potrebama i da mu treba pridodati odgovarajuću „braću i sestre“.²⁰ Da bi unapredila svoje polarne istraživačke

-
- 14 U oblasti okeanografije kineska istraživanja fokusirana su na interakciju između vodenih masa i njihove cirkulacije, kao i na ledeni šelf, posebno u Boforovom i Čukotskom moru, severno od Beringovog prolaza. Biološki istraživački programi usredsređeni su na vodaled ekologiju, često u kombinaciji sa programima polarne glaciologije koji ispituju interakciju između vode i vodenog sveta. Ključni cilj programa iz oblasti visoko-atmosferske fizike koje sprovodi Polarni istraživački institut Kine, jeste da ustanovi visoko-atmosferske vremenske uslove (high-latitude space weather). (Lasserre, Frédéric, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 3.)
- 15 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 3.
- 16 Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 3.
- 17 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 3.
- 18 Ibid., p. 3. Frederik Laser objašnjava da pored arktičke *Huanghe* istraživačke stanice, Kina poseduje i tri antarktičke – *Great Wall* (Veliki Zid), *Zhongshan* i treću koja je u fazi izgradnje, tzv. *Kunlun* stanicu. (Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 4.)
- 19 Frédéric Lasserre dodaje da je *Xuelong* veoma popularan u Kanadi kada je 1999. godine uspeo da dođe do Tuktojaktuka (u Boforovom moru) a da ga radarski sistem kanadske vojske nije prethodno spazio. Tada je neopravdano, prema rečima kanadskog teoretičara, pokrenuta polemika oko kineskih planova za eksploataciju pijaće vode koja bi se krišom ekstrahovala iz kanadskih maritimnih oblasti. (Lasserre, Frédéric, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 3.)
- 20 Linda Džejkobson objašnjava da je nakon višemesečnih rasprava unutar kineske vlade o tome da li je isplativije kupiti polovan brod ili izraditi kompletno novu plovilicu u Kini, odlučeno

programe, kineska vlada, preko Kineske arktičke i antarktičke administracije, tzv. CAA (Chinese Arctic and Antarctic Administration – CAA), kao divizije Državne okeanske administracije (State Oceanic Administration – SOA), podstakla je kooperaciju sa drugim državama u okviru polarnih istraživačkih poduhvata. Frederik Laser navodi da je uoči ekspedicije *Xuelong*-a 2008. godine sa kineskim istraživačima učestvovao i internacionalni istraživački tim. Taj tim je uključio vodeće naučnike tzv. Evropskog istraživačkog programa Demokle (Democles).²¹ Međutim i pre toga, Kinezi su saradivali sa internacionalnim partnerima u praćenju arktičkih environmentalnih promena. Npr. Kina se još 1997. godine priključila Internacionalnom arktičkom naučnom komitetu (International Arctic Science Committee – IASC). IASC je nevladina organizacija koja teži da podstakne multidisciplinarna istraživanja na Arktiku i promovise njegovu ulogu u svetu. Nadalje, 2005. godine, Kina je pozvana da se priključi Nju-Alesundskom naučnom menadžerskom komitetu (Ny-Ålesund Science Managers Committee) osnovanom 1994. godine, a od marta 2007. do marta 2009. godine kineski polarni eksperti učestvovali su u programu Internacionalna polarna godina (International Polar Year Programme – IPY).²² Istaknuti kanadski politikolog Ron Huebert (Ron Huebert) tvrdi da kineski istraživački naponi čak prevazilaze i kanadske, koji bi trebalo da su među najrazvijenijima, uzimajući u obzir dužinu i kompleksnost kanadske arktičke obale.²³ O tome koliko su kineske vlasti posvećene arktičkom regionu detaljno obrazlaže Linda Džekobson: „Kineski primarni istraživački centri fokusirani na arktički region su: Polarni istraživački institut Kine (Polar Research Institute of China – PRIC) u Šangaju, koji broji 142 člana osoblja, koje je zaduženo za polarne ekspedicije *Xuelong*-a i koje sprovodi razne studije vezane za polarne regione; Kineski institut za pomorska pitanja (China Institute for Marine Affairs) koji se nalazi u okviru Državne okeanske administracije u Pekingu i koji se, uglavnom, bavi istraživanjima vezanim za međunarodno maritimno pravo, kao i kineskom okeanskom razvojnom strategijom; zatim Institut za okeanologiju, koji predstavlja

da novi ledolamac ipak bude ko-dizajn stranih i kineskih partnera ali da bude izrađen u Kini. Planirano je da brod, koji će biti manji od *Xuelong*-a (oko 8000 tona), bude u upotrebi 2013.-te godine. (Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 3.)

- 21 Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 4.
- 22 Tzv. IPY predstavlja internacionalni naučni program koji je fokusiran na Arktik i Antarktik. (Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 4.)
- 23 Lauren Krugel, “Chinese Interest in Arctic Riches Heating Up: Calgary Political Scientist“, *Canadian Press*, Calgary, 25/02/08 Internet: http://www.david-kilgour.com/2008/Feb_27_2008_09.htm, 06/04/09.

multidisciplinarni pomorski naučno-istraživački i razvojni institut pod okriljem Kineske akademije nauka; i dodatno, istraživanja vezana za Arktik sprovode se i na mnogobrojnim kineskim univerzitetima, kao što su *Qindao, Dalian, Xiamen, Tongji* i *Wuhan* Univerzitet.²⁴

4. KINESKI GEOEKONOMSKI INTERESI NA ARKTIKU

Mnogi autori smatraju da kineski interes na Arktiku prevazilazi isključivo istraživački aspekt, te da su istraživački naponi u direktnoj vezi sa ekonomskim ciljevima Pekinga.²⁵ Najveći broj autora povezuje otapanje ledenih masa i intenziviranje istraživačkih aktivnosti Kine na Arktiku sa projektovanim transportnim mogućnostima koje izmenjeni region pruža.

Džosef Spirs (Joseph Spears), uzimajući u obzir transportnu teoriju i praksu, kao i predvidljivost klimatskih modela, smatra da projektovani komercijalni interes Kine na Arktiku može biti veoma veliki.²⁶ Isti autor objašnjava da „komercijalni brodski transport predstavlja krvotok internacionalne trgovine. Sa ili bez velike globalne recesije, brodski transport će nastaviti da bude kamen temeljac svetske trgovine. ..Kina je zavisna od spoljne trgovine, a 46% njenog ukupnog BDP-a čini upravo brodski transport. ..Otvoreni Arktik predstavlja tako unikatnu priliku za Kinu i međunarodnu trgovinu u celini.“ Autor smatra da, u suštini, bilo kakav događaj koji utiče na međunarodnu pomorsku trgovinu, konsekvntno utiče i na kinesku ekonomiju, a u tom smislu fizička promena arktičkog regiona, svakako ima veliki uticaj na kinesku ekonomsku budućnost.²⁷ Kao i Linda Džejkobson i Stefan Blank (Stephen Blank), tako i Džozef Spirs ističe konkretan značaj novootvorenih arktičkih ruta (prikazanih na slici 1) za kineske transportne potrebe.²⁸ Mислеći na Severnoistočnu rutu (ili rutu Severnog

24 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., pp. 4-5.

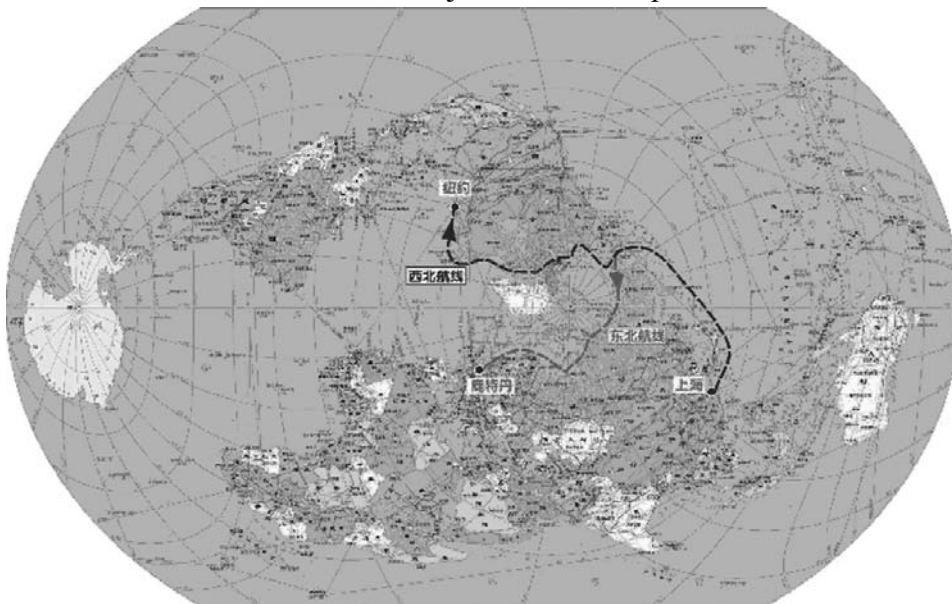
25 Pročitati: Robert H. Wade, “Iceland will play crucial role in Arctic sea route“, *Financial Times*, 04/03/10, Internet: <http://www.ft.com/cms/s/0/639fde94-272c-11df-b84e-00144feabdc0.html#axzz1CFO-6PEBP>, 29/12/10; Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, *SIPRI Insight on Peace and Security*, No. 2010/2, Solna, Sweden, 2010; Stephen Blank, “The Arctic: A Future Source of Russo-Chinese Discord?”, *China Brief*, Vol. 10, Iss. 24, Washington, DC, Dec. 3, 2010, pp. 7-9.

26 Joseph K. Spears, “China and the Arctic: the awakening snow dragon“, *China Brief*, vol. 9, no. 6 (18/03), Washington, DC, 2009, Internet: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?-tx_ttnews\[tt_news\]=34725&cHash=9638471049](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?-tx_ttnews[tt_news]=34725&cHash=9638471049) 10/01/2011

27 Ibid., p. 10.

28 Ibid., p. 11.

Slika 1 – Kinesko viđenje arktičkih transportnih ruta*



* Oznake na slici obeležavaju Šangaj, Roterdam, Njujork, Severnoistočnu rutu (strelica na dole) i Severozapadnu rutu (strelica na gore).

Izvor: Chinese Arctic and Antarctic Administration, <http://polar.chinare.gov.cn:8039/xuelong_N_pole.html>; mapu izradio: Hao Xiaoguang, <http://www.hxgmap.com/>, navedeno prema: Linda Jakobson, "China Prepares for an Ice-free Arctic", op. cit. p. 4.

Mora), zatim Transpolarnu rutu i Severozapadni prolaz, ovaj engleski ekspert objašnjava da „ove rute, zbog značajnih ušteda na gorivu, mogu prouzrokovati seizmičke promene u svetskim trgovinskim šablonima, pa čak promeniti i samu prirodu komercijalnog brodskog transporta. „Ukoliko se ide preko Arktika“, navodi autor, „Kina je 4000 milja (oko 6500 km) bliža Evropskoj Uniji, kao i istočnoj obali Severne Amerike. Pored toga, restrikcije po pitanju veličine plovila i drugih propozicija na Arktiku ne postoje za razliku od onih uslova koji važe za Panamski i Suecki kanal... Pri tom se na Arktiku trenutno ne naplaćuju nikakve transportne nadoknade“.²⁹ Linda Džejkobson dodaje: „Put od Šangaja do Hamburga rutom Severnog mora, koja se pruža duž ruske obale, od Beringovog prolaza na istoku do Nove Zemlje (Новая Земля) na zapadu, je 6400 km kraći

29 Ibid., p. 11.

nego kada se ide putem kroz Malački prolaz.“³⁰ Pozivajući se na izveštaj pod nazivom “*EU maritime interests and the piracy problem: a perspective from the shipping industry – The International Response to Somali Piracy: Challenges and Opportunities*“ autorka ističe, da ako se u obzir uzmu osiguravajuće takse brodova koji plove Adenskim zalivom ka Sueckom kanalu, treba imati na umu da su one porasle više od 10 puta od septembra 2008. do marta 2009. godine, najviše zbog dejstva pirata u datom regionu.³¹

Kina je u tom smislu prepoznala strateški značaj Islanda, tj. značaj njegove pozicije i statusa u regionu. U članku objavljenom u listu Fajnenšel Tajms (*Financial Times*) od januara 2008. godine, profesor Robert Vejd (Robert Wade) sa Londonske škole za ekonomiju, piše: „Kina je u poslednjem periodu pokazala specijalni interes u odnosima sa Islandom, tom malom zemljom na severu Atlantika, čija strateška lokacija nagoveštava da će ona u budućnosti imati glavnu ulogu kada je u pitanju transport u regionu. Kina želi da počne sa slanjem transportnih kontejnera na sever i percipira duboke islandske luke kao potencijalne lučke baze.“³² Džozef Spirs navodi da je upravo ovo bila tema konferencije održane na Islandu 2007. godine.³³ Isti autor dodaje da je veoma malo informacija za javnost objavljeno sa ove konferencije.³⁴

Sa druge strane, Frederik Laser navodi da su zaključci koje je izveo Robert Vejd nepotpuni. On primećuje da rute koje vode do Islanda nisu još uvek ozbiljno razvijene. Iako postoje jasni pokazatelji kineskog političkog i ekonomskog ulaganja na Islandu, pa i razumevanja islandske vlade za ovakve planove, nijedna transportna firma još uvek nije pokazala realno interesovanje. Pored toga, nijedna transportna luka specijalizovana za brodski pretovar, koja bi funkcionisala u kontekstu arktičkog transporta, nije još uvek izgrađena na Islandu. Ono što predstavlja činjenicu, jeste samo izjava kineske vlade o

30 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 5.

31 Ibid., p. 5.

32 Robert H. Wade, “Iceland will play crucial role in Arctic sea route”, *Financial Times*, 04/03/10, Internet: <http://www.ft.com/cms/s/0/639fde94-272c-11df-b84e-00144feabdc0.html#axzz1CFO6PEBP>, 29/12/10

33 Joseph K. Spears, “China and the Arctic: the awakening snow dragon”, *China Brief*, vol. 9, no. 6 (18/03), Washington, DC, 2009, Internet: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?-tx_ttnews\[tt_news\]=34725&cHash=9638471049](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?-tx_ttnews[tt_news]=34725&cHash=9638471049) 10/01/2011

34 Izveštaj sa konferencije koja je nosila naziv *Breaking the Ice – Prospect of a Transpolar Route* može se naći na internet adresi http://www.mfa.is/media/Utgafa/Breaking_The_Ice_Conference_Report.pdf.

spremnosti i volji da se saraduje sa arktičkim državama kada su u pitanju istraživački poduhvati i razvoj arktičkih transportnih opcija.³⁵ Kanadski teoretičar zaključuje: „Ova situacija stvorila je pretpostavke koje su postale veoma zastupljene u literaturi, da kineska vlada i kineske transportne kompanije samo čekaju trenutak kada će se Severnozapadni prolaz „otvoriti“ i gde će one odmah lansirati sveobuhvatni transportni servis preko kanadskog dela Arktika. Ključnu premisu za takvo nešto predstavlja činjenica da je kraća putanja ujedno i isplativija putanja. Međutim, to nije uvek slučaj.“³⁶ Fizička razdaljina između pojedinih luka u Kini, Evropi i Severnoj Americi prikazana je u tabeli 1.

Tabela 1. Geografska udaljenost između odabranih kineskih, severnoameričkih i evropskih luka (u kilometrima)

Polazište – Destinacija	Panama	Severnozapadni prolaz (preko prolaza Meklur – McLure Strait)	Severnoistočni prolaz (preko Kara kapije i južno od ruskog arhipelaga)	Suecki kanal i Malački prolaz
Rotterdam-Šangaj	25,588	16,100	15,793	19,550
Bordo-Šangaj	24,980	16,100	16,750	19,030
Marsej-Šangaj	26,038	19,160	19,710	16,460
Tauro (Italija)-Hong Kong	25,934	20,230	20,950	14,093
Barselona-Hong Kong	25,044	18,950	20,090	14,693
Njujork-Šangaj	20,880	17,030	19,893	22,930
Njujork-Hong Kong	21,260	18,140	20,985	21,570

Izvor: Lasserre, Frédéric, “China and The Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada?“, op. cit., p. 6.

Iz prikazane tabele jasno se vidi da su samo pojedini (osenčeni) tranzitni pravci preko Arktika zaista kraći u odnosu na tranzitne pravce koje prolaze kroz

35 Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 6.

36 Ibid., p. 6.

Malački i Suecki kanal. Međutim, navodi Frederik Laser, „tome treba dodati još nekoliko činjenica. Kineske transportne kompanije su većinom globalizovane i donose poslovne odluke uglavnom u skladu sa *cost-benefit* analizom. Kineske transportne kompanije“, komentariše autor prema obavljenim intervjuima sa rukovodećim kadrovima u toku 2008. godine, „pre svih Orient Overseas Container Line (OOCL), China Ocean Shipping Company (COSCO), kao i China Shipping Container Lines (CSCL), nisu izrazile definitivni interes za aktivnosti u arktičkom regionu, kako u kratkoročnom, tako i u dugoročnom planu. Razlozi koji se navode jesu pre svega vezani za sporiju brzinu transporta na ovim rutama, veće cene osiguranja, zatim veliku verovatnoću kašnjenja, pa čak i odlaganja slanja pošiljki, kao i ozbiljan rizik od oštećenja tovara“.³⁷ Pored Frederika Lasera, na poteškoće prilikom iskorišćavanja kapaciteta arktičkog transportnog potencijala, ukazuju i mnogi kineski i drugi analitičari.³⁸ Svend Age Kristensen (Svend Aage Christensen) tako smatra da iako je put Rutom Severnog mora od istočne Kine do Zapadne Evrope donekle kraći u odnosu na druge putanje, visoke premije osiguranja, nedostatak infrastrukture i oštri vremenski uslovi, čine ovu arktičku putanju komercijalno nevitalnom, bar u kratkoročnoj projekciji. Plutajuće sante leda predstavljaju problem, čak i kada arktički prolazi budu zvanično proglašeni prohodnim. Zbog otapanja grenlandske ledene kape, broj ledenih bregova koji slobodno plutaju okeanom, biće u porastu, primoravajući brodove da se kreću manjom brzinom, pa čak i da ad-hok menjaju putanje. Nadalje, manja dubina kod nekih prolaza (misli se pre svega na kanadski arktički arhipelag) onemogućava prolazak brodova velike nosivosti.³⁹ Frederik Laser dodaje da stoga kineske kompanije najveći deo svojih investicionih sredstava ulažu u moderne, velike, ne-ledolomce koji služe potrebama evropskog, azijskog i severnoameričkog tržišta. Prestižne kompanije koje se bave lučkim menadžmentom, poput *Hutchinson Port Holdings*-a iz Hong Konga, uložile su velika finansijska sredstva u panamske luke Balboa i Kristobal, kao i u druge operatere tranzitnih pomorskih kanala.⁴⁰ U martu 2008. godine, panamska vlada je objavila da je kineski najveći transportni konglomerat

37 Samo je COSCO izrazio teoretski interes. (Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada?”, op. cit., p. 7.)

38 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 8.

39 Svend Aage Christensen, “Are the northern sea routes really the short-est?”, *DIIS Brief*, Copenhagen, Denmark, 30/03/09 Internet http://www.diis.dk/graphics/Publications/Briefs2009/sac_northern_searoutes-.pdf, 03/01/2011

40 Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?”, op. cit., p. 7.

COSCO, veoma zainteresovan da izgradi milijardu US dolara vrednu luku, koja bi bila stacionirana na pacifičkom ulazu u Panamski kanal, nedaleko od Kristobala i Balboe.⁴¹ Frederik Laser zaključuje, pozivajući se na intervjue koje je sproveo sa menadžerima kineskih transportnih kompanija, da Kina za sada nema ekonomskih planova kada su u pitanju arktički transportni potencijali.⁴²

Međutim, dovodeći u vezu naučna istraživanja i ekonomsku korist, Linda Džekobson zapaža da postoji još nekoliko razloga za opravdanost kineskih polarnih istraživanja, a koja nisu u vezi s transportom. Naime, autorka ističe da se kineski polarni istraživački poduhvati svakako mogu smatrati opravdanim, jer otapanje leda na Arktiku u velikoj meri utiče na kontinentalno i pomorsko okruženje Kine, prevashodno jer tekuće promene mogu značajno poremetiti kineski poljoprivredni razvoj.⁴³ Pored navedenog, neizostavno se otvara i pitanje hidrokarbonskih rezervi i drugih prirodnih bogatstava pohranjenih na ovom prostoru. Američka državna agencija *US Geological Survey* procenila je Arktik sadrži 30 procenata svih svetskih neotkrivenih rezervi gasa i oko 13 procenata neotkrivenih rezervi nafte.⁴⁴ Dodatno, region obiluje i značajnim zalihama uglja, nikla, bakra, olova, cinka, zlata, srebra, dijamanta, mangana, hroma i titanijuma.⁴⁵ Međutim, tehnološke izazove vezane za ekstrahovanje energenata i mineralnih depozita na Arktiku, identifikovali su kako kineski, tako i drugi teoretičari. Da bi mogla da eksploatiše arktičke resurse, Kina će morati da pribegne partnerstvu sa drugim državama, odnosno inostranim naftnim kompanijama, jer, kako tvrdi jedan kineski analitičar, „postoji veliki gap između kineske i napredne tehnologije namenjene ekstrakciji nafte u dubokim vodama“.⁴⁶ Sa druge strane, mnogi smatraju da šansa za Kinu postoji i da je vezana za aktivnosti Rusije na tzv. Visokom Severu (High North). Ruska Federacija, koja kontroliše najveći deo arktičkog prostranstva, takođe je u zaostatku, po pitanju napredne tehnologije, ali i kapitala, kada se radi o

41 Andrew Beatty, “Panama Ports Expect Boom Despite U.S. Slowdown”, *Reuters*, 19/03/08, Internet: www.reuters.com/article/idUSN1932770720080319, 05/04/08.

42 Frédéric Lasserre, “China and The Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada?“, op. cit., p. 7.

43 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 5.

44 Brian Beary, “Race for the Arctic”, *CQ Global Researcher*, Vol. 2., No. 8., Washington, DC, 2008., pp. 217-218.

45 ECON, “Arctic Shipping 2030: From Russia with Oil, Stormy Passage, or Arctic Great Game?“, *ECON Report 2007-070*, Oslo, Norway, 2007., p. 4.

46 Navedeno prema: Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 8.

ekstrahovanju hidrokarbonskih depozita u dubokim vodama. Da bi sustigla zemlje koje prednjače u razvoju pomenute tehnologije, Rusija će, kako smatraju mnogi autori, pribеći raznim bilateralnim i trilateralnim zajedničkim ulaganjima (tzv. joint venture), koristeći kineski kapital i evropsku ili brazilsku tehnologiju. Npr. Anker Morten (Anker Morten) vidi potencijal za multilateralnu saradnju između kineskih, ruskih i evropskih kompanija u megalomanskom projektu razvoja Štokman gasnog polja. Autor naglašava da je u toku prva faza razvoja Štokman polja u Barenčovom moru zajedničkim snagama norveškog Statoil-a, francuskog Total-a i ruskog Gazprom-a.⁴⁷ Linda Džekobson smatra da bi ovaj multilateralni joint venture mogao uključiti i kineski kapital, za šta bi Kina u zamenu dobila potreban know-how kada je u pitanju ekstrakcija nafte u dubokim vodama.⁴⁸ Istog je mišljenja i Stefan Blank i navodi podatak Rojtersa (Reuters) od 24. novembra 2010. godine, da je ruski Rosnjeft već pozvao Kinesku nacionalnu naftnu kompaniju – CNOC (China National Petroleum Corp.) na saradnju. Autor dodaje da su ruske vlasti na severu i severoistoku zemlje uputili poziv Kinezima da zajednički istražuju i eksploatišu lokalne resurse.⁴⁹ Poznato je da autonomni region Jamalo-Nanets (Ямало-Нанец) poseduje 90 procenata ukupne proizvodnje gasa u Rusiji i oko 12 procenata ukupne proizvodnje ruske nafte. Guverner ove provincije, Dmitrij Kobilkin (Дмитрий Кобылкин), uoči *World Expo 2010 Exhibition* u Šangaju, izjavio je da je spreman da kineskim partnerima ponudi „obostrano primamljivu i konstruktivnu saradnju“ u okviru regionalnog resursnog kompleksa. Pored toga Kobilkin je istakao: „Mi smo spremni da delujemo kao posrednici između države-investitora i naftnog-gasnog sektora i da stvaramo dobru investicionu klimu“.⁵⁰ Sa druge strane, Frederik Laser je mišljenja da Kinezi nisu preterano zainteresovani za arktičke hidrokarbonske depozite, te da je u fokusu njihovog delovanja pre svega naftni i gasni potencijal Kazahstana, kao i afričkih depozita. Autor navodi da je bilo određenih ekonomskih aktivnosti između kanadskih i kineskih naftnih kompanija, ali da nijedan projekat nije u vezi sa arktičkim delom Kanade. Kanadski ekspert ukazuje i na činjenicu da istraživanja koja sprovode kineski istraživači u Boforovom moru nisu vezana za geologiju kontinentalnog šelfa, što

47 Morten Anker, “The High North and Russo-Norwegian bilateral economic relations”, *Russia, Finland and Norway: Economic Essays*, BOFIT Online no. 15 (Bank of Finland: Helsinki, 15/12), 2009, pp. 36–39.

48 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 9.

49 Stephen Blank, “The Arctic: A Future Source of Russo-Chinese Discord?”, op. cit., pp. 7-8.

50 Ibid., p. 8.

nije slučaj kada su u pitanju američka ili evropska istraživanja. Frederik Laser zaključuje da je to i logično, uzimajući u obzir aktivnosti *Petro-Canada*, *BP*, *Chevron*, *Imperial Oil*, *Shell*, *ConocoPhillips*, *Nyctis*, *Talisman Energy* i *AltaGas*.⁵¹ Međutim, pojedini autori ukazuju da se obrisi konkretnije kineske polarne strategije ipak mogu naslutiti analizirajući spoljnu politiku NR Kine vezanu za Arktik, kao i radove renomiranih kineskih istraživača.

5. ISPOLJAVANJE GEOEKONOMSKIH INTERESA KINE U KONTEKSTU POLITIČKOG I AKADEMSKOG DELOVANJA

Iako mnogi autori prevashodno ističu izjavu koju je uoči Arktičkog foruma na Svalbardu 2009. godine dao pomoćnik ministra spoljnih poslova Kine, Hu Znegju (Hu Zengyue) da „Kina nema arktičku strategiju“, mnoge druge izjave kineskih zvaničnika i radovi kineske akademske javnosti ipak ukazuju na drugačiju sliku. Linda Džekobson navodi da, ukoliko se uzme u obzir ceo govor koji je Hu Zengju održao uoči foruma i ukoliko se uvažavaju odgovori na pitanja novinara koje je dao nakon završetka foruma, može se uočiti da u Kini postoji dobro formirano i artikulisano geopolitičko razmišljanje kada je u pitanju „Arktički proces“.⁵² Autorica u tom smislu navodi nekoliko značajki Hu Zengjuovih izjava. Najpre, Hu Zengju izražava stav Kine o potrebi za mirnim rešavanjem teritorijalnih sporova između arktičkih država. U tom smislu, Kina podržava sve zemlje u rešavanju pitanja nadležnosti i suvereniteta u skladu sa UNCLOS-om. Međutim, u nastavku, Hu Zengju smatra da bi postojeći zakoni međunarodnog prava (prava mora) morali biti redefinisani i razvijani u skladu sa okolnostima koje nastaju kao posledica otapanja arktičkog leda. On, nadalje, potvrđuje status Arktičkog saveta kao najuticajnije regionalne tvorevine važne za budućnost regiona. Kina je u tom smislu učestvovala u radu Arktičkog saveta kao posmatrač u dve prilike – 2007. i 2009. godine, a nada se da će joj biti odobren prijem u kontekstu stalnog posmatrača čim se budu ostvarili uslovi za to. Hu Zengju je posebno naglasio važnost kooperacije između arktičkih i ne-arktičkih država.⁵³ Ono što Linda Džekobson posebno ističe u kontekstu kineske polarne geopolitike, a što zapaža i Stefan Blank, profesor Instituta za strateške studije *US Army War College* u Pensilvaniji, jeste Hu Zengjuova izjava o tome da „iako je arktičko pitanje regionalnog karaktera, ono mora biti razmatrano i u inter-

51 Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., pp. 7-8.

52 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 9.

53 Ibid., p. 9.

regionalnim okvirima, jer se tiče, kako klimatskih promena, tako i međunarodnog brodskog transporta“.⁵⁴ U tom kontekstu, Hu Zengju je naglasio da bi Kina želela da arktičke države prepoznaju interese i ne-arktičkih država. Stefan Blank posebno ističe sledeću Hu Zengjuovu izjavu: „Pri utvrđivanju delimitacija spoljnih kontinentalnih šelfova, arktičke države moraju ne samo da na odgovarajući način upravljaju međusobnim odnosima, već pri tom moraju uzeti u obzir i odnose između spoljnih kontinentalnih šelfova i međunarodne podmorske oblasti, koja je zajedničko nasleđe celog čovečanstva, kako bi se izbalansirali ukupni međudržavni odnosi“.⁵⁵ Američki teoretičar navodi i, kako je opisuje, direktniju izjavu koju mu je u intervjuu dao profesor polarne politike i prava na Okeanskom Univerzitetu Kine, Guo Peiking (Guo Peiqing), koja glasi: „Polarne nacije moraju shvatiti da arktička pitanja nisu samo regionalna pitanja, već i međunarodna“. Stefan Blank u ovome vidi nedvosmislen stav kineskog spoljnopolitičkog i akademskog miljea o tome da Kina zahteva tretman arktičkog procesa kao internacionalnog procesa. Navodeći još jednu izjavu profesora Gua Peikinga, da će „Arktik najverovatnije postati novi energetski koridor, mnogo bezbedniji od Indijskog okeana u kojem piratstvo predstavlja pravu kugu za svetske brodske transportere, uključujući i kineske“, isti autor smatra da je Arktik „sasvim sigurno postao veoma vidljiv na radaru kineske globalne strategije“.⁵⁶ Stefan Blank zaključuje da „ove izjave kineskih zvaničnika i akademske javnosti upućuju na to da će Kina, iako nije članica Arktičkog saveta, verovatno dovesti u pitanje svaki teritorijalni zahtev izvan državnih granica arktičkih zemalja“. U tom smislu, Stefan Blank vidi nastajuću situaciju kao vrlo problematičnu, prevashodno kada su u pitanju rusko-kineski odnosi. Pozivajući se na kineske izvore, autor navodi da su kineski posmatrači „uočili odluku Rusije da reanimira letove bombardera iznad arktičkog prostora, kao i da „pobode zastavicu“ na dno arktičkog dna, sve istog meseca“ (2007. godine).⁵⁷ Komentar profesora Gua Peikinga na ova dešavanja bio je da su „sporovi na Arktiku u stvari izazovi Rusije

54 Stephen Blank, “The Arctic: A Future Source of Russo-Chinese Discord?”, op. cit., p. 9.

55 Ibid., p. 9.

56 Ibid., p. 8.

57 Stephen Blank, “The Arctic: A Future Source of Russo-Chinese Discord?”, op. cit., p. 8. Inače, afera „zabaranja zastavice“, pored toga što je pokrenula brojne rasprave u političkoj i akademskoj javnosti, podstakla je i kineske vlasti da na sličan način potvrde svoj suverenitet u Južnom kineskom moru. Izjava koju je dao jedan od istraživača Kineskog naučno-istraživačkog centra za brodarstvo (*China Ship Scientific Research Centre*) prilikom prezentacije robota-podmornice koji će realizovati pomenuti plan, bila je: „Mi smo bili inspirisani Rusima. ...Ukoliko Rusi to mogu, onda možemo i mi... Da vidimo ko

i nekih drugih država internacionalnom poretku i međunarodnom pravu nakon završetka Hladnog rata“. Prema Guo Peikingu, Kina i ostatak sveta našli bi se u nepovoljnoj poziciji ukoliko bi ruski zahtev za prostor između Lomonosovljevog i Mendeljejevog grebena bio priznat. U tom slučaju, Rusija bi sama polagala pravo na resurse u toj oblasti. Sa druge strane, ukoliko bi zahtev bio onemogućen, postoji opasnost da bi u tom slučaju Rusija mogla naplaćivati enormne takse za prolaz transportnih brodova kroz njene nacionalne vode.⁵⁸ Analizirajući situaciju iz inverznog ugla, dakle sa ruske strane, Stefan Blank ukazuje da kineske aktivnosti na sličan način zabrinjavaju ruske zvaničnike. Tako npr. admiral Vladimir Visotski (Владимир Высоцкий), glavnokomandujući Ruske mornarice, navodi: „Mnogo je ljudi koji žele da na neki način ostvare ekonomske beneficije uključujući se u Arktički proces. Mi već neko vreme posmatramo kako brojne države, koje nisu članice Arktičkog saveta, nameću svoj interes veoma intenzivno i na različite načine. Konkretno je Kina, već potpisala određene aranžmane sa Norveškom kada je u pitanju istraživanje arktičkih zona. Mi smo upoznati sa ekonomijom i infrastrukturom koja trenutno postoji u Kini, koja postaje naš ozbiljan partner, kako kada su pozitivne, tako i kada su problematične stvari u pitanju. U tom smislu, Rusija mora da formira svoju racionalnu poziciju, a da se u isto vreme ne odrekne sopstvenih interesa. Na Arktiku još uvek ne postoje dugoročne strateške veze, otvorena neprijateljstva ili otvorena partnerstva. Međutim, ja verujem da će najproblematičniji odnosi biti sa onim državama koje nisu tradicionalne članice Arktičkog saveta“.⁵⁹ Stefan Blank zaključuje, uzimajući u obzir strateški značaj Arktika za Rusiju, koji već funkcioniše kao „maritimni autoput“ za izvoz nafte u Japan i Kinu, da će Ruska Federacija nastaviti da naglašava odbrambeni aspekt svog nastupa na Arktiku. Admiral Visotski je pored ostalog takođe najavio nastavak osnaživanja ruskih arktičkih snaga bezbednosti, posebno po pitanju pomorskih, podmorskih i vazdušnih snaga. Stefan Blank, u tom smislu, smatra da bi arktički region, poput pitanja prodaje naoružanja, lako mogao da postane budući izvor tenzija između Moskve i Pekinga. Štaviše, dodaje autor, ruska vojska, „čini se da nije više stidljiva kada je u pitanju signaliziranje Kini da bi Rusija mogla da postane njen budući takmac na globalnoj sceni“.⁶⁰ Međutim, kako ističe Linda Džekobson,

to može da nam ospori“ (USNI, United States Naval Institute, “China: Linking the South China Sea and the Arctic Ocean”, USNI on-line, 2010., Internet: <http://blog.usni.org/2010/08/30/china-linking-the-south-china-sea-and-the-arctic-ocean/> 25/12/10).

58 Stephen Blank, “The Arctic: A Future Source of Russo-Chinese Discord?”, op. cit., p. 9.

59 Ibid., p. 9.

60 Ibid., p. 9.

pozivajući se na Lasija Hajnijena (Lassi Heinien), „za sada ne postoje dokazi o tome da Rusija ne želi da igra po pravilima ili da na neki način izlazi iz domena multilateralnog pronalaženja rešenja za sporove koji se tiču suvereniteta“.⁶¹ Sa druge strane, objašnjava autorka, čak i kada bi otapanje leda moglo da proizvede tenzije između jednih (Rusija i Kina), ono bi moglo da produbi kooperaciju između drugih, pre svega istočnoazijskih država. Kao ne-arktičke zemlje, Kina, Japan, Južna Koreja i Severna Koreja, praktično se sve nalaze u istoj situaciji (are all in the same boat).⁶² Svaka od njih imala bi koristi od prohodnih arktičkih ruta i novih mesta za ribolov, kao i od drugih prirodnih resursa. Unifikovana arktička strategija u tom slučaju bila bi od zajedničke koristi. Pronalaženje načina da se zajednički nastupi na Arktiku, za Kinu i Japan bi bilo od velikog značaja, sudeći po tome da u mnogim drugim sferama interesovanja i delovanja dve azijske sile ne dele isto mišljenje. Sa kineske tačke gledišta, kao relevantna, izdvaja se i saradnja sa nordijskim zemljama, pre svega sa Norveškom. Prema mišljenju Linde Džekobson, one se (nordijske zemlje) „trude da privuku pažnju 'sile u usponu', koja je često preokupirana globalnim izazovima“.⁶³ Intenzivnija saradnja sa Norveškom, ali i Kanadom, omogućila bi Kini sa druge strane da prosperira na nekoliko načina. Nastavak bilateralnih odnosa sa dve severne države, omogućio bi Kini da se politički i ekonomski približi arktičkim državama. Kina i Norveška u tom smislu složile su se da nastave dijalog započet 2009. godine u vezi sa klimatskim promenama i polarnim istraživanjima. Zajednički interes u ovim oblastima, identifikovan je kao suštinski, a pored toga dve strane su razgovarale i o arktičkoj politici, energetske pitanjima i transportnim rutama.⁶⁴ Li Šengui (Li Shenggui), Pan Min (Pan Min) i Jan Kide (Yan Qide) smatraju da postoji ogroman prostor za saradnju dve države, prevashodno u sektoru razvoja tehnologije za ekstrakciju energenata. Autori su mišljenja da bi eventualna zajednička ulaganja, poput Štokman projekta, omogućila Kini da unapredi svoju tehnološku bazu, dok bi takvi poduhvati nedvosmisleno učvrstili kinesko-norveške ukupne odnose.⁶⁵ Komentarišući kanadsko-kinesku saradnju, Frederik Laser takođe uočava da postoji neiskorišćeni potencijal u bilaterealnim odnosima, koji bi bio obostrano koristan.

61 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., pp. 12-13.

62 Ibid., p. 13.

63 Ibid., p. 13.

64 Thomas Nilsen, “Norway welcomes China to the Arctic“, *BarentsObserver*, 31/08/10, Internet: <http://barentsobserver.com/norway-welcomes-china-to-the-arctic.4813544-16149.html>, 05/01/11.

65 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., pp. 13.

Autor je mišljenja da bi učvršćivanje odnosa između Kine i Kanade i blagovremeni prijem Kine u Arktički savet u svojstvu posmatrača, pomogao ukupnoj kooperaciji među arktičkim državama i povećao transparentnost u odlučivanju. Uključenje Kine i podrška admisiji drugih azijskih država kao posmatrača u Arktičkom savetu mogla bi se pokazati korisnom za Kanadu u njenom nastojanju da realizuje sopstvene planove. „Ignorisanje tuđih sugestija i zahteva moglo bi značiti da Kanada gubi kontrolu nad svojom arktičkom agendom. Opcija da se Kina uključi u Arktički proces, unapredila bi kanadske interese u regionu, jer se oni u velikoj meri poklapaju sa kineskim, pre svega u domenu istraživanja, environmentalne regulacije, maritimnog transporta, interpretacije maritimnog prava i potrebi za kooperacijom koja će podrazumevati multilateralne mehanizme kako bi se dostigli internacionalni kompromisi“.⁶⁶

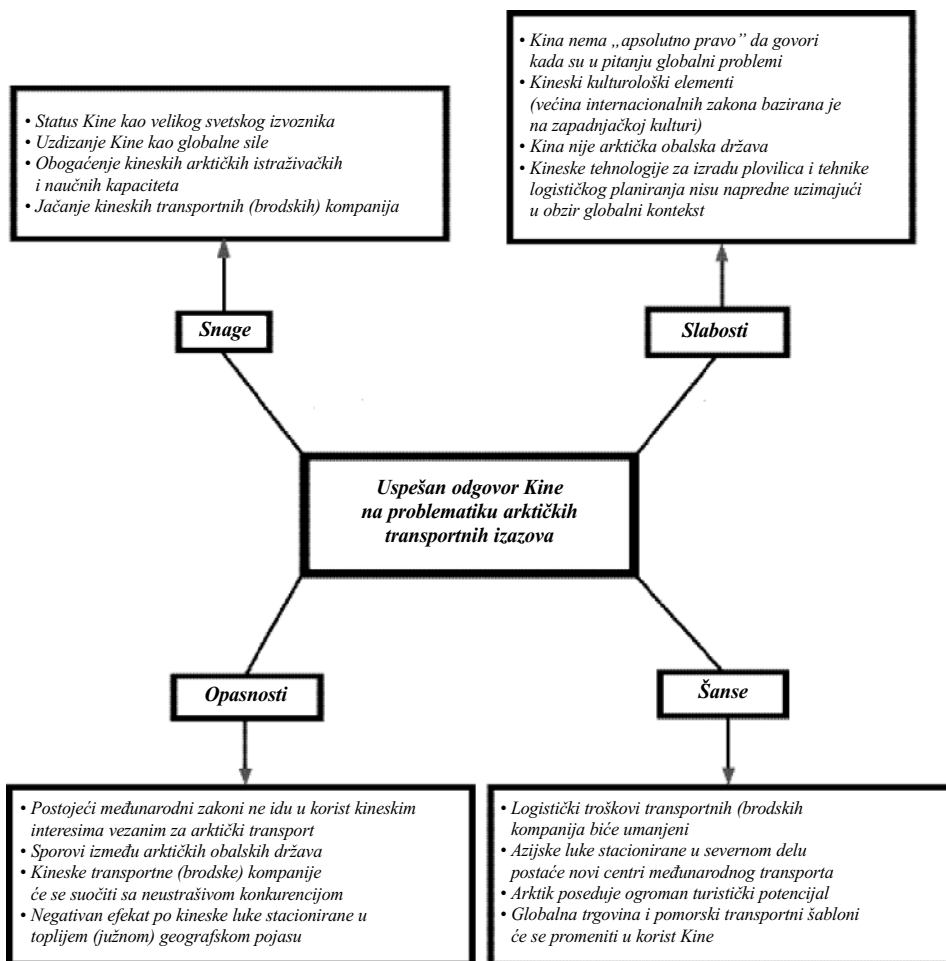
Kada je u pitanju kineska akademska javnost, stvari stoje nešto drugačije. Naime, iako ne postoji nijedna kineska institucija koja je posvećena isključivo istraživanju arktičke politike, prisutan je veliki broj pojedinaca koji se fokusiraju na analizu arktičkih strategija i arktičke geopolitike. Od 2000. godine kineski teoretičari i praktičari znatno su proširili učešće na internacionalnim seminarima koji se fokusiraju na komercijalna, pravna i geopolitička pitanja vezana za Arktik. Linda Džekobson navodi da je u kontekstu preciznijeg određenja političkih, pravnih i vojnih dimenzija Arktičkog procesa, kineska vlada 2007. godine organizovala je istraživački projekat pod nazivom „Arktička istraživačka pitanja“ (Arctic Issues Research). U okviru projekta obrađeno je više tema, ali podaci do danas nisu objavljeni. Međutim, jedan manji broj kineskih akademaca, javno je izneo svoje mišljenje povodom uključenja Kine u Arktički proces i ujedno pokušao da ohrabri vladu da se aktivnije pripremi za komercijalne i strateške mogućnosti kada se Arktik u dovoljnoj meri otopi.⁶⁷ Linda Džekobson u tom smislu ističe neka od njih. Tako je npr. Zenfu Li (Zhenfu Li) učestvovao u izradi SWOT matrice koja se tiče kineske pozicije na Arktiku (prikazano na grafikonu 1.)

On tvrdi da će „onaj ko kontroliše Arktičke rute, imati kontrolu nad novim prolazom svetske ekonomije i internacionalnom strategijom“. Komentarišući uspeh test-putovanja dva komercijalna nemačka broda od Južne Koreje do Holandije Rutom Severnog mora 2009. godine, još jedan kineski teoretičar, Čen Ksulong (Chen Xulong) sa Kineskog Instituta za internacionalne studije, rekao

66 Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., pp. 10-11.

67 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 5.

Grafikon 1. SWOT matrica koju je izradio panel kineskih specijalista za pitanja Arktika



Izvor: Li Zhen-fu, “ [Analysis of China’s strategy on the Arctic route], *Zhongguo Ruanxexue*, no. 1, Beijing, 2009, pp. 1–7, preuzeto od: Linda Jackobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 6.; sa kineskog na engleski jezik prevela Linda Džekobson; sa engleskog na srpski jezik preveo autor.

je da će „otvaranje arktičkih ruta ubrzati razvoj kineskog severoistočnog regiona i istočnih obalskih oblasti... Ovo je od velikog značaja i za istočnoazijsku kooperaciju“. Ovaj kineski ekspert je takođe izjavio da bi Kina

trebalo da ima dugoročnu viziju po pitanju arktičkog transporta. Pored pomenutog, Zenfu Li je u tom smislu kritikovao činjenicu da kineska istraživanja koja se tiču arktičkog transporta nisu bila planirana i sprovedena na odgovarajući način, jer „Kina nije bila u mogućnosti da zaštiti svoje interese“. Prema Zenfu Liu, kineska istraživanja „nisu uspela da obezbede fundamentalne informacije i naučne reference kako bi Kina mogla da mapira svoju strategiju“, te je sposobnost Kine da javno brani svoje interese na međunarodnoj sceni još uvek prilično ograničena. Ovaj teoretičar ističe i to da „Arktik ima veliki vojni značaj, a to je činjenica koju su prepoznale i druge države“. U tom kontekstu, Han Ksudong (Han Xudong), pripadnik Kineske Narodnooslobodilačke Vojske, zaključuje i upozorava da „mogućnost upotrebe sile na Arktiku ne može biti isključena, uzimajući u obzir kompleksnost spornih pitanja, posebno onih koja se tiču suvereniteta“. ⁶⁸

Slažući se u velikoj meri sa kineskim kolegom, Linda Džejkobsen objašnjava da je to veoma indikativno, analizirajući odluke koje su donosile arktičke obalske države poslednjih godina kako bi ojačale svoje vojne kapacitete u regionu. ⁶⁹ Dok Guo Peiking zaključuje da „nije u kineskom interesu da se njegova zemlja kloni arktičkih pitanja“. Ovaj kineski profesor dodaje da Kina koja tranzitira iz regionalne u globalnu silu, mora biti aktivnija u rešavanju internacionalnih arktičkih pitanja i naglašava da „svaka država koja ne sprovodi arktička istraživanja, mora biti isključena kao opredeljujuća sila kada je u pitanju upravljanje Arktičkim procesom, te posledično mora biti postavljena u pasivnu poziciju. ⁷⁰

Iako ove izjave kineskih teoretičara i analitičara ne ukazuju u potpunosti na to da li Kina ima nekakvu artikulisanu, za sada skrivenu, agendu koja se tiče Arktika, nagoveštaji budućeg razvoja kineskih polarnih i posebno arktičkih aktivnosti mogu se pronaći u izjavi koju je svojevremeno dao Čen Lianzeng (Chen Lianzeng). Komentarišući ciljeve 12. Petogodišnjeg plana (12th Five-Year Plan 2011-15), kao zamenik direktora Državne okeanske administracije, Čen Lianzeng je objasnio da Petogodišnji Plan služi kako bi Kina imala bolji uvid u saznanja o klimatskim promenama u dva polarna regiona, zatim kako bi proširila naučno-istraživačku delatnost i kako bi aktivno učestvovala u polarnim aktivnostima i utvrdila kinesku stratešku poziciju. Da bi ostvarila ove ciljeve, Državna okeanska administracija planira da radi na izgradnji kako

68 Ibid., pp. 6-7.

69 Ibid., p. 7.

70 Ibid., p. 7.

meke, tako i tvrde moći.⁷¹ Ovo dopunjuje i Ku Tanzou (Qu Tanzhou), direktor Kineske Arktičke i Antarktičke administracije, kada ističe potrebu Kine da dalje unapređuje svoje istraživačke kapacitete kako bi izašla u susret predstojećim izazovima, jer „je evidentno da još uvek zaostaje za određenim zemljama u tom smislu“.⁷²

6. ZAKLJUČAK

Možemo zaključiti da, iako još uvek javno nije istaknuta, kineska arktička strategija se svakako razvija u kompleksnom i koherentnom maniru. Mogućnosti za njeno konačno koncipiranje su mnogobrojne, a u velikoj meri zavisice od sveukupnih aktivnosti svih uključenih strana u Arktičkom procesu. Da li će naginjati konfrontaciji i nametanju određenih agendi ili će težiti kooperaciji i internacionalizaciji arktičkog pitanja, biće opredeljeno stavovima najpre arktičkih obalskih država, a potom i ostalih članica Arktičkog saveta. Saradnja sa Norveškom, Kanadom i Ruskom Federacijom predstavljaće primarni test za „globalnog igrača u nastajanju“. Takođe, od krucijalne važnosti biće efekti koje će konačno razrešenje teritorijalnih sporova izazvati, kao i iskorišćenost potencijala istočnoazijskih država, kada je u pitanju zajednički interes.⁷³ Svakako, za Kinu će od najveće važnosti biti pitanje iskorišćenja pomorskih tranzitnih ruta, ali i mogućnost razvoja hidrokarbonskih depozita u regionu. Pored toga veliki deo kineskog nastupa na Arktiku i generalno polarnim oblastima, poslužiće i kao merni instrument njenog dokazivanja statusa globalne sile, jer kako navode mnogi, ukoliko želi da dosegne status „globalnog igrača“, Kina će svakako u obzir morati da uzme činjenicu da se takav status gradi na osnovu naučnog potencijala, tj. upotrebe znanja kao faktora međunarodnih odnosa i odnosa moći u okviru njih. Dakle, pozivajući se na Frederika Lasera, inovacija jeste identifikovana od strane kineske vlade kao osnovna pokretačka snaga novog ekonomskog modela koji Peking namerava da lansira kroz realizaciju svoje nacionalne strategije do 2020. godine.⁷⁴ U tom smislu, razvoj naučne prakse koji

71 Ibid., pp. 11-12.

72 Qian Wang, Arctic research set to be beefed up, China Daily, 06/05/2010, p. 2., Internet: <http://wenku.baidu.com/view/faa5e460ddccda38376ba82.html>, 15/01/2011

73 Japan i Južna Koreja takođe su veoma aktivni po pitanju Arktika. Japan ima najdužu istoriju polarnih istraživanja (od 1956. godine), a Južna Koreja je 2008. godine zatražila mesto posmatrača u Arktičkom savetu.

74 Frédéric Lasserre, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, op. cit., p. 4.

odgovara ambicijama globalnog aktera, mora biti sproveden na odgovarajući način. Drugim rečima, ukoliko Kina želi da postane vodeća sila u 21.-om veku, njen naučni kapacitet mora odgovarati ukupnim ambicijama i biti podudaran sa pozitivnim proizvodima koje proizvode i druge razvijene zemlje. Ti produkti ne podrazumevaju samo savremene tehnologije vezane za energetiku ili saobraćaj, već i druge sektore, poput očuvanja životne sredine, međunarodnog prava i međunarodne politike. U praksi, kontradiktornost izjava kineskih zvaničnika i kineskih teoretičara, o poštovanju suvereniteta drugih država sa jedne i internacionalizaciji arktičkog pitanja sa druge strane, upućuje na zaključak da će Kina nastaviti da kontinuirano, ali „tiho i nenametljivo“, teži ka arktičkom regionu u duhu pristupačnosti istog svim nacijama sveta.⁷⁵

LITERATURA

1. Anker, Morten, “The High North and Russo-Norwegian bilateral economic relations”, *Russia, Finland and Norway: Economic Essays*, BOFIT Online no. 15 (Bank of Finland: Helsinki, 15/12), 2009, pp. 36–39.
2. Arctic Council, *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report* (Arctic Council: Apr. 2009), 2009, Internet: http://arcticportal.org/uploads/4v/cb/4vcbFSnnKFT8AB5IXZ9_TQ/AMSA2009Report.pdf, 05/01/11
3. Beary, Brian, “Race for the Arctic”, *CQ Global Researcher*, Vol. 2., No. 8., Washington, DC, 2008.
4. Beatty, Andrew, “Panama Ports Expect Boom Despite U.S. Slowdown”, *Reuters*, 19/03/08, Internet: www.reuters.com/article/idUSN1932770720080319 05/04/08
5. Blank, Stephen, “The Arctic: A Future Source of Russo-Chinese Discord?”, *China Brief*, Vol. 10, Iss. 24, Dec. 3, Washington, DC, 2010, pp. 7-9.
6. Christensen, Svend Aage, “Are the northern sea routes really the short-est?”, *DIIS Brief*, Copenhagen, Denmark, 30/03/09 Internet: http://www.diis.dk/graphics/Publications/Briefs2009/sac_northern_searoutes-.pdf, 03/01/2011
7. Daily Telegraph Foreign Staff, “UN to rule on Arctic seabed ownership”, *Daily Telegraph*, 29/05/2008, Internet: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/2045924/UN-to-rule-on-Arctic-seabed-ownership.html>, 25/12/10
8. ECON, “Arctic Shipping 2030: From Russia with Oil, Stormy Passage, or Arctic Great Game?”, *ECON Report 2007-070*, Oslo, Norway, 2007.
9. Filijović, Marko, „Teritorijalna razgraničenja na Arktiku“, *Vojno delo* (let), Beograd, 2010.

75 Linda Jakobson, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, op. cit., p. 13.

10. Global Time, “China backed to play larger role in Arctic”, *Global Time on-line*, 26/01/11, Internet: <http://www.globaltimes.cn/www/english/sci-edu/china/2011-01/616888.html>, 15/01/11.
11. Grupta, Arvind,, “Geopolitical implications of Arctic melt-down“, *Strategic Analysis*, vol. 33, no. 2 (Mar.), Brussels, Belgium 2009.
12. Jakobson, Linda, “China Prepares for an Ice-free Arctic“, *SIPRI Insight on Peace and Security*, No. 2010/2, Solna, Sweden, 2010.
13. Krugel, Lauren, “Chinese Interest in Arctic Riches Heating Up: Calgary Political Scientist“, *Canadian Press*, Calgary, 25/02/08 Internet: http://www.david-kilgour.com/2008/Feb_27_2008_09.htm, 06/04/09
14. Lasserre, Frédéric, “China And The Arctic: Threat Or Cooperation Potential For Canada?“, *China Papers*, No. 11., CIC & CIR, Toronto-Ontario, Canada, 2010.
15. Lasserre, Frédéric, “High North shipping: myths and realities”, in: Holtsmark S. G., Smith-Windsor, B. A. (eds), *Security Prospects in the High North: Geostrategic Thaw or Freeze?*, NATO Defense College (NDC) Forum Paper no. 7 (NDC: Rome, May 2009), pp. 179–199.
16. Nilsen, Thomas, “Norway welcomes China to the Arctic”, *BarentsObserver*, 31/08/10, Internet: <http://www.barentsobserver.com/norway-welcomes-china-to-the-arctic.4813544-116320.html> , 05/01/11
17. Spears, K. Joseph, “China and the Arctic: the awakening snow dragon”, *China Brief*, vol. 9, no. 6 (18/03), Washington, DC, 2009, Internet: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=34725&cHash=963847104910/01/2011](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=34725&cHash=963847104910/01/2011)
18. Peiqing, Guo, “Preserve legacy of open Arctic for all humanity”, *Global Time*, 22/03/10, Internet: <http://opinion.globaltimes.cn/commentary/2010-3/515022.html>, 07/01/11
19. US National Snow and Ice Data Center, “Arctic Sea ice shrinks as temperatures rise”, *Press release*, 3 Oct. 2006, Internet: http://nsidc.org/news/press/2006_seaiceminimum/20061003_pressrelease.html 03/01/2011.
20. USNI, Unuted States Naval Institute, “China: Linking the South China Sea and the Arctic Ocean”, USNI on-line, 2010., Internet: <http://blog.usni.org/2010/08/30/china-linking-the-south-china-sea-and-the-arctic-ocean/> 25/12/10
21. Wade, Robert, H., “Iceland will play crucial role in Arctic sea route”, *Financial Times*, 04/03/10, Internet: <http://www.ft.com/cms/s/0/639fde94-272c-11df-b84e-00144feabdc0.html#axzz1CFO6PEBP>, 29/12/10
22. Wang, Qian, Arctic research set to be beefed up, *China Daily*, 06/05/2010, Internet: <http://wenku.baidu.com/view/faa5e460ddccda38376baf82.html>, 15/01/2011

*Filijović M., Kineska „(velika) polarna igra“, MP 3, 2011
(str. 392–416)*

23. Wong, Queenie, “In Arctic ‘cold war,’ Russia plows ahead”, *McClatchy Newspapers*, 05/08/08, Internet: <http://www.mcclatchydc.com/2008/08/05/46477/in-arctic-cold-war-russia-plows.html>, 31/07/09
24. www.arctic-council.org

Marko FILIJOVIĆ

THE CHINESE “(BIG) POLAR GAME“

ABSTRACT

Climate changes have caused ice melting in the Arctic, thus creating new conditions in the region. Apart from making access to hydrocarbon deposits the Arctic region is rich in, new ways of transportation have appeared. In summer, the region is almost completely passable, thus making the routes between America and Asia much shorter. This has drawn attention not only of Arctic states, but also of some others, these especially including big exporters of consumer goods, as China and Japan are. The paper analyses the position of China with regard to other countries that are interested in exploitation of the Arctic region with focus on transport, in particular. Special attention is directed towards the strategic orientations of the Chinese management, this including the analysis of its approach, but also the positions of the international and especially the Chinese academic circles concerning the political and economic implications of joining of China to “the Arctic race“.

Key words: Arctic, transport, China, “Arctic process“, geoeconomics.