

The Geoeconomics of Power: How States Compete for Trade Routes in the 21st Century

Stefan MANDIĆ¹

Abstract: Global trade stands out as an important factor that influences the socio-economic power within the world-system. As focusing on trade routes would contribute to an understanding of global power distribution, the objective is to examine how trade routes impact the formation of socio-economic power. Since the “geoeconomics of power”, which the theoretical framework is based on, represents an integration of world-systems theory and geopolitics, the article outlines how trade routes are conceptualised within these two systems of thought. The article further elaborates on the theoretical framework in which political power is understood as being dependent on economic wealth and trade routes. The main research question is how the 21st-century struggle for control over Eurasian trade routes reflects their structural significance for the reproduction of socio-economic power. The analysis concentrates on the positioning of China and Russia, vis-à-vis traditional thalassocratic core states led by the U.S. The significance of the trade routes in the premodern era and their transformation during the 19th and 20th centuries is examined first, in order to contextualize 21st century struggle over their control. The methodological approach is historical-structural and comparative. The article concludes that trade routes constitute one of the key determinants of socio-political power and that their importance for core positioning may grow in the 21st century.

Keywords: trade routes, resources, socio-economic power, world capitalist system, geopolitics, geoeconomics of power.

¹ Research Fellow, University of Belgrade – Faculty of Philosophy, Belgrade, Serbia. E-mail: stefan.mandic@f.bg.ac.rs, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4531-4436>.

Introduction

Since their beginnings, the social sciences have sought to explain sources of social power through technology/means of production (Marks 1969), ideas and culture (Huntington 1997; Weber 1989), institutions (North and Thomas 1973), discourse (Foucault 2001; 2002) or resources (Klare 2001). However, they have mostly neglected the role of trade routes, which will be the subject of this paper. Although socio-economic power can characterise non-state actors (individuals, social groups, companies, institutions), this article examines it as a property of states. This is due to the article's analytical focus on state-centric global power relations and inter-state competition within the world-system. The article builds on Max Weber's classical definition of power as the ability to realise one's will even against the resistance of others (Weber 1976a, 37) and world-systems theory's emphasis on the structural position of the state in the world capitalist economy (Vollerstein 2005). Further, it argues that the socio-economic power of the state, as the ability to influence other actors in the world-system, is primarily derived from:

1. control over advanced technology;
2. access to strategic resources;
3. command over trade routes through which goods and resources circulate.

These three dimensions are structurally interlinked and are a critical foundation for the long-term reproduction of socio-economic power. The paper uses the term trade routes to refer to major maritime and transport corridors that enable the circulation of goods and services. That being said, it is worth noting that trade routes have frequently overlapped with key military roads and routes of colonisation, conquest and looting throughout history. Nevertheless, the term trade routes is used because, over long historical durations, many military corridors (e.g. *Via Militaris*) and raiding or colonial paths (such as Viking maritime routes) gradually became trade routes.

Since the economic crisis of 2007, world capitalism has been in the process of restructuring. The world order is marked by unstable multipolarity in which states such as China, and, to a lesser extent, Russia emerged as potential contenders for the core position. This has led to intensified geopolitical struggles between established thalassocratic core states led by the U.S. and emerging powers. In this geopolitical struggle for the dominant position, trade routes hold a central position. Therefore, the main research question of the paper is how the 21st-century struggle for control over Eurasian trade routes reflects the structural significance of trade routes for the reproduction of socio-economic

power. The analysis concentrates on the positioning of China and Russia, *vis-à-vis* traditional thalassocratic core states led by the U.S. The methodological approach of the paper can be defined as historical-structural and comparative. First, a short historical analysis of trade routes will be given. This serves as the basis for the main comparative analysis of the trade routes in the 21st century.

Theoretical approaches to trade routes: A comparative overview

In world-systems theory, the primary field of analysis is the global capitalist economy, within which the relationships between different regions are structurally organised. The core is the most technologically advanced region with strong state institutions and the capacity to produce the most expensive and complex goods. It exploits the periphery and semi-periphery through unequal exchange. The periphery is characterised by rudimentary forms of raw material and semi-finished goods production, while the semi-periphery, in terms of its production structure, occupies an intermediate position (Volerstin 2005, 50–55). Beyond technological superiority, the dominance of the core is also based on its control over the most vital global trade routes (Arrighi 2010, 40–41). Control over key trade corridors enables the core to exert full command over the flows of global commerce and to organise and monitor the movement of essential resources that constitute the lifeblood of the world economy. During the earlier phases of the development of the capitalist economy, control over long-distance trade was one of the most important conditions for successful profit accumulation. It allowed merchants from core areas to establish monopolies over the trade in luxury goods, thus enabling them to generate surplus profits (Braudel 1981, 51–54, 81–82, 92–93). Trade routes are also crucial due to their role, alongside colonisation, as one of the principal mechanisms of integrating different parts of the world into the peripheral position. During the 16th century, unlike Latin America, Eastern Europe was not integrated into the world-system through conquest, but rather through commerce. The main function of Eastern Europe was to supply core states such as the Netherlands, later Great Britain, with inexpensive resources like timber and grain. This enabled those countries to specialise in more sophisticated and lucrative forms of production (Wallerstein 1986, 71–76).

The geopolitical perspective on trade routes differs somewhat from the world-systems approach. While world-systems theory focuses primarily on the

economic benefits derived from trade routes, geopolitical thinkers examine them to understand how their control can enhance political power. According to Alfred Mahan, the primary condition for U.S. global dominance lies in its control over the world's seas and the key trade routes that traverse them. This ensures a monopoly over global trade flows (Mahan 1890, 25; Zarić, 2009). Nicholas Spykman and Zbigniew Brzezinski further developed Halford Mackinder's foundational theories. According to them, preventing the dominance of land powers such as Russia, located in the heartland of Central Asia (Pivot Area), is only possible by denying them lasting access to warm seas (Bžežinski 2001, 37; Mackinder 1904; Trapara 2014; Spykman 1942). The containment of heartland powers, therefore, depends on the control of both land and sea routes within the Rimland (the coastal fringes of Eurasia, including Europe, the Middle East, South, East, and Southeast Asia) (Vuković 2020; Kopanja 2022, 139–140; Proroković 2018, 89–106). Through such strategies, maritime powers like the United Kingdom and later the United States have blocked any one state from achieving political dominance over the Eurasian landmass. They thereby prevented the emergence of a superpower that could challenge their own hegemony. Among Russian geopolitical thinkers, trade routes are analysed in a similar fashion but toward an opposing goal. In order to weaken the influence of the thalassocratic, Atlanticist powers, Dugin (1997, 149–153, 157–159, 199–231) argues that Russia must dominate the Rimland, through indirect diplomatic control of ports in Asia and Europe, and thereby position itself as the dominant Eurasian power. This would allow Russia to control not only the most important land routes across Europe and Asia, but also the key maritime trade routes that underpin global power.

The analysis of trade routes in geopolitics inevitably raises questions concerning the relationship between geoeconomics and geopolitics, and the position of geoeconomics within the framework of geopolitical theory. Geopolitics is concerned with the interdependence of a state's power and geographical space (Proroković 2017; 2018, 36). Geoeconomics, by contrast, centres on how the use of economic instruments can advance geopolitical objectives (Blackwill and Harris 2016, 20; Schneider-Petsinger 2020). This raises the question whether durable political power can be exercised at all without socio-economic power that is tied to issues of technology, geographical distribution of resources (Korolija 2025) and trade routes. The article argues that major geopolitical processes are often driven by geoeconomic dynamics of which trade routes are an integral part. This argument suggests a potential theoretical synthesis between world-systems theory and geopolitical

approaches. Within this synthesis, geoeconomics becomes the key analytical nexus linking economic power with its spatial-political expression.

Thus, the central question of this paper is: How does the 21st-century struggle for control over Eurasian trade routes reflect the structural significance of trade routes for the reproduction of socio-economic power, particularly in the context of the rivalry between China, Russia, and the U.S.? Before turning to the 21st century, the article examines the role of trade routes in earlier historical periods. This historical analysis is not intended as an exhaustive narrative, but as a foundation for understanding the structural significance of trade routes for great-power competition today. To analyse the role of trade routes in structural reproduction, this study will adopt the theoretical framework of “geoeconomics of power”, which integrates the world-systems perspective with geopolitical analysis. The central thesis of this theoretical approach is that geopolitical power derives from socio-economic power and that control over trade routes is one of the key preconditions for such power (unlike conventional geoeconomics, which focuses on the use of economic instruments for geopolitical ends). The “geoeconomics of power” has four main propositions:

1. *The source of military and political power is economic power* – Throughout history, no major military nor political power has existed without economic foundation. Control of the means of coercion and administration, therefore, depends on control over technology, resources, and trade routes.
2. *Economic power can be increased by political and military means* – Although the fundamental source of power is the economy, once a state becomes economically powerful, it can use military and political means to further increase economic power. Since socio-economic structures reproduce power asymmetries, understanding the mechanisms of their reproduction may allow states to shape them in a desirable way. Unlike geopolitical perspectives that treat territorial control as an end in itself, this paper argues that control over territory primarily serves socio-economic power, from which geopolitical power is subsequently derived. In contrast to world-systems theory, this paper places greater emphasis on how great powers use political and military means to enhance their economic power.
3. *Trade routes are an important conduit between economic and geopolitical power* – A great power may possess advanced technology and access to resources, but without control over trade routes (over circulation), it cannot fully exploit these advantages. Control over trade routes enables the activation of technological and resource potential and helps maintain the dominant position within global circulation.

4. *The strategic importance of trade routes is inversely proportional to the stability of the international order* – In periods of unipolar stability (1991–2008), major trade routes are largely controlled by the dominant power. In periods of unstable multipolarity or capitalist restructuring (post-2007), world trade becomes an arena of geopolitical competition. The current struggle over Eurasian corridors should be seen as a symptom of the restructuring of world capitalism, not its cause. In the times of unstable multipolarity, the significance of each trade route derives from its potential to influence global flows and alter the global balance of power.

Methodological framework

The analysis uses the historical-structural method as well as the comparative case-study method. The historical-structural method has a long tradition in world-systems theory and historical sociology as it examines the development of social phenomena in their *longue durée*. The 21st-century configuration of trade routes and their impact on socio-economic power can only be understood through historical analysis, because power structures are reproduced and transformed over centuries, instead of short-term intervals. Such an approach makes it possible to distinguish between those aspects of trade routes that have consistently underpinned socio-economic power and those that have been transformed by early and contemporary capitalism. The historical analysis, hence, provides the basis for the paper's main focus, analysis of the power dynamics of the trade routes in the 21st century. The analysis of 21st-century trade corridors is based on a structural comparative case-study method, with strategically significant corridors serving as the principal cases of analysis. The research draws on secondary sources, primarily from world-systems theory, geopolitics, historical sociology and social history. It also relies on empirical historical data, official documents, policy strategies, statistical data and media reports. The main unit of analysis is trade routes, defined as key maritime and land-based transport corridors.

In this article control over trade routes is defined as the capacity to influence major maritime and land corridors and key chokepoints, which enables substantial control over global circulation. Control is not understood merely as territorial possession, but as a historically variable capacity to shape, redirect, or obstruct major trade flows. Depending on the context, control may involve military presence at chokepoints, investment in infrastructure, influence over

transit countries, the construction of alternative corridors, etc. Due to their historical variability, the different aspects and dimensions of route control are used as interpretive categories rather than as fixed quantitative indicators. The analysis will focus primarily on the manifestation of trade route control expressed through the creation of new routes.

The main building blocks of the analysis are the following:

- a) *contextual part* – the development of trade routes in the premodern era and their function for reproduction of state power; technological development of trade routes during the 19th and 20th centuries and consequences for power projection of unequal access to new technology-driven trade routes;
- b) *main analysis* – the emergence of new Eurasian trade routes and the reconfiguration of old ones in the 21st century and their function in state power projection and geopolitical struggle.

The trade route can be considered as significant if it has the potential to influence global economic flows and therefore, alter the global balance of power. The 21st-century trade corridors that receive the most attention in this paper were selected based on the following significance indicators:

1. *Investment threshold* – A corridor that has received or is planned to receive over 10 billion dollars in investment, indicating the strategic importance it holds for the sponsor countries.
2. *Transit time reduction potential* – A corridor with the potential to reduce transit time by 30% compared to existing routes, making it a transformative factor in global trade flows.
3. *Chokepoint bypass potential* – A corridor that offers an alternative to at least one maritime chokepoint (Malacca Strait, Suez Canal, Strait of Hormuz, Gibraltar, Panama Canal).
4. *Geopolitical counter-reaction* – A corridor whose existence or planning has triggered the implementation or planning of counter-initiatives and diplomatic protests, indicating its perceived threat to the existing power distribution.

Corridors that meet most of the significance indicators have the potential to significantly impact global circulation patterns and will therefore be analysed in the paper (the Belt and Road Initiative, the Northern Sea Route, the International North–South Transport Corridor, the India–Middle East–Europe Corridor, and the Global Gateway). Thresholds for some of the indicators (over 10 billion dollars in investment, 30% reduction in transit time) are heuristic, rather than absolute and are intended to distinguish globally strategic corridors from

ordinary regional infrastructure projects. Nevertheless, it is important to clarify why these thresholds have been selected. Projects below 10 billion dollars can usually be financed by a single state through standard commercial loans or bond issuance. When an investment exceeds 10 billion dollars, it signals that the project represents a strategic commitment by one or more states and that its feasibility demands multilateral contracts, long-term commitments and a development bank's involvement. Surpassing this threshold also suggests that the project goes beyond simple commercial viability, entering the domain of geoeconomic and geopolitical positioning. The 30% transit time reduction threshold assumes that a reduction of this size significantly alters global trade flows. Such a major reduction in transit time shifts the competitive balance among existing routes and, consequently, the significance that each individual route holds for global circulation.

Trade Routes in the Premodern Era

Natural conditions fostered the emergence of a world trade network spanning North Africa and Eurasia. Its forerunner was a trade line that, during the 3rd millennium BCE, linked the cities of Mesopotamia to Egypt (Warburton 2024), which over time branched out and became a network. At the height of the Roman Empire, this network encompassed large parts of Eurasia and North Africa. The world trading network consisted of several interconnected regional circuits (Silk Road, Indian Ocean network, Mediterranean network, North Sea network, Trans-Saharan routes) (Abu-Lughod 1993; Curtin 1984, 21–24, 71–81; Klæsøe 2010). The most important of these was the Silk Road, established during the expansion of Rome and China's Han dynasty in the 1st century AD, which connected Europe with the Far East via the Middle East and the heartland of Asia (Liu 2010, 1–41).

While the economic power of premodern states mostly depended on appropriating surplus produced by their population, it also hinged on their degree of control over the trade network (Mandić 2022, 174, 220–222). There was an unmistakable correlation between control of key segments of the world trade network and the empire's wealth and power. The Romans reached the zenith of their power when they controlled entire Mediterranean commerce and entered the Indian Ocean trade (McLaughlin 2014, 1–28, 226–229). The Muslim world attained its civilizational and economic apex while controlling the crucial links in trade between East and West (Abu-Lughod 1989, 146). Empires,

therefore sought to control trade and to expand existing trading networks (Mandić 2022, 123–124). Taxing commerce increased their revenues and enabled the financing of vast bureaucratic and military apparatuses. In line with these interests, they improved trade infrastructure and strengthened individual circuits. For example, the Romans built roads and merchant fleets that improved trade flows and raised per capita income (McLaughlin 2014; Temin 2013, 223).

Why, then, did this extensive network not lead to the rise of the capitalist order over such a long period? State bureaucracy in the world empires regarded trade primarily as a means of augmenting its own power and wealth. Consequently, centralized state prevented (through taxation and state monopolies) the formation of fully autonomous social groups that might have deployed accumulated commercial wealth as capital (Braudel 1981, 71–74; Mandić 2022, 123–124; Tilly 1990; Veber 1976b, 181–188). Capitalism, defined as a continuous fundamental class relation between capital and wage labour, could arise only within a decentralised pre-modern formation such as feudalism. The European feudal order never managed to impose total control over the cities, where capitalist relations between wage labour and capital began to develop (Mandić 2022, 194–195). As capitalist production spread, broader regions were gradually integrated into peripheral and semi-peripheral positions. The growth of capitalism led to further expansion of trade routes across the continent, facilitating the breakdown of feudal economies. Competition for control over the most advanced production and the most important trade routes prevailed within the European trading network. This competition, from the 15th century onward, was connected to the exploration of the new Atlantic trade routes, the recombination of old trade routes and geopolitical strife for their control. The Netherlands emerged victorious in the 17th century, becoming the first state in the classical sense to assume the role of the core capitalist state (Wallerstein 2011a, 36–74). From the late 18th century, Great Britain emerged as the dominant power and integrated much of the world's regions into the global capitalist system at the position of periphery and semi-periphery (Arrighi 2010, 163–179; Wallerstein 2011b).

The Development of Trade Routes in the 19th and 20th Centuries

In the 19th century, the Industrial Revolution brought about notable changes, developments and recombinations of trade routes. This period is characterised by the gradual integration of the entire world into the capitalist world economy. Technological advancement greatly reduced the cost of transporting goods, thereby increasing their global accessibility. If we accept Marx's view that transportation is part of production rather than circulation (Mandić 2024a, 73), then we can argue that the development of transport technologies (railways, steamships) was one of the key factors in boosting general productivity. However, the most advanced transport technologies were primarily controlled by core states. These new routes served to further institutionalise unequal exchange between core and peripheral regions (Arrighi 2010; Beckert 2014; Cain and Hopkins 1993; Headrick 1981; Wallerstein 2011b). They were not designed to economically develop subordinated territories, but rather to link resource sites with intermodal hubs, which major colonial cities developed around, while hinterlands remained underdeveloped. The UK, for example, used trade routes to obtain cheap raw materials such as tea and cotton from India, cotton from Egypt, wool from Australia and sugarcane from the Caribbean and the American South, while exporting finished goods (e.g., textiles, refined sugar, tea, coffee) and technologically advanced products (e.g. weapons, locomotives, ships), thus realizing super profits (Arrighi 2010; Beckert 2014; Cain and Hopkins, 1993; Headrick 1981; Wallerstein 2011b).

Unequal access to resources and strategic trade routes was a major source of tension between core states and those which aspired to core status. Since Germany lacked access to the Atlantic and a sufficient resource base, it pursued the establishment of the Berlin-Baghdad railway corridor. The goal was to access the warm-water ports, enabling unrestricted trade. These long-term geoeconomic ambitions shaped Germany's strategy in WWI. Beyond the Berlin-Baghdad corridor, Germany also sought to secure vital resources by expanding eastward. Its defeat in WWI led to even more radical ambitions under the Nazis, who envisioned expansion as far as the Ural Mountains in pursuit of resources (oil, coal and grain) and "Lebensraum" (Antonić 2022; Collingham 2012; Fischer 1961; McMeekin 2012; Snyder 2017; Toprani 2016). One can argue that fascism and nazism in the first half of the 20th century could be partly understood as ideological expressions of elite frustration. These ideologies emerged in the countries that, while developed, lacked resources and control over global trade to fully establish themselves as core states. This interpretation of the rise of

fascism and nazism is not exhaustive and should be considered together with other explanations.

After World War II, the U. S. became the most important core state as it replaced the United Kingdom as the main core state of the world capitalist system. The U.S. controlled the most sophisticated forms of production, dominated sea trade routes and established the most powerful military. Its main geopolitical rival was the USSR, and these two superpowers formed a bipolar world order. From a geopolitical perspective, the second half of the 20th century is characterised by the West's successful containment of the USSR. The West, through its control of the Rimland, effectively prevented the USSR's access to warm-water ports, thereby cutting it off from key global maritime trade routes. The dissolution of the Soviet Union between 1991 and 2008 marked the so-called „short summer” of Fukuyama's (1992) „end of history” and the unipolar dominance of the U. S. (Mandić 2024b). The rise of India and China, the resurgence of Russia and the decline of the West during the early 21st century gave rise to a multipolar competition among great powers. This struggle for a core position in an era of the restructuring of global capitalism has had a profound impact on the configuration and strategic significance of contemporary trade routes.

Trade Corridors and Global Power Realignments in the 21st Century

World-systems theory emphasises that the restructuring of capitalism and the emergence of a new core typically occurs during periods of structural crisis within capitalism. A frequent source of such crises stems from contradictory interests within the capitalist class itself. The capitalist class in core states has strived to increase domestic consumption of the goods it produces, while also seeking to reduce the cost of labour (Wallerstein 2011c). This contradictory trend has led to three following tendencies: stagnant or slow wage growth in developed countries; the offshoring of industrial bases to countries with cheaper labour; and a rise in consumer credit in the West to sustain high levels of consumption. On the ideological level, this manifested as neoliberalism, characterised by financial deregulation, the erosion of labour rights and pronounced globalisation of economic flows. The main consequence was the global financial crisis of 2007. After the crisis, the traditional Western core began to lose power, even though it still retained a dominant position. At the same

time, China, and to a lesser extent, Russia², emerged as potential contenders for a new core position.

These processes have led to the development of an unstable multipolar world, marked by intensified geopolitical, ecocultural and geoeconomic conflicts. One of the key manifestations of these geoeconomic tensions is the struggle over control and redefinition of global trade networks. China, which launched the Belt and Road Initiative (BRI) in 2013, could be considered as the primary leader in redefining global trade today. The central goal of this initiative is to reduce China's dependency on trade routes of the South China Sea and critical chokepoints such as the Malacca Strait and the Suez Canal, as these chokepoints could be potentially blocked by the still superior U.S. Navy. Additionally, through the abovementioned project, China is focused on several different objectives. It wants to diversify sources of energy supplies and better connect with markets that have demand for Chinese goods. It also aims to promote the renminbi as a global currency and to transform from a regional to a global power (Macaes 2019, 22–24; Rolland 2017). The initiative consists of two primary components:

1. The Silk Road Economic Belt (overland), which aims to connect China with Russia, Central Asia and Europe through a network of roads and railways;
2. The 21st Century Maritime Silk Road, which aims to link China's major port cities with the Mediterranean, Southeast Asia and East Africa.

The principal value of the Silk Road Economic Belt lies in its potential to bypass global trade chokepoints and establish alternative routes for commerce with Europe and Russia. The main corridors include:

1. *New Eurasian Land Bridge (Eastern China – Kazakhstan – Belarus – Poland – Germany)* – Already partially functional, it enables transportation between China and Germany in 15–22 days, whereas the maritime route via the Suez Canal and Gibraltar takes 35–45 days (China SCIO 2020; Trauchessec 2025) (37–66% reduction in transit time).
2. *China – Mongolia – Russia Economic Corridor (Eastern China – Mongolia – Russia – Poland – Germany)* – Partially functional. Similar time reduction in travel as with New Eurasian Land Bridge (China SCIO 2020; Nanchen et al. 2022).
3. *China – Central Asia – West Asia Corridor (Western China – Kazakhstan – Uzbekistan – Turkmenistan – Iran – Turkey – Bulgaria – Serbia – Central*

² There is a possibility that Russia, unlike China, which is a technological and industrial powerhouse, lacks the structural capacity to become a core state and instead aims to improve its position as a resource-rich and militarily strong semi-peripheral power.

Europe) – If completed, it will enable transportation between China and Germany in 10 days, compared to 35–45 days via the Suez/Gibraltar route (China SCIO 2020; Nan 2025) (71–78% time reduction).

4. *Pakistan Economic Corridor (Western China – Gwadar Port in Pakistan)* – A strategic corridor granting China direct access to the Arabian Sea and Indian Ocean without passing through Southeast Asia (Bhattacharjee 2015; China SCIO 2020).

5. *China – Indochina Peninsular Corridor (Main railway route: South China – Laos – Thailand – Malaysia – Singapore; three lateral branches to Myanmar, Cambodia and Vietnam)* – As with the Pakistan Economic Corridor, the main function is to diversify Chinese access to the Indian Ocean, but also to strengthen its economic cooperation with ASEAN countries (China SCIO 2020).

The maritime component of the 21st Century Maritime Silk Road, through the enhancement of existing port infrastructure and the construction of new ports and multimodal hubs, also intends to reduce travel times. The most significant maritime route announced by China in 2017 to be added to BRI, and already being actively developed by Russia, is the Northern Sea Route (NSR) (Stekić 2021). This route stretches along the Russian Arctic coastline. The Arctic sea ice had been melting by approximately 12.5% between 1979 and 2023, due to global warming (NSIDC 2023), which made the waters increasingly navigable. The number of ice-free months suitable for transport has increased while the projections indicate that the season of unobstructed passage will extend additionally from roughly three months at the beginning of the 21st century to about six months by its end (Khon et al. 2009). Russia is constructing ports and military bases along the entire route and is developing a powerful icebreaker fleet (46 icebreakers compared to the 2 in the U.S. fleet), which is expected to allow year-round navigation (Mehdiyeva 2021; The Arctic Institute 2025a; 2025b). Once fully developed, the NSR could reduce shipping distances between China and Europe by up to 40% compared to the traditional route via the Suez Canal (Schøyen and Bråthen 2011). Moreover, the NSR could offer Russia and China the opportunity to access global seas without relying on traditional chokepoints (Kossa 2020). For China, however, a potential downside of the NSR would be that it lies entirely within Russia's exclusive economic zone, granting Russia monopolistic control over tariffs and regulatory frameworks along the route. Therefore, China is actively pursuing a more independent Arctic policy by diplomatically engaging with other Arctic countries and regions, such as Iceland and Greenland (Buchanan 2024; Kossa 2020).

It should also be noted that Russia aims to further diversify its trade routes through cooperation with Iran on the joint project called International North–South Transport Corridor. In 2025, the two countries signed an agreement on the development of railway infrastructure with the goal to provide Russia with direct access to the Persian Gulf. Both countries committed to invest €36 billion (Railfreight 2023). By relying on Russia’s navigable river system, the Caspian Sea and an expanded Iranian railway network, the plan is to enable resources from Siberia to be transported along an alternative route to the Persian Gulf and India or onward by rail to Pakistan, while bypassing chokepoints controlled by the West (EDB 2022; Bayramli 2025; Sukhankin 2024). The development of the INSTC may be interpreted as one of the broader factors contributing to U.S. interest in political developments in Iran.³ This corridor could limit Western regional influence and facilitate Russia’s access to warm-water ports. However, direct causality between the U.S. attitude toward Iran and INSTC is hard to establish.

So far, China has invested over \$1.3 trillion in the development of the Belt and Road Initiative, building an extensive network of roads, railways, oil and gas pipelines and undersea internet cables (Griffith University 2025; McBride, Berman and Chatzky 2023). The BRI is thus a multidimensional strategy with a goal to strengthen China’s global trade position and move it closer to joining the core of global capitalism. Russia, for its part, plans to invest approximately \$30 billion in the NSR up to 2035 (*Reuters* 2022). These two mentioned megaprojects have prompted the U. S. and Western allies to propose alternative strategies. The most important is the India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC), a maritime and railway project announced at the G20 Summit in 2023. Its objectives are to enhance connectivity between Western Europe and India, reduce transit time (by 40%) and transit costs (by 30%) (RIS 2025), avoid chokepoints which could be endangered by Iran and Houthis (Strait of Hormuz, Bab el-Mandeb) and create an alternative to BRI. The project is planned to attract up to 600 billion dollars in investment (D’Andreo 2025). This corridor would link India to Europe via Saudi Arabia, Jordan and Israel (Buturac 2025; Rizzi 2024). The main railway networks in the Gulf states already exist and are in the process of expanding. The missing link is the railroad between Jordan and the Israeli port in Haifa, which is still not being built to political disputes - Israel hasn’t officially joined the IMEC project, owing to the regional tensions connected to the Gaza war (Ghuloom 2025). Complementary to IMEC would be the Eastern Mediterranean gas pipeline, which is a potential plan of Greece, Israel and

³ Even more important is could be Iran’s ability to block the Strait of Hormuz, through which 27% of the world’s oil and 22% of liquefied natural gas supplies pass (CRS 2025).

Cyprus to bring offshore Israeli offshore gas to Europe. The Turkish alternative to Eastern Mediterranean gas corridor is the plan for constructing gas pipelines, which would transport natural gas from Qatar via Turkey and Syria to Europe (Kazanci 2024). Together with the already ongoing expansion of infrastructure for the transmission of Azerbaijani gas (Tedesco 2025), all of these potential initiatives are designed to undermine the dominance of Russian energy exports to Europe. Despite this, regional rivalries in the Eastern Mediterranean and the Middle East significantly hamper the implementation of most of these projects.

The European Union (EU) is also becoming more active in the global competition over trade routes. As a response to BRI, in 2021, the EU launched the Global Gateway strategy with the goal of investing 400 billion euros in the development of infrastructure in the Global South. The main projects linked to the Global Gateway include the Lobito Corridor connecting the coast of Angola with the Democratic Republic of Congo and infrastructure projects connecting Ukraine and the EU (EMEA 2025; EU Neighbours East 2025). On the home ground, the EU is investing in further development of the Trans-European Transport Network (planned investment between 2021 and 2027 is 25.8 billion euros), with the aim of improving railway networks, which are planned to be the basis of ecological freight (EC 2025; 2026). The EU is also diversifying its trade deals with regions and countries such as India, the Mercosur bloc, Australia and Southeast Asia, in order to be more independent from Chinese and American routes (WTO Center 2026) and tightening control over essential European ports, introducing stricter oversight of foreign investments (Sapio 2025).

Another potential western project, which has not yet been designed, seeks to eventually compete with Russia's development of the NSR. This route would pass through the Northwest Passage: from the U. S. through the Canadian Arctic Archipelago, across the Arctic, and toward Europe. Like the NSR, its navigability is improving due to global warming. Nonetheless, unlike the NSR, the potential Northwest Passage route faces greater natural, infrastructural and geopolitical challenges. First, navigation through the Canadian Arctic Archipelago is significantly more difficult than along Russia's Arctic coast (Humpert and Raspotnik 2012). Also, Canada has not yet undertaken crucial infrastructure development to enable consistent and large-scale transport through the corridor (Sheehan et al. 2021). There are also ongoing tensions between the U.S. and Canada regarding jurisdiction over the route. While Canada states that the passage lies within its territorial waters, the U. S. argues that it should be treated as an international strait open to global navigation (Schlanger 2022). Provocative remarks made by Donald Trump, suggesting that Canada might one day become the 51st U.S. state (Yousif 2026), could be interpreted as partly reflecting these

jurisdictional disagreements, though definitive evidence is lacking. Similarly, his administration's expressed interest in securing control over Greenland may indicate future strategic initiatives to improve the U.S. position in the Arctic region (Carafano 2025). As Arctic ice continues to melt, greater resource extraction will become more feasible and Arctic shipping routes will become more economically cost-effective. In a landscape where Russia accounts for approximately 53% of the Arctic coast and the U.S. accounts for approximately 4% (1706 km of Arctic shore) (The Arctic Institute 2025a; 2025b), gaining direct or indirect control over Greenland would greatly increase American power projection in the region.

Conclusion

The main research question of this paper is how the 21st-century struggle for control over Eurasian trade routes reflects the structural significance of trade routes for the reproduction of socio-economic power, focusing on the positioning of China and Russia, *vis-à-vis* traditional thalassocratic core states led by the U.S. The analysis has shown that trade routes are not mere conduits of commerce, but a fundamental aspect of state socio-economic power. Throughout history, control over strategic trade routes was foundational for the power of pre-capitalist empires and essential for the reproduction of the core position in the world capitalist system. Whereas in precapitalist times state power was based on the taxation of trade, in capitalism, it is more grounded in the core states' control of the trade, which enables unequal exchange. Nevertheless, in both the precapitalist and capitalist era trade routes have proven fundamental for the accumulation and maintenance of state socio-economic power.

In the early 21st century, the age of unstable multipolarity and of the restructuring of capitalism, trade routes appear to have become even more significant in power projection. The Belt and Road Initiative, the Northern Sea Route, the India–Middle East–Europe Corridor and Global Gateway are not merely construction projects. They could be interpreted as instruments in great-power competition for global dominance. China and Russia tend to be more active in developing trade networks than the traditional core states. This can be partly explained by the fact that the classical core states as thalassocratic powers, still maintain significant military and, therefore, commercial control over the world's seas, which may be further entrenched through projects such as IMEC.

Geoeconomic and geopolitical competition over trade routes reflects a state of flux and the restructuring of the global capitalist system in which new actors might have a chance to become core states. This would suggest that the restructuring of Eurasia's trade network is more than an infrastructure upgrade. It can be interpreted as a quiet contest over the shape of the global power distribution and the global order itself. This quiet competition for control over trade routes may lead to political tensions between states, and, in some cases, to proxy wars or armed conflicts between global and regional powers. In the coming decades, shifts in technology and climate dynamics, together with persistent geopolitical rivalries, might deepen competition over strategic trade corridors and further destabilise the world-system. The geoeconomics of power, the framework used in this paper, offers a solid basis for further analysis of these dynamics.

Геоэкономија моћи: како се државе надмећу за трговинске путеве у 21. веку

Стефан МАНДИЋ¹

Апстракт: Глобална трговина се истиче као значајан фактор који утиче на друштвено-економску моћ унутар светског система. Будући да би фокусирање на трговинске путеве допринело разумевању глобалне расподеле моћи, циљ овог рада је испитивање начина на који трговински путеви утичу на формирање друштвено-економске моћи. Имајући у виду да „геоекономија моћи“, на којој се заснива овај теоријски оквир, представља интеграцију теорије светских система и геополитике, чланак описује начин на који се трговински путеви концептуализују унутар ова два система мишљења. Чланак се потом детаљније бави теоријским оквиром у којем се политичка моћ схвата као зависност од економског богатства и трговинских путева. Главно истраживачко питање јесте како борба за контролу над евроазијским трговинским путевима у 21. веку одражава њихов структурни значај за репродукцију друштвено-економске моћи. Анализа је усмерена на позиционирање Кине и Русије у односу на традиционалне главне таласократске државе предвођене Сједињеним Америчким Државама. Пре свега, испитује се значај трговинских путева у предмодерној ери и њихова трансформација током 19. и 20. века, како би се контекстуализовала борба за њихову контролу у 21. веку. Методолошки приступи који су коришћени у овом раду су историјско-структурни и упоредни. Закључак чланка је да трговински путеви представљају једну од кључних одредница друштвено-политичке моћи и да њихов значај за централно позиционирање у 21. веку може да порасте.

Кључне речи: трговински путеви, ресурси, друштвено-економска моћ, светски капиталистички систем, геополитика, геоекономија моћи.

¹ Научни сарадник, Универзитет у Београду – Филозофски факултет, Београд, Србија.
Е-пошта: stefan.mandic@f.bg.ac.rs, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4531-4436>.

Увод

Друштвене науке су од самог почетка настојале да објасне изворе друштвене моћи кроз технологију/средства производње (Marks 1969), идеје и културу (Huntington 1997; Weber 1989), институције (North and Thomas 1973), дискурс (Foucault 2001; 2002) или ресурсе (Klare 2001). С друге стране, углавном се занемаривала улога трговинских путева, што ће бити предмет овог рада. Иако друштвено-економска моћ може да карактерише и недржавне актере (појединце, друштвене групе, компаније, институције), овај чланак је испитује као својство држава. Разлог томе је аналитички фокус чланка на државно-центричне глобалне односе моћи и међудржавну конкуренцију унутар светског система. Чланак се надовезује на класичну дефиницију моћи Макса Вебера (Max Weber) као способности да се оствари сопствена воља чак и против отпора других (Weber 1976a, 37) и на нагласак теорије светских система на структурни положај државе у светској капиталистичкој економији (Wallerstein 2005). Исто тако, поставља се теза да социо-економска моћ државе, као способност утицаја на друге актере у светском систему, првенствено произилази из:

1. контроле над напредном технологијом;
2. приступа стратешким ресурсима;
3. контроле над трговинским путевима кроз које циркулишу роба и ресурси.

Ове три димензије међусобно су структурно повезане и представљају кључни основ за дугорочну репродукцију друштвено-економске моћи. У овом раду користимо термин трговински путеви како бисмо означили главне поморске и транспортне коридоре који омогућавају циркулацију робе и услуга. Такође, вреди напоменути да су се кроз историју трговински путеви често преклапали са кључним војним и путевима колонизације, освајања и пљачке. Ипак, термин трговински путеви користимо зато што су, током дугих историјских периода, многи војни коридори (нпр. *Via Militaris*) и пљачкашки или колонијални путеви (као што су викиншки поморски путеви) постепено постајали трговински.

Почев од економске кризе 2007. године, светски капитализам је у процесу реструктурисања. Светски поредак је обележен нестабилном мултиполарношћу у којој се државе попут Кине и, у мањој мери, Русије појављују као потенцијални претенденти за централну позицију, што је довело до интензивирања геополитичких борби између већ етаблираних главних таласократских држава које предводе САД и силе у успону. У овој

геополитичкој борби за доминантну позицију, трговински путеви имају централну улогу. Стога је главно истраживачко питање овог рада како борба за контролу над евроазијским трговинским путевима у 21. веку одражава структурни значај трговинских путева за репродукцију друштвено-економске моћи. Анализа је усмерена на позиционирање Кине и Русије у односу на традиционалне главне таласократске државе које предводе САД. Методолошки приступ рада може да се дефинише као историјско-структурни и упоредни. Прво ће бити дата кратка историјска анализа трговинских путева, што ће да послужи као основа за главну упоредну анализу трговинских путева у 21. веку.

Теоријски приступи трговинским путевима: упоредни преглед

У теорији светских система, примарно поље анализе јесте глобална капиталистичка економија, у оквиру које су односи између различитих региона организовани на структуралан начин. Језгро чини технолошки најнапреднији регион са снажним државним институцијама и капацитетом за производњу најскупљих и најсложенијих добара. Он експлоатише периферију и полупериферију кроз неједнаку размену. Периферију карактеришу рудиментарни облици производње сировина и полупроизвода, док полупериферија, у смислу своје производне структуре, заузима средњи положај (Wallerstein 2005, 50–55). Поврх технолошке супериорности, доминација језгра заснива се и на његовој контроли над најважнијим глобалним трговинским рутама (Arrighi 2010, 40–41). Контрола над кључним трговинским коридорима омогућава језгру да врши потпуну контролу над токовима глобалне трговине, као и да организује и прати кретање суштински важних ресурса који чине животну снагу светске економије. Током ранијих фаза развоја капиталистичке економије, контрола над трговином на великим раздаљинама била је један од најважнијих услова за успешну акумулацију профита, што је трговцима из централних подручја омогућавало да успоставе монополе над трговином луксузном робом и тиме остваре вишак профита (Braudel 1981, 51–54, 81–82, 92–93). Осим колонизације, трговински путеви су такође од кључног значаја због своје улоге као једног од главних механизма интеграције различитих делова света у периферни положај. Током 16. века, за разлику од Латинске Америке, Источна Европа није била интегрисана у светски

систем путем освајања, већ путем трговине. Главна функција Источне Европе била је да снабдева кључне државе попут Холандије, а касније и Велике Британије, јефтиним ресурсима попут дрвне грађе и жита, што је тим земљама омогућило да се специјализују за софистицираније и уносније облике производње (Wallerstein 1986, 71–76).

Геополитичка перспектива трговинских путева донекле се разликује од приступа светских система. Док је теорија светских система првенствено усмерена на економске користи које произилазе из трговинских путева, геополитички мислиоци их испитују како би разумели како њихова контрола може да повећа политичку моћ. Према Алфреду Махану, примарни услов за глобалну доминацију САД лежи у контроли над светским морима и кључним трговинским путевима који их пресецају, што им обезбеђује монопол над глобалним трговинским токовима (Mahan 1890, 25; Zarić, 2009). Николас Спајкман и Збигњев Бжежински (Nicholas Spykman and Zbigniew Brzezinski) су додатно разрадили основне теорије Халфорда Макиндера (Halford Mackinder). Према њима, спречавање доминације копнених сила попут Русије која се налази у срцу Централне Азије (Осовинска област), могуће је само ускраћивањем трајног приступа топлим морима (Bžežinski 2001, 37; Mackinder 1904; Trapara 2014; Spykman 1942). Сходно томе, обуздавање сила које се налазе у срцу копна зависи од контроле копнених и морских путева унутар ободних земаља (обалних обода Евроазије, укључујући Европу, Блиски исток, Јужну, Источну и Југоисточну Азију) (Vuković 2020; Коранја 2022, 139–140; Proroković 2018, 89–106). Уз помоћ таквих стратегија, поморске силе попут Уједињеног Краљевства, а касније и Сједињених Држава, спречиле су сваку државу да постигне политичку доминацију над евроазијским копном, као и појаву неке суперсиле која би могла да доведе у питање њихову сопствену хегемонију. Међу руским геополитичким мислиоцима, трговинске руте анализирају се на сличан начин, али са супротним циљем. Како би се ослабио утицај таласократских, атлантистичких сила, Дугин (Dugin 1997, 149–153, 157–159, 199–231) тврди да Русија мора да доминира ободним земљама путем индиректне дипломатске контроле над лукама у Азији и Европи, и тиме се позиционира као доминантна евроазијска сила, што би Русији омогућило да контролише не само најважније копнене путеве преко Европе и Азије, већ и кључне поморске трговинске путеве који представљају темељ глобалне моћи.

Анализа трговинских путева у геополитици неизбежно покреће питања која се тичу односа између геоекономије и геополитике, као и положаја геоекономије у оквиру геополитичке теорије. Геополитика се бави

међузависношћу моћи државе и географског простора (Proroković 2017; 2018, 36). Насупрот томе, геоекономија је усмерена на то како употреба економских инструмената може да унапреди геополитичке циљеве (Blackwill and Harris 2016, 20; Schneider-Petsinger 2020). Управо то отвара питање да ли трајна политичка моћ уопште може да се врши без друштвено-економске моћи која је везана за питања технологије, географске расподеле ресурса (Korolija 2025) и трговинских путева. Овај рад поставља тезу да су главни геополитички процеси често вођени геоекономском динамиком чији су трговински путеви саставни део. Овај аргумент сугерише потенцијалну теоријску синтезу између теорије светских система и геополитичких приступа. У оквиру ове синтезе, геоекономија постаје кључна аналитичка веза која повезује економску моћ са њеним просторно-политичким изразом.

Стога је централно питање овог рада на који начин борба за контролу над евроазијским трговинским путевима у 21. веку одражава њихов структурни значај за репродукцију друштвено-економске моћи, посебно у контексту ривалитета између Кине, Русије и САД. Пре него што кренемо да се бавимо 21. веком, чланак испитује улогу трговинских путева у ранијим историјским периодима. Ова историјска анализа није замишљена као исцрпна нарација, већ као основа за разумевање структурног значаја трговинских путева за надметање великих сила данас. Како би се анализирала улога трговинских путева у структурној репродукцији, ова студија ће усвојити теоријски оквир „геоекономије моћи“, који интегрише перспективу светских система са геополитичком анализом. Централна теза овог теоријског приступа јесте да геополитичка моћ произилази из друштвено-економске моћи и да је контрола над трговинским путевима један од кључних предуслова за такву моћ (за разлику од конвенционалне геоекономије, која се фокусира на употребу економских инструмената за геополитичке циљеве). „Геоекономија моћи“ заснива се на четири главне тврдње:

1. *Извор војне и политичке моћи лежи у економској моћи:* Кроз историју, ниједна велика војна или политичка сила није постојала без економске основе. Стога, контрола средстава присиле и администрације зависи од контроле над технологијом, ресурсима и трговинским путевима.
2. *Економска моћ може да се повећа политичким и војним средствима:* Иако је економија основни извор моћи, када држава постане економски моћна, она може да користи и војна и политичка средства како би додатно повећала економску моћ. Будући да друштвено-економске структуре репродукују асиметрију моћи, разумевање механизма њихове репродукције може да омогући државама да их обликују на

пожељан начин. За разлику од геополитичких перспектива које територијалну контролу третирају као циљ по себи, овај рад износи тврдњу да контрола над територијом првенствено служи друштвено-економској моћи, из које се потом изводи геополитичка моћ. За разлику од теорије светских система, овај рад ставља већи нагласак на то како велике силе користе политичка и војна средства како би унапредиле своју економску моћ.

3. *Трговински путеви представљају важан канал између економске и геополитичке моћи:* Велика сила може да поседује напредну технологију и приступ ресурсима, али без контроле над трговинским путевима (односно над циркулацијом), не може у потпуности да искористи те предности. Контрола над трговинским путевима омогућава активирање технолошког и потенцијала у смислу ресурса и помаже у одржавању доминантне позиције у оквиру глобалног промета.
4. *Стратешки значај трговинских путева обрнуто је пропорционалан стабилности међународног поретка:* У периодима униполарне стабилности (1991–2008), главне трговинске путеве углавном контролише доминантна сила. У периодима нестабилне мултиполарности или капиталистичког реструктурирања (после 2007. године), светска трговина постаје арена за геополитичка надметања. Тренутну борбу око евроазијских коридора треба посматрати као симптом реструктурисања светског капитализма, а не као његов узрок. У временима нестабилне мултиполарности, значај сваке трговинске руте произилази из њеног потенцијала да утиче на глобалне токове и промени глобалну равнотежу снага.

Методолошки оквир

Анализа користи историјско-структурну методу, као и метод упоредне студије случаја. Историјско-структурна метода има дугу традицију у теорији светских система и историјској социологији, будући да испитује развој друштвених феномена у њиховом *longue durée*. Конфигурација трговинских путева у 21. веку и њихов утицај на друштвено-економску моћ могу да се разумеју само кроз историјску анализу, зато што се структуре моћи репродукују и трансформишу током векова, уместо у краткорочним интервалима. Такав приступ омогућава разликовање оних аспеката трговинских путева који су доследно подржавали друштвено-економску

моћ и оних који су трансформисани раним и савременим капитализмом. Стога, историјска анализа пружа основу за главну окосницу рада, односно за анализу динамике моћи трговинских путева у 21. веку. Анализа трговинских путева 21. века заснива се на структурној упоредној студији случаја, при чему стратешки значајни коридори служе као главни случајеви анализе. Истраживање се ослања на секундарне изворе, првенствено из теорије светских система, геополитике, историјске социологије и друштвене историје, као и на емпиријске историјске податке, званичне документе, политичке стратегије, статистичке податке и медијске извештаје. Главна јединица анализе су трговински путеви, дефинисани као кључни поморски и копнени транспортни коридори.

У овом чланку, контрола над трговинским путевима дефинише се као способност утицања на главне поморске и копнене коридоре и кључна уска грла, што омогућава значајну контролу над глобалним прометом. Контрола се не схвата само као територијално поседовање, већ као историјски променљива способност обликовања, преусмеравања или ометања главних трговинских токова. У зависности од контекста, контрола може да укључује војно присуство на уским грлима, улагања у инфраструктуру, утицај на транзитне земље, изградњу алтернативних коридора, итд. Због своје историјске варијабилности, различити аспекти и димензије контроле трговинских путева користе се као интерпретативне категорије, а не као фиксни квантитативни индикатори. Анализа ће првенствено бити усмерена на манифестацију контроле трговинских путева изражену кроз стварање нових рута.

Главне целине и саставни делови анализе су следећи:

1. *Контекстуални део* – развој трговинских путева у предмодерној ери и њихова функција за репродукцију државне моћи; технолошки развој трговинских рута у 19. и 20. веку и последице по пројекцију моћи у погледу неједнаког приступа новим технолошки вођеним трговинским путевима;
2. *Главна анализа* – појава нових евроазијских трговинских рута у 21. веку и реконфигурација старих, као и њихова функција у пројекцији државне моћи и геополитичкој борби.

Трговинска рута се може сматрати значајном ако има потенцијал да утиче на глобалне економске токове и самим тим промени глобалну равнотежу снага. Трговински коридори 21. века, којима је посвећено највише пажње у овом раду, одабрани су на основу следећих показатеља значаја:

1. *Праг инвестиција* – Коридор који је примио или се планира да прими преко 10 милијарди долара инвестиција, што указује на стратешки значај који има за земље спонзоре.
2. *Потенцијал скраћивања времена за транзит* – Коридор са потенцијалом да скрати време транзита за 30% у поређењу са постојећим рутама, што га чини трансформативним фактором у глобалним трговинским токовима.
3. *Потенцијал да заобиђе загушења* – Коридор који нуди алтернативу барем једном поморском уском грлу (Малајски мореуз односно Малачки пролаз, Сусецки канал, Ормушки мореуз, Гибралтар, Панамски канал).
3. *Геополитичка контрареакција* – Коридор чије је постојање или планирање покренуло реализацију или планирање контраиницијатива и дипломатских протеста, што указује на његову перципирану претњу постојећој расподели моћи.

Коридори који испуњавају већину показатеља значаја, имају потенцијал да у знатној мери утичу на глобалне обрасце промета и стога ће бити анализирани у овом раду (Иницијатива „Појас и пут“, Северноморски пут, Међународни транспортни коридор Север-Југ, коридор Индија-Блиски исток-Европа и Глобална капија). Прагови за неке од ових показатеља (преко 10 милијарди долара инвестиција, смањење времена транзита од 30%) су хеуристички, а не апсолутни и намењени су разликовању стратешких коридора у глобалном смислу од обичних регионалних инфраструктурних пројеката. Ипак, важно је додатно појаснити зашто су ови прагови изабрани. Пројекте испод 10 милијарди долара обично може да финансира једна држава путем стандардних комерцијалних кредита или емисије обвезница. Када инвестиција пређе 10 милијарди долара, то сигнализира да пројекат представља стратешку обавезу једне или више држава и да његова изводљивост захтева мултилатералне уговоре, дугорочне обавезе и учешће развојне банке. Прекорачење овог прага такође сугерише да пројекат превазилази једноставну комерцијалну одрживост, чиме се улази у домен геоекономског и геополитичког позиционирања. Праг скраћења времена транзита од 30% претпоставља да смањење ове величине знатно мења глобалне трговинске токове. Тако значајно смањење времена транзита помера конкурентску равнотежу међу постојећим рутама и, сходно томе, значај који свака појединачна рута има за глобални промет.

Трговински путеви у предмодерној ери

Природни услови подстакли су настанак светске трговинске мреже која је обухватала Северну Африку и Евроазију. Њена претеча била је трговачка линија која је, током 3. миленијума пре нове ере, повезивала градове Месопотамије са Египтом (Warburton 2024), и која се током времена разгранала и постала мрежа. На врхунцу Римског царства, ова мрежа обухватала је велике делове Евроазије и Северне Африке. Светска трговачка мрежа састојала се од неколико међусобно повезаних регионалних кружних путева (Пут свиле, мрежа Индијског океана, медитеранска мрежа, мрежа Северног мора, транссахарске руте) (Abu-Lughod 1993; Curtin 1984, 21–24, 71–81; Klæsøe 2010). Најважнији од њих био је Пут свиле, који је успостављен током ширења Рима и кинеске династије Хан у 1. веку нове ере, а који је повезивао Европу са Далеким истоком преко Блиског истока и срца Азије (Liu 2010, 1–41).

Иако је економска моћ држава у предмодерној ери углавном зависила од присвајања вишка који је производило њихово становништво, она је такође зависила од њиховог степена контроле над трговинском мрежом (Mandić 2022, 174, 220–222). Постојала је несумњива корелација између контроле кључних сегмената светске трговинске мреже и богатства и моћи царства. Римљани су достигли врхунац моћи када су контролисали целокупну медитеранску трговину и када су ушли у трговину у региону Индијског океана (McLaughlin 2014, 1–28, 226–229). Муслимански свет је достигао свој цивилизацијски и економски врхунац тако што је контролисао кључне везе у трговини између Истока и Запада (Abu-Lughod 1989, 146). Царства су зато настојала да контролишу трговину и прошире постојеће трговачке мреже (Mandić 2022, 123–124). Опорезивање трговине повећало је њихове приходе и омогућило финансирање огромних бирократских и војних апарата. У складу са овим интересима, унапређивали су трговинску инфраструктуру и појачавали појединачне токове. На пример, Римљани су градили путеве и трговачке флоте које су унапредиле трговинске токове и повећале приход по глави становника (McLaughlin 2014; Temin 2013, 223).

Зашто онда ова опсежна мрежа није довела до успона капиталистичког поретка током тако дугог периода? Државна бирократија у светским империјама сматрала је трговину првенствено средством за повећање сопствене моћи и богатства. Сходно томе, централизована држава је кроз опорезивање и државне монополе спречавала формирање потпуно аутономних друштвених група које би могле да употребе акумулирано комерцијално богатство као капитал (Braudel 1981, 71–74; Mandić 2022,

123–124; Tilly 1990; Veber 1976b, 181–188). Капитализам, дефинисан као континуирани фундаментални класни однос између капитала и најамног рада, могао је да настане само унутар децентрализоване премодерне формације као што је феудализам. Европски феудални поредак никада није успео да наметне потпуну контролу над градовима, где су почели да се развијају капиталистички односи између најамног рада и капитала (Mandić 2022, 194–195). Како се капиталистичка производња ширила, шири региони су постепено интегрисани у периферне и полупериферне позиције. Раст капитализма довео је до даљег ширења трговинских путева широм континента, олакшавајући слом феудалних економија. Надметање за контролу над најнапреднијом производњом и најважнијим трговинским путевима, преовладавало је унутар европске трговинске мреже. Ово надметање, од 15. века надаље, било је повезано са истраживањем нових атлантских трговинских путева, поновним комбиновањем старих трговинских путева и геополитичким борбама за њихову контролу. Холандија је изашла као победница у 17. веку, поставши прва држава у класичном смислу која је преузела улогу централне капиталистичке државе (Wallerstein 2011a, 36–74). Од краја 18. века, Велика Британија се појављује као доминантна сила, која је интегрисала велики део светских региона у глобални капиталистички систем на позицији периферије и полупериферије (Arrighi 2010, 163–179; Wallerstein 2011b).

Развој трговинских путева у 19. и 20. веку

Током 19. века, индустријска револуција донела је значајне промене, развој и поновно комбиновање трговинских путева. Овај период карактерише постепена интеграција целог света у капиталистичку светску економију. Технолошки напредак је у знатној мери смањио трошкове транспорта робе, чиме је повећао њену глобалну доступност. Ако прихватимо Марксов став да је транспорт део производње, а не промета (Mandić 2024a, 73), онда можемо да тврдимо да је развој саобраћајних технологија (железнице, пароброди) био један од кључних фактора у повећању опште продуктивности. С друге стране, најнапредније саобраћајне технологије у првом реду су контролисале главне државе. Ове нове руте послужиле су даљој институционализацији неједнаке размене између централних и периферних региона (Arrighi 2010; Beckert 2014; Cain and Hopkins 1993; Headrick 1981; Wallerstein 2011b). Они нису били осмишљени тако да економски развијају подређене територије, већ да

повежу места са ресурсима и интермодалним чвориштима, око којих су се развијали велики колонијални градови, док су залеђа остајала неразвијена. Велика Британија је, на пример, користила трговинске путеве како би добила јефтине сировине попут чаја и памука из Индије, памука из Египта, вуне из Аустралије и шећерне трске са Кариба и америчког Југа, док је извозила готову робу (нпр. текстил, рафинисани шећер, чај, кафу) и технолошки напредне производе (нпр. оружје, локомотиве, бродове), чиме је остваривала супер профит (Arrighi 2010; Beckert 2014; Cain and Hopkins, 1993; Headrick 1981; Wallerstein 2011b).

Неједнак приступ ресурсима и стратешким трговинским путевима био је главни извор напетости између кључних држава и оних које су тежиле ка кључном статусу. Како Немачка није имала приступ Атлантику и довољну базу ресурса, тежила је успостављању железничког коридора Берлин-Багдад. Циљ је био приступ лукама са топлим водама, што би омогућило неограничену трговину. Ове дугорочне геоекономске амбиције обликовале су немачку стратегију у Првом светском рату. Поред коридора Берлин-Багдад, Немачка је такође настојала да обезбеди виталне ресурсе ширењем на исток. Њен пораз у Првом светском рату довео је до још радикалнијих амбиција под нацистима, који су у потрази за ресурсима (нафта, угаљ и жито) и „животним простором“ имали замисао ширења све до Уралских планина (Antonić 2022; Collingham 2012; Fischer 1961; McMeekin 2012; Snyder 2017; Toprani 2016). Може се тврдити да се фашизам и нацизам у првој половини 20. века могу делимично схватити као идеолошки изрази фрустрације елите. Ове идеологије су се појавиле у земљама које су, иако развијене, имале недостатак ресурса и контроле над глобалном трговином како би се у потпуности етаблирале као кључне државе. Ово тумачење успона фашизма и нацизма није исцрпно и требало би га разматрати заједно са другим објашњењима.

Након Другог светског рата, САД су постале најважнија централна држава, чиме су замениле Уједињено Краљевство са места главне централне државе светског капиталистичког система. САД су контролисале најсофистицираније облике производње, доминирале поморским трговинским путевима и успоставиле најмоћнију војску. Њихов главни геополитички такмац био је СССР, а управо су ове две суперсиле формирале биполарни светски поредак. Из геополитичке перспективе, другу половину 20. века карактерише успешно обуздавање СССР-а од стране Запада. Запад је, кроз своју контролу над ободним земљама, ефикасно спречио приступ СССР-а лукама топлотг мора, чиме га је одсекао од кључних глобалних поморских трговинских путева. Распад Совјетског Савеза између 1991. и

2008. године означио је такозвано „кратко лето краја света“, како га је назвао Фукујама (Fukuyama 1992) и униполарну доминацију САД (Mandić 2024b). Успон Индије и Кине, поновни успон Русије и опадање моћи Запада почетком 21. века, довели су до мултиполарног надметања међу великим силама. Ова борба за централну позицију у ери реструктурирања глобалног капитализма, имала је дубок утицај на конфигурацију и стратешки значај савремених трговинских путева.

Трговински путеви и глобално престројавање моћи у 21. веку

Теорија светских система наглашава да се реструктурисање капитализма и појава новог језгра обично дешавају током периода структурне кризе унутар самог капитализма. Чест извор таквих криза произилази из контрадикторних интереса унутар капиталистичке класе. Капиталистичка класа у државама језгра тежила је да повећа домаћу потрошњу робе коју производи, док је истовремено настојала да смањи трошкове рада (Wallerstein 2011c). Овакав контрадикторни тренд довео је до три тенденције: стагнације или спорог раста плата у развијеним земљама; премештања индустријских база у земље са јефтинијом радном снагом и пораста потрошачких кредита на Западу у циљу одржавања високог нивоа потрошње. На идеолошком нивоу, ово се манифестовало као неолиберализам, којег карактеришу финансијска дерегулација, ерозија радних права и изражена глобализација економских токова. Главна последица била је глобална финансијска криза 2007. године. Након ове кризе, традиционално језгро Запада почело је да губи моћ, иако је и даље задржало доминантну позицију. Истовремено, Кина, а у мањој мери и Русија,² појавили су се као потенцијални кандидати за нову кључну позицију.

Ови процеси довели су до развоја нестабилног мултиполарног света, обележеног све интензивнијим геополитичким, екокултурним и геоекономским сукобима. Једна од кључних манифестација геоекономских тензија јесте борба за контролу и редефинисање глобалних трговинских мрежа. Кина, која је покренула Иницијативу „Појас и пут“ (ИПП) 2013.

² Постоји могућност да Русија, за разлику од Кине која је технолошка и индустријска сила, нема структурни капацитет да постане централна држава и уместо тога тежи да побољша своју позицију као полупериферна војно јака сила богата ресурсима.

године, могла би да се посматра као главни лидер у редефинисању глобалне трговине данашњице. Главни циљ ове иницијативе је смањење зависности Кине од трговинских рута Јужног кинеског мора и кључних уских грла као што су Малајски мореуз и Суецки канал, будући да би супериорна америчка морнарица потенцијално могла да блокира ова уска грла. Кина је, осим тога, кроз горе поменути пројекат фокусирана на неколико различитих циљева, односно жели да диверсификује изворе снабдевања енергијом и да се боље повеже са тржиштима која имају потражњу за кинеском робом. Такође, Кина има за циљ да промовише јуан као глобалну валуту и да се трансформише из регионалне у глобалну силу (Macaes 2019, 22–24; Rolland 2017). Иницијатива се састоји од две основне компоненте:

- а) Економски појас Пута свиле (копнени), који има за циљ да повеже Кину са Русијом, Централном Азијом и Европом мрежом путева и железница;
- б) Поморски пут свиле 21. века, који има за циљ да повеже главне лучке градове Кине са Медитераном, Југоисточном Азијом и Источном Африком.

Главна вредност Економског појаса Пута свиле лежи у његовом потенцијалу да заобиђе глобалне трговинске препреке и успостави алтернативне руте за трговину са Европом и Русијом. Ови главни коридори укључују:

1. *Нови евроазијски копнени мост* (источна Кина – Казахстан – Белорусија – Пољска – Немачка): Делимично функционалан, омогућава транспорт између Кине и Немачке за 15–22 дана, док поморска рута преко Суецког канала и Гибралтара траје 35–45 дана (China SCIO 2020; Trauchessec 2025) (скраћење времена транзита за 37–66%).
2. *Економски коридор Кина – Монголија – Русија (Источна Кина – Монголија – Русија – Пољска – Немачка)*: Делимично функционалан. Слично скраћење времена путовања као и код Новог евроазијског копненог моста (China SCIO 2020; Nanchen et al. 2022).
3. *Коридор Кина – Централна Азија – Западна Азија (Западна Кина – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турска – Бугарска – Србија – Централна Европа)*: Ако буде завршен, омогућиће транспорт између Кине и Немачке за 10 дана, у поређењу са 35–45 дана преко руте Суец/Гибралтар (China SCIO 2020; Nan 2025) (скраћење времена за 71–78%).
4. *Пакистански економски коридор (Западна Кина – лука Гвадар у Пакистану)*: Стратешки коридор који Кини омогућава директан приступ

Арапском мору и Индијском океану без проласка кроз Југоисточну Азију (Bhattacharjee 2015; China SCIO 2020).

5. *Коридор Кина-Индокина (главна железничка рута: Јужна Кина – Лаос – Тајланд – Малезија – Сингапур; три бочна крака до Мјанмара, Камбоџе и Вијетнама)*: Као и код Пакистанског економског коридора, главна функција је диверсификација приступа Кине Индијском океану, али и јачање њене економске сарадње са земљама АСЕАН-а (China SCIO 2020).

Кроз унапређење постојеће лучке инфраструктуре и изградњу нових лука и мултимодалних чворишта, поморска компонента Поморског пута свиле 21. века такође има за циљ смањење времена путовања. Најзначајнија поморска рута коју је Кина најавила 2017. године да ће бити додата у ИПП, а коју Русија већ активно развија, јесте Северни морски пут (СМП) (Stekić 2021). Ова рута се протеже дуж руске обале Арктика. Услед глобалног загревања, арктички морски лед отопио се за приближно 12,5% између 1979. и 2023. године (NSIDC 2023), што је његове воде чинило све пловнијим. Број месеци без леда погодних за транспорт се повећао, док пројекције указују да ће се сезона неометаног пролаза додатно продужити са отприлике три месеца на почетку 21. века на око шест месеци до његовог краја (Khon et al. 2009). Русија гради луке и војне базе дуж целе руте и развија моћну флоту ледоломаца (46 ледоломаца у поређењу са 2 у америчкој флоти), за коју се очекује да ће омогућити пловидбу током целе године (Mehdiyeva 2021; The Arctic Institute 2025a; 2025b). Када буде у потпуности развијен, СМП би могао да смањи удаљеност бродског саобраћаја између Кине и Европе до 40% у поређењу са традиционалном рутом преко Суетског канала (Schøyen and Bråthen 2011). Штавише, СМП би могао да понуди Русији и Кини могућност приступа глобалним морима без ослањања на традиционална уска грла (Kossa 2020). Међутим, за Кину би потенцијални недостатак СМП био у томе што се у потпуности налази унутар ексклузивне економске зоне Русије, што Русији даје монополску контролу над тарифама и регулаторним оквирима дуж руте. Из ових разлога, Кина активно води независнију арктичку политику дипломатским ангажовањем са другим арктичким земљама и регионима, као што су Исланд и Гренланд (Buchanan 2024; Kossa 2020).

Исто тако, треба напоменути да Русија има за циљ да додатно диверсификује своје трговинске руте кроз сарадњу са Ираном на заједничком пројекту под називом Међународни транспортни коридор север-југ (МТКСЈ). Две земље су 2025. године потписале споразум о развоју железничке инфраструктуре са циљем да Русији обезбеде директан

приступ Персијском заливу. Обе земље су се обавезале да инвестирају 36 милијарди евра (Railfreight 2023). Ослањајући се на руски пловни речни систем, Каспијско море и проширену иранску железничку мрежу, план је да се превоз ресурса из Сибира омогући алтернативном рутом до Персијског залива и Индије или даље железницом до Пакистана, при чему би се заобилазила уска грла које контролише Запад (EDB 2022; Bayramli 2025; Sukhankin 2024). Развој МТКСЈ може да се тумачи као један од ширих фактора који је допринео интересовању САД за политичка дешавања у Ирану.³ Овај коридор би могао да ограничи регионални утицај Запада и олакша Русији приступ лукама са топлим водама. Међутим, тешко је утврдити директну узрочност између става САД према Ирану и МТКСЈ.

Кина је до сада уложила преко 1,3 билиона долара у развој иницијативе „Појас и пут“, изградњу опсежне мреже путева, железница, нафтовода и гасовода, као и каблова за подводни интернет (Griffith University 2025; McBride, Berman and Chatzky 2023). Из наведених разлога, ИПП представља вишедимензионалну стратегију са циљем јачања глобалне трговинске позиције Кине и њеног приближавања језгру глобалног капитализма. Русија, са своје стране, планира да до 2035. године уложи приближно 30 милијарди долара у СМП (Reuters 2022). Ова два мегапројекта подстакла су САД и Западне савезнике да предложе алтернативне стратегије. Најважнији је Економски коридор Индија-Блиски исток-Европа (ИБИЕ), поморски и железнички пројекат који је био најављен на самиту Г20 2023. године. Његови циљеви су унапређење повезаности између Западне Европе и Индије, скраћење времена (за 40%) и трошкова транзита (за 30%) (RIS 2025), избегавање уских грла која би могла да буду угрожена од стране Ирана и Хута (Ормушки мореуз, Баб ел-Мандеб) и стварање алтернативе ИПП. Планирано је да пројекат привуче до 600 милијарди долара инвестиција (D'Andreio 2025). Овај коридор би повезао Индију са Европом преко Саудијске Арабије, Јордана и Израела (Buturac 2025; Rizzi 2024). Главне железничке мреже у земљама Залива већ постоје и у процесу су проширења. Карика која недостаје јесте железница између Јордана и израелске луке у Хаифи, која се још увек не гради због политичких спорова. Наиме, Израел се званично није придружио пројекту ИБИЕ због регионалних тензија повезаних са ратом у Гази (Ghuloom 2025). Допуна ИБИЕ-у био би Источномедитерански гасовод, што представља потенцијални план Грчке, Израела и Кипра за довођење израелског

³ Способност Ирана да блокира Ормушки мореуз, кроз који пролази 27% светских залиха нафте и 22% течног природног гаса, могла би да има још већи значак (CRS 2025).

приобалног гаса у Европу. Турска алтернатива Источномедитеранском гасном коридору је план за изградњу гасовода којима би се природни гас транспортовао из Катара преко Турске и Сирије до Европе (Kazancı 2024). Заједно са текућим проширењем инфраструктуре за пренос азербејџанског гаса (Tedesco 2025), све ове потенцијалне иницијативе осмишљене су тако да поткопају доминацију руског извоза енергије у Европу. Упркос томе, регионална ривалства у источном Медитерану и на Блиском истоку у знатној мери отежавају реализацију већине ових пројеката.

Европска унија (ЕУ) такође постаје све активнија у глобалном надметању за трговинске руте. Као одговор на Иницијативу „Појас и пут“, ЕУ је 2021. године покренула стратегију „Глобална капија“ са циљем улагања 400 милијарди евра у развој инфраструктуре на глобалном Југу. Главни пројекти повезани са „Глобалном капијом“ укључују коридор Лобито који повезује обалу Анголе са Демократском Републиком Конго и инфраструктурне пројекте који повезују Украјину и ЕУ (ЕМЕА 2025; EU Neighbours East 2025). На домаћем терену, ЕУ улаже у даљи развој Трансевропске транспортне мреже (при чему су планирана улагања између 2021. и 2027. године износила 25,8 милијарди евра), са циљем унапређења железничких мрежа, које су планиране да буду основа еколошког теретног саобраћаја (ЕС 2025; 2026). Исто тако, ЕУ ради на диверсификацији својих трговинских споразума са регионима и земљама као што су Индија, блок Меркосур, Аустралија и Југоисточна Азија, како би била независнија од кинеских и америчких рута (WTO Center 2026), док истовремено пооштрава контроле над битним европским лукама, уз увођење строжег надзора страних инвестиција (Sapio 2025).

Још један потенцијални западни пројекат који још није осмишљен, тежи да на крају буде конкурентан руском развоју Северноморског пута. Ова рута пролазила би кроз Северозападни пролаз, односно од САД преко Канадског арктичког архипелага, преко Арктика ка Европи. Као и код Северноморског пута, његова пловност се побољшава услед глобалног загревања. Ипак, за разлику од Северноморског пута, потенцијална рута Северозападног пролаза суочава се са већим природним, инфраструктурним и геополитичким изазовима. Пре свега, пловидба кроз Канадски арктички архипелаг је знатно тежа него дуж руске обале Арктика (Humpert and Raspotnik 2012). Такође, Канада још увек није реализовала развој кључне инфраструктуре како би омогућила конзистентан и велики транспорт кроз коридор (Sheehan et al. 2021). Исто тако, постоје сталне тензије између САД и Канаде у вези са јурисдикцијом над овом рутом. Тако, док Канада тврди да се пролаз налази у њеним територијалним водама, САД тврде да би га

требало третирати као међународни мореуз отворен за глобалну пловидбу (Schlanger 2022). Провокативне изјаве Доналда Трампа које сугеришу да би Канада једног дана могла да постане 51. држава САД (Yousif 2026), могле би да се тумаче као делимично одражавање ових неслагања око јурисдикције, иако за то недостају коначни докази. На сличан начин, изражено интересовање његове администрације за обезбеђивање контроле над Гренландом може да укаже на будуће стратешке иницијативе за побољшање позиције САД у региону Арктика (Carafano 2025). Како арктички лед наставља да се топи, већа експлоатација ресурса постајаће све изводљивија, а арктичке пловидбене руте постаће економски исплативије. У пределу у којем Русија има приближно 53% обале Арктика, а САД приближно 4% (1.706 км арктичке обале) (The Arctic Institute 2025a; 2025b), стицање директне или индиректне контроле над Гренландом у знатној мери би повећало америчку пројекцију моћи у региону.

Закључак

Главна истраживачко питање овог рада односи се на начин на који борба за контролу над евроазијским трговинским путевима у 21. веку одражава структурни значај трговинских путева за репродукцију друштвено-економске моћи, уз фокус на позиционирање Кине и Русије у односу на традиционалне таласократске централне државе предвођене САД. Анализа је показала да трговински путеви нису само канали трговине, већ темељни аспект државне друштвено-економске моћи. Током читаве историје, контрола над стратешким трговинским путевима представљала је основе моћи преткапиталистичких империја и неопходна окосница за репродукцију централне позиције у светском капиталистичком систему. Док се у преткапиталистичким временима државна моћ заснивала на опорезивању трговине, у капитализму се она више темељи на контроли трговине од стране централних држава, што омогућава неједнаку размену. Ипак, и у преткапиталистичкој и у капиталистичкој ери, показало се да су трговински путеви од кључног значаја за акумулацију и одржавање државне друштвено-економске моћи.

Почетком 21. века, у доба нестабилне мултиполарности и реструктурисања капитализма, чинило се да су трговинске руте још више добиле на значају у погледу пројекције моћи. Иницијатива „Појас и пут“, Северноморска рута, коридор Индија-Блиски исток-Европа и Глобална капија,

нису само грађевински пројекти, већ се могу тумачити као инструменти у такмичењу великих сила за глобалну доминацију. Кина и Русија имају тенденцију да буду активније у развоју трговинских мрежа, него традиционалне централне државе. То се делимично може објаснити чињеницом да класичне централне државе, као таласократске силе, и даље одржавају значајну војну, а самим тим и комерцијалну контролу над светским морима, што се може додатно учврстити кроз пројекте као што је ИБИЕ.

Геоекономско и геополитичко надметање око трговинских путева одражава флуидно стање и реструктурисања глобалног капиталистичког система у којем би нови актери могли да имају шансу да постану главне државе. Ово би сугерисало да реструктурисање евроазијске трговинске мреже представља нешто више од надоградње инфраструктуре. Може се тумачити као тихо надметање око облика глобалне расподеле моћи и самог глобалног поретка. Ово тихо надметање за контролу над трговинским путевима може да доведе до политичких тензија између држава, а у неким случајевима и до посредничких ратова или оружаних сукоба између глобалних и регионалних сила. У наредним деценијама, промене у технолошкој и климатској динамици, заједно са упорним геополитичким ривалитетима, могле би да продубе надметање у вези са стратешким трговинским коридорима и додатно дестабилизују светски систем. Геоекономија моћи, као оквир који се користи у овом раду, нуди чврсту основу за даљу анализу ове динамике.

The implementation of this research was financially supported by the Ministry of Science, Technological Development, and Innovation of the Republic of Serbia as part of the funding for scientific research at the University of Belgrade – Faculty of Philosophy (contract number 451-03-137/2025-03/200163).

Bibliography / Библиографија

- Abu-Lughod, Janet Lipman. 1989. *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250–1350*. Oxford: Oxford University Press.
- Abu-Lughod, Janet Lipman. 1993. "The World System in Thirteenth Century: Dead-end or Precursor?". In: *Islamic & European Expansion: The Forging of a Global Order*, edited by Michael Adas, 75–101. Philadelphia, PA: Temple University Press.

- Antonić, Slobodan. 2022. „Bele kolonije – Srbija i Rusija pod okupacijom“. *Stanje stvari*. 3. april. <https://stanjestvari.com/2022/04/03/antonice-bele-kolonije/>.
- Arrighi, Giovanni. 2010. *The Long Twentieth Century: Money, Power, and the Origins of Our Times*. London: Verso Books.
- Bayramli, Nigar. 2025. “Iran, Russia Sign Roadmap for Completing Transport Corridor”. *Caspian News*. February 23. <https://caspiannews.com/news-detail/iran-russia-sign-roadmap-for-completing-transport-corridor-2025-2-21-0>.
- Beckert, Sven. 2014. *The Empire of Cotton: A Global History*. New York: Vintage.
- Bhattacharjee, Dhrubajyoti. 2015. “China Pakistan Economic Corridor”. *SSRN*. DOI: <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2608927>.
- Blackwill, Robert D. and Jennifer Harris. 2016. *War By Other Means: Geoeconomics and Statecraft, 1st edition*. Cambridge: Harvard University Press.
- Bžežinski, Zbignjev. 2001. *Velika šahovska tabla*. Podgorica: CID.
- Buturac, Goran. 2025. „Ekonomski koridor Indija – Bliski istok – Evropa“. *Ekonomski institut Zagreb*. 4. septembar. <https://eizg.hr/ekonomski-koridor-indija-bliski-istok-europa/7307?>.
- Braudel, Fernand. 1981. *Civilisation and Capitalism 15th-18th Century, Volume 2: The Wheels of Commerce*. London: William Collins and Sons & Co Ltd.
- Buchanan, Elizabeth. 2024. “Why Russia and China Won’t Go the Distance in the High North”. *Royal United Services Institute*. May 8. <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/why-russia-and-china-wont-go-distance-high-north>.
- Cain, P. J. and A. G. Hopkins. 1993. *British Imperialism: Innovation and Expansion 1688–1914*. Boston: Addison-Wesley Longman Ltd.
- Carafano, James Jay. 2025. “Greenland and Trump’s strategy to deal with China and Russia”. *GIS*. February 25. <https://www.gisreportsonline.com/r/us-greenland/>.
- [China SCIO] The State Council Information Office – The People’s Republic of China. 2020. “What are six economic corridors under Belt and Road Initiative?”. August 4. http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm.
- Collingham, Lizzie. 2012. *The Taste of War: World War II and The Battle for Food*. New York: The Penguin Press.
- [CRS] Congressional Research Service. 2025. *Iran Conflict and the Strait of Hormuz: Oil and Gas Market Impacts*. August 4. <https://www.congress.gov/crs-product/R45281>.

- Curtin, Philip D. 1984. *Cross-cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University Press.
- D'Andreo, Donatello. 2025. "The India-Middle East-Europe Economic Corridor, Strategic Infrastructure, Geopolitical Lever, Systematic Challenge". *The Euro-Gulf Information Centre*. November 26. <https://egic.info/analyse/the-india-middle-east-europe-economic-corridor/>.
- Dugin, Aleksandr. 1997. *The Foundations of Geopolitics*. Moscow: Arktogetia.
- [EMEA] European Mediterranean Economists Association. 2025. "EU to increase Global South Investments to €400 billion via Global Gateway". October 13. <https://euromed-economists.org/eu-to-increase-global-south-investments-to-e400-billion-via-global-gateway/>.
- EU Neighbours East. 2025. "Global Gateway: Council endorses flagship project list for 2026". December 11. <https://euneighbourseast.eu/news/latest-news/global-gateway-council-endorses-flagship-project-list-for-2026/>.
- [EC] European Commission. 2025. Progress report on the implementation of the 2021-2027 Connecting Europe Facility for the years 2021-2024. COM(2025) 516 final, Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, September 24. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0516>.
- [EC] European Commission. 2026. "A New Year, a New Work Plan: Setting the Course for the Atlantic Corridor in 2026". January 1. https://ec.europa.eu/newsroom/mytent_t/items/916559/en.
- [EDB] Eurasian Development Bank. 2022. *International North–South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure*. February. https://eabr.org/upload/iblock/687/EDB_2022_Report-2_INSTC_eng.pdf.
- Fischer, Fritz. 1961. *Germany's Aims in The First World War*. New York: W.W. Norton & Company.
- Foucault, Michel. 2001. *The order of things: An archaeology of the human sciences*. London: Routledge.
- Foucault, Michel. 2002. *The archaeology of knowledge*. London: Routledge.
- Fukuyama, F. 1992. *The End of History and The Last Man*. New York: The Free Press.
- Ghuloom, Mahdi. 2025. "Railways and Realignment: Charting the Gulf's Inclusive Path into the IMEC". *Observer Research Foundation Middle East*. October 30. <https://orfme.org/expert-speak/railways-and-realignments-charting-the-gulfs-inclusive-path-into-the-imec/>.

- Griffith University. 2025. "China's Belt and Road investment hits record highs in 2025, driven by energy, mining and tech sectors". *Griffith University*. July 17. <https://news.griffith.edu.au/2025/07/17/chinas-belt-and-road-investment-hits-record-highs-in-2025-driven-by-energy-mining-and-tech-sectors/>.
- Headrick, Daniel, R. 1981. *The Tools of The Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press.
- Humpert, Male and Andreas Raspotnik. 2012. "The Future of Arctic Shipping". *The Arctic Institute*. October 11. <https://www.thearcticinstitute.org/future-arctic-shipping/>.
- Huntington, Samuel P. 1997. *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. London: Penguin.
- Kazanci, Handan. 2024. "Türkiye-Qatar natural gas pipeline could be revived, says Turkish energy minister". *Energy Terminal*. December 12. <https://www.aa.com.tr/en/energy/energy-diplomacy/turkiye-qatar-natural-gas-pipeline-could-be-revived-says-turkish-energy-minister/46164>.
- Khon, Vyacheslav C., I. I. Mokhov, M. Latif, V. A. Semenov and W. Park. 2009. "Perspectives of Northern Sea Route and Northwest Passage in the twenty-first century". *Climatic Change* 100 (3): 757–768.
- Klare, Michael T. 2001. *Resource Wars: The New Landscape of Global Conflict*. New York: Metropolitan Books.
- Klæsøe, Iben Skibsted. 2010. *Viking Trade and Settlement in Continental Western Europe*. Copenhagen: University of Copenhagen.
- Kopanja, Mihajlo, 2022. *Geopolitički pristup utvrđivanja delotvornosti koncepta velike strategije obuzdavanja (Studija slučaja: Sjedinjene Američke države: 1979-1989)*. Doktorska disertacija. Fakultet bezbednosti, Univerzitet u Beogradu.
- Korolija, Aleksandar. 2025. "Extractive imperialism and the experiences of the 'lithium triangle'". *Sociologija* 67 (2): 283–303.
- Kossa, Martin. 2020. "China's Arctic engagement: domestic actors and foreign policy". *Global Change, Peace & Security* 32 (1): 19–38.
- Liu, Xinru. 2010. *The Silk Road in World History*. New York: Oxford University Press.
- Mahan, Alfred. 1890. *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1773*. Boston: Little, Brown and Company.
- Mackinder, Halford. 1904. "The Geographical Pivot of History". *The Geographical Journal* 23 (4): 421–437.

- Macaes, Bruno. 2019. *Belt and Road: A Chinese World Order*. London: Hurst.
- Mandić, Stefan. 2022. *Uticaj evropskog i japanskog feudalizma na nastanak i razvitak kapitalizma*. Doktorska disertacija. Filozofski fakultet, Univerzitet u Beogradu.
- Mandić, Stefan. 2024a. *Teorije o nastanku kapitalizma: Poreklo savremenog sveta*. Beograd: Univerzitet u Beogradu – Filozofski fakultet.
- Mandić, Stefan. 2024b. „Ekonomske i ideološke položaje nerazvijenih zemlja i potencijal za njihovu emancipaciju“. U: *Neizbežnost interkulturalnosti*, uredio Nemanja Zvijer, 328–343. Beograd: Univerzitet u Beogradu – Filozofski fakultet / Institut za sociološka istraživanja.
- Marks, Karl. 1969. *Prilog kritici političke ekonomije*. Beograd: Kultura.
- McBride, James, Noah Berman and Andrew Chatzky. 2023. “China’s Massive Belt and Road Initiative”. *Council on Foreign Relations*. February 2. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.
- McLaughlin, Raoul. 2014. *The Roman Empire and the Indian Ocean: The Ancient World Economy and the Kingdoms of Africa, Arabia and India*. Barnsley: Pen & Sword Military.
- McMeekin, Sean. 2012. *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany’s Bid for World Power*. Cambridge: Belknap Press.
- Mehdiyeva, Nazrin. 2021. “Strategy of development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the provision of national security for the period to 2035 – Document Review”. *Nato Defence College*. June 25. <https://www.ndc.nato.int/strategy-of-development-of-the-arctic-zone-of-the-russian-federation-and-the-provision-of-national-security-for-the-period-to-2035>.
- Nan, Hao. 2025. “China builds bridges on uneven ground in Central Asia with new collective treaty”. *East Asia Forum*. August 23. <https://eastasiaforum.org/2025/08/23/china-builds-bridges-on-uneven-ground-in-central-asia/>.
- Nanchen Chu, Xiangli Wu and Pingyu Zhang. 2022. “Cross-Border Accessibility and Spatial Effects of China-Mongolia-Russia Economic Corridor under the Background of High-Speed Rail Environment”. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 19 (16): 10266. DOI: <https://doi.org/10.3390/ijerph191610266>.
- North, Douglas C. and Robert Paul Thomas. 1973. *The Rise of the Western World: A New Economic History*. Cambridge: Cambridge University Press.

- [NSIDC] National Snow and Ice Data Centre. 2023. "Arctic sea ice minimum at sixth lowest extent on record". September 23. <https://nsidc.org/sea-ice-today/analyses/arctic-sea-ice-minimum-sixth-lowest-extent-record>.
- Proroković, Dušan. 2017. „Geopolitičke determinante spoljnopolitičkog pozicioniranja Srbije na početku 21. veka“. *Međunarodni problemi* 69 (4): 401–422.
- Proroković, Dušan. 2018. *Geopolitika Srbije: Položaj i perspektive na početku 21. veka*. Beograd: Službeni glasnik.
- Railfreight. 2023. "Iran and Russia want to invest 36 billion euros in the INSTC". October 30. <https://www.railfreight.com/corridors/2023/10/30/iran-and-russia-want-to-invest-36-billion-euros-in-the-instc/>.
- Reuters. 2022. "Russia to spend \$30 billion on Northern Sea Route by 2035". August 4. <https://www.reuters.com/article/world/europe/russia-to-spend-30-billion-on-northern-sea-route-by-2035-idUSR4N2Z301E/>.
- [RIS] Research and Information System for Developing Countries. 2025. *India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), Strategic Choices and Way Forward*. March. <https://www.ris.org.in/sites/default/files/Publication/IMEC%20Report-Web.pdf>.
- Rizzi, Alberto. 2024. "The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen". *European Council on Foreign Relations*. April 23. <https://ecfr.eu/publication/the-infinite-connection-how-to-make-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-happen/>.
- Rolland, Nadege. 2017. *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. Seattle: National Bureau of Asian Research.
- Sapio, Martina, 2025. "Keeping China at bay: EU countries tighten rules on port and railway bids". *Politico*. November 28. <https://www.politico.eu/article/keeping-china-at-bay-eu-countries-tighten-rules-on-port-and-railway-bids/>.
- Schlanger, Zoe 2022. "The US is picking a fight with Canada over a thawing Arctic shipping route". *Quartz*. July 27. <https://qz.com/1653831/the-us-is-picking-a-fight-with-canada-over-an-arctic-shipping-route>.
- Schneider-Petsinger, Marianne. 2020. "Goeconomics explained". *Chatham House*. November 26. <https://www.chathamhouse.org/2016/12/geoeconomics-explained>.
- Schøyen, Halvor and Svein Bråthen. 2011. "The Northern Sea Route versus the Suez Canal: cases from bulk shipping". *Journal of Transport Geography* 19 (4): 977–983.

- Sheehan, Rebeca, Dimitros Dalaklis, Anastasia Christododoulou, Megan Drewniak, Peter Raneri and Angelos Dalaklis. 2021. "The Northwest Passage in the Arctic: A Brief Assessment of the Relevant Marine Transportation System and Current Availability of Search and Rescue Services". *Logistics* 5 (2): 23. DOI: <https://doi.org/10.3390/logistics5020023>.
- Snyder, Timothy. 2017. "Hitler's American Dream". *Slate*. March 3. <https://slate.com/news-and-politics/2017/03/nazi-germanys-american-dream-hitler-modeled-his-concept-of-racial-struggle-and-global-campaign-after-americas-conquest-of-native-americans.html>.
- Spykman, Nicholas. 1942. *America's Strategy in World Politics. The United States and The Balance of Power*. New York: Harcourt, Brace and Co.
- Stekić, Nenad. 2021. „Arktik kao severna maritamna komponenta kineske inicijative 'Pojas i Put'". U: *Regionalna bezbednost: pristupi, elementi, dinamika*, uredili Vladimir Trapara i Nevena Šekarić, 259–281. Beograd: Institut za međunarodnu privredu i politiku.
- Sukhankin, Sergey. 2024. "Russia Hopes to Use Caspian Sea Route to Evade Sanctions". *Jamestown*. June 3. <https://jamestown.org/russia-hopes-to-use-caspian-sea-route-to-evade-sanctions/>.
- Tedesco, Enza. 2025. "TAP to expand gas transport capacity by 12% from next year". *Montel News*. September 1. <https://montelnews.com/news/4c9b9021-46a2-4a2f-bdca-495a4108ab09/tap-to-expand-gas-transport-capacity-by-12-from-next-year>.
- Temin, Peter, 2013. *The Roman Market Economy*. Princeton: Princeton University Press.
- The Arctic Institute. 2025a. "Russia. The Arctic Institute". <https://www.thearcticinstitute.org/country-backgrounders/russia/>. Accessed 5 January 2026.
- The Arctic Institute. 2025b. "United States. The Arctic Institute". <https://www.thearcticinstitute.org/country-backgrounders/united-states/>. Accessed 5 January 2026.
- Tilly, Charles. 1990. *Coercion, Capital, and European States, AD 990–1990*. Cambridge: Blackwell.
- Toprani, Anand. 2016. "The First War for Oil: The Caucasus, German Strategy, and the Turning Point of the War on the Eastern Front, 1942". *Journal of Military History* 80 (3): 815–854.
- Trauchessec, Magnus. 2025. "The Eurasian Land Bridge: History, Challenges, and Opportunities in Rail Freight Between Asia and Europe". *Leschaco*. April 28. <https://www.leschaco.com/en/news/news-detail-view/the-eurasian-land->

- bridge-history-challenges-and-opportunities-in-rail-freight-between-asia-and-europe.html.
- Trapara, Vladimir. 2014. „Savremeni značaj Makinderovog koncepta istočne Evrope“. *Međunarodna politika* 65 (1155–1156): 5–25.
- Veber, Maks. 1976a. *Privreda i društvo, I*. Beograd: Prosveta.
- Veber, Maks. 1976b. *Privreda i društvo, II*. Beograd: Prosveta.
- Volerstin, Imanuel. 2005. *Uvod u analizu svjetskog sistema*. Cetinje: Otvoreni kulturni forum.
- Vuković, Nebojša. 2020. „Da li nam je potrebna promena ključnih geopolitičkih paradigmi?“. *Međunarodni problemi* 72 (1): 15–36.
- Wallerstein, Immanuel. 1986. *Suvremeni svijetki sistem: Kapitalistička poljoprivreda i izvori evropske svijetske privrede u šesnaestom stoljeću*. Zagreb: Centar za kulturnu delatnost.
- Wallerstein, Immanuel. 2011a. *The Modern World-System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy 1600-1750*. Berkeley: University of California Press.
- Wallerstein, Immanuel. 2011b. *The Modern World-System IV: Centrist Liberalism Triumphant 1789-1914*. Berkeley: University of California Press.
- Wallerstein, Immanuel. 2011c. *Historical Capitalism*. London: Verso.
- Warburton, David A. 2024. “Commerce in the Ancient Near East”. In: *Oxford Research Encyclopedia of Asian History*, edited by David Ludden, online edition. New York, NY: Oxford Academic. DOI: <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190277727.013.475>.
- Weber, M. 1989. *Protestantska etika i duh kapitalizma*. Sarajevo: Svjetlost.
- WTO Center. 2026. “EU Trade Policy Forecast 2026: Reducing Risks, Diversifying Partners, and Increasing Domestic Protection”. <https://wtocenter.vn/hiep-dinh-khac/29412-eu-trade-policy-forecast-2026-reducing-risks-diversifying-partners-and-increasing-domestic-protection>. Accessed 16 February 2026.
- Yousif, Nadine. 2026. “From surge in patriotism to fewer US trips – Trump’s impact on Canada”. *BBC*. January 18. <https://www.bbc.com/news/articles/crmlyvm2e3eo>.
- Zarić, Ivan. 2009. „Moć mora u geopolitici i geostrategiji SAD: uticaji ideja Alfreda Mahana“. *Nacionalni interes* 6 (3): 131–149.