

КИТАЙ И ЗАПАДНИТЕ БАЛКАНИ

Илиян Матеев

CHINA AND WEST BALKANS

Iliyan Mateev

По време на Студената война Китай поддържа на Балканския полуостров политически и икономически отношения предимно с Албания.

Албанско-китайските дипломатически отношения са установени на 23 ноември 1949 г., когато Албания се нарежда сред първите страни, признали Китайската народна република.

След смъртта на Сталин през март 1953 г. отношенията между СССР и Албания започват бързо да охладняват, за сметка на тези с КНР. През 1958 г. албанското ръководство подкрепя Мао Дзъдун в спора му с Никита Хрушчов относно въпроси, свързани с десталинизацията, мирното съвместно съществуване между комунистическата и капиталистическата обществено-политически системи и др. Същевременно албанското ръководство влиза в конфликт с това на Югославия, което започва да провежда политика на децентрализация на икономиката и сравнително либерално отношение към малкия бизнес.

През лятото на 1960 г. идеологическият конфликт между СССР и КНР достига връхна точка, като Албания единствена от социалистическите държави застава на страната на последната. През декември 1961 г. СССР скъсва дипломатическите си отношения с Албания, след като са екзекутирани няколко видни просъветски комунисти. Спряна е съветската икономическата помощ и са отзовани всички технически сътрудници.

Оттам нататък отношенията на Албания с Китай стават все по-тесни. КНР компенсира почти на 100% Албания за загубата на съветската помощ чрез снабдяването ѝ с храни, машини, съоръжения, резервни части и др.

В замяна на помощта, през 60-те години Албания започва да внася ежегодно в Общото събрание на ООН резолюции за преотстъпване на мястото на Китай в световната организация от т.нар. „Република Китай“ (Тайван/Китайско Тайпе) на Китайската народна република. В крайна сметка, на 25 октомври 1971 г. Общото събрание на ООН приема Резолюция № 2758, чрез която правителството на „Република Китай“ е обявено за

нелегитимен представител на Китай, а като единствено легитимно правителство в ООН е признато това на Китайската народна република. Трябва да се отбележи, че Китай е една от петте постоянни страни-членки на Съвета за сигурност на ООН, заедно със САЩ, Великобритания, Франция и СССР (наследен от Руската федерация).

Албанската помощ за признаване легитимността на ръководството на КНР от ООН е неоценима, но основна роля за това всъщност има промяната на американската политика спрямо КНР, основана върху базата на антисъветизма. На 15 юли 1971 г. американският президент Ричард Никсън обявява, че възнамерява да посети т.нар. „континентален Китай“, като осъществява посещението си от 21 до 28 февруари 1972 г. Впоследствие американската външна политика прави рязък завой, като САЩ решава да признае КНР за законен представител на Китай, спечелвайки си по този начин силен съюзник срещу СССР. Същевременно САЩ осигуряват гаранции на „Република Китай“ за военна защита.

На 23 юли 2007 г. ООН отхвърля молбата на „Република Китай“ да се присъедини към организацията под името „Тайван“, тъй като, според тълкуването на съдържанието на Резолюция 2758, последният се смята за част от Китай.

Подготовката за пътуването на Никсън в КНР от държавния секретар Хенри Кисинджър, както и самото му посещение не са посрещнати радушно от албанското ръководство. Средствата за масова информация въобще не го отразяват. Албанският ръководител Енвер Ходжа започва нов курс към ограничаване на китайското влияние, за сметка на засилване на връзките със Западна Европа. Въпреки това Албания е единствената европейска държава, която не участва в работата на Конференцията за сигурност и сътрудничество в Европа, проведена през лятото на 1975 г. в Хелзинки, където поставя началото си ОССЕ.

Скоро след смъртта на Мао Дзъдун през септември 1976 г., Енвер Ходжа започва открито да критикува прагматичната политика на КНР за сближаване със САЩ, както и новото ръководство на страната. Китайските ръководители отговарят на нападите му, като през 1977 г. канят на посещение ръководителя на Югославия – Йосип Броз Тито, а през 1978 г. прекратяват помощта си за Албания. Освен с Югославия, в края на 70-те и началото на 80-те години КНР се сближава и с Румъния. По това време Китай няма инвестиционен интерес към тези две страни, а се старее да развива търговското сътрудничество.

Спирането на китайската помощ води до криза в албанската икономика. Вината за нея е хвърлена върху старите партийни кадри, които са заменени с нови, но и те не се справят. Междувременно здравето на Енвер Ходжа се влошава и през 1980 г. той посочва за свой заместник Рамиз

Алия. От началото на 1983 г. той става съръководител на Албания, заедно с Енвер Ходжа, до смъртта на последния през април 1985 г. След екзекуцията на семейство Чаушеску в Румъния през декември 1989 г., Рамиз Алия разбира, че той може да бъде следващият убит диктатор и решава да разреши многопартийната система, както и да подпише „Хелзинкските съглашения“. Партията му печели първите многопартийни избори през 1991 г., но още през 1992 г. губи от Демократичната партия на Албания.

80-те и 90-те години на ХХ век са период на много слаби връзки между КНР и Албания, но през 2001 г. сътрудничеството се съживява чрез подписването на договор за строеж на ВЕЦ в северната част на страната, на стойност от 126 млн.щ.д.

През април 2009 г. албанският премиер Сали Бериша посети в Пекин колегата си Уън Джябао. По време на посещението двете страни са договориха подобаващо да отбележат 60-годишнината от сключването на дипломатически отношения помежду им чрез засилване на политическото, икономическото и културното си сътрудничество.

След края на „Студената война“ икономическите връзки с бившите републики на Югославия не се развиха на високо ниво, поради конфликтите, свързани с разпадането ѝ (1991 – 1995 г.). Отрицателно влияние оказа и Косовската война (1996 – 1999 г.).

Китайският интерес към Балканите през 80-те и 90-те години е слаб и поради това, че през тези две десетилетия страната е преди всичко реципиент на преки чуждестранни инвестиции, а не техен износител. До 1983 г., когато изпреварва Индия, КНР дори не е сред 10-те най-големи икономики в света, по номинален БВП. През 90-те години Китай постепенно се придвижва напред в десетката, задминавайки Бразилия през 1992 г., Руската федерация през 1993 г. и Канада през 1995 г.

Новото столетие КНР посреща като седма икономическа сила, а през първото му десетилетие последователно са изпреварени Италия през 2003 г., Франция през 2005 г., Великобритания през 2006 г., Германия през 2007 г. и Япония през 2010 г. Така в продължение на само 33 години КНР се придвижи от 11-о на 2-о място по обем на номиналния БВП. Ако през 1978 г. БВП на Китай бе в размер на само 43 млрд. щатски долара, то през 1998 г. номиналният му БВП надхвърли 1 трилион, през 2005 г. – 2 трилиона, през 2007 г. – 3 трилиона, през 2008 г. – 4 трилиона, през 2009 г. достигна почти 5 трилиона, през 2011 г. надмина 7 трилиона, през 2013 г. – 9 трилиона щатски долара, а през 2014 г. – 10 трилиона щатски долара.

През 2014 г. китайският БВП, изчислен по паритет на покупателните сили (18.03 трилиона щатски долара), дори надмина американския, който бе на стойност 17.42 трилиона щатски долара.

Огромните излишъци в платежните баланси на КНР през последните години насочи китайското внимание към региона на Балканите и по-специално към Западните. За КНР те са врата към ЕС, нещо като „тренировъчна база“, като ползата е, че тъй като още не са в Съюза, антидъмпинговите му правила не се прилагат в тях.

Друга причина за предпочитанието към Западните Балкани е фактът, че този регион бе подценен в инвестиционно отношение от японските и южнокорейски компании, които предпочетоха да правят преки инвестиции в Чешката република, Словакия и Полша.

Доказателство за нарастващата роля на Централна и Източна Европа за КНР, бе посещението на 16 – 17 ноември 2014 г. в Белград на китайския министър-председател Ли Къцян, който откри Третата среща на лидери на 16 страни от ЦИЕ и Китайската народна република. Представителите на ЦИЕ бяха следните: трите прибалтийски държави – Естония, Латвия и Литва; петте централноевропейски – Полша, Словакия, Словения, Чехия и Унгария; петте западнобалкански – Албания, Босна и Херцеговина, Македония, Сърбия и Черна гора; също така България, Румъния и Хърватия. Срещата на високо равнище показва, че интересът на КНР към региона нараства.

На срещата Ли Къцян отбеляза, че взаимната търговия между Китай и страните от ЦИЕ вече надхвърля 50 млрд.щ.д. Същевременно търговията между ЕС и КНР е нараснала от 101 млрд.щ.д през 2000 г. до около 430 млрд.евро през 2013 г. Напълно реална цел, според него, е удвояването на търговията между КНР и страните от ЦИЕ до 2020 г.

Към момента над 80% от китайските стоки стигат до Европа по море и навлизат през пристанищата в Ротердам, Антверпен, Хамбург, Бремен и Хавър, т.е. откъм Северна Европа. Тъй като се стремят към диверсификация на входните пунктове, китайците решиха да внасят половината от стоките си откъм Южна Европа. За целта през 2009 г. китайският държавен логистичен гигант COSCO плати близо 5 млрд. евро за 35-годишна концесия на два от трите контейнерни терминала в най-голямото гръцко пристанище – Пирея. Важна роля за това изиграха гръцките корабостроителни компании, които са едни от най-важните играчи в сектора. Около 16.25% от корабите в света или 46.7% от корабите в ЕС (бр.рег.т.) са собственост на гръцки граждани. Те контролират 18.51% от световния танкерен флот, 23.32% от превозите на руди и суровини, както и 13.81% от превозите на химически продукти. Гръцките кораби доставят 60% вноса на Китай от суров петрол, въглища и желязна руда. От друга страна, гръците са най-големите клиенти на китайските корабостроителни компании, които произвеждат около 1/3 от корабите в света (бр. рег. т.). Трябва да се отбележи, че много

от гръцките кораби не плават под гръцки флаг. В това отношение Гърция вече не е в първата тройка, а заема седмо място в света.

Друга важна причина за избора на Пирея е възраждането в КНР на идеята за възстановяване на „Пътя на коприната“. Теоретично тя е обоснована в тезиси, съставени от Китайската академия за социални науки, в началото на първото десетилетие на XXI век. Според тях новият „Път на коприната“ трябва да бъде алтернатива на съществуващото северно трасе, тръгващо от Пекин и минаващо последователно през Синдзян-уйгурския автономен район, Казахстан, Руската федерация, Беларус, Полша, Германия, Франция и стигащо до Мадрид.

От Гърция „Пътят на коприната“ към Европа продължава през Бивша югославска република Македония и Сърбия до Унгария, т. е. пропуска България и Румъния. Това е така, защото, от една страна, прякото трасе от Солун до Будапеща и Виена наистина минава през тях, а от друга, заради това че БЮРМ и Сърбия са сред наследниците на социалистическа Югославия, която за разлика от съветските сателити избягваше конфронтацията с КНР.

Заради високия си публичен дълг страните от Балканите не могат сами да дадат тласък на икономиките си, а същевременно не могат да очакват значителна финансова подкрепа от ЕС. Ето защо китайските инвестиции са добре дошли според принципа „WIN-WIN“, т. е. балканските страни печелят, като си подобряват инфраструктурата, а китайските компании печелят, като набират международен опит и признание.

През 2012 г. Китайската народна република отпусна кредитна линия на стойност от 10 млрд. щ. долара за инвестиции в инфраструктура, нови технологии и зелена енергия в страните от Централна и Източна Европа. Средствата се управляват от China Development Bank, която е под надзора на Държавния съвет на Китайската народна република. Проекти в страни от оста Пирея – Будапеща, но примамливи за Пекин, се финансират от също държавната Exim Bank of China.

През 2014 г. Бивша югославска република Македония закупи от Китайската народна република нови пътнически влакове с 50 млн. евро кредит, предоставен от горепосочените банки.

Със средства от десетмилиардната кредитна линия е финансиран строежът на втория мост над Дунав в Белград. По същата линия и с китайски изпълнители ще се осъществи идеята на китайския премиер Ли Къцян за „експресна лента“ от Пирея до Будапеща. На 17 декември той подписа с премиерите на Сърбия и Унгария: Вучич и Орбан, договор за изграждането от Белград до Будапеща на свръхскоростна железница, с влакове, достигащи 370 км/ч, и автомагистрала, които трябва да бъдат го-

тови до юни 2017 г. Те ще бъдат основна част от „експресната линия“. След тяхното завършване китайските стоки ще стигат до Централна Европа за 7, вместо сегашните 24 дни. 184-километровата сръбска част ще е на стойност от 800 млн. евро, според Китайската бизнес асоциация за Югоизточна Европа (Chinese Southeast European Business Association – CSEBA).

След този за сделката за високоскоростна жп линия между Белград и Будапеща, най-значимият следващ заем е на стойност от 608 млн. щ. д. Той е предоставен от Exim Bank of China за строежа на нов 350 мегаватов блок в ТЕЦ „Косталац“, която е първата ТЕЦ, строена в Сърбия през последните 25 години. Общата ѝ стойност се изчислява на 715 млн. щ. д.

Значението на Сърбия за Китай става ясно от факта, че в нея са инвестирани 1.8 от 4-те млрд. евро, изразходвани от китайците в бившите югославски републики.

През 2013 г. Сърбия промени договора си за стратегическо партньорство с Китай, като бе добавен анекс, гласящ, че двустранни проекти не са обект на тръжна процедура. По този начин фактически се направи така, че поръчките се възлагат без реална конкуренция. Финансирането става с китайски кредит, покриващ 85% или изцяло стойността на проекта. Заемите са с лихва от 2–2.5%, при срок на погасяване 20–25 години и петгодишен гратисен период. Тези кредити обикновено се обезпечават с концесионни права.

Чрез същата схема на финансиране Република Сърбия, която е част от Босна и Херцеговина, възложи изграждането на няколко електроцентрали. Във федерацията Босна и Херцеговина се строи голяма ТЕЦ край Тузла, като инвестицията е на стойност 668 млн. евро, финансирана от Exim Bank of China.

В края на октомври 2014 г. Черна гора пък договори с Exim Bank of China кредит на стойност 867 млн. щ. д. Той трябва да финансира проекта за черногорската 41-километрова отсечка на магистрала, свързваща адриатическото пристанище Бар със съседна Сърбия и столицата ѝ Белград. Заради този заем Световната банка изтегли от Черна гора кредитната си линия за 50 млн. долара с мотива, че страната може да има затруднения с толкова големи задължения.

За разлика от японските и южнокорейските инвестиции в Централна и Източна Европа, които са предимно в отраслите на корабостроенето, автомобилостроенето и електрониката, засега китайските са предимно в сферата на инфраструктурата и енергетиката.

Възможно е след развитието на транспортната мрежа и електроснабдяването, да се направят крупни инвестиции и в производствените отрасли, както бе направено в България от автомобилната компания „Great

Wall“, която е седмият по големина производител в КНР (след „SAIC“, „Dongfeng Motor“, „Changan“, „Geely“ и „BAIC“) и 24-и в света за 2013 г. Тя построи завод край Ловеч в сътрудничество с „Литекс мотърс“, където производството нарасна от 2000 бр. през 2012 г.на около 50000 бр. през 2014 г. Всъщност засега той е единственият завод на китайска автомобилна компания на Балканите.

През ноември 2009 г. китайският автомобилен гигант „Dongfeng Motor“ подписа споразумение със сръбския производител на камиони Fabrika automobila Priboj (FAP) за сглобяване на МПС в гр.Прибой, Сърбия, но без да придобива собственост.

Към момента големите китайски електронни компании, като например „Lenovo“, „Haier“, „Skyworth“, „Xiaomi“, „Panda Electronics“, „Hasee“ и „Aigo“, нямат инвестиции на Балканите. Единствено „Huawei“ проявява интерес към региона, като си сътрудничи с някои от мобилните оператори, на които подменя мрежата.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ:

1. www.ft.com
2. www.bbc.com/news
3. www.reuters.com/news
4. www.bloomberg.com