

ISBN: 978-99955-45-38-3
УДК: 338.124.4:330.34(4)

Датум пријема рада: 01.06.2022.
Датум прихватања рада: 06.06.2022.
Прегледни научни рад

ЗНАЧАЈ ИНИЦИЈАТИВЕ ПОЈАС И ПУТ ЗА ЗЕМЉЕ ЦЕНТРАЛНЕ, ИСТОЧНЕ И ЈУГОИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

THE IMPORTANCE OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE FOR THE COUNTRIES OF CENTRAL, EASTERN AND SOUTHEAST EUROPE

Мирела Митрашевић

Универзитет у Источном Сарајеву, Факултет пословне економије Бијељина,
Република Српска, Босна и Херцеговина
mirela.mitrasevic@fpe.ues.rs.ba
ORCID: 0000-0001-5393-4139

Милош Пјанић

Универзитет у Новом Саду, Економском факултету у Суботици, Србија
milos.pjanic@ef.uns.ac.rs
ORCID: 0000-0001-8521-8559

Апстракт: Овај рад има за циљ да анализира значај Иницијативе појас и пут (енгл. Belt And Road Initiative- BRI) за 17 европских земаља које су потписнице и Иницијативе Кина- земље Централне и Источне Европе. Наведену иницијативу, познату под називом Иницијатива „17+1“, је покренуло Министарство спољних послова Народне Републике Кине, годину дана пре званичног представљања копнене компоненте BRI од стране Кинеског председника у току 2013. године на Казахстанском Назарбајев Универзитету. Алтернатива коју нуди Кина, а која омогућава финансирање инвестиција у домену инфраструктуре и нове технологије, учинила се још атрактивнијом владама земаља Централне, Источне и Југоисточне Европе у условима глобалне финансијске кризе отпочете 2007. године, која је онемогућила Европску унију (ЕУ) да обезбеди довољно средстава за њене нове чланице. Како би смо могли исказати економске ефекте наведене сарадње на посматране европске земље у раду смо посебну пажњу посветили страним директним инвестицијама, као једном од значајних фактора за успостављање целокупне макроекономске стабилности посматраног региона.

Кључне ријечи: *Иницијатива појас и пут, Иницијатива Кина- земље Централне и Источне Европе, стране директне инвестиције, инвестиције у инфраструктуру, кинески зајам*

JEL класификација: *F21, F5, H54, G21*

Abstract: *The aim of the paper is to analyse the significance of the Belt and Road Initiative (BRI) for 17 European countries, which are also the member states of China - Central and Eastern European Countries (CEEC) Initiative. The initiative, known as the "17 + 1" Initiative, was launched by the Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, a year before the official presentation of the BRI overland route by the Chinese President in 2013 at Kazakhstan's Nazarbayev University. The alternative offered by China, which provides financing investments in the field of infrastructure and new technologies, became even more attractive to the governments of Central, Eastern and Southeastern Europe since the European Union (EU) could not provide enough funds for its new members due to the global financial crisis in 2007. In order to present the economic effects of the cooperation on these European countries, we pay special attention to foreign direct investments, as one of the important factors for establishing the overall macroeconomic stability of the region.*

Key Words: *Belt and Road Initiative, China - Central and Eastern Europe Initiative, foreign direct investments, infrastructure investments, Chinese loan*

JEL classification: *F21, F5, H54, G21*

1. УВОД

Иницијатива појас и пут (енгл. *Belt And Road Initiative- BRI*) подразумева међународну сарадњу засновану на обостраној користи за све чланице, која би требала да заједничким улагањима допринеси развоју савремене инфраструктуре и економском расту. Имајући у виду да је од званичног покретања иницијативе прошло око 9 година, а да је последње две године обележила криза COVID 19, један од циљева нашег истраживања, јесте да на основу доступних података анализирамо досадашње ефекте сарадње Кине и 17 европских земаља, које су потписнице и Иницијативе Кина- земље Централне и Источне Европе. При томе нагласак се ставља на две кључне области кроз које се реализује наведена сарадња, а то су инфраструктурни пројекти и стране директне инвестиције. Важно је напоменути да се значајан део ових пројеката финансира из кинеских кредита, при чему ћемо у раду навести и неке од њихових основних карактеристика.

Након прегледа литературе у раду смо дефинисали кинеску Иницијативу појас и пут, затим смо анализирали разлоге за покретање Иницијативе Кина-земље Централне и Источне Европе, након тога су приказани емпиријски подаци о кинеским страним директним инвестицијама у Централној, Источној и Југоисточној Европи, а на крају рада дата су закључна разматрања.

2. ПРЕГЛЕД ЛИТЕРАТУРЕ

Велики број аутора је истицао мотиве за BRI иницијативу од стране Кине. При томе Wang (2016) указује да је иницијатива настала из комбинованог притиска успоравања кинеске економије, окретања САД ка Азији и погоршања односа са суседним земљама након што су пребродили глобалну финансијску кризу. Поједини аутори укључујући McCaleb & Szunomár (2017) наводе да у случају кинеских мултинационалних компанија мотиви за инвестирање у Централној и Источној Европи нису само релативно ниски трошкови рада и земљишта, образована радна снага неопходна за производњу и приступ богатим тржиштима ЕУ, него да значајну улогу играју и институционални фактори и други мање мерљиви аспекти, као што су добри политички односи и дипломатски гестови, укључујући могућности добијања виза и сталне боравишне дозволе за кинеске грађане.

Са друге стране, Coenen, и остали (2020) постављају питање утицаја стратегије развоја инфраструктуре и улагања која званично укључује више од 130 земаља и њиховог утицаја на животну средину.

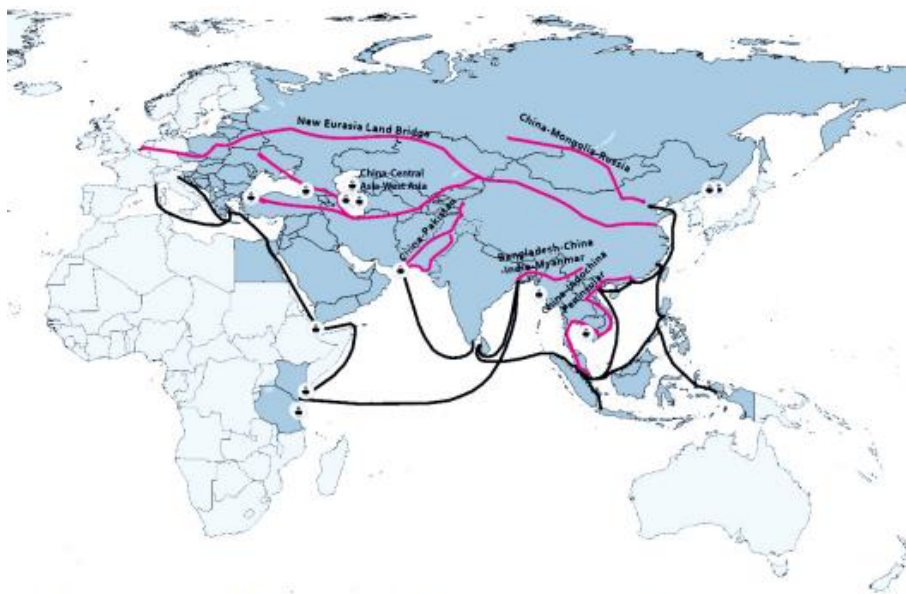
Поједини аутори, попут Zhou & Esteban (2018), ову иницијативу сматрају стратешким маневром Кине у тежњи да осигура безбедност и унапреди статус моћи у међународном поретку, прелазећи од доносиоца правила до креатора правила. Испитујући дизајн, циљеве и имплементацију BRI шест година након њеног почетка Zhao (2019) истиче да иако је BRI дизајнирана да служи амбициозним геостратешким и геоекономским интересима Кине, многе земље у развоју су ову иницијативу подржале због потребе за изградњом инфраструктуре. У извештају из 2018. године који су припремили амбасадори Европске уније, Иницијатива појас и пут је оштро критикована, при чему је истакнуто да су земље које се ослањају на Кинеске инвестиције попут Мађарске и Грчке, подложне утицају и притиску Кине (Heide и остали, 2018).

Према Pellaudeix (2021) спољна политика Пекинга у ЕУ у ствари представља покушај да се искористе рањивости ЕУ и да се на различите начине укључујући директне стране инвестиције и сајбер нападе, као и заобилазећи изабране представнике ЕУ утиче на слабљење релевантности и легитимитета институција ЕУ. Такође, постоје мишљења да се формат тешко може мобилисати као политички инструмент због чињенице да 11 земаља припада ЕУ и да су обавезне да поштује њене прописе.

3. КИНЕСКА ИНИЦИЈАТИВА ПОЈАС И ПУТ

Иницијатива појас и пут је покренута у циљу интеграције и развоја азијског, европског и афричког континента и њихових суседних мора, првенствено кроз развој инфраструктуре, либерализацију трговине и економске сарадње (Arduino & Gong, 2018).

Графикон 1. Копнени и поморски пут свиле 21. века



Извор: World Bank (2019)

Копнена компоненту BRI, такозвани „Silk Road Economic Belt“, који повезује Кину са централном и јужном Азијом и даље са Европом, је представљена 2013. године од стране кинеског председника у Казахстану, да би убрзо потом у Индонезији предложен поморски „пут“ под називом „21st Century Maritime Silk Road“.

Поморски „пут“ повезује Кину са земљама југоисточне Азије, Заливским земљама, земљама источне и северне Африке, и даље са Европом. Званични нацрт, визија и акције о заједничкој изградњи копненог и поморског пута свиле 21. века, указује да ће се ови пројекти развијати дуж шест копнених економских коридора (Derudder, Liu & Kunaka, 2018):

1. Економски коридор Кина–Монголија–Русија,
2. Нови евроазијски копнени мост,
3. Економски коридор Кина–Централна Азија–Западна Азија,
4. Економски коридор Кина–Индокина полуострва,
5. Економски коридор Кина–Пакистан и
6. Економски коридор Бангладеш–Кина–Индија–Мјанмар.

Планирани развој обухватао је подручје које покрива 70 процената светске популације, 55 процената глобалног БДП-а и 75 процената енергетских резерви. Иницијативи Појас и пут до марта 2022. године се придружило преко 146 земаља Азије, Африке, Европе, Латинске Америке и Кариба (Nedopil, 2022).

4. ИНИЦИЈАТИВА КИНА- ЗЕМЉЕ ЦЕНТРАЛНЕ И ИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

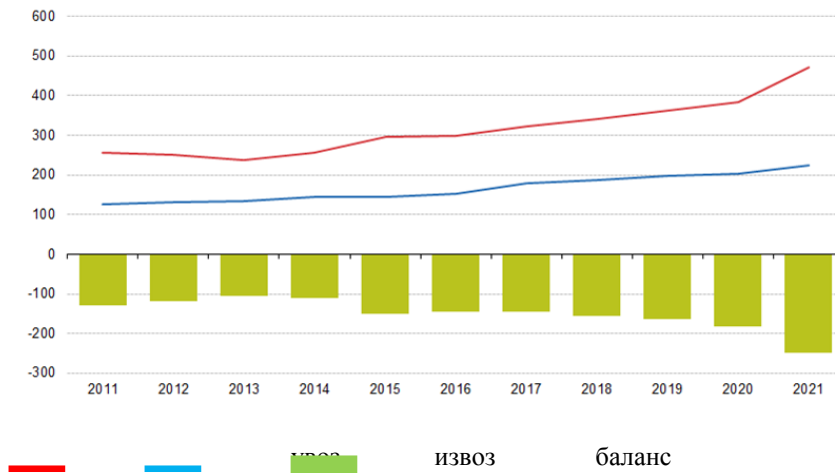
Под окриљем BRI—постоји Иницијатива Кина- земље Централне и Источне Европе (енгл. China - Central and Eastern European Countries Initiative) коју је покренуло Министарство спољних послова Народне Републике Кине 2012. године. Ова иницијатива има за циљ јачање и проширење сарадње између Кине и 16 земаља Централне, Источне и Југоисточне Европе у области трговине и инвестиција, транспортне повезаности, финансија, пољопривреде, науке и технологије, здравства, образовања и културе. Земље чланице ове иницијативе су: Албанија, Босна и Херцеговина, Бугарска, Хрватска, Чешка, Естонија, Мађарска, Летонија, Литванија, Македонија, Црна Гора, Пољска, Румунија, Србија, Словачка и Словенија. Све ове земље су имале комунистичко друштвено уређење, али у савременим условима различит економски развој, као и статус који је везан за чланство у Европској унији. Иницијатива подразумева да кинеска јавна предузећа која раде у сектору инфраструктуре, могу да учествују у изградњи аутопутева и лука у балканским земљама. Захваљујући напретку у сектору високе технологије, кинеска јавна предузећа могу да учествују у области нуклеарне индустрије или индустрије аутомобила, као и у области традиционалне индустрије.

Један од кључних разлога прихватања ове иницијативе од стране земаља Централне, Источне и Југоисточне Европе је била финансијска криза из 2007. године, која је проузроковала да Европска Унија није имала довољно средстава за финансирање њених нових чланица (Ross, 2016).

Иницијатива подразумева одржавање самита, које организује Cooperation between China and Central and Eastern European Countries organisation, чији се секретаријат налази у Пекингу. На самиту у Софији одржаном 2018. године наглашене су потребе за уравнотеженијом трговином, реципроцитетом у погледу приступа тржишту и отвореним тендерима за изградњу инфраструктуре, као и опипљивим економским резултатима за земље BRI. Хрватска је у априлу 2019. године била домаћин 8. самита у Дубровнику, када је укључивањем Грчке дошло до првог проширења обрасца сарадње и трансформације у платформу познатију под називом Иницијатива „17+1“ (Xinhua, 2019).

Иницијатива „17+1“ укључује такозвано кинеско финансирање „без обавеза“, што подразумева преференцијалне зајмове од кинеских политичких банака, као и финансирање из кинеских или заједничких фондова. Многи пројекти, посебно у југоисточној Европи, финансирају се преко Извозно-увозне банке Кине (енгл. Export-Import Bank of China), коју контролише Државни савет Народне Републике Кине (енгл. State Council of the People's Republic of China). Поред тога што су доступни много брже од кредита западних финансијских институција, кинеске кредите карактерише дуг рок доспећа. Значајно је нагласити да се готово 79% кинеских инфраструктурних пројеката у региону Централне, Источне и Југоисточне Европе налази у земљама Западног Балкана, при чему се чак 75-85% ових пројеката финансира из кинеских кредита.

Графикон 2. Спољнотрговинска робна размена ЕУ и НР Кине у периоду 2011-2021. године



Извор: Eurostat (2022)

Док су 2012. године 16 европских земаља са ентузијазмом прихватиле понуђени облик сарадње, до 2018. неке од њих су изразиле незадовољство економским резултатима које им је она донела. Званични подаци показују да је обим трговине између Кине и земаља BRI порастао прије 2012. године, док је касније растао много споријим темпом. Такође кинески извоз у земље Централне, Источне и Југоисточне Европе је више растао од извоза ових земаља у Кину. Највеће учешће, у износу од 22,4%, у увезеној роби у 2020. години у ЕУ имала је Кина, док је у извезеној роби Кина учествовала са 10,5%, што ју је сврстало на треће место (Eurostat, 2022). Кинеске инвестиције нису достигле очекивани ниво у региону Централне, Источне и Југоисточне Европе. Овакви резултати изазвали су разочарење и скептицизам у земљама које су имале нереална очекивања у погледу ефеката иницијативе, при чему незадовољавајући економски резултати за ове земље можда нису само проишшли из очигледне асиметрије величине тржишта, већ и због трговинских и инвестиционих баријера.

4. КИНЕСКЕ СТРАНЕ ДИРЕКТНЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ У ЦЕНТРАЛНОЈ, ИСТОЧНОЈ И ЈУГОИСТОЧНОЈ ЕВРОПИ

Када се говори о страним директним инвестицијама у земљама Централне, Источне и Југоисточне Европе потребно је указати на одређена ограничења у погледу расположивих података. Треба имати у виду да кад компанија из Кине стекне мултинационалну компанију, подружнице те компаније у региону се аутоматски прекатегоришу као кинеска инвестиција (Matura, 2021). Овај проблем је министар спољних послова и трговине Péter Szijjártó презентовао у мађарском парламенту у јуну 2019. године, образлажући да је од шеснаест

кинеских инвестиција у Мађарској, чак једанаест је реализовано аквизицијом међународних компанија (Sziijártó, 2019). Карактеристично је да BRI пројекте углавном финансирају кинеска државна предузећа, укључујући државне политичке банке и комерцијалне банке, а према правилима ЕУ, такве субвенције, ако их додељује држава чланица, третирају се као државна помоћ.

Табела 1. Кинеске стране директне инвестиције (у милијардама EUR) у периоду 2014-2018. године

Земља	2014	2015	2016	2017	2018
Албанија	0,006	0,006	0,007	0,004	0,005
Босна и Херцеговина	0,005	0,007	0,009	0,003	0,003
Бугарска	0,140	0,217	0,158	0,209	0,149
Хрватска	0,010	0,011	0,011	0,032	0,060
Чешка Република	0,201	0,206	0,217	0,137	0,243
Естонија	0,003	0,004	0,004	0,003	0,050
Грчка	0,100	0,111	0,046	0,152	0,212
Мађарска	0,459	0,526	0,298	0,273	0,280
Летонија	0,001	0,001	0,001	0,001	0,010
Литванија	0,011	0,012	0,014	0,014	0,011
Црна Гора			0,004	0,033	0,055
С. Македонија	0,002	0,002	0,002	0,002	0,031
Пољска	0,272	0,324	0,305	0,338	0,456
Румунија	0,158	0,336	0,373	0,258	0,266
Србија	0,025	0,046	0,079	0,142	0,236
Словачка	0,106	0,118	0,079	0,070	0,086
Словенија	0,004	0,005	0,026	0,022	0,035

Извор: Аутори, базирано на China National Statistical Bureau's (2018)

Кина улаже у већину земаља Европске уније, а њена највећа улагања концентрисана су у Француској, Италији, Немачкој и Великој Британији. Око 46% страних директних инвестиције Кине је заступљено у земљама Централне, Источне и Југоисточне Европе у 2018. години и то у Пољској, Мађарској и Румунији, док су релативно значајнија улагања забележена у Србији, Хрватској и Црној Гори (Brown, 2020).

Табела 1. Кинеске стране директне инвестиције (у милијардама EUR) у земљама чланицама Европске Уније

Земља	Кумулативна вредност 2000-2019. *	Кумулативна вредност 2000-2020. **
Бугарска	0,400	0,400
Хрватска	0,400	0,400
Чешка Република	1,000	1,200
Грчка	1,900	1,900
Мађарска	2,400	2,700
Пољска	1,400	2,200

Румунија	1,200	1,300
Словачка	0,100	0,200
Словенија	0,300	0,400

Извор: *Аутори, на бази Kratz, и остали (2020)

**Аутори, на бази Kratz, и остали (2021)

Када се узму у обзир инфраструктурни пројекти и износи страних директних инвестиција, највеће кинеско присуство у посматраном региону у 2020. години забележено је у Србији у износу од 9,7 милијарди евра, затим у Мађарској (5,4 милијарди евра), Румунији (2,8 милијарди евра), Пољској (2,7 милијарди евра) и Босни и Херцеговини (1,9 милијарди евра). Међутим, присуство Кине на Западном Балкану је значајније у области инфраструктурних пројеката у односу на стране директне инвестиције (Matura, 2021).

Када је реч о Србији, значајни кинески инфраструктурни пројекти укључују:

- Мост, који носи назив по српском научнику Михаилу Пупину, на Дунаву у Београду. Укупна вредност пројекта износила је 203 милиона УСД, а 85% финансирања долази од кинеске Export-Import Bank, а осталих 15% из средстава Града Београда.
- Изградња деоница Коридора 11. Овај аутопут би требало да повеже Београд са луком Бар у Црној Гори. Огромна већина инвестиције финансирана је кроз кредит Export-Import Bank (Exim Bank), са каматом од 2,5% на годишњем нивоу.

Улагања у инфраструктуру омогућавају Кини да прати и контролише активности у кључним логистичким чворовима. Pellaudeix (2021) истиче да су кључни логистички чворови од стратешког значаја, али да поред економских ризика од близине војне инфраструктуре зависе и безбедносни ризици.

Настала криза COVID-19 проузроковала је да се инвестиције у европске земље BRI смање за 36%, али су према Wang (2021) ове земље најмање биле погођене кризом.

ЗАКЉУЧАК

Иницијатива појас и пут која је покренута 2013. године и којој се до 2022. године придружило преко 140 замаља Азије, Африке, Европе, Латинске Америке и Кариба, обухвата широку мрежу железница, цевовода, лука и путева. Поред изградње инфраструктуре усмерена је и на инвестиције, несметану трговину, културну и научну размену. Управо због свега наведеног, ова иницијатива има стратешки, економски и политички значај те је постала предметом бројних истраживања.

Имајући у виду географски положај земље Централне, Источне и Југоисточне Европе су веома битне за стварање копнених веза у оквиру Иницијативе појас и пут. Стога и не чуди да су ове земље обухваћене још једном иницијативом која је позната под називом Иницијатива Кина- земље Централне и Источне Европе (енгл. *China - Central and Eastern European Countries Initiative*) која је покренута

2012. године. Један од кључних разлога приступања од стране земаља Централне, Источне и Југоисточне Европе овој иницијативи била је финансијска криза 2007. године и која је проузроковала да Европска Унија не обезбеђује довољно средстава новоприкљученим земљама. Будући да алтернатива коју нуди Кина омогућава финансирање инвестиција у домену инфраструктуре и нове технологије, учинила се атрактивном за поменуте земље.

Најважнија предност Кине у сарадњи са земљама Централне, Источне и Југоисточне Европе је њен приступ европском тржишту. При томе је чак од 75 до 85% пројеката изградње инфраструктуре у региону Централне, Источне и Југоисточне Европе финансирано из кинеских кредита. Међутим, потребно је нагласити да кинеске инвестиције нису достигле очекивани ниво у овом региону, посебно не у земљама чланицама Европске уније. Из тог разлога поједине земље Централне, Источне и Југоисточне Европе су изразиле незадовољство економским резултатима које је донела ова иницијатива.

Као резултат забринутости регулатора ЕУ у погледу кинеског утицаја у региону усвојена је Оквирна уредба 2019/452 (<https://eur-lex.europa.eu/>) којом се успоставља оквир за скрининг страних директних инвестиција у ЕУ. ^{Правци} нашег будућег истраживања биће усмерени на испитивање ефеката наведене уредбе на реализацију Иницијативе појас и пут.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Arduino, A., & Gong, X. (2018). Securing the Belt and Road Initiative. doi:10.1007/978-981-10-7116-4.
- [2] Brown, R. C. (2020). China's BRI in Central Eastern European Countries: "17+1" Connectivity, Divisiveness, or Pathway to EU-CHINA FTA?, *San Diego International Law Journal*, 22(1): 1–40.
- [3] Coenen, J., Bager, S., Meyfroidt, P., Newig, J., Challies, E. (2020): Environmental Governance of China's Belt and Road Initiative, *Environmental Policy and Governance*, ISSN 1756-9338, Wiley, Hoboken, NJ, Vol. 31, Iss. 1, pp. 3-17, <http://dx.doi.org/10.1002/eet.1901>.
- [4] Derudder, B., Liu, X., Kunaka, C. (2018). Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative. MTI Global Practice Discussion Paper; No. 6. World Bank, Washington, DC. © World Bank."
- [5] Eurostat. (2022). China-EU - international trade in goods statistics, available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics [accessed: 20.11. 2021].
- [6] Heide, D., Hoppe, T., Scheuer, S. & Stratmann, K. (2018). EU ambassadors band together against Silk Road. *Handelsblatt*.
- [7] <https://eur-lex.europa.eu/>
- [8] Kratz, A., Huotari, M., Hanemann, T. & Arcesati, R. (2020). Chinese FDI in Europe: 2019 Update, Berlin: MERICS.
- [9] Kratz, A., Zenglein M. J. and Sebastian, G. (2021). Chinese FDI in Europe: 2020 Update, Mercator Institute for China Studies. available at: <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2020-update> [accessed 15.11.2021].

- [10] Matura, T. (2021). Chinese Investment in Central and Eastern Europe: A reality check. CEECAS, available at: https://bird.tools/wp-content/uploads/2021/04/72d38a_373928ea28c44c7f9c875ead7fc49c44.pdf [accessed: 10.10. 2021].
- [11] McCaleb, A., & Á. Szunomár.(2017). Chinese foreign direct investment in central and Eastern Europe. In Chinese investment in Europe: Corporate strategies and labour relations, ed. J. Drahoukupil, 121–140. Brussels: ETUI Aisbl.
- [12] Nedopil, C. (2022): “Countries of the Belt and Road Initiative”; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, www.greenfdc.org
- [13] Pelaudeix, C. (2021). The rise of China and EU vulnerability. available at: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03323014/document> [accessed: 10.12. 2021].
- [14] Ross, J. (2016). China Strengthening Links with Eastern Europe. available at: http://www.china.org.cn/opinion/2016-05/17/content_38470993.htm [accessed: 1.9. 2021].
- [15] Szijjártó, P. (2019). The Speech of H.E. Péter Szijjártó in the Hungarian Parliament, Assembly day 72, speech Nr. 60., Budapest: Hungarian National Assembly.
- [16] Wang, N. C. (2021). China’s Investments in the Belt and Road Initiative (BRI) in 2020, Green BRI Center, International Institute of Green Finance (IIGF), Beijing.
- [17] Wang, Y. (2016). Offensive for defensive: The Belt and Road Initiative and China’s new grand strategy. *The Pacific Review*, 29, 455–463. doi:10.1080/09512748.2016.1154690
- [18] World Bank. (2019). Belt and Road Economics : Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC: World Bank.
- [19] Xinhua. (2019). Full text of the Dubrovnik Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries – Xinhua, available at: http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/13/c_137973910.htm [accessed: 15.10. 2021].
- [20] Zhao, S. (2019). China’s Belt-Road Initiative as the Signature of President Xi Jinping Diplomacy: Easier Said than Done. *Journal of Contemporary China*, 1–17. doi:10.1080/10670564.2019.1645483.
- [21] Zhou, W., & Esteban, M. (2018). Beyond Balancing: China’s Approach towards the Belt and Road Initiative. *Journal of Contemporary China*, 27, 1-15. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1433476>.

SUMMARY

The subject of our research in the paper is the effect of two initiatives launched by China on the countries of Central, Eastern and Southeastern Europe. The China - Central and Eastern Europe Initiative was launched in 2012 and by 2019 besides China it included 16 former communist countries, later on Greece joined the initiative at the 8th summit in Dubrovnik. The initiative was launched a year before the official presentation of the overland route of the Belt and Road Initiative, by the Chinese President in Kazakhstan, who subsequently in Indonesia proposed the sea route, also known as 21st Century Maritime Silk Road. The paper provides an overview of the authors who analysed China’s motives for launching the initiative, as well as the

effects that this strategy may have in terms of economic development of the countries, along with its environmental and political impact. Moreover, the paper also outlines the motives of Central, Eastern and Southeastern European countries to support the China - Central and Eastern European Initiative, which are primarily reflected in the need to build infrastructure and obtain more affordable Chinese technology. However, since the expectations of some countries were not fully met at the summit in Sofia in 2018 certain countries openly expressed their dissatisfaction with the economic results that the initiative brought them. Further, the report from 2018, prepared by the ambassadors of the European Union, indicates that the countries that rely on Chinese investments are subject to the influence of China. Considering that it is necessary to limit the Chinese influence in the region, a framework for screening foreign direct investments has been established in the EU, and its effects on these countries will be the subject of our next research.