

CENTURA ECONOMICĂ A DRUMULUI MĂTĂSII – PROIECT STRATEGIC DE DESCHIDERE A ECONOMIEI CHINEZE

George Cornel DUMITRESCU

Rezumat

Dezvoltarea economică și militară ce caracterizează economia chineză în ultimele decenii au determinat Beijingul să ia măsuri pentru asigurarea resurselor strategice necesare continuării creșterii economice și consolidării poziției și prestigiului Chinei în Centrul Asiei, dar și la nivel mondial. Pe această linie se înscrie și lansarea recentului proiect strategic intitulat "Centura Economică a Drumului Mătăsii", inițiativă a președintelui Xi Jinping menită să promoveze interesele economice și de securitate chineze în rândul statelor aflate pe parcursul Drumului Mătăsii. Proiectul este conceput în așa fel încât statele "riverane" acestuia să nu se simtă amenințate de interesele Beijingului, promovând relații bilaterale și multilaterale de tip "win-win" (câștigă toată lumea).

Analizând literatura de specialitate, principalele evoluții și poziții ale autorităților implicate în realizarea "Centurii economice", ne propunem să identificăm rutele pe care urmează să se dezvolte acest proiect și intereselor principalilor stakeholderi.

Cuvinte cheie: Centura economică, Drumul mătăsii, China, Rusia, energie, Asia Centrală, Noul Drum al Mătăsii, SUA.

Clasificare JEL: F01, F02, F13, F15, F51, F52, F53.

1. Introducere

Primul "Drum al mătăsii", conform Liu (2010), a fost creat în secolul al 3-lea î.Hr., odată cu dezvoltarea schimburilor comerciale între Yuezhi, care locuiau la frontiera de nord-vest a Chinei (Xinjiang), și comercianții chinezi. Yuezhii vindeau jad și cai, iar chinezii mătase și produse agricole. Din antichitate, societățile chineze din văile râurilor Galben și Yangzi apreciau jadul mai mult decât aurul, iar hainele chinezești de mătase dădeau șefilor de triburi nomazi eleganță și distincție. Doar lucrurile rare, exotice, aduse de departe puteau face diferența dintre clasa conducătoare și supuși. Conform istoricului Sima Qian, din secolul al 2-lea î.Hr., un șef yuezhi, numit Luo, câștiga de zece ori mai mult decât investea din activități comerciale. Luo vindea chinezilor cai în schimbul mătăsii pe care o revindea apoi șefilor de triburi din stepă. Un pas hotărâtor în dezvoltarea Drumului Mătăsii l-a avut funcționarul chinez Zhang Qian, trimis de împăratul Wudi să negocieze o alianță cu Yuezhi împotriva nomazilor Xiongnu. Deși Qian nu a reușit în misiunea sa, vreme de 13 ani a explorat direct sau a aflat de la negustorii cu care a intrat în contact de noi țărâmurii interesante pentru comerțul Chinei (Uzbekistan, Afganistan, Iran, India, Asia Mică, Imperiul Roman). Astfel, Zhang Qian a pus bazele deschiderii economiei Chinei imperiale către piețele din sud și vest.

Figura 1. Drumul Mătăsii



Sursa: (Belsky, 2012)

Într-un cuvântul ținut la Universitatea Kazahstan Nazarbaiev, în septembrie 2013, în contextul unei vizite oficiale în Kazahstan, președintele chinez Xi Jinping a propus lansarea proiectului geostrategic și economic intitulat "Centura Economică a Drumului Mătăsii" (CEDM), având două componente, una terestră și una

maritimă, în încercarea de a restabili rutele comerciale tradiționale din vechime. "Drumul Mătăsii", care ar face obiectul "Centurii economice", acoperă 18 state din Asia și Europa, cu o suprafață totală de 50 de milioane de kilometri pătrați, o populație de 3 miliarde de locuitori, realizând 57% din PIB la nivel mondial, bogate în resurse energetice, minerale, agricole, culturale etc.

În concepția experților Academiei de Științe Sociale a Chinei, "Centura Economică a Drumului Mătăsii" se va desfășura de-a lungul a trei mari linii de transport: linia nordică, dominată de "Podul terestru eurasiatic", linia centrală reprezentată preponderent de conducte de petrol și gaze și linia sudică constând într-o rețea de autostrăzi transnaționale.

O variantă a "Drumului terestru al Mătăsii" începe în Xi'an, capitala provinciei Shaanxi din Centrul Chinei, trece apoi prin Kazahstan, Iran, Irak, Siria, Turcia, iar apoi, peste Bosfor, prin Bulgaria, România, Cehia, Germania și se încheie la Rotterdam în Olanda, de unde, pe calea maritimă, face o buclă spre sud către Italia, unde se leagă de "Drumul Maritim al Mătăsii" la Veneția. Varianta maritimă pornește din Quanzhou, provincia Fujian; trece apoi printr-o serie de porturi chinezești după care continuă prin strâmtoarea Malacca spre Kuala Lumpur, Kolkata (Calcutta); traversează Oceanul Indian și se îndreaptă spre Cornul Africii (Somalia, Eritreea, Djibouti, Sudan), Egipt, iar apoi, prin Canalul Suez și Marea Mediterană spre Grecia și apoi Italia.

Conform unui studiu recent (Tsinghua University, 2014) CEDM începe la extremitatea estică a Chinei, trece prin Asia Centrală, Asia de Vest, Asia de Sud, desfășurându-se pe trei magistrale (nord, centru și sud):

Magistrala nordică începe în China via Kazahstan, sudul Rusiei, Ucraina, Belarus Polonia și alte țări din Europa de Est, Germania și se termină pe coasta de vest a Europei;

Magistrala centrală începe în China; trece prin Kârgâzstan, Tadjikistan, Uzbekistan, alte țări din Asia Centrală, Turkmenistan și continuă de-a lungul țărmului sudic al Mării Caspice prin Turcia până în Europa;

Magistrala sudică pornește, de asemenea din China via Afganistan, Pakistan, Iran, Peninsula Arabică, Egipt și alte state din nordul Africii.

La un capăt al CEDR se află zonele industriale dezvoltate din sudul și estul Asiei, iar la celălalt capăt Uniunea Europeană, cea mai mare economie a lumii, luată pe ansamblu și statele în dezvoltare ale Africii.

Noua inițiativă a Chinei vizează:

1. îmbunătățirea comunicării la nivel politic, pentru creșterea încrederii între țările membre, ca stimulent al cooperării economice (eliminarea barierelor politice, descoperirea intereselor comune, consultarea largă între țările membre);
2. stabilirea unor coridoare de transport de la Oceanul Pacific până la Marea Baltică și din Asia Centrală până la Oceanul Indian și construirea unei rețele de transport între estul, vestul și sudul Asiei (**drumuri, căi ferate**, porturi, aeroporturi, telecomunicații, **conduce de petrol și gaze**);
3. favorizarea comerțului și a investițiilor (eliminarea barierelor comerciale și îmbunătățirea mecanismelor de garantare a investițiilor și promovarea unei legislații în acest sens);
4. întărirea cooperării la nivel monetar și crearea de mecanisme care să ducă la scăderea costului tranzacțiilor și a riscurilor financiare;
5. creșterea competitivității economice;
6. îmbunătățirea relațiilor dintre oameni (people-to-people relations).

2. Inițiative similare

Ideea de renaștere a "Drumului mătăsii" nu este nouă. După desființarea Uniunii Sovietice, SUA au lansat o inițiativă referitoare la "Drumul Mătăsii", cu scopul de a scoate țările din Asia Centrală de sub influența rusească și de a le aduce pe calea democrației și a statului de drept și, nu în ultimul rând, pentru a avea acces la resursele de petrol și gaze descoperite în zona Mării Caspice. În 2011, autoritățile de la Washington au relansat acest proiect, sub numele de "Noul Drum al Mătăsii", demersul american vizând transformarea Afganistanului într-un hub comercial care să interconecteze centrul și sudul Asiei și, bineînțeles, prevenirea creșterii influenței Chinei și Rusiei în zonă.

Figura 2. Obiectivele Noului Drum al Mătăsii



Sursa: (Yuqun, 2014)

Americanii doresc realizarea unei linii de transport a energiei electrice produsă în Kârgâzstan și Tadjikistan către Afganistan și Pakistan.

Până în prezent, s-au înregistrat progrese în ceea ce privește dezvoltarea rețelei feroviare transnaționale. Celelalte obiective stagnează din cauza situației încă neclare a Afganistanului și a lipsei unor inițiative concrete din partea SUA.

Pentru a-și proteja interesele în Centrul Asiei și a nu intra sub "patronajul comercial" al Chinei, Rusia a refuzat inițiativa chineză de creare a unei zone de liber schimb în rândul membrilor Organizației pentru Cooperare de la Shanghai (China, Rusia, Kazahstan, Kârgâzstan, Tadjikistan). Ca și contramăsură, în 2010, Rusia a pus bazele Uniunii Vamale Eurasiatice împreună cu Kazahstan și Belarus. Uniunea Eurasiatică va avea atribuții în coordonarea politicilor din domeniile: energetic, industrial, agricol, transporturi, vitale pentru Rusia în obținerea unor poziții favorabile de negociere în raport cu statele interesate de regiune. Această inițiativă a Moscovei a fost interpretată de Beijing ca o încercare de a exclude China din zona de interes vital a Rusiei. Uniunea Vamală se așteaptă să se transforme în Uniunea Economică Eurasiatică în 2015.

Prin comparație cu Uniunea Eurasiatică și "Noul Drum al Mătăsii", cele mai importante trăsături ale proiectului chinez sunt deschiderea și incluziunea. Uniunea Eurasiatică exclude participarea Chinei, iar "Noul Drum al Mătăsii" promovat de SUA are drept scop scoaterea țărilor din Asia Centrală din zona de influență a Chinei și Rusiei, prin deschiderea unor coridoare dinspre Asia Centrală spre Oceanul Indian prin Afganistan, Pakistan și India. În viziunea Chinei, CEDM, cu cele două componente ale sale, este deschisă către toate țările și regiunile interesate și permite dezvoltarea lor în comun, pe multiple planuri. "Centura Economică", reprezintă o nouă abordare a politicii economice chineze, aceea de

deschidere către exterior, accentul conducerii de la Beijing punându-se din ce în ce mai mult pe realizarea unui echilibru între atragerea de investiții în țară și creșterea investițiilor chineze în exterior.

3. Interesele Chinei

Lansarea "Centurii Economice a Drumului Mătăsii" se înscrie pe linia noilor priorități de politică externă chineze, linie care pune în prim plan relațiile cu țările din vecinătate, în special cele din centrul Asiei, fără a neglija, însă, schimburile comerciale cu Statele Unite ale Americii, favorizate anterior. China urmărește creșterea integrării economice pe trei axe regionale: "Centura Economică a Drumului Mătăsii", "Drumul Maritim al Mătăsii" și "Coridorul Economic China – India – Myanmar - Bangladesh".

Statisticile arată că volumul comerțului Chinei cu țările aflate pe "Centura economică" s-a ridicat în 2013 la 600 miliarde dolari, reprezentând 15% din comerțul extern al Beijingului (CCTV, 2014).

Ghiasi (2013) subliniază că, în intervalul 2000-2012, valoarea comerțului bilateral al Chinei cu țările din Asia Centrală (fără Afganistan) a crescut de 46 de ori, de la 1 miliard la 46 miliarde dolari.

Yan Xuetong (2014), decanul Institutului de Relații Internaționale Moderne al Universității din Tsinghua, sublinia la începutul acestui an că, în procesul de integrare economică, statele dezvoltate contribuie mai mult decât statele aflate în dezvoltare. Profesorul chinez a dat exemplul Germaniei și Franței care, pentru a prelua rolul de lideri în integrarea economică europeană au plătit un "preț" mai mare decât celelalte state membre. China a devenit unul dintre cei mai importanți creditori pe plan internațional, fiind în situația de a putea dicta debitorilor condiții economice și politice favorabile ei și, în prezent, investește puternic în Asia Centrală. Jan Xuetong evidențiază valențele Chinei de lider al integrării în Asia Centrală.

Obiectivul urmărit de China prin realizarea CEDM este, în mare măsură, legat de necesitățile sale energetice. Beijingul nu are suficiente resurse energetice și este interesat să își asigure surse diversificate, stabile, controlabile și ieftine de aprovizionare. Dezvoltarea "Centurii" va da Chinei acces la rezervele mari de petrol și gaze din Asia Centrală, la costuri de aprovizionare și transport reduse. Pe de altă parte, strategia Chinei vizează eliminarea dependenței energetice exclusive de anumite țări sau zone geografice (Rusia, Iran, Orientul Mijlociu sau unele state din Africa), asigurându-și, astfel, un avantaj în negocierile internaționale. În ceea ce

privește importurile de petrol și gaze din Rusia, Beijingul are două motive de îngrijorare:

1. Chinei nu i se permite să investească în sectorul energetic rusesc;
2. Rusia folosește dependența energetică a altor state ca atu în diverse negocieri la nivel internațional.

China importă din Rusia sub 10% din necesarul de țiței și aproximativ 1% din necesarul de gaz natural. Cea mai mare parte a importurilor chineze de hidrocarburi vine din Orientul Mijlociu și Africa, pe cale maritimă (Golful Aden, Strâmtoarea Ormuz, și Strâmtoarea Malacca) riscantă din cauza prezenței piraiților și a controlului unor porțiuni din traseu de către SUA. Resursele atrase din Africa sunt supuse și altor tipuri de condiționări: regimuri politice instabile în țările de origine, creșterea atitudinilor ostile față de investitorii și angajații chinezi, blocaje în fluxul de aprovizionare din motive administrative etc.

Deși vizează dezvoltarea cooperării economice, este clar că inițiativa va exercita și influență politică. Autoritățile chineze înțeleg foarte bine faptul că dezvoltarea economică spectaculoasă a țării și setea ei de resurse trezește îngrijorarea țărilor vecine și nu numai. Pentru a calma spiritele, Beijingul susține în mod activ principiile "win-win" (câștigă toate părțile implicate) în relațiile cu țările care doresc să se implice în proiect, subliniind, de fiecare dată, faptul că CEDM este o oportunitate și nu o amenințare. De asemenea, China promovează la nivel mondial ideea că nu deține o tradiție a acțiunilor agresive și a războaielor de expansiune teritorială. În acest sens, președintele Chinei a lansat **"asigurarea celor trei nu"**:

- nu, amestecului în problemele interne ale țărilor din Asia Centrală;
- nu, tendinței de a deține rolul dominant în afacerile regionale;
- nu, dorinței de a crea o zonă de influență.

Totuși, pentru apărarea interesului național, China investește masiv în apărare, în special în dezvoltarea flotei militare, a portavioanelor și a submarinelor, arătând astfel că este dispusă să își apere aceste interese departe de propriile frontiere.

"Centura economică" vizează și deschiderea și dezvoltarea economică a părții de nord-vest a Chinei, Regiunea Autonomă Uigură Xinjiang, caracterizată printr-o populație majoritar musulmană sunnită, care dorește independența teritorială față de China. Pentru a combate manifestările extremiste, separatiste și teroriste ale acestei minorități, Beijingul încearcă "pacificarea" ei pe calea dezvoltării economice. Astfel, strategia vizează dezvoltarea exportului produselor realizate în Xinjiang către țările din Asia Centrală, prin dezvoltarea infrastructurii

(drumuri, hidrocentrale, investiții industriale în valoare de peste 90 miliarde dolari) și modernizarea orașelor de la graniță.

4. Reacții ale țărilor interesate

Demersul președintelui chinez a trezit interesul comunității internaționale și a primit reacții pozitive din partea statelor care se situează pe vechiul Drum al Mătăsii. Astfel, în noiembrie 2013, la Urumqi reprezentanții a 24 de orașe (Alma-Ata, Bishkek, Meshed, Urumqi, Xi'an, Lianyungang etc.) din 8 țări (China, Turcia, Kazahstan, Kârgâzstan, Iran, Georgia, Tadjikistan și Turkmenistan), de pe traseul CEDM, au hotărât începerea demersurilor pentru realizarea "Centurii Economice". Părțile au convenit stabilirea schemei de colaborare în vederea extinderii cooperării, dezvoltării și prosperității țărilor implicate. De asemenea, au stabilit să dezvolte schimburile de experiență în domeniile: management, construcții, cultură și să dea un nou avânt schimburilor economice, comerciale și umane. În context, au fost create și organisme de legătură și au fost stabilite cooperări pe mai multe direcții (dezvoltarea rețelelor de transport, comerț, tehnologii, schimburi culturale, educație și sănătate (Xinhua, 2013).

Turkmenistanul depinde economic de exporturile sale de gaz natural în China, asigurând aproximativ 51% din importurile de gaz ale Beijingului. China va finanța și gestiona o conductă de gaze care o va lega de Kârgâzstan, ca parte componenta a celei de-a patra conducte ce leagă Turkmenistanul de China. De asemenea, chinezii investesc masiv în autostrăzi și poduri de-a lungul "Drumului mătăsii".

Tadjikistanul susține ca dezvoltarea coridoarelor de transport panasiatice va sprijini economiile țărilor din Asia Centrală care, neavând ieșire la mare, suportă costuri de transport mari datorită rețelelor deficitare și învechite de drumuri și căi ferate. Comerțul bilateral cu China s-a ridicat în 2010 la 685 milioane de dolari, de 249 de ori mai mult decât în 1992, (Julienne, M. 2014).

Kazahstanul este puternic implicat în construirea coridorului de transport între vestul Chinei și vestul Europei, peste 8800 de kilometri din Khorgos (China) până la Sankt Petersburg (Federația Rusă); 3000 de kilometri din acest tronson sunt pe teritoriul Kazahstanului. La finalizarea acestui drum, capacitatea de transport pe autostradă a mărfurilor, pe direcția est-vest, va spori de la 12 milioane de tone la 33 milioane de tone anual, iar durata transportului mărfurilor din China către Europa se va scurta de 3,5 ori în comparație cu durata transportului pe mare. Compania Națională a Petrolului din China a achiziționat

8,33% din câmpul petrolier Kashagan contra sumei de 5 miliarde dolari. Rezervele dovedite ale câmpului sunt de circa 9 miliarde de barili de țiței. Pentru comparație: potrivit ultimei raportări globale a British Petroleum, rezervele de țiței dovedite ale României se ridică la 600 de milioane de barili¹. Conform expertului Consiliului European pentru Relații Externe, Marc Julienne (2014), comerțul bilateral al Chinei cu Kazahstanul, reprezintă 70% din totalul comerțului Beijingului cu statele din Centrul Asiei și a crescut în medie cu 36% pe an în ultimul deceniu, ajungând la peste 20 miliarde dolari în 2010. Având în vedere evoluțiile actuale, se prognozează o dublare a schimburilor comerciale bilaterale, 40 miliarde dolari în 2015, conform Xinhua (2014c).

Uzbekistanul subliniază cu CEDM reprezintă aspirațiile comune ale Chinei și țărilor din Centrul Asiei de întărire a colaborării economice. Până în 2017, valoarea schimburilor comerciale cu China va atinge 5 miliarde dolari (Xinhua, 2014c).

Pe aceeași linie se situează și Kârgâzstan și Belarus.

Marzia De Giuli (2014) arată că **experții italieni** apreciază conceptul chinez de dezvoltare a păcii și promovare a colaborării de tip win-win între China și **Uniunea Europeană**.

Pentru ca proiectul să aibă succes, având în vedere toate părțile care s-ar putea implica în faza de maximă expansiune, autoritățile chineze ar trebui să împartă obligațiile privind finanțarea, drepturile de proprietate, managementul și, de asemenea, să integreze în structura CEDM, proiecte deja existente. Banca Mondială, G20, Banca Asiatică de Dezvoltare și Banca Europeană pentru Dezvoltare încurajează dezvoltarea proiectelor de infrastructură. Uniunea Europeană are o strategie privind infrastructura de transport bazată de dezvoltarea coridoarelor transnaționale, pentru a asigura interoperabilitatea căilor de transport, dar și dezvoltarea lor coordonată. În prezent, durata transportului de mărfuri pe cale ferată din China în Europa este de două ori mai mică decât transportul maritim.

Comerțul Chinei cu Uniunea Europeană a crescut semnificativ în ultimii ani (aproximativ 1 miliard pe zi), atingând în 2013 un volum de 428,1 miliarde euro, fiind favorabil Beijingului. Creșterea interesului Chinei pentru Europa creează noi oportunități de dezvoltare a relațiilor între cele două puteri economice (European Commission, 2014).

¹ 2013, anul petrolului caspic. Începe producția uriașului zăcământ Kashagan, în: <http://energia.ro/2751/2013-anul-petrolului-caspic-incepe-productia-uriasului-zacamant-kashagan/>, 24.06.2014.

Valorificarea acestor oportunități depinde de atitudinea guvernelor europene și de capacitatea lor de a acționa strategic și de a înțelege abordările chineze pentru a identifica elemente de interes comun și de a acționa sincronizat cu Beijingul.

Cea de-a doua putere economică a lumii este interesată în dezvoltarea unor proiecte mari de infrastructură în estul Europei (drumuri, central electrice în Serbia, Bulgaria, Macedonia și Muntenegru, căi ferate și porturi, unde este posibil, în România, Ungaria, Slovacia și Slovenia). În primele 10 luni ale anului 2013, comerțul dintre China și Europa Centrală și de Est a atins 52,1 miliarde dolari, cu peste 2 miliarde mai mult decât în 2012, reprezentând doar 10% din comerțul Beijingului cu Uniunea Europeană².

Reprezentanții țărilor interesate în proiect susțin ca Organizația pentru Cooperare de la Shanghai³ ar trebui să reprezinte baza de plecare pentru realizarea CEDM și forul ei de comunicare.

Deocamdată, "Centura" este un concept deschis și flexibil. Poate fi dezvoltată atât la nivel bilateral cât și la nivel multilateral. CEDM nu intenționează și nu poate suplini rolul Organizației pentru Cooperare de la Shanghai, Uniunea Eurasiatică sau altor organizații regionale.

5. Interesele Rusiei

Rusia, consideră că "Centura Economică a Drumului Mătăsii" va contribui la dezvoltarea economică și culturală a țărilor din Asia Centrală și va duce la consolidarea relațiilor sale cu țările prin care trece. Moscova este de părere că economiile Rusiei și Chinei sunt complementare (resursele financiare mari ale Beijingului sunt pe măsura tehnologiilor, resurselor, capacității industriale și nivelului relațiilor istorice ale Moscovei cu țările implicate în proiect - Igor Morgulov adjunctul ministrului de externe al Rusiei, urmare declarației președintelui chinez de la Astana). Rusia dorește să își diversifice piețele de export, iar China este dornică să investească în industria energetică din Rusia. Politicienii ruși nu văd, însă, cu ochi buni creșterea influenței Chinei în sectorul lor energetic și

² **Organizația pentru Cooperare de la Shanghai** este o organizație din care fac parte Rusia, China, Kazahstan, Tadjikistan, Uzbekistan și Kârgâzstan. Obiectivul acestei structuri este amplificarea cooperării diplomatice, militare și economice dintre statele membre. A fost fondată în anul 2001, cu scopul declarat pentru a lupta împotriva terorismului și a separatismului dar este deseori considerată a fi de fapt un mijloc de a contracara influența americană în Asia Centrală, regiune strategică bogată în hidrocarburi.

nici în sectoarele energetice ale fostelor țări sovietice, considerându-se îndreptățiți la exclusivitate în relațiile cu acestea. Pentru moment, politica oficială a Rusiei în ceea ce privește expansiunea Chinei în fostele republici sovietice este pragmatică, Moscova colaborând cu China atât în plan bilateral, pe baza tratatelor semnate de la reluarea cooperării diplomatice din 1991, cât și în cadrul Organizației pentru Cooperare de la Shanghai, BRICS, G20 și Mișcării de Nealinieri (MNA).

La 21 mai a.c., China și Rusia au semnat, un contract în valoare de 400 de miliarde de dolari, pe o durată de treizeci de ani prin care Moscova se angajează să furnizeze anual 38 de miliarde de metri cubi de gaze începând din 2018, când va fi gata infrastructura de transport aferentă. Acest contract denotă angajamentul pe termen lung al celor două țări membre ale OCS.

China nu a protestat împotriva anexării Crimeii de către Rusia, având la rândul ei pretenții teritoriale în mările Chinei, dorind să lase o porțiță deschisă pentru viitoare proiecte de extindere. Ministrul afacerilor externe chinez și-a manifestat "înțelegerea" față de anexarea peninsulei, având în vedere relațiile strategice, etnice și istorice ale Kremlinului cu Crimeea, dar și protestele populare care au dus răsturnarea fostului președinte Viktor Ianukovici, și apropierea occidentului de granițele rusești. Pe de altă parte, Beijingul nu se simte confortabil față de acțiunile Moscovei pentru că acestea creează unele precedente periculoase. Organizarea de referendumuri pentru autonomie și modificarea frontierelor sunt subiecte sensibile dacă luăm în considerare problemele Chinei în Taiwan, Tibet și Xinjiang.

În noul context geopolitic, **Kievul** va încerca să cultive relații economice și politice bune cu Beijingul, întrucât Occidentul nu îi asigură, cel puțin deocamdată, nevoile de securitate, iar Rusia amenință cu noi anexări în cazul unei apropieri de NATO.

Pentru a-și spori influența în Asia, Rusia a intensificat contactele la nivel înalt în:

- Japonia (vizită a premierului Shinzo Abe în Rusia în aprilie 2013; vizită planificată a lui Vladimir Putin în Japonia în această toamnă);
- Vietnam (Vladimir Putin a vizitat Vietnamul tatonând posibilitatea reînțoarcerii flotei Rusești la Cam Ranh Bay);
- Coreea de Sud (Putin a propus la Seul conectarea căilor ferate din Peninsula Coreeană cu Transsiberianul și realizarea unei conducte pentru transportul de gaz natural prin Coreea de Nord și Coreea de Sud, încercând să detensioneze relațiile dintre cele două țări).

Aceste inițiative rusești sunt menite, în opinia lui Yu Bin (2014), să confere atuuri Moscovei în discuțiile cu partea chineză. Însă, având în vedere diversificarea surselor de aprovizionare cu hidrocarburi, avansul tehnologic înregistrat de China în ultimii ani, inclusiv scăderea dependenței de tehnica militară rusească, precum și rezervele sale valutare semnificative, relațiile dintre Beijing și Moscova se pare că intră în "zodia dragonului". Prin urmare, în noul context geopolitic mondial (criza din Ucraina și sancțiunile impuse de țările occidentale) Rusia are mai multe motive să aibă relații bune cu China decât invers. La un moment dat s-a vehiculat ideea ca SUA și China să formeze G2 și să rezolve în această formulă problemele mondiale. Deși China nu a marșat pe idee, Rusia a realizat că următoarea ordine mondială nu va include la un pol Rusia sau o alianță Rusia - China, ci doar China.

Moshes și Nojonen (2011) arată că, în afară de resursele de hidrocarburi, Beijingul vrea să obțină de la Rusia încă două avantaje:

1. Echipamentele militare de ultimă generație și infrastructura aferentă;
2. Deschiderea pieței rusești și crearea unui cadru instituțional pentru investițiile chineze directe.

Până în prezent, Rusia nu și-a dat concursul pentru îndeplinirea niciuneia dintre ele. Moscova se teme că Beijingul va folosi ingineria reversibilă pentru replicarea acestor tehnologii, urmare descoperirii în anul 2006 a faptului că partea chineză producea o variantă adaptată a avionului Sukhoi SU-27SK numită Shenyang J-II. Conform unui raport chinez, "piețele rusești sunt foarte închise, corupte, iar oficialitățile acționează discriminatoriu în privința oamenilor de afaceri chinezi".

Pe de altă parte, China a ajuns într-un stadiu în care interesele sale naționale se manifestă la nivel mondial și, în acest sens, are nevoie de aliați puternici, iar Rusia poate fi unul dintre ei, mai ales că în mărele Asiei, Beijingul poate pierde lupta economică în fața SUA.

China și Rusia au interese comune strategice, economice și diplomatice:

1. Menținerea stabilității în Asia Centrală;
2. Creșterea comerțului bilateral;
3. Menținerea Consiliului de Securitate al ONU ca organism de decizie în privința dreptului de utilizare a forței de către SUA și aliații lor.

Oficialii de la Beijing și Moscova afirmă că relațiile lor bilaterale sunt la cel mai bun nivel istoric.

6. Concluzii

"Centura Economică a Drumului Mătăsii" este un proiect menit să diversifice sursele de aprovizionare cu energie a Chinei și de a impulsiona comerțul internațional între China, îndeosebi provinciile sale din vest, statele din Asia Centrală, bogate în resurse energetice și piețele din Europa, cu precădere cele din UE, benefic pentru toate părțile interesate în proiect.

În vederea realizării acestor obiective, China a investit și continuă să investească masiv pentru realizarea infrastructurii necesare impulsivării schimburilor comerciale între stakeholderi.

Pentru ca inițiativa să aibă succes, Beijingul trebuie să înțeleagă și să își adapteze politicile astfel încât să atragă în circuitul investițional și de management de proiect celelalte state sau grupări de state, de pe parcursul CEDM, pentru a "încheia cu ele **asigurarea celor trei nu**" (nu amestec în treburile interne, nu dominație, nu creare de zone de influență). Drepturile de proprietate asupra proiectului trebuie de asemenea împărțite corespunzător, astfel încât Uniunea Europeană, Rusia, China și instituțiile multilaterale aferente acestora să dea greutate și forță proiectului.

Foarte importantă în implementarea proiectului este coordonarea statelor implicate. Experiența instituțiilor Uniunii Europene în armonizarea pozițiilor statelor membre în domenii precum comerț, transporturi, proiecte de infrastructură poate fi un atu de care China ar trebui să țină seama în operarea CEDM.

În prezent, "Centura Economică a Drumului Mătăsii" se află în stadiul de stabilire a obiectivelor, părțile implicate trebuind să decidă concret forma sa finală. Deși până finalizare vor mai trece câteva decenii, "Proiectul" reflectă noua viziune a Chinei de deschidere către Vest și gândirea sa strategică, geopolitică, economică și culturală.

Bibliografie

- Bin, Y. (2014). China-Russia Relations: Putin's Glory and Xi's Dream, Comparative Connections. http://csis.org/files/publication/1303qchina_russia.pdf.
- CCTV. (2014). High-profile int'l seminar on Silk Road Economic Belt kicks off in Xinjiang. <http://english.cntv.cn/2014/06/26/VIDE1403758201903514.shtml>.
- Brugier, C. (2014). China's way: the new Silk Road. http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_14_New_Silk_Road.pdf.
- Ghiassy, G. (2013). Central Asian Fortune in Chinese Hands? <http://thediplomat.com/2013/12/central-asian-fortune-in-chinese-hands/>
- De Giuli, M. (2014). Silk Road economic belt highlights', China - EU cooperation. Xinhua. http://europe.chinadaily.com.cn/business/2014-05/13/content_17504027.htm
- Devonshire-Ellis, C. (2013), Lay Your Cards Down: China's New Silk Road. <http://www.faiobserver.com/article/china-proposes-new-silk-road-free-trade-zone>.
- European Commission. (2014). Facts and figures on EU-China trade. <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/>.
- Xin, L. (2014). The New Asian Fusion, China's two silk roads help forge closer cooperation among CICA members. http://www.bjreview.com.cn/world/txt/2014-04/28/content_615943_2.htm.
- Julienne, M. (2014). China's relations with Central Asia, ECFR / Asia Centre.
- Moshes, A., & Nojonen, M. (2011). Russia-China relations, Current state, alternative futures, and implications for the West, The Finnish Institute of International Affairs. http://www.fia.fi/en/publication/208/russia-china_relations/.
- Palacio, A. (2014). Russia and the Silk Road Approach, Project Syndicate. <http://www.project-syndicate.org/print/ana-palacio-emphasizes-the-economic-and-security-benefits-of-china-s-latest-initiative>.
- Pantucci, R., & Petersen, A. (2013). Tightening the Silk Road Belt, Xinjiang is China's a gateway to Eurasia. But achieving Beijing's vision will take more than just money. <http://thediplomat.com/2013/09/tightening-the-silk-road-belt/>.
- Tsinghua University. (2014), Silk Road Economic Belt: Prospects and Policy Recommendations, Working Papers, Center for China in the World Economy, China Economic Net.

<http://www.rbwc-network.org/#!Silk-Road-Economic-Belt-Prospects-and-Policy-Recommendations/cbea/E1BA61F5-EC01-49BA-A264-CAAE15487844>.

WEI, L., & DAI, J. (2014). The Silk Road Economic Belt—Beyond the Connotations of Geospatial Recognition and Its Modern Interpretation, JOURNAL OF LANZHOU UNIVERSITY (SOCIAL SCIENCES), Vol. 42, Issue (1):31.

http://202.201.1.44/jweb_sk/EN/abstract/abstract21.shtml.

Xinhua. (2013). Cities ink Silk Road economic belt agreement.

http://www.chinadaily.com.cn/china/2013-11/29/content_17141843.htm

Xinhua. (2014a). President Xi calls on China, Germany to build Silk Road economic belt, in <http://english.peopledaily.com.cn/8582829.html>.

Xinhua. (2014b). Cities ink Silk Road economic belt agreement.

http://www.chinadaily.com.cn/china/2013-11/29/content_17141843.htm.

Xinhua. (2014c). China-central Asia trade seeing fast growth.

http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-02/13/c_133112941.htm.

Liu, X. (2010). The Silk Road in World History. Oxford University Press.

Xuetong, Y. (2014). Silk Road Economic Belt Shows China's New Strategic Direction: Promoting Integration With Its Neighbors.

<http://carnegieendowment.org/2014/02/27/silk-road-economic-belt-shows-china-s-new-strategic-direction-promoting-integration-with-its-neighbors/h4h9?reloadFlag=1>.

Yinan, Z. (2013). Li looks to closer relations. China Daily.

http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-11/27/content_17133394.htm

Yurong, C., & Zhongchao, T. (2014). Summary of the International Symposium on Silk Road Economic Belt in the context of Economic Globalization.

http://www.ciis.org.cn/english/2014-03/28/content_6779717.htm.

Yuqun, S. (2014). Two Roads, But One Destination? <http://www.chinausfocus.com/finance-economy/two-roads-but-one-destination/>.

Hărți

Belsky, (2012), http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Silk_Road.svg.