

PROIECTELE ȚĂRILOR DIN CENTRUL ȘI ESTUL EUROPEI ÎN CONTEXTUL PLATFORMEI DE COOPERARE 16+1 ȘI AL INIȚIATIVEI CHINEZE ”O CENTURĂ, UN DRUM”

George Cornel Dumitrescu¹, Ion Alexandru Tănase²,

¹⁾²⁾ *Institutul de Economie Mondială - Academia Română, București, România*

Rezumat

Lucrarea de față își propune să analizeze proiectele și inițiativele țărilor din Europa Centrală și de Est care au fost finalizate, sunt în derulare sau vor fi dezvoltate în perioada următoare cu ajutorul instrumentelor financiare existente și viitoare specifice platformei de cooperare 16+1 și programului complex ”O centură, un drum”. Am ales pentru cercetarea noastră un eșantion de patru țări, și anume: Polonia, România, Serbia și Ungaria, gruparea fiind relevantă din perspectiva axelor de transport pe care se va dezvolta inițiativa ”O centură, Un Drum”: (1) - Pireu, Skopje, Belgrad, Budapesta, Europa Occidentală; (2) - Canalul Suez, Constanța, cu ramificație pe Dunăre spre Europa Occidentală sau prin Moldova spre Ucraina și Polonia (3) – Constanța prin Marea Neagră și Marea Caspică și apoi ramificațiile de la punctul anterior.

Baza analizei o constituie datele furnizate de Biroul Național de Statistică al Chinei, rețeaua de think-thank-uri China-ECE și literatura de specialitate.

Cuvinte-cheie: OBOR, China, Drumul Mătăsii, formatul 16+1, comerț, investiții

Clasificare JEL: F50, F55, O20, P33

Introducere

Inițiativa „O centură, un drum”, cunoscută și sub denumirea OBOR (One Belt, One Road) este, în prezent, o prioritate a politicii externe a Chinei. Megaproiectul chinez reprezintă un nou pas de deschidere a Chinei pe piețele mondiale prin promovarea unui mix economic ce include mari proiecte de infrastructură logistică și de transporturi, precum și investiții în capacități productive din industrie și agricultură etc. De la lansarea conceptului, în 2013, de către președintele Xi Jinping, China a făcut pași semnificativi în implementarea acestuia prin crearea Băncii Asiatice de Investiții în Infrastructură și a Fondului Drumului Mătăsii, entități financiare menite să sprijine proiectele de creare, dezvoltare sau modernizare a infrastructurii logistice și de transport în țările de pe parcursul vechiului Drum al Mătăsii.

Chen (2016) arată că există legături economice și comerciale tradiționale între China și țările din Europa Centrală și de Est (ECE), țările europene ale platformei 16+1 fiind printre

¹ Dr. Dumitrescu, George-Cornel, george.dumitrescu@iem.ro

² Drd. Tănase, Ion-Alexandru, ial Alexandru.tanase@gmail.com

primele care au recunoscut Republica Populară Chineză - Bulgaria (4 octombrie 1949), a doua după URSS (3 octombrie 1949), iar România a treia (5 octombrie 1949). La sfârșitul anilor 1980, țările ECE și China au ales modele de dezvoltare economică și socială diferite, cele europene alegând occidentul și integrarea în Uniunea Europeană, iar China adoptând reforme și politici de deschidere economică bazate pe exporturi, îndeosebi după aderarea la OMC, stimulând atragerea de ISD.

Recenta criza economică și financiară, susține Tianping (2015), a creat condițiile pentru accelerarea relațiilor bilaterale dintre China și țările din ECE. Cercetătorul evidențiază însă faptul că regiunea europeană nu este omogenă. Dintre cele 16 țări, doar 11 sunt membre ale Uniunii Europene. De asemenea, cadrul legislativ, standardele, reglementările interne, nivelul de dezvoltare, indicatorii demografici, gradul de industrializare, competitivitatea sunt diferite de la o țară la alta și, prin urmare, nevoile de cooperare sunt foarte diferite. Această diversitate poate genera o competiție între statele regiunii, cu efecte negative asupra relațiilor dintre participanți.

În acest context, o mare parte dintre țările europene, inclusiv cele din centrul și estul continentului, aflate pe parcursul OBOR au inițiat diverse formule de negociere cu China pentru atragerea de investiții în diverse domenii de interes bilateral, folosind în acest scop atuurile pe care le dețin (economice, politice, geostrategice, culturale etc.).

Atragerea fluxurilor investiționale și comerciale ale celei de-a doua puteri economice a lumii, poate reprezenta pentru țările din ECE un stimulent pentru atingerea unei creșteri economice durabile, în condițiile în care partea chineză își propune să susțină dezvoltarea proiectului pe baza principiilor "win-win" (câștigă toate părțile implicate).

Platforma 16+1. Importanța cooperării între statele din Europa Centrală și de Est și China

În 2012, în Polonia, prin summitul de la Varșovia, s-au pus bazele platformei de cooperare 16+1 (China și țările ECE: Albania, Bosnia-Herțegovina, Bulgaria, Croația, Cehia, Estonia, Ungaria, Lituania, Letonia, Macedonia, Muntenegru, Polonia, România, Serbia, Slovacia, Slovenia). Aceasta este menită „să promoveze legăturile economice și comerciale dintre țările participante și China și să identifice noi oportunități de cooperare, prin proiecte concrete, cu accent pe domeniile infrastructurii, transporturilor, energiei, agriculturii, IT&C, turismului, sectorului bancar și financiar”, potrivit portalului Guvernului României.

Pencea și Oehler-Șincai (2015) evidențiază că „platforma 16+1 constituie o inițiativă importantă, având potențial ridicat de a genera progrese în sensul îmbunătățirii și intensificării cooperării dintre China și ECE, acționând simultan și ca un motor de dezvoltare a regiunii”. Cele două cercetătoare atrag atenția însă că o competiție între țările europene ale platformei, având ca obiect atragerea fondurilor alocate de China regiunii, ar fi contraproductivă, ducând la „eșecul întregului său concept”.

Summitul de la Varșovia a fost urmat de alte reuniuni la nivel înalt: București (2013), Belgrad (2014), Suzhou (2015), în care s-au pus bazele cooperării viitoare, pe multiple planuri

dintre cele 17 state, succesiunea întâlnirilor și țările organizatoare sugerând și importanța acestora în arhitectura platformei 16+1. Li Keqiang, premierul Chinei, a afirmat la Suzhou intenția țării sale de a investi în străinătate cel puțin 1.000 miliarde de dolari în intervalul 2015-2020 (An și Li, 2015). Demnitarul chinez a evidențiat, faptul că veriga slabă a cooperării între țările formatului 16+1 o reprezintă finanțarea proiectelor de investiții. Pentru rezolvarea acestei probleme, China a propus la summit înființarea unei instituții financiare a platformei de cooperare 16+1, care va gestiona și fondul de 10 miliarde de dolari destinat creditelor speciale și investițiilor în ECE (Li, 2015). Marile proiecte de infrastructură din ECE și dezvoltarea porturilor de la Marea Baltică, dar și cele din Marea Adriatică și Marea Neagră reprezintă prioritățile partenerului asiatic al platformei 16+1. Premierul Li nu a numit porturile vizate, în acest sens, însă a evidențiat faptul că Polonia, Croația, Slovenia, Letonia și Bulgaria doresc o întărire a cooperării în domeniul portuar. Li Keqiang a subliniat că proiectele se vor concentra pe dezvoltarea cooperării dintre parcurile industriale și porturile mărilor amintite și vor avea ca actori principali firmele chineze, aceasta fiind o condiție pentru a primi finanțare din partea Beijingului în opinia lui Tiezzi (2015).

Vizita președintelui Xi Jinping în Serbia și Polonia, din iunie 2016, reflectă interesul pe care marea putere asiatică o acordă consolidării relațiilor bilaterale cu cele două țări ale platformei 16+1, Polonia fiind și cea mai mare țară din ECE, iar Serbia cea mai influentă țară din regiune care nu este încă membră UE. Garlick (2016) sugerează că vizita la cel mai înalt nivel ar putea fi văzută de unii europeni ca o strategie chineză de *a divide și cuceri*, menită să submineze instituțiile și influența Uniunii Europene. În acest context, Garlick evidențiază nevoia ca autoritățile chineze să clarifice natura și limitele intereselor lor în regiune.

Tiezzi (2016) evidențiază faptul că, în contextul OBOR, vizitele de acest fel se concentrează pe discuții privind rolul regiunii (sau țării) în conectarea Chinei cu Europa, pornind de la ideea că țările ECE reprezintă poarta de intrare a Chinei în Europa (*China's gateway to Europe*), logică pe care o aplică Poloniei, dar și Greciei, Cehiei, Belarusului și României.

Având în vedere tendința de deschidere a țărilor ECE în raport cu China, Comisia Europeană (2016) dorește ca în relațiile cu China, țările UE să aibă o poziție comună, clară și fermă indiferent de formatul în care aceste abordări au loc, bilateral sau în formatul 16+1. În relația cu China, țările europene trebuie să coopereze cu Comisia Europeană, Serviciului European de Acțiune Externă și celelalte state membre, astfel încât rezultatul negocierilor să fie benefic pentru întreaga Uniune Europeană.

Liu (2016a) evidențiază că țările ECE oferă condiții prielnice pentru investiții, forță de muncă abundentă și ieftină și, foarte important, pot asigura Chinei accesul la piața și tehnologiile UE. Relațiile bilaterale bune ale țărilor ECE cu China reprezintă, de asemenea un avantaj. În opinia cercetătorului chinez, țările ECE prezintă alte trei mari atuuri:

1. sunt situate în centrul sau la periferia Uniunii Europene, constituind puntea de legătură între Asia și UE prin infrastructura de transporturi (porturi, autostrăzi, căi ferate, aeroporturi) și facilitățile industriale;

2. pot să faciliteze încheierea unui acord privind investițiile între China și UE;

3. pot fi centre de „upgradare” a produselor chinezești și de marketing al acestora.

Beijingul se bazează pe faptul că dezvoltarea relațiilor cu țările ECE va îmbunătăți relațiile cu UE (multe țări ECE sunt și membre UE) și va facilita tranzitul mărfurilor între China și Europa de Vest. În acest sens, în contextul Summitului 16+1 de la Suzhou, premierul chinez Li Keqiang a anunțat că autoritățile chineze vor investi în construcția și modernizarea unor facilități portuare din Marea Baltică, Marea Adriatică și Marea Neagră (Croatia, Slovenia, Polonia, Letonia și Bulgaria).

Legătura dintre China și țările ECE, ca zonă de tranzit spre vestul Europei, se face în prezent pe două magistrale de transport terestru. Liu (2014) face o prezentare succintă a acestora evidențiind și principalele țări prin care trec. Conform analizei sale, sunt operaționale Podul Continental Siberian (Vladivostok – Rotterdam) și Podul Continental Eurasiatic (Lianyungang – Federația Rusă, Belarus, **Polonia** - Rotterdam), existând și alternativa unui al treilea Pod Continental Eurasiatic (aflat încă pe planșetă), care ar face legătura dintre Shenzhen și Europa via Myanmar, Bangladesh, India, Pakistan, Iran, Turcia și Bulgaria.

La acestea, Liu (2014) adaugă și componenta maritimă a OBOR: Quanzhou (China), Strâmtoarea Malacca, Malaiezia, Bangladesh, Sri Lanka, India, Oceanul Indian, Kenya, Cornul Africii, Marea Roșie, prin Golful Aden, Egipt, Marea Mediterană prin Canalul Suez, Grecia (Pireu), după care ajunge în centrul Europei prin Peninsula Balcanică: Macedonia, **Serbia, Ungaria** (țări ale platformei 16+1), Marea Adriatică, Italia (Veneția) de unde continuă spre Olanda (Rotterdam).

China încearcă să își diversifice rutele comerciale pentru a avea alternative în cazul în care anumite coridoare de transport ar fi blocate din varii motive (instabilitate politică, războaie etc.). În acest context, țările aflate pe eventualele rute alternative pot beneficia de investiții chineze în vederea dezvoltării infrastructurii de transport.

Coridorul logistic operat de China folosește cu precădere cel de-al doilea Pod Continental Eurasiatic pe traseul căruia s-au deschis rute comerciale începând din anul 2011 (Tabelul 1), deși există și pe acesta bariere de infrastructură legate de diferența de ecartament între diferitele țări tranzitate.

Tabelul 1. Volumul mărfurilor transportate pe calea ferată din China spre Europa Occidentală via centrul și estul Europei

Baza de plecare	Operațional din anul	Destinație	Frecvența serviciului săptămână	pe	Volumul de mărfuri transportate în primele trei trimestre din 2014 containere de 6 m (20 picioare - TEU)
Chongqing	2011	Duisburg (Germania)		5	3.936
Chengdu	2013	Lodz, Polonia		1	3.198
Wuhan	2014	Pardubice, Cehia		1	2.600
Zhengzhou	2014	Hamburg, Germania		2	3.280

Sursa: Yang (2014).

Pe calea ferată, durata transportului mărfurilor din China în Europa se reduce cu până la 15 zile, față de transportul maritim, prin Canalul Suez, care durează aproximativ 36 de zile.

Evoluția schimburilor comerciale dintre țările din centrul și estul Europei și China

Deși trendul relațiilor comerciale dintre țările ECE și China este crescător, în prezent, schimburile comerciale sunt defavorabile țărilor europene ale platformei, majoritatea trenurilor cu mărfuri din China în Europa întorcându-se preponderent goale, cu precădere pe calea maritimă, pe coridorul Rotterdam-Guangdong.

Tabelul 2. Volumul valoric al importurilor țărilor din centrul și estul Europei din China (10.000 dolari)

Țara	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bosnia-Herțegovina	5.392	7.283	3.566	3.759	4.143	4.671	9.133	28.398
Bulgaria	81.265	112.484	59.607	66.091	100.562	105.457	111.698	117.806
Croația	151.526	174.199	111.863	134.373	154.093	129.983	138.994	102.733
Cehia	413.478	549.748	502.402	712.152	766.941	632.304	683.780	799.290
Ungaria	501.496	609.685	534.327	651.831	680.602	573.797	569.228	576.417
Macedonia	7.534	7.072	5.601	5.278	9.181	8.875	6.348	7.666
Munte negru	5.342	8.660	7.693	7.108	8.998	14.576	8.638	15.707
Polonia	655.293	904.037	748.697	943.831	1.093.955	1.238.646	1.257.488	1.425.680
România	208.423	288.992	237.737	300.446	345.378	279.718	282.254	322.318
Serbia	35.441	49.952	30.835	34.502	39.635	41.288	43.191	42.456
Slovacia	147.060	196.604	139.906	195.848	251.260	242.303	308.444	282.850
Slovenia	69.239	96.421	77.002	138.556	167.537	156.664	183.281	199.194

Sursa: Biroul Național de Statistică din China, 2016

Potrivit Tabelului 2, Polonia este principalul importator de produse chinezești dintre țările regiunii (14,2 miliarde dolari), urmată la mare distanță de Cehia (7,9 miliarde dolari), Ungaria (5,7 miliarde dolari) și România (3,2 miliarde dolari), datele statistice justificând întrucâtva și de ce culoarul de transport terestru prin Polonia este cel mai folosit de exportatorii chinezi.

În intervalul 2007-2014, România a înregistrat o creștere a importurilor din China de 54,64%, Polonia de 117,6%, Bulgaria de 44,9%, Cehia de 93%, Ungaria de 14,93%, Macedonia de 1,7% și Serbia de 19,7%.

Tabelul 3. Volumul valoric al exporturilor țărilor din centrul și estul Europei în China (10.000 dolari)

Țara	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bosnia-Herțegovina	2.729	661	1.420	1.760	2.989	2.330	2.088	3.724
Bulgaria	15.800	21.678	14.108	32.300	45.928	83.889	95.674	98.486
Croația	6.763	6.784	7.486	5.089	7.953	7.451	10.427	10.066
Cehia	83.080	100.270	113.150	172.801	231.793	240.699	261.492	298.669
Ungaria	121.008	138.220	146.640	219.770	245.222	232.310	271.515	325.990
Macedonia	983	1.328	2.418	9.176	15.431	13.978	10.797	9.058
Munte negru	135	213	74	307	1.206	2.202	1.614	5.356
Polonia	111.225	139.443	150.593	169.661	204.798	199.690	223.180	293.474
România	28.147	35.990	43.319	75.613	94.625	97.957	120.750	152.067
Serbia	1.312	1.228	2.923	5.512	7.789	10.135	18.013	11.274
Slovacia	73.531	98.373	89.745	179.056	345.735	365.523	345.816	337.608
Slovenia	11.055	13.156	12.647	17.657	20.204	25.603	30.280	33.146

Sursa: Biroul Național de Statistică din China, 2016.

Analizând succint datele din Tabelul 3, observăm o evoluție pozitivă a exporturilor principalelor state ale inițiativei 16+1 în China. Astfel, în intervalul 2007-2014, Polonia, principala economie a zonei, a înregistrat un ritm de creștere a exporturilor de 163,8%, Cehia de 259,5%, România de 440%, Ungaria de 169,4%, iar Serbia de 759,3%. Cel mai mare exportator al regiunii este Slovacia, cu un volum al exporturilor în China de 3,4 miliarde dolari, urmată de Ungaria (3,3 miliarde dolari), Cehia (3,0 miliarde dolari), Polonia (2,9 miliarde dolari) și România (1,5 miliarde dolari).

Potrivit analiștilor Xinhua (2015), analizând date furnizate de Ministerul Comerțului de la Beijing, în 2014, valoarea schimburilor comerciale dintre China și țările ECE a fost de 60,2 miliarde dolari, față de 43,9 miliarde dolari în 2010, iar companiile chineze au investit peste 5 miliarde dolari în regiune, la rândul lor, țările ECE investind aproximativ 1,2 miliarde de dolari în China.

Chunyan Yu și Chunjie Qi (2015) subliniază că „Țările ECE sunt bogate în resurse agricole, complementare cu produsele similare chineze. Cooperarea bilaterală în domeniul agriculturii are un potențial important.”

Liu (2016a) evidențiază că țările ECE nu reprezintă, pe ansamblu, doar o piață în sine, ci constituie și legătura între piețele asiatice și cele europene, ajutând astfel la promovarea cooperării dintre Uniunea Europeană și China. În context, cercetătorul chinez a subliniat și faptul că țara sa se bazează pe faptul că dezvoltarea rapidă a relațiilor bilaterale cu țările ECE va facilita implementarea OBOR.

Serbia

Este văzută de China ca un punct strategic pentru demersurile Beijingului în ECE și UE în contextul investițiilor chineze în Portul Pireu și accesul la Dunăre al fostei republici

Iugoslave. Serbia nu este membră UE, fapt ce reprezintă pentru China un alt avantaj, țara putând fi transformată într-un cap de pod „de succes” al Beijingului, exemplar pentru celelalte țări vecine sau din UE.

Remani (2016) susține că soliditatea parteneriatului chino-sârbesc poate fi explicată prin compatibilitatea normativă a celor două state în probleme de suveranitate și integritate teritorială, ele sprijinindu-se reciproc în problemele legate de Kosovo, Tibet și Xinjiang, pe de o parte, iar pe de altă parte poziția strategică a Serbiei în geografia OBOR din centrul și estul Europei, ce favorizează investițiile Chinei în regiune.

În noiembrie 2013, premierul chinez Li Keqiang și omologii săi sârb și ungar Ivica Dacic, respectiv Viktor Orban au anunțat construirea unei căi ferate de mare viteză (200km/h) între Belgrad și Budapesta, proiect în valoare de aproximativ 2 miliarde dolari, preconizat a fi finalizat în 2018, potrivit premierului sârb. Această magistrală feroviară al cărei parcurs preconizat va continua la sud prin Skopje (Macedonia) și Pireu (Grecia) va face legătura coridorului maritim al OBOR cu Marea Nordului (via Dunăre-Rin) și cu Marea Baltică pe liniile europene de transport terestru, constituind Coridorul Expres maritimo-terestru China-Europa.

În decembrie 2014, în prezența premierului chinez a fost inaugurat cel de-al doilea pod peste Dunăre din Belgrad (1.507 m lungime, 29,1 m lățime, 122,8 m înălțime), la 79 de ani după construirea primului. Valoarea totală a proiectului a fost de 260 milioane dolari, 85% fiind acoperită printr-un împrumut acordat de Banca de Export-Import din China.

Următoarea fază a colaborării dintre cele două țări a reprezentat-o reabilitarea termocentralei de la Kostolac, a cărei prime faze a fost finanțată printr-un credit al statului chinez de 293 milioane dolari, cea de-a doua faza de modernizare fiind acoperită printr-un credit similar de 608 milioane dolari.

Prima investiție chineză într-o companie sârbă a fost achiziția combinatului siderurgic de la Smederevo, pentru 46 milioane de euro, proiectele anterioare fiind cu precădere axate pe dezvoltarea de infrastructură prin intermediul companiilor chinezești finanțate de credite ale Băncii de Export-import a Chinei.

Importanța pe care China o acordă Serbiei a fost confirmată de vizita de stat a președintelui chinez Xi Jinping la Belgrad din iunie 2016, cele două țări consfințind ridicarea relațiilor bilaterale la nivel de parteneriat strategic cuprinzător. „China și Serbia sunt prieteni indiferent de vremuri (*all-weather*) și importanți parteneri în cooperarea pe multiple planuri” potrivit președintelui chinez Xi Jinping.

În context, cei doi președinți au fost martorii semnării unor acorduri de cooperare bilaterală privind dezvoltarea capacităților industriale, infrastructura, comerțul, energie, telecomunicațiile, știința și tehnologia, afaceri locale, cultură și turism.

Polonia

Potrivit Xinhua (2016), Polonia este o stație vitală pe traseul OBOR întrucât se află la intersecția unor coridoare europene importante în virtutea poziției sale geografice. Prima

investiție a Republicii Populare Chineze în străinătate a fost în Polonia, și anume Chinese - Polish Joint Stock Shipping Company, înființată în anul 1951. În ultimii 15 ani, această întreprindere mixtă a înregistrat profituri record, conform agenției chineze. Primul pas făcut în direcția consolidării poziției Poloniei în cadrul OBOR a fost inaugurarea, în 2013, a primei linii de cale ferată directă care leagă Polonia de China. Având o lungime de aproximativ 9.800 de km, această linie ferată scurtează durata transportului de la Chengdu la Lodz la aproximativ două săptămâni, de patru ori mai puțin decât pe varianta maritimă.

Printre investitorii chinezi în Polonia, Tuszyński (2015) menționează Haoneng Packaging și Shanxi Yuncheng Platemaking Group ambele în industria de producție și prelucrare a hârtiei, Sino Frontier Properties Ltd., în sectorul de construcții, Suzhou Victory Precision Manufacture Co., cu activitate în producția de materiale plastice și cauciuc și TPV Technology Ltd investitor cu activitate în producția de aparatură și componente electrice.

Fondul de Investiții și Cooperare China – ECE a cumpărat în 2014, au fost 16% din acțiunile companiei Polenergia SA. Printre obiectivele acestei firme se află construcția a două gazoducte, unul care să lege Polonia de Germania și altul Polonia de Ucraina, ambele cu termen de finalizare până în 2019. Banca de Dezvoltare a Chinei va asigura Ucrainei o parte din finanțarea necesară pentru construcția acestei conducte care va avea o lungime de 110 km.

Președintele Andrej Duda dorește ca Polonia să devină un centru logistic al regiunii, în contextul mai larg al inițiativei OBOR. Șeful statului polonez a afirmat că Polonia va acționa ca un ambasador în relațiile dintre China, ECE și UE (Walczak-Jarosz et al., 2015).

Recenta vizită a șefului statului chinez, Xi Jinping, în Polonia confirmă importanța pe care o are țara est-europeană în cadrul platformei de cooperare 16+1 și a inițiativei strategice OBOR. Cu această ocazie au fost semnate 40 de acorduri bilaterale referitoare la sectoarele construcțiilor, energiei și cel financiar.

Președinții celor două țări au convenit ridicarea relațiilor bilaterale la nivel de parteneriat strategic cuprinzător. Cu prilejul discuțiilor bilaterale, președintele Xi Jinping l-a îndemnat pe omologul său polonez să valorifice poziția pe care Polonia o are ca țară fondatoare a Băncii Asiatice de Investiții în Infrastructură prin contractarea de credite pentru finanțarea diverselor proiecte naționale (Channel New Asia, 2016).

În prezent, Polonia reprezintă cel mai important partener comercial al Chinei din zona ECE, schimburile comerciale bilaterale ridicându-se la 17 miliarde dolari în anul 2015. Polonia exportă în China alimente și mașini, importând de la partenerii chinezi produse electronice, mobilă și alte echipamente (The Straits Times, 2016).

Ungaria

Relațiile bilaterale dintre China și Ungaria au intrat într-o nouă fază începând cu anul 2010, când guvernul maghiar a anunțat o nouă strategie de politică externă, și anume „Deschiderea către Est”, bazată pe cooperare economică, politică și culturală cu țările din Asia, dintre care un rol foarte important îl are China. În anul 2015, Ungaria a semnat un acord

de cooperare privind implementarea OBOR, fiind prima țară din Europa care a aderat la acest proiect (Chan, 2016).

Tot în anul 2015, Ungaria a semnat un acord cu gigantul asiatic privind modernizarea a 370 km de cale ferată ce leagă Belgradul de Budapesta, proiect ce va fi finanțat în proporție de 85% cu împrumuturi din China (Cojocaru, 2015). De asemenea, Banca Populară a Chinei a deschis primul Centrul Regional din ECE la Budapesta, centru de cliring pentru tranzacții în renminbi (al cincilea centru de cliring din Europa după Londra, Paris, Frankfurt și Luxembourg). Budapesta va emite titluri de stat în renminbi, pentru a atrage investitori asiatici. În luna noiembrie a anului 2015, într-o vizită oficială la Beijing, ministrul de externe al Ungariei, Peter Szijjarto, a condus o delegație care a negociat semnarea a patru contracte privind investiții ale Chinei în domenii de interes, precum: aviație, telecomunicații, educație și financiar (Cong, 2015).

Cooperarea bilaterală dintre cele două țări a continuat și în anul 2016 când ministrul de externe maghiar, în urma unei vizite oficiale, a negociat noi acorduri în baza cărora ar putea crește exporturile de produse alimentare în China cu peste 100 milioane USD. Ministrul Ungar a subliniat importanța relațiilor economice dintre cele două țări. În 2015, investițiile totale chineze în Ungaria au depășit 3,5 miliarde dolari, creând peste 7.500 locuri de muncă (Daily News Hungary, 2016).

România

Primele însemnări ale unui român referitoare la China aparțin lui Nicolae Milescu Spătarul³, boier moldovean trimis de țarul Rusiei în China între 1675-1678. Secole mai târziu, Regele Carol I a primit felicitări pentru cucerirea independenței Principatelor Române Unite de la împăratul Chinei Guangxu, prin intermediul prințului Kong. La mijlocul secolului trecut, România a fost cea de-a treia țară din lume care a recunoscut Republica Populară Chineză, la 5 octombrie 1949, după URSS și Bulgaria.

Liu (2016b) consideră că perioada de glorie a relațiilor bilaterale dintre China și România a început în timpul lui Gheorghiu Dej și a atins apogeul în 1979, când cele două țări au ales căi diferite; Nicolae Ceaușescu a decis să plătească datoria externă „uriașă”, iar Deng Xiaoping a ales calea reformelor și a deschiderii către piețele externe.

Pencea și Oehler-Șincai (2012) susțin că, în anii 1960 și 1970, China avea acces limitat la tehnologii străine. România, care începuse procesul de industrializare mai devreme și asimilase tehnologii occidentale a sprijinit activ modernizarea industriei chineze, ocupând locul doi după Uniunea Sovietică din această perspectivă.

³ "Descrierea călătoriei în China" împărțită în trei părți: 1) Călătoria de-a lungul Siberiei de la Tobolsk până la fortul Nercinsk până la granița Chinei; 2) Izvorul misiunii diplomatice în China a lui Nicolae Spătaru și 3) Descrierea celei dintâi părți a pământului, numită Asia, în care se află și împărăția Chinei cu orașele și provinciile sale" (http://www.istoria.md/articol/73/Nicolae_Milescu_Sp%C4%83tarul)

În contextul OBOR „geografia” nu este favorabilă României, nepermițând transferul rapid al mărfurilor dinspre China spre Europa Occidentală (ecluzele de pe parcursul românesc al Dunării și lipsa infrastructurii de transport maritim, feroviar și rutier). George Friedman evidențiază însă un atu important al României în zona Mării Negre, și anume stabilitatea (Bucharest Forum, 2014). Aceasta ar putea reprezenta un stimulent pentru China de a intensifica prezența sa în România, dar lipsa de continuitate în politicile economice și în prioritățile Guvernului României nu reprezintă chiar un element de „stabilitate”.

România și China au semnat acorduri economice în domeniul energetic și în cel al infrastructurii feroviare. Complexul Energetic Oltenia a semnat un acord cu China Huadian Corporation privind modernizarea termocentralei Rovinari; Complexul Național Energetic Hunedoara a semnat un acord cu China National Electric Engineering privind realizarea unei termocentrale la Deva.

În noiembrie 2015, SN Nuclearelectrica S.A. și China General Nuclear Power Corporation au semnat un memorandum de înțelegere pentru construcția unităților 3 și 4 ale centralei nucleare de la Cernavodă, proiect evaluat la 7 miliarde dolari, care dacă ar fi materializat ar reprezenta o investiție majoră în regiune. În domeniul energetic, Păunescu Corporation a semnat un acord cu Minguang Wind Power Group pentru realizarea unui câmp eolian; Sinohydro Corporation și-a manifestat interesul pentru hidrocentrala Tarnița-Lăpușești; BAOTA Petrochemical Group și JUNLUN Petroleum Company sunt dispuse să achiziționeze Olchim.

Xu Feihong, ambasadorul Chinei în România reliefează faptul că țara noastră ar putea deveni un punct de interes logistic în Europa Centrală și de Est, în contextul noului „Coridor de transport marfă dintre Marea Neagră și Marea Caspică”.

Potrivit Agerpres (2016), „cinci proiecte de investiții ale unor companii chineze în România, în valoare de peste 118 milioane de euro, au fost semnate în China, în marja Reuniunii ministeriale pentru promovare economică și comercială dintre China și țările Europei Centrale și de Est” (7-9 iunie 2016). „Investitorii chinezi intenționează să construiască o fabrică de componente auto la Brașov, investiția în acest sens fiind estimată la 45 de milioane de euro. De asemenea, se are în vedere un proiect în domeniul ornamentelor auto, care va fi realizat cu o investiție în valoare de 17,6 milioane de dolari, și construcția, în România, a unei centrale solare de 20 MW, investiție în valoare de 33 de milioane de euro. Totodată, chinezii intenționează să investească 23 de milioane de euro în dezvoltarea unor complexe imobiliare în zona Capitalei și să dezvolte un proiect de cooperare și schimb de experiență în domeniul educației în Hunedoara.”

În lista partenerilor platformei online 16plus1-thinktank.com, centralizatorul principalelor evoluții în relația dintre China și cele 16 țări central și est-europene, din România figurează doar Institutul Aspen și Fundația Eurisc, ambele entități private, afiliate unor organizații occidentale, care nu reprezintă neapărat poziția statului român.

Pentru comparație, Polonia este reprezentată de Academia Poloneză de Științe, Școala de Economie din Varșovia, Universitatea din Lodz și Institutul de Relații Internaționale (subordonat MAE polonez), pe lângă alte think-tank-uri private; Ungaria de Universitatea

Corvinus, Institutul de Afaceri Externe și Comerț; Serbia este reprezentată de Institutul de Economie și Politici Internaționale și de Universitatea din Belgrad.

Concluzii

Relațiile dintre China și țările din Centrul și Estul Europei au intrat într-o nouă fază de dezvoltare odată cu lansarea platformei de cooperare 16+1 în 2012 și a inițiativei președintelui chinez Xi Jinping privind crearea OBOR.

Pentru China, centrul și estul Europei reprezintă poarta de intrare în Uniunea Europeană, principalul său partener comercial, cheia accesului la Piața Unică Europeană și la înaltele tehnologii ale Bătrânului Continent. Întrucât nu toate țările ECE sunt membre ale Uniunii Europene, Beijingul încearcă să creeze în acestea poli de dezvoltare economică și de cooperare politică și culturală, pentru face dovada avantajelor bilaterale ale prezenței Regatul de Mijloc în Europa, pe ansamblu.

Având în vedere decalajul de dezvoltare între vestul și estul Europei, țările ECE iau în calcul serios apropierea economică de China, încercând să atragă investiții în infrastructură, industrie și agricultură, ca baza a dezvoltării durabile într-o lume aflată în schimbare. Pentru a ușura implementarea proiectului, China a pus bazele Băncii Asiatice de Investiții în Infrastructură; a înființat Fondul Drumului Mătăsii și a propus crearea unei instituții financiare a platformei de cooperare 16+1, care va gestiona și fondul de 10 miliarde de dolari destinat creditelor speciale și investițiilor în ECE.

Polonia este singura țară din ECE care a participat la fondarea Băncii Asiatice de Investiții în Infrastructură și se dorește avocata Beijingului în relația cu UE și țările din regiune centrală și răsăriteană a continentului, reușind să ridice nivelul relațiilor bilaterale cu gigantul asiatic la nivel de parteneriat strategic cuprinzător, asemenea Serbiei. Ungaria este prima țară din Europa care a semnat un acord privind implementarea OBOR și în care Banca Populară a Chinei a deschis un Centru Regional.

Recent, România și China au semnat proiecte importante de investiții în domeniile energetic, auto și imobiliar.

Cooperarea dintre țările ECE și China se află pe un trend crescător, care „îngrijorează” leadershipul european. În acest sens, Comisia Europeană dorește ca în relațiile cu China, țările UE să aibă o poziție comună, clară și fermă indiferent de formatul în care aceste abordări au loc, bilateral sau în formatul 16+1. În relația cu China, țările europene trebuie să coopereze cu Comisia Europeană, Serviciului European de Acțiune Externă și celelalte state membre, astfel încât rezultatul negocierilor să fie benefic pentru întreaga Uniune Europeană. Însă, dacă țările ECE ies întărite din relația bilaterală sau regională cu China, și Uniunea Europeană are de câștigat, indiferent de curente de opinie și de interesele unor poli de putere din UE, mai ales că cea mai mare parte a investițiilor chineze în Uniunea Europeană sunt făcute în vestul continentului și nu în ECE.

Bibliografie

- Agerpres. (2016). China are cinci proiecte de investiții în România, în valoare de peste 118 milioane de euro. Accesat la adresa: <http://www.agerpres.ro/economie/2016/06/10/china-are-cinci-proiecte-de-investitii-in-romania-in-valoare-de-pest-118-milioane-de-euro-19-23-20>
- An, B, Li. X. (2015). Li outlines \$1 trillion goal. China Daily. Accesat la adresa: http://www.chinadaily.com.cn/world/201511attendsASEAN/2015-11/25/content_22516250.html
- Chan, C. (2016). Hungary to Issue Dim-Sum Bond as It Seeks to Curry Favor With China. The Wall Street Journal. April 15. Accesat la adresa: <http://www.wsj.com/articles/hungary-to-issue-dim-sum-bond-as-it-seeks-to-curry-favor-with-china-1460704629>
- Chanel New Asia (2016). China, Poland boost investment and trade. Accesat la adresa: <http://www.channelnewsasia.com/news/business/china-poland-boost/2888810.html>
- Chen, X. (2016). Trade and Economic Cooperation Between China and CEE countries. Accesat la adresa: <http://16plus1-thinktank.com/1/20160107/1077.html>
- Comisia Europeană. (2016). JOINT COMMUNICATION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL - Elements for a new EU strategy on China, HIGH REPRESENTATIVE OF THE UNION FOR FOREIGN AFFAIRS AND SECURITY POLICY, Brussels, 22.06.2016, Accesat la adresa: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2259_en.htm?locale=en
- Cojocaru, B. (2015). Cum Beijingul îi ia locul Bruxellesului la investiții: China își construiește capete de pod în Europa de Est prin proiecte financiare și de infrastructură. Concurența pentru miliardele chinezilor se întetește. Ziarul Financiar, 26 noiembrie.
- Cong, W. (2015). Hungary gets 'billions' in Chinese investment. Global Times. 26 November. Accesat la adresa: <http://www.globaltimes.cn/content/955134.shtml>
- Daily News Hungary. (2016). Hungary, China Sign Food Export Agreements. Accesat la adresa: <http://dailynewshungary.com/hungary-china-sign-food-export-agreements/>
- Dumitrescu, G. C. (2015). *Central and Eastern European Countries Focus on the Silk Road Economic Belt*. Global Economic Observer, 3(1), 144.
- Dumitrescu, G. C. (2014). *The Silk Road Economic Belt—a Strategic Opening of the Chinese Economy*. Journal of Global Economics, 6(2), pp-131.
- Garlick, J. (2016). Europe needs to understand China better. China Daily, 17 June. Accesat la adresa: chindaily.com.cn.
- Jones, C. (2016). Chinese investment in Europe hits \$23bn record. Financial Time, March 10. Accesat la adresa: <http://www.ft.com/cms/s/0/c1155e72-e5e0-11e5-a09b-1f8b0d268c39.html#axzz4D3MywNM1>
- Li, K. (2015). Full text of Premier's remarks at the Fourth Summit of China and Central and Eastern European Countries. Accesat la adresa: http://english.gov.cn/premier/speeches/2015/11/25/content_281475242031730.htm
- Liu, Z. (2014). The Role of Central and Eastern Europe in Building of Silk Road Economic Belt, China Institute of International Studies. Retrieved April 15, 2015, http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content_7243192.htm
- Liu, Z. (2016a). The Role of Central and Eastern Europe in the Building of Silk Road Economic Belt. Accesat la adresa: <http://16plus1-thinktank.com/1/20160111/1096.html>
- Liu, Z. (2016b). Sino-Romanian Relations. Accesat la adresa: <http://16plus1-thinktank.com/1/20160111/1094.html>

- Pencea, S., & Oehler-Şincai, I. M. (2012). Main trends of trade flows between Romania and China in the last decade. *Romanian Economic Business Review*, 7(3), 65-84.
- Pencea, S., & Oehler-Sincai, I. M. (2015). Romania, Strategic Partner in China-CEE Relations 1. *Global Economic Observer*, 3(1), 44.
- Ramani, S. (2016). China's Growing Ties With Serbia - Political ties have long been strong, and are now being supported by increased economic links. *The Diplomat*. February 29.
- The Straits Times (2016). China's Xi weaves Poland into 'new silk road' plan. Accesat la adresa: <http://www.straitstimes.com/world/europe/chinas-xi-weaves-poland-into-new-silk-road-plan>
- Tianping, K. (2015). 16+ 1 cooperation framework: Genesis, characteristics and prospect. *Medjunarodni problemi*, 67(2-3), 167-183.
- Tiezzi, S. (2015). China's "Belt and Road" Reaches Europe. *The Diplomat*. 26 November.
- Tiezzi, S. (2016). China's Xi Brings "Belt and Road" to Serbia, Poland. *The Diplomat*, 24 June.
- Tuszyński, R. (2015). Polish Perspectives on Cee-China 16+ 1 Cooperation: The Unexpected Ukrainian Factor. *Europolity*, 189
- Yang, J. (2014). Silk Road subsidies undermine rail link. Accesat la adresa: <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link>
- Yingqing, L., Anfei, G. (2009). *Third land link to Europe envisioned*. China Daily.
- Walczak-Jarosz, M., Han, M., Gao, F. (2015). Polish President: Poland can act as ambassador in relations between China, Europe. *Xinhua*. Accesat la adresa: http://news.xinhuanet.com/english/2015-11/23/c_134846723.htm
- Xinhua (2016). Belt&Road initiative promotes China-CEEC cooperation. March 29.