

Școala Națională de Studii Politice și Administrative
Școala multidisciplinară a SNSPA

Lucrare de doctorat

Realpolitik-ul Republicii Populare Chineze și noua inițiativă economică „One Belt One Road”

Coordonator științific:

Prof. Univ. Dr. Mihail E. Ionescu

Doctorand:

GAGU D. Laurențiu



București

2021

În primul deceniu al secolului al XXI-lea, Republica Populară Chineză (RPC) a propus trei proiecte de dezvoltare la nivel intern și extern, prin intermediul cărora ar putea urmări îmbunătățirea poziției pe scena regională și internațională. Pe deoparte, această dorință este explicată prin intermediul sentimentului de inferioritate pe care RPC îl afișează față de actualul hegemon global- Statele Unite ale Americii, iar pe de altă parte, pentru a putea asigura stabilitatea la nivel domestic și pentru a depăși umilințele din perioada 1850 – 1950.

Primul proiect- *Belt and Road Initiative BRI*- inițiativă economică implementată în 2013 de către președintele Xi Jinping, care presupune investiții economice în infrastructură hard (drumuri, căi ferate, poduri, porturi) și soft statelor receptoare. Prin demararea acestor proiecte, China dorește crearea unor coridoare economice care să ușureze și să promoveze relațiile comerciale între RPC și statele membre. Într-o altă ordine de idei, prin facilitarea acestor proiecte de investiții, Beijing ar putea tinde să securizeze accesul la resursele naturale care-i susțin creșterea economică.

Al doilea scop- *Marea Reîntinerire a Republicii Populare Chineze*, presupune intenția RPC de recâștigare a prestigiului din vremea Dinastiei Han¹.

Cel de-al treilea obiectiv- *Lupta pentru suveranitatea din Marea Chinei de Sud și de Est*², prin intermediul construirii insulelor artificiale din Marea Chinei de Sud (MCS) cu scopul securizării liniilor de transport, dar și a extinderii Zonei Economice Exclusive, reprezintă garanția de securitate a proiectului economic BRI. Pe de altă parte, construirea acestor insule artificiale ajută Republica Populară Chineză să își proiecteze puterea de-a lungul Mării Chinei de Sud, facilitând încărcarea/ realimentarea navelor „dragonului“ la mare distanță de teritoriul RPC. Prin intermediul acestor insule artificiale, RPC poate rezolva una dintre cele mai importante atribute ale unei mari puteri, și anume: capacitatea de proiectare a puterii asupra unor regiuni aflate la mare distanță de propriul teritoriu.

Există un raport de dependență între cele trei proiecte. Eșecul unuia ar putea determina eșecul celorlalte, și implicit al Republicii Populare Chineze care tinde tot mai mult să își consolideze prezența la nivel regional și global.

¹ Vezi Friso, M. S. Stevens, „China’s long march to national rejuvenation: toward a Neo-Imperial order in East Asia?”, *Asian Security*, Vol. 17, No.1, pp. 47-48, [https://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1080/14799855.2020.1739651?scroll=top&needAccess=true];

² Vezi Jihyun, Kim, „Territorial Disputes in the South China Sea: Implications for Security in Asia and Beyond”, *Strategic Studies Quarterly*, Vol. 9, No. 2, pp. 118-131, [https://www.jstor.org/stable/26271078];

Astfel, **obiectivul** central al cercetării este legat de analizarea *Impactului BRI la nivel global*.

Conform istoriei apropiate, adică a Războiului Rece, cei doi poli de putere globali- Statele Unite ale Americii și U.R.S.S, și-au creat propriile sfere de influență economică pentru a-și consolida pârgurile de control, fie asupra Vestului, fie asupra Estului. Astfel, Statele Unite ale Americii au propus *Planul Marshall*, iar U.R.S.S a creat *Consiliul pentru Asistență Economică Mutuală*(CAEM). Actualmente, *unipolaritatea americană* este din nou pusă sub semnul întrebării de o strategie asemănătoare, venită tot din partea unui stat socialist, precum China, care propune cea mai importantă inițiativă de până acum: *One Belt One Road*. Desigur, diferența dintre OBOR și CAEM este că Beijingul nu este interesat să exporte socialismul, însă pare a insista asupra naționalizării unor practici în spatele receptoare, precum: implementarea proiectelor fără licitații, refuzul implicării forței de muncă locale³, acordarea împrumuturilor pentru proiecte nesustenabile la o dobândă mult ridicată față de ceea ce poate acorda o instituție financiară din Occident. Pe de altă parte, deosebirea dintre *BRI* și *Planul Marshall* este că cel din urmă avea niște scopuri bine definite, pe o perioadă scurtă de timp, presupunând revitalizarea unor economii deja dezvoltate (Europa de V), în timp perioada de implementare a *BRI* este de până-n 2049 (ar putea fi extinsă), iar statele implicate în proiect sunt în curs de dezvoltare. Așadar, ar putea fi mult mai complicat să implementezi proiecte într-un stat în curs de dezvoltare decât în anul aflat în curs de dezvoltare.

Se observă o cedare treptată a influenței Statelor Unite ale Americii la nivel global. În ultimile două decenii, Statele Unite ale Americii au suferit numeroase eșecuri la nivel internațional, în timp ce Republica Populară Chineză și-a îmbunătățit constant capacitățile hard și soft power. Iată câteva dintre eșecurile SUA de până acum: eșecul administrației de la Washington de a elimina grupările talibane din Afganistan, deși au eliminat regimul Saddam Hussein, ratarea obiectivului creării stabilității în Iraq, apariția ISIS în Iraq și Siria, crearea unui așa-zis Califat Islamic controlat de către teroriști, slăbirea importanței americane la nivelul Asiei, incapacitatea SUA de rafacere economică în urma Marii Recesiuni din 2008, datorie internă, tăieri în bugetul de apărare, retragerea din TTP etc.

În ceea ce privește Republica Populară Chineză, aceasta a înlocuit Statele Unite ale Americii ca „cel mai bun producător, importator, și exportator de bunuri finite la nivel global”⁴. De

³ China nu doar că folosește propriile materiale de lucru, dar alege să aducă și proprii lucrători.

⁴ „World Trade Organization Statistical Review 2016”, pp.16-26, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2016_e/wts2016_e.pdf.

asemenea, „RPC deține cea mai mare rezervă valutară din lume”⁵. Cea mai importantă pârgie de putere câștigată de China în fața competiției pentru supremație regională cu Statele Unite ale Americii a fost „înlocuirea celei din urmă ca cel mai important partener comercial al statelor din Asia”⁶. Spre deosebire de politica de împrumuturi a FMI sau BM, instituțiile controlate de stat din China nu impun condiții stricte asupra împrumuturilor. Dacă împrumuturile economice acordate de către Fondul Monetar Internațional presupun respectarea unor condiții- stabilitatea politică, nivelul democrației, domnia legii-, împrumuturile acordate de China, par a nu avea un model bine stabilit. Cu alte cuvinte, China nu ține cont, atunci când acordă împrumuturi, de stabilitatea politică a receptorului, de domnia legii etc. Dacă Republica Populară Chineză nu mai dorește să mizeze pe sistemul economic care i-a adus numeroase beneficii (asta nu înseamnă că tinde să îl excludă total) în ultimile 4 decenii, atunci putem deduce că sistemul economic Occidental inhibă rolul politic și economic al Chinei la nivel regional și global.

În timp ce China își face simțită prezența tot mai mult în America Latină, adică în „curtea” Statelor Unite ale Americii,- Brazilia, Chile, Peru (cea mai mare cotă de export din America de Sud), Argentina, Venezuela, Costa Rica, Cuba, administrația de la Washington pare că pasează responsabilitatea în zona Asiei - Japoniei sau Indiei⁷. În ultimul rând, crearea de către China a Băncii BRICS, a Băncii Asiatice de Investiții în Infrastructură, Noul Fond al Drumului Mătăsii, nu a adus un răspuns pe măsură din partea hegemonului american. În încheiere, se observă că centrul de gravitație politico-economic se mută dinspre structurile euro-atlantice către Asia.

Întrebările cercetării sunt:

- *Care este impactul strategic al BRI la nivel regional și apoi global? Este aceasta un proiect care să aducă mai multe beneficii economice Republicii Populare Chineze sau statelor participante? Sau ambelor părți?*

Cea mai mare amenințare la adresa implementării cu succes a BRI-ului este legată de lipsa unei *instituții centrale* care să coordoneze multitudinea de sub-instituții- ministere, corporații private sau controlate de stat, organizații sociale- care sunt conectate la Belt and Road. Având în vedere că această *inițiativă* încă nu există*, China trebuie să facă o analiză coerentă a statelor care au

⁵ Christopher J. Neely, „Chinese Foreign Exchange Reserves, Policy Choices and the U.S. Economy”, *Federal Reserve Bank OF ST. LOUIS Research Division*, 2017, p.1, DOI: 10.20955/wp.2017.001.

⁶OH Yoon Ah, "China's Economic Ties with Southeast Asia", *World Economy Brief*, Vol.7, No.18, September, 2017, p.2, <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3038741>.

⁷ Kayla Chen & Xiangming Chen, "China and Latin America: Connected and Competing", *The World Financial Review*, May, 2014, <http://www.worldfinancialreview.com/?p=1853>;

* este în fază de dezvoltare.

aderat la OBOR. Pe de altă parte, China nu concurează doar cu Occidentul, ci și cu proprii vecini: India, Japonia, Vietnam, Rusia, care la rândul lor sunt angrenați în alte inițiative care au același scop. Pentru ca OBOR-ul să fie implementat cu succes, China trebuie să ofere un avantaj adițional statelor membre față de ceea ce competiția asigură, pentru a-și garanta accesul la piețele de desfacere, acesta fiind drumul către statutul de mare putere. Cu alte cuvinte, China își protejează interesele, acordând sprijin economic statelor aflate în curs de dezvoltare, pornind de la două premise: 1) nu este interesată dacă în statul receptor se respectă drepturile omului, dreptul la proprietate, și nici nu se implică în afacerile interne (depinde foarte mult de bunurile strategice ale aceluși stat); 2) administrația de la Beijing dorește reformarea ordinii economice din Occident, oferind împrumuturi cu dobânzi foarte mici⁸. Dar cu ce state are de-a face China?. Statele OBOR pot fi împărțite în patru categorii: a) state autocratice (state din Asia), b) state care au mari probleme cu privire la respectarea principiilor democratice (state din Africa), c) state care resping valorile din Occident (state din Europa unde populismul este în creștere), d) state care nu se încadrează în primele 3 categorii, precum: Italia, Germania, Franța, Spania, Portugalia.

Spre deosebire de Occident, China nu este interesată de modul în care ostilitățile se desfășoară la nivel domestic în statul receptor, aceasta fiind concentrată doar pe aspectele comerciale și economice. Nu există acea idee impusă de către statele din Occident, și anume *patronajul* asupra altor state, adică interferarea în treburile interne. Pe de altă parte, lipsa de interes a Chinei cu privire la respectarea legii în statele receptoare, pare să eticheteze Beijingul ca pe un hegemon care este interesat doar de propriile afaceri, un actor egoist, care la final poate fi interesat doar de propriile câștiguri, neputând garanta beneficii pe termen lung celorlalte state.

- *Poate fi BRI pentru China și statele limitrofe o unealtă eficientă de soluționare a conflictelor din Marea Chinei de Sud?*

Implementarea cu succes a OBOR, mai ales la nivelul Asiei, ar putea servi drept factor de atenuare a conflictelor cu privire la suveranitatea teritorială din Marea Chinei de Sud și Est. Pe de o parte, statele limitrofe Chinei pot beneficia de piața imensă și de proiectele de infrastructură pe care OBOR le creează, dar pe de altă parte, Belt and Road poate fi umbrat de realitățile din

⁸ "It's almost free money': Chinese banks offer cheap loans abroad ", *South China Morning Post*, July, 2013, <http://www.scmp.com/business/banking-finance/article/1285686/its-almost-free-money-chinese-banks-offer-cheap-loans>.

Marea Chinei de Sud, și anume de militarizarea Insulei Spratly, care pare a fi într-un stadiu final⁹.

- *Cum percep marile puteri desfășurarea BRI?*

În primu rând, la nivel regional, există o confruntare instituțională. De exemplu, cea mai importantă instituție din cadru OBOR care distribuie proiectele de finanțare- „Banca Asiatică de Infrastructură și Investiții”(BAII) versus- „Banca Asiatică pentru Dezvoltare”(BAD), condusă de Japonia. În fond, cele două instituții au același scop, și anume cel de finanțare al proiectelor de infrastructură în statele aflate în curs de dezvoltare. Instituția nipono-americană, a fost creată într-o perioadă- 1966- perioadă în care Japonia avea o imagine negativă la nivel regional, iar Statele Unite ale Americii erau implicate în Războiul Rece cu U.R.S.S. Astfel, BAD, instituție controlată de administrațiile de la Tokio și Washington, a fost/ este principalul mod prin care Washingtonul putea/ poate controla afacerile din Asia. Japonia și Statele Unite sunt cei puternici contribuabili la bugetul BAD, fiind urmași la mare distanță de China¹⁰. Pe de altă parte, BAII este o instituție financiară guvernamentală dedicată proiectelor de infrastructură la nivel regional. Având în vedere tipurile de state care sunt sub umbrela OBOR, și spre deosebire de BDA, BAII nu decide pe baza asumpțiilor ideologice. Prin faptul că BAII nu este interesată dacă statul receptor respectă drepturile omului, se consolidează ipoteza conform căreia China nu intervine în afacerile interne ale unui stat.

Ipotezele de cercetare

- *Cu cât BRI se implementează cu succes cu atât China își crează o imagine pozitivă la nivel regional și global;*

Militarizarea Mării Chinei de Sud pune sub semnul întrebării implementarea BRI. China deja a ajuns la un nivel important de construire a facilităților militare în cadrul Insulelor Spratly, ceea ce a determinat, de exemplu, Vietnamul, Philipine, Taiwan și Indonezia să crească importul de arme utilizate la nivel maritim. Astfel, conform unui raport SIPRI, „în perioada 2012-2016 în comparație cu perioada 2007-2011, Philipine a crescut importul de arme cu 426%, Vietnamul cu

⁹ Jesse, Johnson, „U.S. accuses Beijing of ‘provocative militarization’ in South China Sea“, *the japantimes*, January, 2018, <https://www.japantimes.co.jp/news/2018/01/10/asia-pacific/u-s-accuses-beijing-provocative-militarization-south-china-sea/>.

¹⁰ „Shareholders Asian Development Bank”, <https://www.adb.org/site/investors/credit-fundamentals/shareholders>.

202%, Taiwan cu 647%, Indonezia cu 70%”¹¹. Cu alte cuvinte, China trebuie să joace doar cartea economică, și să soluționeze prin negocieri problema Mării Chinei de Sud.

- *Implementarea cu succes a inițiativei economice–BRI- determină creșterea încrederii strategice între actorii regionali, deci senzația de insecuritate scade. Așadar, succesul BRI va spori cooperarea la nivel regional între China și actorii regionali/ prezinți în regiune (SUA).*

Succesul BRI va depinde în totalitate de livrarea corectă și coerentă a promisiunilor, precum: producerea rezultatelor tangibile cu privire la implementarea proiectelor, sporirea transparenței la nivelul BRI, crearea unor instituții stabile care să soluționeze litigiile între companiile de stat chineze și companiile din statele receptoare, implicarea societății civile în procesul de implementare a proiectelor și adoptarea unor criterii de condiționalitate asemănătoare celor din Occident (progrese în domeniul legislativ, respectarea drepturilor omului) etc. Doar implementarea cu succes a celor enumerate mai sus ar putea scădea senzația de insecuritate la nivel regional, rezultat determinat de creșterea economică și militară a Chinei. Implementarea BRI nu este doar un exercițiu de voință a Chinei, ci și un exemplu de implicare a membrilor, fapt care ar putea determina Beijingul să spună în 2049 dacă implementarea a fost cu succes sau nu.

Într-o altă ordine de idei, lucrarea este împărțită în unsprezece capitole prin care încerc să descifrez calculele strategice ale Chinei la nivel regional și global, dacă BRI este politica prin care Beijing poate determina „dezghețarea” relațiilor la nivel regional dar și măsura în care această inițiativă poate atenua nivelul de amenințare produs de investițiile Chinei în componenta hard și soft.

În capitolul introductiv evidențiez pe scurt proiectele pe care China le propune cu scopul consolidării prezenței la nivel regional și global. Întotdeauna a existat o diferență de percepție cu privire la astfel de proiecte. De obicei, fie că discutăm de Rusia sau China, aceste politici sunt interpretate într-o notă negativă de Occident. De asemenea, reciproca este valabilă. Proiectele amintite anterior sunt fundamentale în viziunea elitelor politice de la Beijing. Implementarea cu succes ar putea reprezenta depășirea colectivă a perioadei de „umilințe” la care China a fost supusă timp de 100 de ani.

În cel de-al treilea capitol pot fi regăsite elementele conceptuale ale *realpolitik*-ului, plecând chiar de la creatorul acestui concept - August Ludwig von Rochau, și explicând, totodată,

¹¹ Kate Blanchfield, Pieter D. Wezeman, Siemon T. Wezeman, "The state of major arms transfers in 8 graphics", *Stockholm International Peace Research Institute*, 2017., <https://www.sipri.org/commentary/blog/2017/state-major-arms-transfers-8-graphics>.

redefinirea conceptului în funcție de statul în care a fost introdus sub diferite forme sau de realitățile geopolitice ale vremii. Esența *realpolitik*-ului este legată de urmărirea intereselor egoiste pentru satisfacerea interesului național, pe deoparte, iar pe de alta parte, legitimarea elitei pentru supraviețuirea politică domestică. Cu alte cuvinte, reprezentatul statului trebuie să obțină maximum pentru propriul stat într-o situație dată. În lucrarea de față utilizarea conceptului a avut la bază o îmbinare a formei primare (componenta domestică) dezvoltată de Rochau cu cea modernă dezvoltată în SUA.

În capitolul cu numărul patru sunt prezentate motivele demărării proiectului „*Drumului Mătăsii*”, posibilele intenții ale Chinei și o scurtă prezentare a coridoarelor economice (coridoarele economice au fost prezentate pe larg în capitolul 8).

În cadrul capitolului *Comportamentul Republicii Populare Chineze în Marea Chinei de Sud* am prezentat importanța MCS pentru implementarea BRI, dar și pentru conservarea legitimității lui Xi Jinping. Într-un sistem politic precum cel din China, realizările politice sunt importante pentru păstrarea legitimității și conservarea liniștii sociale. Rămâne de văzut care dintre cele două proiecte, BRI sau MCS, vor servi mai bine intereselor politice ale lui Xi Jinping. Răspunsul probabil este legat de BRI deoarece a fost introdus în Constituția RPC.

În capitolul șase analiza acoperă impactul pe care BRI îl are asupra statelor din regiune, în timp ce în următorul capitol concentrarea se face asupra statelor non-regionale (UE, America Latină, India și Rusia).

În capitolul al 8-lea sunt prezentate coridoarele economice ale BRI și posibilele progrese financiare realizate în statele străbătute de acestea, în timp ce în partea a 9 a a lucrării sunt analizate instituțiile economice ale BRI.

În capitolele 10 și 11 sunt prezentate inovațiile Chinei în domeniul digital și intențiile de utilizare a rutelor de Nord ca puncte de transport și legătură cu cele 6 coridoare ale BRI, în timp ce în capitolul 12 poate fi regăsit *studiul de caz* și concluziile lucrării.

În cazul acestei lucrări, miza centrală este analizarea „impactului BRI la nivel global”. Partea practică a tezei constă în impactul pe care inițiativa economică BRI îl are asupra statelor care au aderat la acest proiect. De asemenea, sub lentila teoretică a *realpolitik*-ului atenția se va îndrepta nu doar asupra relațiilor economice, mai degrabă și asupra legăturilor politice ale actorilor care se situează de-a lungul BRI. Având în vedere că *realpolitik*-ul este cadrul de analiză al acestor analize, orientarea atenției către studierea planurilor din cadrul politicilor externe ale

principalilor actori regionali și extra-regionali (Asia, și dincolo de acest continent)- China, Japonia, India, Rusia, Statele Unite, Uniunea Europeană, Germania, Marea Britanie, cu privire la inițiativa economică a RPC, este deosebit de importantă.

În China, fiecare criză a fost precedată de lansarea unei inițiative politice/ economice care avea/ are scopul atenuării impactului asupra domesticului. Această situație poate fi observată încă de la începutul anilor 90 și până în prezent. De exemplu, inițiativele naționaliste *China Western Development*, *China goes global* și chiar *Drumul Mătăsii*, au fost implementate în perioade de criza economică, acestea având la bază atât o retorică ambițioasă cât și politici de implementare neclare. Primele două inițiative au succes doar în plan domestic, în timp ce în extern implementarea a fost deficitară deoarece implicarea statului în investiții este respinsă. Mai mult, BRI pare a avea succes fie în statele care au o cultură politică asemănătoare cu a Chinei, fie în statele corupte sau nedezvoltate.

Inițiativa economică chineză- One Belt One Road (OBOR)- a cărei părinte fondator este actual președinte al Republicii Chineze- Xi Jinping- a fost prezentată și propusă actorilor regionali și externi în timpul unor vizite oficiale ale președintelui chinez în anul 2013 în Kazahstan și Indonezia¹². De asemenea, OBOR este o inițiativă economică pe două paliere: *Silk Road (Drumul Mătăsii)* proiectul care se desfășoară pe uscat, și care leagă Asia Centrală de Europa¹³, iar pe de altă parte, *21st Century Maritime Silk Road*¹⁴, care funcționează la nivel maritim, și conectează China de Asia de Sud și de Est și de celelalte regiuni ale lumii. Inițiativa *Belt and Road* cuprinde 139 de state, și aproximativ 63% din populația globală¹⁵.

Prin intermediul inițiativei economice OBOR, China dorește să „extindă și să conecteze piețele și rețelele de transport; să îmbunătățească capacitatea de producție a statelor din Europa și Asia; să faciliteze transportul de bunuri, capitaluri, energie, materie brută, schimburi culturale, etc.”¹⁶

OBOR, sau BRI cum a fost redenumită, este o inițiativă strategică și economică de mare importanță care implică atât țări în curs de dezvoltare cât și actori dezvoltați. Succesul BRI

¹² Christopher, K. Johnson, „President Xi Jinping’s Belt and Road Initiative: A practical Assessment of the Chinese Communist Party’s Roadmap for China’s Global Resurgence“, *Center for Strategies & International Studies*, 2016, p.V, [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/160328_Johnson_PresidentXiJinping_Web.pdf].

¹³Vezi James, McBride, „Building the New Silk Road“, *Council on Foreign Relations*, May, 2015, [<https://www.cfr.org/background/bldg-new-silk-road>].

¹⁴Vezi Xue, Li, Cheng, Zhangxi, „China’s Window of Opportunity in the South China Sea“, *The Diplomat*, July, 2017, [<https://thediplomat.com/tag/21st-century-maritime-silk-road/>].

¹⁵Wu, Jianmin, “One Belt and One Road”, Far-reaching Initiative“, *China Focus*, [<https://www.chinausfocus.com/finance-economy/one-belt-and-one-road-far-reaching-initiative>].

¹⁶Richard, Ghiasy, Jiayi, Zhou, „The Silk Road Economic Belt Considering security implications and EU–China cooperation prospects“, *Stockholm International Peace Research Institute*, 2017, p.2, [<https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf>].

depinde în aceeași măsură de China cât și de voința statelor membre de a o ajuta cu principalele probleme care, de fapt, au stat la baza lansării acestei inițiative economice, precum: supraproducția de oțel și ciment*. Dacă Beijingul nu poate folosi ceea ce produce, deci este dependentă de voința statelor membre, probabil că din acest motiv nu impune criterii de condiționalitate pentru acceptarea împrumuturilor sau implementarea unor proiecte. Această presupunere poate fi susținută și de ideea că instituțiile care arbitrează problemele contractuale între China și membri sunt subdezvoltate, sau se cunosc foarte puține informații despre ele. Aderarea la BRI se face prin semnarea unui Acord de Cooperare/ Memorandum of Understanding, un acord mai mult simbolic care nu produce efecte juridice de vreun fel.

Starea securității din Marea Chinei de Sud (MCS) a fost neschimbată în prima parte a Războiului Rece, însă odată ce statele limitrofe au devenit din ce în ce mai conștiente de existența resurselor naturale din Insulele Paracel și Spratly, și-au expus preponderent nemulțumirile la nivel regional, principalul subiect fiind dreptul de proprietate asupra insulelor din MCS. Consecințele disputelor de suveranitate sunt strâns legate de menținerea securității regionale.

Interesele Republicii Populare Chineze în Marea Chinei de Sud cuprind două grupuri de insule- *Paracel și Spratley*-, dar și intenția de a governa zonele adiacente a acestor insule. Revendicările teritoriale ale RPC au la bază o declarație a Prim-ministrului chinez din acea vreme-Zhou Enlai, emisă în anul 1951, în perioada în care se negocia tratatul de pace cu Japonia. Astfel, ulterior semnării atât a Tratatului de la San Francisco (1951) cât și a Acordului de Pace sino-japonez (1952), niponii cedează ambele grupuri de insule, Paracel și Spratley- controlate în timpul WWII, Republicii Populare Chineze¹⁷.

Belt and Road este o inițiativă economică promulgată de președintele Republicii Populare Chineze (RPC) Xi Jinping, în anul 2013, în Indonezia și Kazahstan. De asemenea, se estimează că finalizarea proiectului economic va fi în anul 2049. OBOR are la bază două componente:

- a) partea pe uscat- *the Silk Road Economic Belt*, care conectează RPC cu Kazakhtan, Uzbekistan, și Turcia, state care compuneau vechiul Drum al Mătăsii;
- b) partea maritimă a BRI, *the 21st Century Maritime Silk Road*, cuprinde state poziționate de-a lungul Mării Chinei de Sud, Oceanului Pacific, Oceanul Indian, Mării Mediteraniene. Rolul inițiativei economice promovate de RPC în anul 2013, este de a consolida conectivitatea dintre

¹⁷Teh-Kuang Chang, „China's Claim of Sovereignty over Spratly and Paracel Islands: A Historical and Legal Perspective”, *Case Western Reserve Journal of International Law*, 1991, Vol. 23, No.3, <http://scholarlycommons.law.case.edu/jil/vol23/iss3/1>.

statele poziționate de-a lungul OBOR, deci este un proiect economic orientat spre dezvoltarea statelor.

Actualmente, în OBOR „sunt implicate aproximativ 138 de state, cu o populație care depășește 50% din totalul global, și care însumează 75% din resursele de energie, dar și 40% din PIB global”¹⁸. Mai mult, prin OBOR se intenționează „promovarea relațiilor economice între statele partenere, prin reducerea distanței și îmbunătățirea infrastructurii dintre China și statele implicate în acest proiect”¹⁹.

Deopotrivă, importanța OBOR crește odată cu ambițiile RPC. De exemplu, OBOR pare că sprijină postura RPC la nivel regional, asta fiind și una dintre explicațiile care justifică abordarea strategiei *Striving for Achievement* a RPC din propria-i politică externă²⁰. Pe de altă parte, OBOR poate „fi util cu privire la scăderea influenței economice a Statele Unite ale Americii din zona Asia-Pacific, prin consolidarea relațiilor economice cu statele emergente din acea zona”²¹. Pe de altă parte, RPC își poate reinvesti surplusul economic în statele aflate în curs de dezvoltare.

Din discursul oficialilor chinezi, reiese că OBOR are la bază cinci principii:

- a) „promovarea dezvoltării comune între statele localizate de-a lungul OBOR”;
- b) „dezvoltarea unor modele de cooperare regionale deschise și inclusive”;
- c) „dezvoltarea unei cooperări regionale armonioase”;
- d) „îmbunătățirea politicilor care să favorizeze comerțul între state”;
- e) „promovarea unei relații de tipul win-win printre statele BRI”²².

Dezvoltarea RPC din ultimile trei decenii se datorează liberalizării economice, dar și a deschiderii către așa numita „lume de dincolo”. De la mijlocul anilor '90, „China a fost statul care a beneficiat cel mai mult de investiții externe directe”²³, în comparație cu celelalte state aflate în curs de dezvoltare. Luând în considerare datele emise de Ministerul Comerțului din

¹⁸ James Griffiths, „Just what is this One Belt, One Road thing anyway”, *CNN*, 12 May, 2017, [<https://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/index.html>][29.06.2018];

¹⁹ Peter, Cai, „ Understanding China’s Belt and Road Initiative”, *Lowi Institute For International Policy*, 2017, p.1, [https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf][2];

²⁰ Vezi Xuetong Yan, „From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement”, *The Chinese Journal of International Politics*, Vol. 7, No. 2, 2014, pp. 153–184.

²¹ Peter, Cai, *op.cit.*p.7;

²² James Sidaway, „Chinese Narratives on “One Belt, One Road” (一帶一路) in Geopolitical and Imperial Contexts”, *The Professional Geographer*, 2017, Vol. 69, No. 4, p.600.

²³ Dilip, K. Das, „ Foreign Direct Investment in China: Its Impact on the Neighboring Asian Economies”, *Asian Business & Management*, Vol.6, No.3, p.286;

China, reiese că „între 2013 și 2016, RPC a beneficiat de un capital extern de 489 mil. \$, iar investițiile din mediul IT au crescut cu 11,7% în fiecare an între 2013 și 2016”²⁴.

Relația RPC cu ASEAN, de asemenea, joacă un rol important pentru buna funcționare a OBOR. Relațiile economice bilaterale dintre China și ASEAN sunt într-o continuă dezvoltare de la începutul anilor 2000, consolidându-se și mai mult după criza financiară din 2008, care nu a afectat China foarte mult. Majoritatea statelor ASEAN au nevoie de investițiile RPC pentru reducerea deficitului în infrastructură. Deci, investițiile RPC sub egida OBOR au ca scop dezvoltarea infrastructurii, și astfel furnizarea de noi oportunități pentru o eventuală colaborare mai strânsă între RPC și ASEAN.

Deși elitele politice chineze au propus OBOR ul ca o inițiativă care poate acoperi mai multe probleme, precum construirea porturilor, barajelor, infrastructura de telecomunicații, „dezvoltarea infrastructurii rutiere, feroviare pare partea cea mai atractivă pentru statele membre ASEAN”²⁵. De exemplu, „RPC a propus construirea sistemului de căi ferate care să lege Kunming de Singapore, pentru a impulsiona cooperarea economică dintre statele din Indochina”²⁶. De asemenea, mai există trei rute planificate care pornesc din provincia Yunnan prin Myanmar, Laos, Vietnam, care se întâlnesc Bangkok, Thailanda, Malaezia, și ajung în Singapore. În prezent, doar în unele sectoare din cele trei rute au fost demarate construcțiile.

Relația **sino-europeană**, în contextul lansării inițiativei economice *Belt and Road* -BRI-, prezintă oportunități și numeroase provocări. În mod natural, *oportunitățile* sunt legate de propunerile de dezvoltare ale infrastructurii de tip soft și hard în statele aflate în curs de dezvoltare, care au aderat la inițiativă fie prin *Memorandum of Understanding* -MoU, fie printr-un *Acord de Cooperare*. Deși au trecut mai mult de opt ani de la lansare, *BRI* încă nu are la bază protocoale care să delimiteze apartenența sau non-apartenența unui actor sau proiect la *BRI*. De asemenea, nu există nici reguli cu privire la obținerea unor beneficii comerciale, ca în cazul acordurilor de liber schimb, de exemplu-, pentru statele care au semnat un acord de cooperare sub egida *BRI*. De asemenea, *provocările* pot fi conectate de lipsa unei voci unitare la nivelul Uniunii Europene (UE), cu privire la inițiativa *BRI*.

²⁴ „China remains top destination of foreign capital for 25 years”, *China Daily*, 2017, [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33195460.htm][29.06.2018].

²⁵ Cao Honghui, Gong Ting, „Building a shared vision for the Belt and Road Initiative and the Sustainable Development Goals”, *China Center for International Economic Exchanges*, 2016, p.28, [http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-BRI%202017Scoping%20Paper%202%EF%BC%88Final%EF%BC%89.pdf][30.06.2018].

²⁶ Vezi Shang-su WU, „Singapore-Kunming Rail Link: A 'Belt and Road' Case Study”, *The Diplomat*, 2016, [https://thediplomat.com/2016/06/singapore-kunming-rail-link-a-belt-and-road-case-study/][30.06.2018].

Lipsa unei viziuni unitare este cauzată, pe de o parte, de cantitatea insuficientă de informații pe care instituțiile chineze responsabile pentru implementarea BRI le proiectează la nivelul Europei. Până acum, „au existat foarte puține seminarii de prezentare, sau intenții de a înființa sau finanța ONG-uri de profil, care să prezinte publicului scopurile BRI”²⁷. Alt criteriu care susține această lipsă este legat de existența unui decalaj Est-Vest de percepție al acestui proiect economic, ceea ce determină cercetătorii din domeniul Relațiilor Internaționale, fie să „antagonizeze acțiunile RPC, și implicit BRI este pus sub o lumină negativă”²⁸, fie să prezinte RPC și BRI într-o manieră pozitivă”²⁹. În aceeași ordine de idei, UE condamnă lipsa de transparență a BRI, dar și refuzul oferirii unor date exacte cu privire la acordurile de finanțare, ceea ce ar putea, de exemplu, pune în pericol „corectitudinea competiției dintre companiile europene și cele Chineze atunci când se discută implementarea unui proiect sub egida BRI”³⁰.

De asemenea, comunicarea strategică sino-europeană se desfășoară prin intermediul unor platforme de cooperare, precum: *Inițiativa Economică Belt and Road, Mecanismul de Cooperare „17+1”, Parteneriatul Uniunea Europeană-China-2003, și Agenda pentru Cooperare Strategică 2020 dintre Uniunea Europeană și China*, semnată în anul 2013, și *EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan*, semnată în 2015.

Conform unor surse oficiale, *Mecanismul de Cooperare „17+1”*, are „scopul de a promova dezvoltarea statelor din Europa Centrală și de Est, precum și de a sprijini consolidarea treptată a Uniunii Europene și a procesului de integrare”³¹. De asemenea, *Mecanismul de Cooperare „17+1”*, „este asociat la nivelul discursului din cadrul Uniunii Europene ca fiind o strategie similară cu tactica „dezbină și conduce”³², ceea ce China dezmințe.

²⁷ Catherine, Wong, Stuart, Lau, „We’re still figuring out China’s Belt and Road’: European diplomats confess they don’t know much about Xi’s trade plan”, *South China Morning Post*, May, 2017, [https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2093859/were-still-figuring-out-chinas-belt-and-road-european][09.09.18];

²⁸ Ravi Prasad, „EU Ambassadors Condemn China’s Belt and Road Initiative”, *The Diplomat*, April, 2018, [https://thediplomat.com/2018/04/eu-ambassadors-condemn-chinas-belt-and-road-initiative/][09.09.18];

Dipanjan Roy Chaudhury, „EU envoys slam China’s Belt and Road initiative, says it will hit free trade”, *The Economic Times*, July, 2018, [https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/eu-envoys-slam-chinas-belt-and-road-initiative-says-it-will-hit-free-trade/articleshow/63839259.cms][09.09.18];

Richard Ghiasy, Jiayi Zhou, „The EU: Pondering strategic engagement with China’s Belt and Road Initiative”, *SIPRI*, May, 2017, [https://www.sipri.org/commentary/topical-background/2017/eu-pondering-strategic-engagement-chinas-belt-and-road-initiative][09.09.18];

²⁹ Michael Beckley, „Stop Obsessing China. Why Beijing Will not Imperil U.S Hegemony”, *Foreign Affairs*, September, 2018, [https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-09-21/stop-obsessing-about-china][09.09.18];

³⁰ Ninon Bulckaert, „Europe raises transparency issues with China’s Belt and Road Initiative”, *euractiv*, May, 2018, [https://www.euractiv.com/section/china/news/eu-raises-transparency-issue-in-chinas-belt-and-road-initiative/][09.09.18];

³¹ Chinese Ambassador Shen Zhifei, „16+1 Cooperation, Not A Geopolitical Instrument But A Platform For Cooperation”, *Ministry of Foreign Affairs of People’s Republic of China*, July, 2018, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbdt1581767.shtml][09.09.18];

³² Wendy Hu, „Is China using ‘divide and rule’ tactics to gain influence in Europe?”, *South China Morning Post*, March, 2018, [https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2135244/china-using-divide-and-rule-tactics-gain-influence][09.09.18];

Parteneriatul UE-China, semnat în anul 2003, are bază „efortul comun al celor doi actori cu privire la dezvoltarea satelitului Galileo, ca o alternativă a *Sistemului Global de Poziționare-GPS*- produs al Statelor Unite ale Americii”³³. Ca răspuns la participarea RPC în proiectul Galileo, „statele membre ale UE au inițiat discuții cu privire la embargoul pentru vânzarea armelor impus de Uniunea Europeană-RPC”³⁴.

De asemenea, *Agenda pentru Cooperare Strategică Uniunea Europeană-China 2020*, are „scopul de a promova pacea, prosperitatea și dezvoltarea durabilă”³⁵.

Mai mult, prin *Planul de Acțiune pe Termen Scurt al Platformei de Conectivitate China-Europa*, acord semnat în anul 2015, se intenționează:

- a) „consolidarea punctelor comune dintre BRI și Uniunea Europeană privind Rețeaua de Transport Trans-Europeană”;
- b) „inițierea unor studii de fezabilitate considerând crearea unui coridor economic între China și Europa, prin consolidarea unor rețelelor de cale ferată”;
- c) „cooperarea pentru îmbunătățirea calității infrastructurii și a serviciilor adiacente”;
- d) „dezvoltarea serviciilor de transport care să aibă la bază vehicule hibride”³⁶;

Începând cu anul 2012, Republica Populară Chineză-RPC- se află în plin proces de restructurare a economiei și consolidare a influenței asupra piețelor de desfacere la nivel global. În centrul acestor decizii se află inițiativa economică Belt and Road, plan care are la bază elemente care definesc asumarea de către RPC a unui nou rol la nivel global, și anume:

- a) „crearea unei legături între dezvoltarea la nivel intern și propriul statut la nivel global”³⁷;
- b) trecerea de la o diplomație care presupunea „așteptare, concentrarea resurselor la nivel domestic, lipsa implicării în afacerile globale, la una mult mai asertivă, care evidențiază implicarea activă a Chinei în politica globală, atât din punct de vedere economic, cât și militar”³⁸;

³³ Nicola Casarini, „The EU-China Partnership-ten years on”, *European Union Institute for Security Studies*, No.35, 2013, p.1, [https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief_35_EU-China_relations.pdf][09.09.18];

³⁴ *ibidem*;

³⁵ Delegation of the European Union to China, „EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation”, *Europa.eu Website*, November, 2013, p. 2, [https://eeas.europa.eu/delegations/china_en/15398/EUChina%202020%20Strategic%20Agenda%20for%20Cooperation][09.09.18];

³⁶ Mobility and Transport, „EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan”, *Europa.eu Web-site*, pp.2-3, [<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-eu-china-connectivity-platform-action-plan.pdf>][09.09.18];

³⁷ Yiping Huang, „Understanding China’s Belt and Road Initiative: Motivation, framework, and assessment”, *China Economic Review*, Vol. 40, p.315, September 2016 [<https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>];

³⁸ Xuetong Yan, „From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement”, *The Chinese Journal of International Politics*, Vol. 7, No.2, June 2014, pp. 153–184, [<https://doi.org/10.1093/cjip/pou027>];

c),„transformarea RPC dintr-un actor implicat pasiv în sistemul internațional într-un stat care dorește crearea unei noi ordini mondiale (economice), dar cu caracteristici chineze”³⁹;
d),„consolidarea relațiilor și sprijinul economic oferit statelor în dezvoltare, chiar dacă până acum nu a fost creat nici un model prin care să se înțeleagă modul prin care RPC oferă împrumuturi statelor instabile politic și economic”⁴⁰.

Asia este cea mai importantă regiune pentru dezvoltarea inițiativei economice, deoarece, reprezintă punctul de plecare al tuturor coridoarelor economice propuse prin intermediul BRI, dar și o cale alternativă de transport a resurselor naturale. Așadar, China, ca stat dependent de resurse naturale, ar putea reuși să depășească complexele de securitate cauzate de punctele înguste de trecere la nivel maritim, numite strâmtori (Malaca, Taiwan etc).

Există voci în discursul oficial chinez care spun că „Europa ar ocupa o poziție periferică în ansamblul BRI”⁴¹, însă, cooperarea dintre RPC și Europa Centrală, de Est, și de Sud „a fost etichetată ca fiind una dintre „punctele forte” în noua diplomatie globală a Chinei”⁴². În aceeași ordine de idei, regiunea din „Europa Centrală, de Est și de Sud, a fost caracterizată în discursul oficial chinez ca „având o importanță deosebită pentru BRI”⁴³, dar și „ca o punte de legătură care să favorizeze dezvoltarea BRI pe continentul European”⁴⁴. În mod contrar, RPC este catalogată și ca o amenințare la adresa Europei, aceasta „subminând, prin intermediul BRI, coeziunea internă și unitatea politică a Europei”⁴⁵.

Actualmente, investițiile RPC la nivelul Europei au ajuns la cota de „36,5 miliarde de \$ în anul 2016, ceea ce reprezintă o creștere de până la 77% față de anul 2015, cand RPC a investit aproximativ 23 miliarde de \$”⁴⁶. De asemenea, „investițiile RPC din Europa, în perioada 2000-

³⁹ Ryan Nuehard, „A world order with Chinese Characteristics?”, *Foreign Policy Research Institute*, August, 2015, [https://www.fpri.org/2015/08/a-world-order-with-chinese-characteristics/][09.09.18];

⁴⁰ *Ibidem.*;

⁴¹ Jinghan Zeng, „Does Europe Matter? The Role of Europe in Chinese Narratives of ‘One Belt One Road’ and New Type of Great Power Relations”, *Journal of Common Market Studies*, Vol.55, No.5, pp.1162-1176, [DOI: 10.1111/jcms.12535];

⁴² Liu Zuokui, „An EU Opening”, *China.org.cn*, January, 2013, [http://www.china.org.cn/opinion/2013-01/07/content_27611165.htm][09.09.18];

⁴³ „The 16+1 Cooperation” in the Context of “Belt and Road Initiative”, *apud.* Dusko Dimitrijevic, *Danube and the New Silk Road*, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, 2016, p.171.

⁴⁴ Lintao Yu, „Visits of Opportunity: President Xi Jinping’s three-state trip injects impetus into the Belt and Road Initiative”, *Beijing Review*, No.30, June, 2016, [http://www.bjreview.com/Current_Issue/Editor_Choice/201606/t20160627_800060540.html][09.09.18];

⁴⁵ Garima Mohan, „Europe’s Response to the Belt and Road Initiative”, *The German Marshall Fund of the United States*, Policy Brief, No.14, 2018, p.1, [http://www.gmfus.org/publications/europes-response-belt-and-road-initiative][09.09.18];

⁴⁶ Thilo Hanemann, „Record Flows and Growing Imbalances: Chinese Investment in Europe in 2016”, *Rhodium Group and Mercator Institute for China Studies*, No.3, January, 2017, p.3, [https://rhg.com/research/record-flows-and-growing-imbalances-chinese-investment-in-europe-in-2016/][10.09.18];

2016, au atins următoarele domenii: energetic, agricultură, imobiliare, IT, echipament industrial etc”⁴⁷.

Un rol important în implementarea BRI este atribuit și coridoarelor economice, și nu doar băncilor de dezvoltare. Așadar, rolul coridoarelor economice implementate de China cu ocazia lansării BRI este aproximativ similar cu ceea ce la nivelul Uniunii Europene este numit *zonă de liber schimb*. Cu alte cuvinte, „coridorul economic se referă la crearea conectivității de-a lungul unei legături de transport, precum drumuri, căi ferate, linii de navigație maritimă, în cadrul unui spațiu delimitat, conectând numeroase noduri de producție, distribuție și consum, sprijinite de politici guvernamentale, instituții private ori diferite acorduri care facilitează cooperarea între rețelele de companii și instituții de-a lungul coridorului economic”⁴⁸. Prin urmare, rolul coridoarelor economice este de a reduce taxele, controalele vamale, etc.

Primul coridor analizat, poate și cel mai de succes de până acum, va fi **Coridorul Economic China-Pakistan (CECP)**. La prima vedere, promptitudinea implementării și finalizării proiectelor de-a lungul CEPC, este legată de numărul de state. Așadar, *CECP* este compus doar din două state, în comparație cu celelalte coridoare care au mai multe state, iar procesul de implementare a proiectelor decurge mai ușor.

Coridorul Economic Bangladesh-China-India-Myanmar- CEBCIM - este, de asemenea, parte integrantă a BRI. Scopul acestui coridor este de a conecta Estul Chinei cu Asia de Sud, care se va conecta cu SE Asiei, pentru „a susține creșterea economică și relațiile culturale cu aceste aceste state.

Coridorul Economic China –Peninsula Indochina -CECPI- are scopul de a consolida conexiunea economică între 8 orașe importante ale Asiei, precum- Singapore, Kuala Lumpur, Bangkok, Ho Chi Min City, Phnom Penh, Vientiane, Hanoi și Nanning⁴⁹.

Coridorul economic New Eurasian Landbridge -NLB-, devine o rută tot mai atractivă pentru transportul produselor cu o valoare ridicată, în special produsele electronice, care sunt transportate de la centrele de producție din China către Europa.

⁴⁷ *ibidem*;

⁴⁸ Mohd, Aminul, Karim, Faria, Islam, „Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects”, *The Korean Journal of Defense Analysis*, Vol. 30, No. 2, June, 2018, p.290;

⁴⁹ China Council for Trade Promotion of International Trade Sichuan Council, „Vice President Li Li Attending the 2nd "Belt and Road" China-Indochina Peninsula International Economic Corridor (Sichuan) Development Forum”, *China Council for Trade Promotion of International Trade Sichuan Council*, October, 2010, [<http://en.ccpit-sichuan.org/newshow.aspx?mid=18&id=1192>][23.12.18];

Coridorul economic NLB este considerat făcând parte din unul dintre cele mai opace coridoare economice, și anume: **China-Asia Centrală și de Vest-CACV**. De asemenea, CACV se întinde din Xinjiang, prin intermediul Portului Khorgos, conectându-se cu rețelele de cale ferată din Asia Centrală și Orientul Mijlociu⁵⁰.

Odată cu lansarea Belt and Road, China a dezvoltat instituții economice care au rolul de a sprijini implementarea proiectelor de infrastructură în cadrul statelor membre. Așadar, în sprijinirea și dezvoltarea BRI intervin trei tipuri bănci, precum: instituții financiare multilaterale de dezvoltare, bănci de stat și fonduri de investiții speciale.

1. **Banca Asiatică pentru Investiții în Infrastructură** a fost a fost propusă inițial de către președintele Xi Jinping, în anul 2013, în aceeași perioadă cu inițierea grandiosului proiect *Drumul Mătăsii*. BAII este o bancă de dezvoltare creată pentru oferirea împrumuturilor financiare destinate proiectelor de infrastructură în statele aflate în curs de dezvoltare, în special pentru țările din vecinătatea apropiată a Chinei.

2. **Fondul Drumul Mătăsii' (FDM)**, a fost creat în anul 2015, și are ca scop „sprijinirea BRI, investind în dezvoltarea infrastructurii, resurselor și energiei... dar și furnizând fonduri pentru dezvoltarea proiectelor care consolidează conectivitatea la nivel regional”⁵¹. De asemenea, „bugetul *Fondul Drumul Mătăsii*, este de 40 miliarde \$, și 350 milioane RMB”⁵².

3. **Banca de dezvoltare a Chinei -BDC** este o bancă controlată de stat, fondată în anul 1994, care se află sub dirijarea celei mai importante instituții din China, și anume *Consiliul de Stat*. Scopul BDC este de a „oferi sprijin financiar și consultanță pentru planificarea strategică a proiectelor BRI”⁵³. De asemenea, „capitalul BDC este de 421 miliarde RMB, iar principalii contributori sunt Ministerul Finanțelor din China (36,54%), Centrul Hujin Investment Ltd. (34.68%), Buttonwood Investment Holding Co., (27,19%), și Consiliul Național pentru Fondul de Asigurări Sociale (1,59%)”⁵⁴.

4. **Noua Bancă de Dezvoltare - NBD**, a fost lansată în 2014, la inițiativa statelor BRICS- Brazilia, Rusia, India, China, Africa de Sud. Putem afirma că NBD este o continuare naturală a

⁵⁰Hktde Research, „The Belt and Road Initiative”, *Hktde*, 2019, [<http://china-trade-research.hktde.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>][29.12.18];

⁵¹ Silk Road Fund, „Articles of Association”, *Silik Road Fund* [<http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23786/23796/index.html>][07.12.18];

⁵² *Ibidem.*,

⁵³ China Development Bank, „About CDB”, *China Development Bank*, [http://www.cdb.com.cn/English/gykh_512/khjj/][09.12.18];

⁵⁴ *ibidem.*,

BRII, deoarece amandouă au același scop declarat, și anume „să reducă decalajul de infrastructură și să promoveze creșterea sustenabilă în statele aflate în curs de dezvoltare”⁵⁵.

La aproximativ cinci ani de la lansarea *Drumului Mătăsii*, elitele politice chineze propun adăugarea unui nou concept în cadrul inițiativei economice globale lansate în anul 2013. Această dimensiune se concentrează pe intenția Chinei de creștere a influenței în zona Arctică. În limbajul de specialitate, inițiativa se numește *Drumul Polar al Mătăsii*. Politica Chinei din zona Arctică reflectă, de asemenea, ritmul de transformare a viziunii sale asupra afacerilor globale, dar și nevoile domestice. China este un actor dependent de exportul de resurse naturale, iar crearea căilor de transport și furnizare alternativă a resurselor naturale, reprezintă metoda prin care Beijingul își păstrează legitimitatea în fața cetățenilor, asigurând, în mod natural, și prosperitatea socială.

Inițiativa Chineză Belt and Road, nu presupune doar reducerea decajului de infrastructură și dezvoltare economică a statelor care au aderat la BRI, dar adresează și problemele de mediu, cum ar fi resursele limitate de apă, poluarea aerului, distrugerea ecosistemelor marine și *sectorul digital* etc. Astfel, limitarea acestor provocări este posibilă doar prin intermediul cooperării dintre state, prin schimbul de informații și tehnologie, colectarea datelor statistice, sau prin observarea și analizarea activă a schimbărilor climatice de către autoritățile responsabile, și apoi compilarea informațiilor în spațiul digital.

Obiectivul *Drumului digital al Mătăsii* este, pe de o parte, despre „proiectarea unor cabluri de fibră optică de-a lungul Eurasiei, și a unor sateliți, care să sprijine afacerile din domeniul comunicațiilor și a tehnologiei”⁵⁶, iar pe de altă parte, despre a „îmbunătăți procesele de monitorizare a mediului, încurajarea schimbului de informații la nivel interstatal, și sprijinirea elaborării politicilor având la baza cantități mari de informații despre obervarea Pământului”⁵⁷.

De asemenea, dimensiunea digitală a BRI propune trei obiective, precum:

a) „reducerea decajului de cunoaștere cu privire la procesele de colectare a datelor. Scopul reducerii acestui decalaj este de a obține dezvoltarea sustenabilă în statele BRI”;

⁵⁵Stephany, Griffith-Jones, „A BRICS Development Bank: A Dream Coming True?”, *United Nations*, 2014, No.215, p.7,[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/osgdp20141_en.pdf][13.12.18];

⁵⁶ Matthew, Goodman, „China’s Digital Silk Road”, *Center for Strategic and International Studies*, February, 2019,[https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/event/190211_Chinas_Digital_Silk_Road.pdf][15.11.2018];

⁵⁷ Guo, Huadong, *at.all.* „DBAR: An International Science Program for the Digital Belt and Road”, *Bulletin of Chinese Academy of Sciences*, 2017, Vol. 32, No. 3, p.180.

b) „de a promova sisteme avansate pentru a obține informații relevante dintr-un areal enorm și divers de informații și cazuri”;

c) „sporirea capacității de construire și transfer de tehnologie către un sistem de parteneriate și rețele de cercetare”⁵⁸;

Inițiativa economică *Drumul Mătăsii* poate fi considerată un element de coeziune pentru statele aflate în curs de dezvoltare dar și o strategie prin care China încearcă să traseze o linie de falie între țările mai stabile politic, mai democratice și mai dezvoltate economic și cele amintite anterior. Actualmente, mai mult de ¾ dintre statele recunoscute la nivel global fac parte din inițiativa BRI. De asemenea, nu este clar de ce unele state semnează *MoUs* (Memorandum of Understanding/ Memorandum de Cooperare), iar altele *Acorduri de Cooperare*. Ce reprezintă fiecare dintre ele? Există vreo diferență? Atrag aceste acorduri sancțiuni în cazul nerespectării clauzelor? Un exemplu relevant este legat de *Memorandumul de Cooperare* dintre China și Italia, semnat în anul 2017. Ambele state s-au angajat să „lucreze împreună în cadrul BRI pentru a traduce punctele forte reciproce în avantaje pentru cooperare practică și creștere durabilă”⁵⁹, însă în acest *MOU* nu se discută despre implementarea vreunui proiect anume.

Incapacitatea SUA de a oferi alternative viabile⁶⁰ în ceea ce privește nevoile de dezvoltare la nivel global, a făcut din BRI un proiect legitim, la care au aderat, într-o formă sau alta, mai mult de 130 de state până în prezent. Propunerile Chinei sunt foarte ofertante pentru statele în curs de dezvoltare deoarece proiectele de infrastructură, fie hard, fie digitale, vin la prețuri mici, toate aceste eforturi fiind susținute fie de companiile de stat, fie de băncile de dezvoltare sau de excesul industrial/economic de care China dispune. Lipsa intervenției comune a statelor democratice va permite Chinei, dacă BRI va fi implementat cu succes, să impună standarde tehnologice, să continue dezavantajarea firmelor străine în raport cu cele chineze, să proiecteze și mai multă influență asupra statelor care depind economic de Beijing etc.

⁵⁸ „Digital Belt and Road”, [<http://www.dbeltroad.org/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=63>][15.11.2018];

⁵⁹ Preluare în original MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA ON COOPERATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT AND THE 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD INITIATIVE, 2017, [https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf]

⁶⁰ UPDATE – La întâlnirea G7 DIN IUNIE 2021, Joe Biden a propus un plan complementar BRI;

Bibliografie

1. „China remains top destination of foreign capital for 25 years”, China Daily, 2017, [http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33195460.htm][29.06.2018].
2. „The 16+1 Cooperation” in the Context of “Belt and Road Initiative”, apud. Dusko Dimitrijevic, Danube and the New Silk Road, Institute of International Politics and Economics, Belgrade, 2016, p.171.
3. “It's almost free money': Chinese banks offer cheap loans abroad “, South China Morning Post, July, 2013, [<http://www.scmp.com/business/banking-finance/article/1285686/its-almost-free-money-chinese-banks-offer-cheap-loans>].
4. „Shareholders Asian Development Bank”, <https://www.adb.org/site/investors/credit-fundamentals/shareholders>.
5. „World Trade Organization Statistical Review 2016“, pp.16-26, [https://www.wto.org/english/res_e/statistics/wts2016_e/wts2016_e.pdf]
6. Cao Honghui, Gong Ting, „Building a shared vision for the Belt and Road Initiative and the Sustainable Development Goals”, China Center for International Economic Exchanges, 2016, p.28, [<http://www.cn.undp.org/content/dam/china/docs/Publications/UNDP-CH-BRI%202017Scoping%20Paper%202%EF%BC%88Final%EF%BC%89.pdf>][30.06.2018].
7. Catherine, Wong, Stuart, Lau, „We’re still figuring out China’s Belt and Road’: European diplomats confess they don’t know much about Xi’s trade plan”, South China Morning Post, May, 2017, [<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2093859/were-still-figuring-out-chinas-belt-and-road-european>][09.09.18];;
8. China Council for Trade Promotion of International Trade Sichuan Council, „Vice President Li Li Attending the 2nd "Belt and Road" China-Indochina Peninsula International Economic Corridor (Sichuan) Development Forum”, China Council for Trade Promotion of International Trade Sichuan Council, October, 2010, [<http://en.ccpit-sichuan.org/newshow.aspx?mid=18&id=1192>][23.12.18];
9. Chinese Ambassador Shen Zhifei, „16+1 Cooperation, Not A Geopolitical Instrument But A Platform For Cooperation”, Ministry of Foreign Affairs of People’s Republic of China, July, 2018, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zwjg_665342/zwbdt_665378/t1581767.shtml][09.09.18];
10. Christopher J. Neely, „Chinese Foreign Exchange Reserves, Policy Choices and the U.S. Economy”, *Federal Reserve Bank OF ST. LOUIS Research Division*, 2017, p.1, DOI: 10.20955/wp.2017.001.
11. Christopher, K. Johnson, „President Xi Jinping’s Belt and Road Initiative: A practical Assessment of the Chinese Communist Party’s Roadmap for China’s Global Resurgence“, Center for Strategies & International Studies, 2016, p.V, [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/160328_Johnson_PresidentXiJinping_Web.pdf].
12. Delegation of the European Union to China, „EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation”, Europa.eu Website, November, 2013, p. 2,

[https://eeas.europa.eu/delegations/china_en/15398/EUChina%202020%20Strategic%20Agenda%20for%20Cooperation][09.09.18];

13. Digital Belt and Road”, [<http://www.dbeltroad.org/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=63>][15.11.2018];
14. Dilip, K. Das, „ Foreign Direct Investment in China: Its Impact on the Neighboring Asian Economies”, Asian Business & Management, Vol.6, No.3, p.286;
15. Dipanjan Roy Chaudhury, „ EU envoys slam China's Belt and Road initiative, says it will hit free trade”, The Economic Times, July, 2018, [<https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/eu-envoys-slam-chinas-belt-and-road-initiative-says-it-will-hit-free-trade/articleshow/63839259.cms>][09.09.18]; Richard Ghiasy, Jiayi Zhou, „ The EU: Pondering strategic engagement with China's Belt and Road Initiative”, SIPRI, May, 2017, [<https://www.sipri.org/commentary/topical-background/2017/eu-pondering-strategic-engagement-chinas-belt-and-road-initiative>][09.09.18];
16. Friso, M. S. Stevens, „China’s long march to national rejuvenation: toward a Neo-Imperial order in East Asia?”, Asian Security, Vol. 17, No.1, pp. 47-48, [<https://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1080/14799855.2020.1739651?scroll=top&needAccess=true>];
17. Garima Mohan, „ Europe’s Response to the Belt and Road Initiative”, The German Marshall Fund of the United States, Policy Brief, No.14, 2018, p.1, [<http://www.gmfus.org/publications/europes-response-belt-and-road-initiative>]
18. Guo, Huadong, at.all. „DBAR: An nternational Science Program for the Digital Belt and Road”, Bulletin of Chinese Academy of Sciences, 2017, Vol. 32, No. 3, p.180.
19. Hktcdc Research, „The Belt and Road Initiative”, Hktcdc, 2019, [<http://china-trade-research.hktcdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>][29.12.18];
20. ibidem,;
21. James Griffiths, „Just what is this One Belt, One Road thing anyway”, CNN, 12 May, 2017, [<https://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/index.html>][29.06.2018];
22. James Sidaway, „Chinese Narratives on “One Belt, One Road” (一帶一路) in Geopolitical and Imperial Contexts”, The Professional Geographer, 2017, Vol. 69, No. 4, p.600.
23. James, McBride, „Building the New Silk Road“, Council on Foreign Relations, May, 2015, [<https://www.cfr.org/background/building-new-silk-road>].
24. Jesse, Johnson, „U.S. accuses Beijing of ‘provocative militarization’ in South China Sea“, the japantimes, January, 2018, [<https://www.japantimes.co.jp/news/2018/01/10/asia-pacific/u-s-accuses-beijing-provocative-militarization-south-china-sea/>].
25. Jihyun, Kim, „Territorial Disputes in the South China Sea: Implications for Security in Asia and Beyond”, Strategic Studies Quarterly , Vol. 9, No. 2, pp. 118-131, [<https://www.jstor.org/stable/26271078>];

26. Jinghan Zeng, „Does Europe Matter? The Role of Europe in Chinese Narratives of ‘‘One Belt One Road’’ and New Type of Great Power Relations’’, *Journal of Common Market Studies*, Vol.55, No.5, pp.1162-1176, [DOI: 10.1111/jcms.12535];
27. Kate Blanchfield, Pieter D. Wezeman, Siemon T. Wezeman, "The state of major arms transfers in 8 graphics", Stockholm International Peace Research Institute, 2017., <https://www.sipri.org/commentary/blog/2017/state-major-arms-transfers-8-graphics>.
28. Kayla Chen & Xiangming Chen, "China and Latin America: Connected and Competing", *The World Financial Review*, May, 2014, <http://www.worldfinancialreview.com/?p=1853>;
29. Lintao Yu, „Visits of Opportunity: President Xi Jinping’s three-state trip injects impetus into the Belt and Road Initiative’’, *Beijing Review*, No.30, June, 2016, [http://www.bjreview.com/Current_Issue/Editor_Choice/201606/t20160627_800060540.html][09.09.18];
30. Liu Zuokui, „An EU Opening’’, *China.org.cn*, January, 2013, [http://www.china.org.cn/opinion/2013-01/07/content_27611165.htm][09.09.18];
31. Matthew Goodman, „China’s Digital Silk Road’’, Center for Strategic and International Studies, February, 2019, [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/event/190211_Chinas_Digital_Silk_Road.pdf][15.11.2018];
32. Michael Beckley, „Stop Obsessing China. Why Beijing Will not Imperil U.S Hegemony’’, *Foreign Affairs*, September, 2018, [<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-09-21/stop-obsessing-about-china>][09.09.18];
33. Mobility and Transport, „EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan’’, Europa.eu Web-site, pp.2-3, [<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-eu-china-connectivity-platform-action-plan.pdf>][09.09.18];
34. Mohd, Aminul, Karim, Faria, Islam, „Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects", *The Korean Journal of Defense Analysis*, Vol. 30, No. 2, June, 2018, p.290;
35. Nicola Casarini, „The EU-China Partnership-ten years on’’, European Union Institute for Security Studies, No.35, 2013, p.1, [https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief_35_EU-China_relations.pdf][09.09.18];
36. Ninon Bulckaert, „ Europe raises transparency issues with China’s Belt and Road Initiative’’, *euractiv*, May, 2018, [<https://www.euractiv.com/section/china/news/eu-raises-transparency-issue-in-chinas-belt-and-road-initiative/>][09.09.18];
37. OH Yoon Ah, "China's Economic Ties with Southeast Asia", *World Economy Brief*, Vol.7, No.18, September, 2017, p.2, <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3038741>.
38. Peter, Cai, „ Understanding China’s Belt and Road Initiative’’, *Lowi Institute For International Policy*, 2017, p.1, [https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf][29.06.2018];

39. Preluare în original MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA ON COOPERATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT AND THE 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD INITIATIVE, 2017, [https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf] UPDATE – La întâlnirea G7 DIN IUNIE 2021, Joe Biden a propus un plan complementar BRI;
40. Ravi Prasad, „EU Ambassadors Condemn China's Belt and Road Initiative”, The Diplomat, April, 2018, [<https://thediplomat.com/2018/04/eu-ambassadors-condemn-chinas-belt-and-road-initiative/>][09.09.18];
41. Richard, Ghiasy, Jiayi, Zhou, „The Silk Road Economic Belt Considering security implications and EU–China cooperation prospects“, Stockholm International Peace Research Institute, 2017, p.2, [<https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf>].
42. Ryan Nuehard, „A world order with Chinese Characteristics?”, Foreign Policy Research Institute, August, 2015, [<https://www.fpri.org/2015/08/a-world-order-with-chinese-characteristics/>]
43. Shang-su WU, „Singapore-Kunming Rail Link: A 'Belt and Road' Case Study”, The Diplomat, 2016, [<https://thediplomat.com/2016/06/singapore-kunming-rail-link-a-belt-and-road-case-study/>][30.06.2018].
44. Teh-Kuang Chang, „China's Claim of Sovereignty over Spratly and Paracel Islands: A Historical and Legal Perspective”, Case Western Reserve Journal of International Law, 1991, Vol. 23, No.3, <http://scholarlycommons.law.case.edu/jil/vol23/iss3/1>.
45. Thilo Hanemann, „Record Flows and Growing Imbalances: Chinese Investment in Europe in 2016”, Rhodium Group and Mercator Institute for China Studies, No.3, January, 2017, p.3, [<https://rhg.com/research/record-flows-and-growing-imbalances-chinese-investment-in-europe-in-2016/>]
46. Vezi Xue, Li, Cheng, Zhangxi, „China's Window of Opportunity in the South China Sea“, The Diplomat, July, 2017, [<https://thediplomat.com/tag/21st-century-maritime-silk-road/>].
47. Wendy Hu, „Is China using 'divide and rule' tactics to gain influence in Europe?”, South China Morning Post, March, 2018, [<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2135244/china-using-divide-and-rule-tactics-gain-influence>][09.09.18];
48. Wu, Jianmin, “One Belt and One Road”, Far-reaching Initiative“, China Focus, [<https://www.chinausfocus.com/finance-economy/one-belt-and-one-road-far-reaching-initiative>].
49. Xuetong Yan, „From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement”, The Chinese Journal of International Politics, Vol. 7, No.2, June 2014, pp. 153–184, [<https://doi.org/10.1093/cjip/pou027>];
50. Xuetong Yan, „From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement”, The Chinese Journal of International Politics, Vol. 7, No. 2, 2014, pp. 153–184.
51. Yiping Huang, „Understanding China's Belt and Road Initiative: Motivation, framework, and assessment”, China Economic Review, Vol. 40, p.315, September 2016 [<https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>];