

CHINA, ON A NEW SILK ROAD**Irina Petrucă, Assist. Prof. PhD, 'Apollonia' University of Iasi**

Abstract: The fight for resources brings again in the geopolitical arena the Great Game, retaking the competition of the major powers for the access ways to energy sources. The Eurasia area is thus the intersection of three major forces: the U.S.A., China and the EU, which have as principal connection the new Silk Road. In a fusion of the past with the present, China begins rebuilding a new Silk Road, and now not only as a trade route, but also as a real infrastructure for the resources. Being the largest energy consumer in the world and having to maintain a booming economy, China has entered the Great Game of scarce resources and creating routes to facilitate the access and dominance in resource-rich regions is the main purpose of this state.

Keywords: resources, competition, connections, Silk Road, trade

Drumul Mătăsii a fost timp de milenii cea mai însemnată rută comercială a lumii, un adevărat liant între culturi și civilizații, putând fi considerat ca fiind o formă arhaică a globalizării și o reală cale de dezvoltare și comunicare a civilizației umane. De câțiva ani, ideea reînvierii într-o formă modernă a Drumului Mătăsii din antichitate, care făcea legătura dintre Asia și Europa, prin Orientul Mijlociu, și asigura fluxul de mărfuri, bogăție și cunoștințe între extremele celor două continente, și-a făcut loc în lista preocupărilor actorilor internaționali, devenind iarăși o realitate și o cale de legătură între Est și Vest. Ideea a venit din partea SUA și a fost îmbrățișată de către China, Rusia nefiind explicit exclusă, dar nici invitată, fiind implicată în propriul concept politico-economic al Eurasiei.

Lupta pentru resurse aduce din nou în arena geopolitică Marele Joc, reluând competiția marilor puteri cu privire la căile de acces spre sursele de energie. Zona Eurasiei este în acest fel zona de intersecție pentru trei mari forțe: SUA, China și UE, care au ca principală legătură Noul Drum al Mătăsii. Globalizarea, dar și schimbările politice și economice înregistrate de țările din Asia și din fosta Uniune Sovietică, aduc din nou în discuție însemnătatea unei punți de legătură între țările care dețin importanță strategică în această zonă. Războiul Rece a produs importante modificări în politica occidentală, dar în special în cea rusească. Dezertizarea Rusiei, deschiderea Chinei înspre o politică comercială externă de amploare, dar în special lupta pentru sursele energetice aduc din nou în atenție cea mai însemnată rută comercială din toate timpurile: Drumul Mătăsii.

Într-o contopire a trecutului cu prezentul, China începe reconstrucția unui nou Drum al Mătăsii, iar acum nu numai ca o rută comercială, ci și o reală infrastructură a resurselor. Fiind cel mai mare consumator de energie al lumii și trebuind să susțină o economie în plină dezvoltare, China a intrat în Marele Joc al resurselor rare, iar formarea de rute care să îi poată ușura accesul, și poate chiar dominația în zonele bogate în resurse este cel mai important scop al său. În era globalizării căile de acces sunt de o importanță esențială, pe bună dreptate considerându-se că cine controlează infrastructura într-o regiune, are control asupra zonei respective. Iar cum scopul Chinei este cel de a proiecta puterea, soluția spre un posibil imperiu chinez și o proiectare a Pax Sinica este perfecționarea unei rute de transport fiabile. La momentul actual cea mai mare parte a resurselor pe care China le importă sunt transportate

prin strămoșia Malacca, zonă aflată sub controlul SUA, sub pretextul asigurării stabilității zonei, aspect ce constituie un mare inconvenient pentru China și totodată unul din cele mai importante motive pentru refacerea Drumului Mătăsii.

Felul adoptat de China în crearea unui nou Drum al Mătăsii este unul echilibrat, care se bazează pe cooperare regională: încearcă să câștige țările tampon (Turcia și Iran) și să își asigure alianțe cu cele mai importante state de-a lungul Drumului Mătăsii. Totodată îmbrățișează o politică amicală, de întrajutorare și investiții masive. Refacerea Drumului Mătăsii este împlinită de către China prin investiții importante și refacere economică în zona vestică a continentului asiatic, prin crearea a cinci mari legături cu Asia Centrală și Europa: un pod transcontinental eurasiatic – o oglindă a transsiberianului – un coridor de cale ferată care să lege Shanghai – centrul financiar asiatic de Londra – centrul financiar al Europei – via Beijing, un coridor de conducte prin Kazakhstan până la Marea Caspică și Golful Persic, drumuri modernizate prin Uzbekistan și o prelungire a autostrăzii Karakoram până la portul Gwadar din Marea Arabiei. Un alt port în care China investește masiv este Pirus din Grecia, care îi facilitează accesul la zona Uniunii Europene, al doilea mare partener comercial al său.

Dacă drumul gazului și al petrolului pleacă dinspre Marea Caspică, Marea Neagră și Golful Persic către China, țările care extrag aceste resurse sunt punctul cheie al diplomației chineze, denumită generic „diplomația petrolului”. Astfel înființarea unei rute energetice aduce în scenă noi actori, dintre care menționăm: Arabia Saudită, Kazakhstan, Turkmenistan, Azerbaidjan, Iran și Turcia.

Cu legătură și în trecut cu același Drum al Mătăsii, la momentul actual Iranul constituie o piesă importantă în puzzle-ul rutelor energetice. Cu acces la Golful Persic, această regiune constituie o rută însemnată pentru transportul terestru al petrolului. China și Iranul au dezvoltat un important parteneriat în domeniul energiei, infrastructurii, și al armamentului, bazându-se pe celebra politică armament contra petrol. Însă țările arabe, care au importante resurse de petrol, nu sunt singurele în care China investește amplu și care alcătuiesc Noul Drum al Mătăsii. Continuându-și ruta până în inima Africii și chiar America Latină, China creează parteneriate cu statele africane și latine, în care investește în special în rețele de căi ferate și energie.

Refacerea punții de legătură între Asia și Europa nu vor duce doar la dezvoltarea țărilor care o străbat și îi înlesnește Chinei accesul la resurse, ci conturează totodată „heartland-ul”, așa cum considera Halford Mackinder zona Eurasiei, aducând în discuție teza potrivit căreia „Cine stăpânește Heartland-ul stăpânește Insula Lumii, iar cine stăpânește Insula Lumii, stăpânește lumea.”¹ Iar cum cea care controlează cu în principal Drumul Mătăsii este China, vom vedea cât de curând dacă teoria lui Mackinder va fi aplicabilă și în acest caz. „Drumul de fier al mătăsii” și coridoarele de conducte petroliere nu vor crea doar o racordare a Chinei și Europei la resursele Africii și Orientului Mijlociu, ci vor forma o reală cale economică între cele trei continente, dar în special vor constitui un punct de legătură între Est și Vest.

Conceptul politico-economic al unui nou Drum al Mătăsii are avantajele sale de necontestat, însă totodată există în calea sa obstacole care sunt greu de surmontat, dintre care amintim ca fiind printre cele mai însemnate criza din Ucraina provocată de Rusia și lipsa unui

¹ H.J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, Washington, DC: National Defence University Press, 1996

obiectiv comun al Europei, incapacitatea sa de a vorbi pe o singură voce, în special atunci când apar în discuție probleme economice și comerciale. Astfel, pentru transpunerea în realitate a unui nou Drum al Mătășii, este necesară o gândire ce să nu considere Europa un întreg, ci țările sale ca pe niște actori naționali cu interese și scopuri diferite.

Pe de altă parte, dacă privim la țările central-asiatice și la politica eurasiatică promovată de Rusia, observăm că au dus o politică de regionalism închis, fiind dezavantajate țări precum China, care încearcă să facă comerț în regiune. Și în această regiune există factori de instabilitate, precum Nagorno-Karabah, relația dintre Uzbekistan și vecinii săi sau între Tadjikistan și Kârgâzstan. Acestea sunt unele din punctele fierbinți, în afară de Ucraina, care ar afecta traseul clasic al Drumului Mătășii, constituind o altă piedică în calea sa.

Există așadar o divizare mare între actorii ce ar fi implicați în acest proiect, iar regiunile de instabilitate din zona euro-asiatică sunt numeroase. Totodată, sunt patru coordonate pe care Noul Drum al Mătășii va trebui să le reunească pentru a fi transpus în realitate: politica, infrastructura, comerțul și valuta interconectată. Dacă Drumul Mătășii va fi reconstruit, cu siguranță prosperitatea, progresul și bunăstarea vor fi asigurate pentru țările situate de-a lungul acestui flux de bogăție.

BIBLIOGRAFIE:

- Bradshaw, M., *Global energy dilemmas: a geographical perspective*, The Geographical Journal, vol. 176, no. 4, december 2010, p. 275–290
- Cioroianu, A., *Geopolitica matrioșkăi – Rusia postsovietică în noua ordine mondială*, Curtea Veche, București, 2009
- Greenspan A., *The age of turbulence: Aventures in a New World*, Ed. The Penguin Group, New York, USA, 2007
- Ignat, I., Ifrim, M., *The Actual Economic Crisis and its Implication on the World Economy în Globalization and Higher Education in Economics and Business Administration*, ISBN 978-973-702-711, Ed. Tehnopres, Iași, 2009
- Kramer, A., *China's Hunger Fuels Exports in Remote Russia*, New York Times, 19 iunie 2010
- Mackinder, H.J., *Democratic Ideals and Reality*, Washington, DC: National Defence University Press, 1996
- Neguț, S., *Geopolitica. Universul puterii*, Ed. Meteor Press, București, 2008
- Neguț, S., Vlasceanu Gh., Bran, F., *Geografie economică mondială*, Ed. Meteor Press, București, 2009
- Neguț, S., *Geopolitica. Universul puterii*, Ed. Meteor Press, București, 2008
- Oancia, C.A., *Petrolul și piața energetică în contextul globalizării*, București, ASE, 2010
- Pătrașcu, R., *Producerea energiei și mediul în contextul dezvoltării durabile*, Ed. Politehnica, București, 2006
- Richardson, M., *Asia's Middle East Oil Dependence: Chokepoints on a Vital Maritime Supply Line*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2007