

# China: un nou actor mondial cu inițiativă la scara istoriei? Observații pe marginea celui mai recent dosar *The Economist* pe această temă

**Radu Baltasiu\***

Universitatea din București

**Ovidiana Bulumac\*\***

Centrul European de Studii în Probleme Etnice, Academia Română

## Prolegomene

Articolul de față pune în discuție chestiunea *Drumului Mătăsii*, cea mai veche arteră comercială a lumii cunoscute, prin referințe din literatura de specialitate ce pornesc încă de la începuturile sale până în prezent, cu ajutorul analizei realizate de revista engleză *The Economist*, într-unul din numerele recente (2 iulie 2016).

Când utilizăm noțiunea de *Drumul mătăsii* ne referim, de fapt, la întreaga rețea antică de rute comerciale, în diversele sale faze de dezvoltare sau involuție, ce a legat negustorii Chinei cu cei ai Asiei Centrale, Orientului Mijlociu, Africii și Europei în ultimele 4 milenii.

Trebuie menționat faptul că articolul nu abordează fenomenul *Drumului mătăsii* într-o manieră holistă, ci *prin raportare la aportul înregistrat al Chinei* de-a lungul timpului. Acest lucru este datorat unei surprize recent pregătite în politica externă de către China, care a devenit dintr-o putere activă, una *proactivă*. Aceasta își dorește să fie în centrul mișcării de revitalizare a vechiului drum comercial, devenit de peste șase secole doar ... *istorie*.

Prin această inițiativă fără precedent în istoria sa modernă, printr-un susținut efort logistic, financiar și politic, China țintește poziția de super-putere mondială, încercând să rivalizeze cu, sau chiar să înlăture SUA din ecuația complexelor regionale de putere având ca axă *Drumul mătăsii*. Din această perspectivă, putem discuta în termeni de reînviere, o dată cu *Drumul mătăsii*, și a unei pan-idei chineze, care are în centrul său filosofic unitatea (cel puțin) economică a blocului euro-asiatic, finanțată și gestionată de la Beijing.

## Originea denumirii de „Drum al mătăsii”

Denumirea rutei comerciale derivă din principalul produs pus în circulație în vremurile sale de glorie: *mătasea chinezească*. Aceasta a avut un rol deosebit de important, prin dezvoltarea fără precedent a rutei (Boulnois, 2005, 66), o astfel de perioadă prolifică fiind cea din timpul dinastiei Han (207 î.Hr.-220 d.Hr.).

Contrar așteptărilor, numele pe care astăzi îl utilizăm pentru a denumi rețeaua transconti-

---

\* Universitatea din București, Facultatea de Sociologie și Asistență Socială, Str. Schitu Măgureanu 9, sector 5, București. E-mail: radu.baltasiu@gmail.com.

\*\* Academia Română, Centrul European de Studii în Probleme Etnice, Calea 13 Septembrie nr. 13, București, 71102. E-mail: ovidiana.bulumac@sas.unibuc.ro.

mentală de drumuri pe care se deplasau caravanele comercianților este unul relativ recent, tocmai din sec. al XIX-lea, mult după expedițiile lui Marco Polo. Ferdinand von Richthofen, un geograf german care a participat la șapte expediții cu destinația China între 1868 și 1872, este cel care a utilizat noțiunea pentru prima dată, aceea de *Seidenstraße* sau *Seidenstraßen*, adică „drumul/ruta de mătase” (Elisseeff, 2000, 1–2; Waugh, 2007, 4; *The Economist*, 2016).

În iunie 2014, UNESCO a inclus coridorul Chang'an-Tianshan din cadrul rețelei Drumurilor mătăsii în Patrimoniul Mondial cu numele oficial: „*Silk Roads: the Routes Network of Chang'an-Tianshan Corridor*”<sup>1</sup>.

## Vectorul comercial al „Drumului mătăsii”

Poate cel mai căutat produs ce a circulat cu caravanele din Asia îndepărtată până în inima Europei a fost mătasea, utilizată nu doar pentru producerea obiectelor de îmbrăcăminte precum tunicile elitelor, ci și pentru realizarea de instrumente muzicale, instrumente de pescuit, sau chiar a celei mai râvnite hârtii de lux din lume. Cu precădere în timpul dinastiei Han (206 î.Hr.-220 d.Hr.), care a avut un rol deosebit de important pentru întregul continent, comercializarea mătăsii a ajutat la o dezvoltare fără precedent a rețelei de transport și a spațiilor prin care aceasta a trecut (Boulnois, 2005, 66). Timp de peste 2.000 de ani, secretul cultivării mătăsii a fost deținut în exclusivitate de către chinezi, fapt ce a menținut China într-o poziție unică, avantajoasă economic și simbolic, aproximativ până în sec. VI-VII, când pierde definitiv monopolul producerii mătăsii în fața Vestului. Pe rând, secretul ajunge în mâinile Imperiului Persan, Imperiului Roman, Imperiului Bizantin, pentru ca mai apoi să devină răspândită în Europa prin producția italiană de secol XIII (Silkroad Foundation, 2000).

În afara mătăsurilor cultivate, origine din China (diferite de cele naturale, sălbatice din

zona mediteraneană sau cea a Orientului Mijlociu – Lubec (Get et al., 1993, 25), multe alte produse erau comercializate în această rețea a caravelor care traversau deșertul, cum sunt condimentele, materialele brute, sau produse de lux precum jadul neferit sau aurul, rezultate în urma contactelor stabilite între China metropolitană și teritoriile din Vest, locuite de triburi nomade.

## Dezvoltarea rutei și dispariția sa

Există dovezi arheologice că această rută comercială, în diverse variațiuni, funcționează încă din vremea omului preistoric, dar cu precădere de acum mai bine de 4.000 de ani, după ce au fost domesticite animalele de povară și pe măsură ce s-a dezvoltat tehnologia transportului (pe mare sau uscat), legând Asia de țărmurile Oceanelor Indian și Pacific, precum și de Africa și Europa.

Drumul mătăsii a reprezentat, în esență, un canal de comunicare la care și-au adus aportul nenumărate forțe economice și culturale: de la vechii sciti la vechii chinezi, de la Imperiul persan la cel condus de Alexandru cel Mare, de la Imperiul roman și cel bizantin la cel mongol etc.

De pildă, pe vremea lui Herodot, în timpul primului Imperiu persan, numit Imperiul Ahemenid<sup>2</sup> (ce a rezistat din 550 î.Hr. până la cuceririle lui Alexandru Macedon din 330 î.Hr.), *Drumul* a fost protejat și întreținut cu mare atenție din punct de vedere logistic: existau popasuri regulate, cu sedii poștale și adăposturi cu cai odihniți ce puteau fi schimbați. În această perioadă, întregul drum ce însuma peste 2.900 de km din Orientul Apropiat până pe coasta Anatoliei, mesajul transmis prin curier putea parcurge distanța în doar 9 zile, în comparație cu metoda clasică de călătorie, prin care aceeași distanță se străbătea în 3 luni de zile (Silverstein, 2007).

Istoricul Strabo menționează în lucrarea sa *Geographia* limitele la care a ajuns imperiul de influență greacă: Seres (nord-vestul Chinei) și Phryni (Xiongnu, aflat în nordul Chinei), la

peste 300 km depărtare de cea mai nordică așezare, Alexandria din Bactria (Strabo, 1873, cartea XI, cap. XI, 437). Acest lucru dovedește faptul că primele contacte dintre europeni și vechii chinezi au avut loc din anii 200 î.Hr., poate chiar și mai devreme. *Alexandria Eschate/Alexandria Ultima* reprezintă cel mai îndepărtat oraș fondat de Alexandru cel Mare (în 329 î.Hr.), aproape de Valea Fergana<sup>3</sup>, ca urmare a expansiunii sale în Asia Centrală, oraș care a reușit să își păstreze specificitatea culturală elenă până în anii 30 î. Hr. (Prevas, 2004, 121). Odată cu înființarea ambasadelor chinezești aici în timpul dinastiei Han (206 î.Hr.-220 d.Hr.), putem vorbi de o interacțiune constantă între cultura indo-europeană de tip urban și civilizația chineză. Acesta este, de fapt, începutul *Drumului mătăsii* (pornind din partea de nord) așa cum îl percepem noi astăzi, care leagă pe vechii chinezi de Vestul Asiei și cele mai îndepărtate regiuni europene.

Aportul Chinei la vechea rută a fost unul incontestabil, care a generat uriașa faimă a întregii rețele, dincolo de angrenarea unei întregi industrii a mătăsii și condimentelor. În primul rând, prin intermediul dinastiei Han, s-a realizat extinderea Drumului mătăsii de la Valea Fergana (până unde a ajuns Alexandru Macedon) mai departe, înspre Bazinul Tarim și Coridorul Gansu, realizată în 130 î.Hr. China era atunci principalul furnizor de bunuri de lux (printre care mătasea cultivată) pentru întreaga Asia Centrală și de Vest, pentru India ca și pentru întreaga zonă mediteraneană (Silkroad Foundation, f.a.). În plus, China a avut un rol activ în asigurarea securității comerțului realizat pe Drumul mătăsii. Ea a înțeles că propria sa dezvoltare este strâns legată de soarta rutei comerciale. În consecință, chinezii au realizat o extensie semnificativă a Marelui Zid, tocmai pentru a putea asigura protecția relațiilor negustorești (Xinru, 2010, 11).

Dispariția Drumului mătăsii ca arteră comercială majoră a survenit treptat, fiind determinată cu precădere de trei mari factori: 1. dezintegrarea Imperiului mongol din sec. XIV-XV, 2. căderea Constantinopolului sub otomani (1453), care au pus embargo pe comerțul cu

Vestul și 3. intrarea Chinei în politica izolaționistă începând cu sec. XIV-XV, care a continuat până recent, în epoca contemporană.

## Drumul pe care circulă nu doar mărfuri, ci și idei

De-a lungul timpului, s-au pus bazele unor relații economice, politice și culturale pe distanțe vaste, între civilizația chineză și subcontinentul indian, Persia, Cornul Africii și Europa (Bentley, 1993, 32). Cu toate acestea, *Drumul Mătăsii* a reprezentat o axă deosebit de importantă în dezvoltarea regiunilor continentului asiatic nu doar din punct de vedere economic, ci și prin *interacțiunea culturală* pe care o oferea de la vest la est, de la China până la Mediterană (Elisseff, 2000). Astfel, o dată cu caravanele pline de negustori, pe drum circula o sumedenie de alte „bunuri” venite „la pachet”: religii și credințe, filozofii sincretice și idei, tehnologii diverse, chiar și prințese chineze bune de măritat, mari secrete, sau chiar boli și tratamente inedite. Iată, de pildă, în urma întâlnirii dintre cultura și filozofia greacă adusă în Asia de Alexandru Macedon pe de-o parte și filozofiile orientale pe de alta, a reieșit un sincretism interesant, ce s-a păstrat vreme de nouă secole: Greco-Buddhismul (Bentley, 1993, 54). Sau, un alt exemplu grăitor este dat de cazul prințului de Khotan (regat aflat în apropierea deșertului Taklamakan), care a curtat cu succes o prințesă chineză în 440 d.Hr. Aceasta, înainte de plecare, a ascuns în meșa sa mai multe ouă de viermi de mătase, ceea ce a dus la crearea unui nou furnizor de mătase cultivată: regatul Khotanului. Astfel, prin această acțiune singulară de contrabandă, un secret păstrat cu sfințenie timp de milenii a depășit granițele Chinei.

Din această perspectivă, *Drumul mătăsii* a reprezentat în toată existența sa și o bună modalitate de realizare a unui schimb socio-cultural între civilizațiile ce intrau în contact (Bentley, 1993, 33).

## Drumul mătășii 2.0. Inițiativa Chinei la scara istoriei

După sec. XIV–XV, momentul în care China alege să intre în izolaționism, astăzi înregistrăm pentru prima dată o inițiativă clară, făcută de pe o poziție de inițiativă geopolitică, ce readuce *Drumul* în prim plan.

O dată cu încercarea contemporană a Chinei de a reînvia *Drumul mătășii* sub controlul său are loc și o reînviere a unei pan-idei chineze, care are în centrul său filosofic unitatea (cel puțin) economică a blocului euro-asiatic. Prin pan-idee înțelegem acea „mare idee spațială” (concept ce aparține geopoliticianului K. Haushofer) ce presupune o difuziune culturală pe spații largi, ce depășește limite precum granițele naționale. Pan-ideea este, în fapt, o atitudine față de spațiu, impusă societăților și popoarelor de către forța (de impunere sau atracție) ce transmite respectiva pan-idee. În acest mod, teritoriile popoarelor și statelor devin adeseori *spații de cucerit*, în care două sau mai multe pan-idei sunt concurente.

### Ideal tipul chinez și punctul de re-pornire: Pax Sinica

Imaginea de succes cu care operează și la care se raportează partea chineză în acțiunea de revitalizare și aducere în modernitate a *Drumului Mătășii* este dată de o inițiativă similară, prima de acest gen, înregistrată în sec. al VII-lea (*The Economist*, 2016). Atunci, după o pauză de câteva veacuri în care războiul a făcut ruta impracticabilă, a avut loc această redresare de succes a comerțului, acțiune ce a făcut parte dintr-o perioadă mai largă, numită Pax Sinica, peste o jumătate de mileniu.

Pax Sinica reprezintă o noțiune conferită perioadei în care China, condusă de dinastiile Qin, Han, Sui, Tang și Ming, a reușit din poziția sa de hegemon să ducă o politică internă și externă de pace și securitate în Asia de Est,

axată pe forța prezenței sale militare, pe încurajarea comerțului pe distanțe mari și pe durată lungă în ansamblul Eurasiei, pe clădirea de orașe, pe creșterea standardului de viață și a factorului demografic (Pollard et al., 2015, 242; Krech, 2004, 135). Pax Sinica este echivalentă cu perioada în care dominante pe continent erau civilizația și cultura chineză, prima sa fază (221 î.Hr.-220 d.Hr.) fiind contemporană cu Pax Romana în emisfera vestică a lumii (Plott, 1989, 57), ambele dizolvându-se cam în aceeași perioadă, aceea a sec. II-III d.Hr. (Krech, 2004, 135). Mai târziu, Pax Sinica a fost revitalizată în timpul dinastiilor Sui (581–618 d.Hr.) și Tang (618–907 d.Hr.) (Mahbubani, 2009, 149). Această a doua Pax Sinica a cuprins reunificarea dinastiilor din nord și sud și a reprezentat perioada de aur a Chinei, cu creșteri demografice record (de la 50 la 80 de milioane de oameni – Ebrey, 1999, 111, 141; Du, 1998, 37; Fairbank și Goldman, 2006, 106) și cu cel mai populat oraș al lumii (capitala Chang’an, Xi’an-ul de azi).

Beneficiind de importanța numărului și de superioritate tehnologică, armata chineză a reușit să impună un control fără egal al *Drumului mătășii*, iar prin diminuarea masivă a nomadismului din jurul rutei a reușit astfel să securizeze comerțul (Ebrey et al., 2006, 91) printr-o reală și consistentă *soft power*. Dinastia Tang este, astfel, echivalentă cu stabilitatea și dezvoltarea civilizației chineze, devenită reper în zona asiatică, încât China a devenit un magnet pentru meseriași și mai ales pentru marii învățați ai vremii.

Pax Sinica este, astfel, perioada în care proiecția puterii Chinei depășea cu mult granițele sale continentale, prin puterea de atracție, întărită prin capacitatea sa de jandarm sau garant al comerțului pe *Drumul mătășii*. Acesta este referențialul la care se raportează noua putere politică a Chinei la început de secol XXI, în încercarea de a completa noua sa geopolitică de afirmare prin „repornirea” *Drumului mătășii*: „*Xi Jinping, China’s president, looks back on that era as a golden age, a time*

*of Pax Sinica, when Chinese luxuries were coveted across the globe and the Silk Road was a conduit for diplomacy and economic expansion*” (*The Economist*, 2016).

În momentul de față, revitalizarea Drumului mătăsii apare, cel puțin în ochii europenilor, ca un curios proiect politic, izvorât din ambiția personală a liderului de la Beijing: „*Mr Xi wants a revival of the Silk Road and the glory that went with it*” (*The Economist*, 2016).

### **Proiect cu termene precise și fonduri uriașe**

Proiectul propriu-zis cu care operează Beijingul la nivel transcontinental, atât pe uscat, cât și maritim, se numește „O centură, un drum” sau, pe scurt, OBOR (*one belt, one road*). Denumirea „trădează” filosofia din fundal de la care pleacă inițiativa chineză, primită cu rețineri de către occidentali. OBOR reprezintă un instrument prin care, de fapt, se dorește aducerea laolaltă a tuturor actorilor regionali și internaționali relevanți pentru retrasarea funcțională, în regim de circuit închis a Drumului mătăsii, precum și ținerea acestora în legătură de către o forță unică, „din interior”: China. „*Chinese officials call that policy «One Belt, One Road», though they often eviscerate its exotic appeal to foreigners by using the unlovely acronym OBOR. Confusingly, the road refers to ancient maritime routes between China and Europe, while the belt describes the Silk Road’s better-known trails overland ... OBOR puzzles many Western policymakers because it is amorphous – it has no official list of member countries, though the rough count is 60 – and because most of the projects that sport the label would probably have been built anyway*” (*The Economist*, 2016).

Politica externă a președintelui Xi este una cât se poate de pragmatică și, impetuoasă, preocupată de „fructificarea momentului”. Geopolitica Drumului mătăsii este calculată în funcție de „fereastra strategică de oportunitate” până în

2020. „*Mr. Xi seems to see the new Silk Road as a way of extending China’s commercial tentacles and soft power. It also plays a role in his broader foreign-policy thinking. The president has endorsed his predecessors’ view that China faces a «period of strategic opportunity» up to 2020, meaning it can take advantage of a mostly benign security environment to achieve its aim of strengthening its global power without causing conflict. OBOR, officials believe, is a good way of packaging such a strategy*” (*The Economist*, 2016).

Forța hotărârii Chinei de a transforma OBOR în realitate pare a fi covârșitoare dacă analizăm primul indicator relevant, anume cel financiar. Sume uriașe, de câteva ori mai mari decât planul Marshall, sunt puse pe tabla de șah de către China: „*First, the projects are vast. Official figures say there are 900 deals under way, worth \$890 billion ... China says it will invest a cumulative \$4 trillion in OBOR countries, though it does not say by when. Its officials tetchily reject comparison with the Marshall Plan which, they say, was a means of rewarding America’s friends and excluding its enemies after the second world war. OBOR, they boast, is open to all. But, for what it is worth, the Marshall Plan amounted to \$130 billion in current dollars*” (*The Economist*, 2016).

### **O serie de mari provocări cărora China trebuie să le găsească răspuns**

Drumul mătăsii văzut ca fereastră de oportunitate de China comportă însă o serie de provocări, cărora superputerea în devenire trebuie să le facă față. Vom trece în revistă câteva.

**I.** Latura discursivă adoptată și politica externă condusă de președintele Xi aduc în atenția reflectoarelor o primă provocare de natură culturală și economică: reluarea mai vechii idei din perioada Pax Sinica, aceea a re-gândirii Europei și Asiei ca un singur spațiu, entitate vie din

punct de vedere economic și politic, dar „gândită chinez”: „*But OBOR treats Asia and Europe as a single space, and China, not the United States, is its focal point*” (*The Economist*, 2016). Această tendință a politicii externe condusă de elitele de la Beijing arată resurgența pan-ideii chineze, ce are ca scop unificarea continentelor și apariția unei noi unități politice și economice. Altfel spus, China nu separă Asia de Europa, ci gândește un spațiu comun, Eurasia. Cu toate acestea, provocarea se dovedește a fi una de proporții, în primul rând pentru că liderii de la Beijing tratează unificarea spațiilor strict din perspectivă economică, lăsând la o parte aspectele culturale, riscând astfel să repete ceea ce alți constructori de geopolitici la scară mare.

**II.** Cea de-a doua mare provocare pe care o generează China, de această dată una de ordin geopolitic, este scoaterea Americii din calcul. Geopolitica Drumului mătăsii are obiective foarte ambițioase, OBOR devenind un instrument de dislocare a SUA și a rolului său de dublu pivot Atlantic și Pacific: „*OBOR matters because it is a challenge to the United States and its traditional way of thinking about world trade. In that view, there are two main trading blocs, the trans-Atlantic one and the trans-Pacific one, with Europe in the first, Asia in the second and America the focal point of each. Two proposed regional trade deals, the Trans-Pacific Partnership and the Transatlantic Trade and Investment Partnership, embody this approach. But OBOR treats Asia and Europe as a single space, and China, not the United States, is its focal point*” (*The Economist*, 2016). Aici sunt două chestiuni ce trebuie remarcate: 1. prin această mutare, China dorește să aibă propria abordare regională și caută să elimine tocmai actorul a cărui fabrică a fost și încă este (acel universal „*Made in China*”<sup>4</sup>) 2. apare o schimbare de perspectivă între vechea rută comercială și modul în care cea nouă se dorește a fi construită: Europa nu este capătul drumului, ci punct focal al acestuia.

**III.** A treia provocare la care facem referire este de natură internă: noile procese interne

aferente revitalizării preocupării istorice pentru Drumul mătăsii, care, în esență, se referă la recucerirea internă a societății chineze. China a înțeles că proiecția puterii în afara granițelor se poate realiza numai în condițiile unui sistem social intern întemeiat pe „armonie” și „consum intern”. În acest sens, OBOR este nu doar instrument de politică externă, dar și unul puternic de politică internă: „*In 2014 the foreign minister, Wang Yi, singled out OBOR as the most important feature of the president's foreign policy. Mr Xi's chief foreign adviser, Yang Jiechi, has tied OBOR to China's much-touted aims of becoming a «moderately well-off society» by 2020 and a «strong, prosperous» one by mid-century*” (*The Economist*, 2 iulie 2016). Astfel, inițiativa Chinei la nivelul politicii externe reprezintă, de fapt, o uriașă fereastră de oportunitate strategică pentru China (inclusiv debușeu pentru industriile sale): „*OBOR is supposed to extend Chinese commercial influence, reduce the Chinese economy's dependence on investment in infrastructure at home and export a little of China's vast excess capacity in steel and cement*” (*The Economist*, 2016).

Acest sistem intern la care facem referire pare a se baza pe trei mari coordonate:

1. Recucerirea spațiului interior prin revitalizarea pieței interne, o noutate pentru gândirea politică a elitelor chineze: „*Now the rest of the Chinese state is mobilising. Two-thirds of China's provinces have emphasised the importance of OBOR for their development. For example, Fuzhou, the capital of coastal Fujian province, has told its companies to «start businesses in the countries and regions along the maritime Silk Road»; it has set up a free-trade zone to attract firms from such countries in South-East Asia. Many big state-owned enterprises (SOEs) have an OBOR department, if only in the hope of getting money for their projects*” (*The Economist*, 2016).
2. Dezvoltarea durabilă și crearea infrastructurii materiale necesare.

3. China selectivă: noi politici de protejare a mediului – o nouă abordare pentru China care, până la ora actuală, a făcut repetate concesii în ceea ce privește sănătatea mediului înconjurător, dar care, de acum înainte, reconsideră natura ca „bun” epuizabil, care trebuie neapărat protejat. „*Next, China needs OBOR. At home, its businesses are being squeezed by rising costs and growing demands that they pay more attention to protecting the environment. It makes sense for them to shift some manufacturing overseas – as long as the infrastructure is there*” (*The Economist*, 2016).

IV. Cea de-a patra provocare căreia China va trebui să îi facă față pentru a putea duce până la capăt proiectul său de revitalizare a Drumului mătăsii este dată de câștigarea de aliați, prin desfășurarea unei politici externe active, dar pașnică. Situația este complicată pentru că China își îngrijorează vecinii prin politica expansionistă din Marea Chinei de Sud. Pariul făcut de China cu Drumul mătăsii este încercarea de a transforma această fereastră de oportunitate într-un avantaj economic, de securitate și de creștere a proiecției puterii Chinei la nivel mondial *fără a cauza conflicte* (*The Economist*, 2016). Iar principalul mod prin care o putere se poate extinde fără a cauza fricțiuni și animozități este acela de a răspunde nevoilor reale ale posibililor parteneri. Chestiunea este înțeleasă, se pare, de Xi Jinping căci, pentru prima dată, China duce o politică externă și o linie de finanțare bazate întocmai pe aceste nevoi reale ale spațiilor și societăților traversate de noul Drum al mătăsii: „*Most important, Asia needs new infrastructure – about \$770 billion a year of it until 2020, according to the Asian Development Bank*” (*The Economist*, 2016). China desfășoară, prin reprezentanții săi politici, o activitate diplomatică fără precedent: întâlniri la nivel înalt cu reprezentanții principalelor puteri eurasiatice dintre care menționăm Kazakhstan, Uzbekistan, Mongolia, Rusia, Polonia, Ungaria, Serbia, chiar și România, ce amintește de medievala efervescență diplomatică chineză ancorată în jurul Drumului mătăsii. Seriozitatea abordării

arată că proiectul OBOR nu este doar de o ambiție personală a lui Xi Jinping, impusă de sus în jos, ci un proiect politic bazat pe contextualizarea nevoilor economice și sociale deja existente în spațiul Eurasiei și o dovadă a faptului că Beijingul este conștient de puterea sa de atracție care trebuie fructificată (*soft power*).

Noul demers chinez are, astfel, capacitatea de a schimba nu doar configurația economică internă, dar și pe aceea a unui întreg transcontinent (Eurasia). Ponderele investițiilor avute în vedere de China în țările situate de-a lungul Drumului mătăsii este mai mare de jumătate din întregul său efort financiar. În Europa, se pare că axa aleasă este Grecia-Ungaria-Germania. „*In April a Chinese shipping company, Cosco, took a 67% stake in Greece's second-largest port, Piraeus, from which Chinese firms are building a high-speed rail network linking the city to Hungary and eventually Germany. In July work is due to start on the third stage of a Chinese-designed nuclear reactor in Pakistan, where China recently announced it would finance a big new highway and put \$2 billion into a coal mine in the Thar desert. In the first five months of this year, more than half of China's contracts overseas were signed with nations along the Silk Road – a first in the country's modern history. ... In 2015, by official reckoning, its FDI in OBOR countries rose twice as fast as the increase in total FDI. Last year 44% of China's new engineering projects were signed with OBOR countries. In the first five months of 2016, the share was 52%*” (*The Economist*, 2016). Iar principalul instrument înființat și utilizat este Banca Asiatică de Investiții și Infrastructură. „*At the time, finance ministers from almost 60 countries were holding the first annual meeting in Beijing of an institution set up to finance some of these projects, the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*” (*The Economist*, 2016).

Aici mai trebuie făcută însă o observație. În istorie, pierderea exclusivității realizării de măsuri a însemnat pentru China și pierderea controlului asupra Drumului. În lumina noilor inițiative, rămâne de văzut dacă președintele Xi va evita să repete greșelile trecutului și va

înțelege că, pentru a putea păstra inițiativa nu este vorba doar de investiții masive, cât de *atractivitate* a proiectului, atât în plan intern cât și extern. Iar acest lucru este posibil numai dacă China va putea oferi:

1. Produse unice (ori prin inovație, ori în virtutea tradiției): „*Last year 44% of China's new engineering projects were signed with OBOR countries. In the first five months of 2016, the share was 52%*” (*The Economist*, 2016).
2. Elite suficient de inteligente și capabile să unească spațiile atât de eterogene socio-cultural și economic de astăzi, precum au reușit generalii Dinastiei Han în timpul Pax Sinica.

## Concluzii sumare

Articolul de față pune în discuție chestiunea recente inițiative chineze de revitalizare geopolitică a *Drumului Mătăsii*, veche arteră comercială a lumii. Acest lucru este posibil prin transformarea Chinei dintr-o putere activă într-una *proactivă*. Asistăm în prezent la o încercare a Chinei de a schimba felul în care înțelegem comerțul internațional, prin revitalizarea Drumul mătăsii și construirea unui nou

concept geoeconomic transcontinental, peste Eurasia.

Mai mult, China propune o nouă definiție pentru termenul economic de eficiență care, pentru spațiul anglo-saxon și occidental în genere, semnifică „randamentul capitalului”. Președintele Xi tratează eficiența în termeni precum „proiecția puterii”, „dezvoltare durabilă” și „crearea unei noi axe geopolitice și geoeconomice”, multicentrică, dar de inițiativă chineză.

Din această perspectivă, putem discuta în termeni de resuscitare, o dată cu *Drumul mătăsii*, și a unei pan-idei chineze, care are în centrul său ideatic unitatea (cel puțin) economică a blocului euro-asiatic. Astfel, pentru China, lumea redevine *spațiu de înaintare*, și deci, cu noi provocări și o nouă agendă de soluții.

Apropierea economică (comercială) generată de inițiativa chineză va presupune și o apropiere a politicilor publice a statelor implicate, iar această armonizare nu va fi posibilă decât dacă se va găsi o punte culturală adecvată. Aceasta ar fi marea realizare ce ar transforma China într-o super-putere mondială capabilă să reorganizeze civilizator spațiile în care intră. Nu în ultimul rând, noua geopolitică și geoeconomie chineză vor fi o provocare atât pentru Statele Unite, cât și pentru conceptul noii geopolitici rusești de „Eurasia”.

## Note

<sup>1</sup> Conform paginii de internet oficiale, disponibilă la adresa <http://whc.unesco.org/en/list/1442>.

<sup>2</sup> Cuprinde teritoriile Iranului, Irakului, Afganistanului, Uzbekistanului, Turciei, Ciprului, Siriei, Libanului, Israelului și Egiptului de azi.

<sup>3</sup> Vale importantă din Asia Centrală, ce se întinde de-a lungul estului Uzbekistanului, sudului Kârgâzstanului și nordului Tadjikistanului.

<sup>4</sup> Pentru o aproximare a integrării economiei chineze în economia Occidentală, prin calitatea de a fabrica produse pentru acestea, vezi, de pildă, „Global manufacturing. Made in China? Asia's dominance in manufacturing will endure. That will make development harder for others” (*The Economist*, 2015) și *Jie's World*, „American & International Corporations in China”, [http://www.jiesworld.com/international\\_corporations\\_in\\_china.htm](http://www.jiesworld.com/international_corporations_in_china.htm) [consultate iulie 2016].

## Bibliografie

Bentley, J. H. (1993) *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times*. New York: Oxford University Press.

Boulnois, L. (2005) *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants*. Hong Kong: Odyssey Books.

- Du, W. (1998) Tang Song Jingji Shili Bijiao Yanjiu (Comparative Study of Tang and Song Dynasty's Economic Strength). *Researches in Chinese Economic History*, 4.
- Ebrey, P. B. (1999) *The Cambridge Illustrated History of China*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ebrey, P. B., Walthall, A. și Palais, J. B. (2006) *East Asia: A Cultural, Social, and Political History*. Boston: Houghton Mifflin.
- Elisseeff, V. (2000) *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce*. Reprint 2009. New York, Oxford: UNESCO Publishing/Berghahn Books.
- Fairbank, J. K. și Goldman, M. (2006) [1992] *China: A New History*, a 2-a ed. Cambridge: MA; London: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Krech III, S., McNeil, J. R. și Merchant, C. (eds.) (2004) *Encyclopedia of world environmental history*. New York: Routledge.
- Lubec, G., Holauerghsrthbek, J., Feldl, C., Lubec, B. și Strouhal, E. (1993) Use of silk in ancient Egypt. *Nature*, 362, 6415, 25.
- Mahbubani, K. (2009) *The New Asian Hemisphere: The Irresistible Shift of Global Power to the East*. New York: Public Affairs.
- Plott, J. C. (1989) *Global History of Philosophy*. Delhi: Motilal Banarsidass.
- Pollard, E., Rosenberg, C. și Tignor, R. (2015) *Worlds Together Worlds Apart: A History of the World: From the Beginnings of Humankind to the Present*. New York: Norton&Company.
- Prevas, J. (2004) *Envy of the Gods: Alexander the Great's Ill-Fated Journey across Asia*. Cambridge: De Capo Press.
- Silkroad Foundation (f.a.) History of Silk. Disponibil la <http://www.silk-road.com/artl/silkhistory.shtml>. Accesat în 4 iulie 2016.
- Silverstein, A. J. (2007) *Postal Systems in the Pre-Islamic World*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Strabo (1873) Geografia, cartea XI, capitolul XI. Disponibil în limba franceză la [https://books.google.ro/books?id=a68fAAAA-MAAJ&printsec=titlepage&source=gbs\\_summary\\_r&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.ro/books?id=a68fAAAA-MAAJ&printsec=titlepage&source=gbs_summary_r&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false). Accesat în 4 iulie 2016.
- The Economist (2015) Global manufacturing. Made in China? Asia's dominance in manufacturing will endure. That will make development harder for others, 14 martie. Disponibil la <http://www.economist.com/news/leaders/21646204-asias-dominance-manufacturing-will-endure-will-make-development-harder-others-made>. Accesat în 4 iulie 2016.
- The Economist (2016) Our bulldozers, our rules. China's foreign policy could reshape a good part of the world economy, 2 iulie. Disponibil la [www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules](http://www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules). Accesat în 4 iulie 2016.
- Waugh, D. (2007) Richthofen's "Silk Roads": Toward the Archaeology of a Concept. *The Silk Road*, 5, 1, Summer 2007.
- Xinru, L. (2010) *The Silk Road in World History*. New York: Oxford University Press.

