DOI: https://doi.org/10.53486/sstc2026.v2.77
CZU: 339.94:339.542.2

THE BELT AND ROAD INITIATIVE (NEW SILK ROAD) IN AN INCREASINGLY COMPLEX AND CONTROVERSIAL WORLD

INIȚIATIVA BELT AND ROAD (NOUL DRUM AL MĂTĂSII) ÎNTR-O LUME TOT MAI COMPLEXĂ ȘI CONTROVERSATĂ

DJUGOSTRAN Iana, studentă, specialitatea: EMREI
Academia de Studii Economice din Moldova, Republica Moldova,
Chișinău, str. Bănulescu-Bodoni 61, www.ase.md
e-mail autor: iana.djugostran.uonr@ase.md

Abstract: *This study addresses the current status of the Belt and Road Initiative, one of the most important contemporary global economic cooperation initiatives, analyzing its impact on the economy and international relations. The purpose of the research is to assess both the benefits and challenges generated by the BRI in the participating states. The methodology used includes a qualitative analysis of the specialized literature and a study of relevant cases, such as Greece, Pakistan and Cambodia. The results highlight the fact that, although the initiative contributes to the development of infrastructure, increased connectivity and economic stimulation, it also generates risks related to debt sustainability, investment transparency and unequal distribution of benefits. Thus, the impact of the BRI is complex and differs depending on the economic and institutional context of each country analyzed.*
Key words: *Belt and Road Initiative, China, Pakistan, Cambodia, Greece, international conectivity*
JEL CLASSIFICATION: F2, F4, F6

Introducere

În prezent, globalizarea a evoluat într-un sistem de profundă interdependență economică, susținut de extinderea rețelelor comerciale, financiare și de infrastructură. Deși în mod tradițional condusă de economiile occidentale, ordinea globală este din ce în ce mai mult modelată de puterile emergente, în special de China, care concurează cu economiile dezvoltate democratice la nivel global. În acest context, inițiativele regionale și transregionale au devenit mecanisme cheie pentru structurarea integrării globale. Una dintre cele mai ambițioase inițiative în acest sens este Belt and Road Initiative (BRI), lansată în anul 2013 de către președintele chinez Xi Jinping.

Aceasta reprezintă un proiect mondial de investiții în infrastructură, care are drept scop creșterea nivelului de conectivitate și facilitarea comerciale între Asia, Europa, Africa și alte regiuni ale lumii, prin dezvoltarea rețelelor de transport, energie și telecomunicații.

În pofida succeselor obținute și impactului considerabil, propunerea Chinei prezintă numeroase controverse, printre care presiunea economică și nesustenabilitatea împrumuturilor, efecte ecologice engative și extinderea influenței statului chinez.

Prin urmare, prezentul articol își propune să analizeze Inițiativa Belt and Road atât din perspectiva oportunităților economice pe care le oferă, cât și a provocărilor și controverselor pe care le generează, evidențiind rolul său într-o economie globală din ce în ce mai interdependentă, dar și mai competitivă.

Origine și obiective

Belt and Road Initiative este o strategie globală de infrastructură și dezvoltare economică a guvernului Chinei, lansată de președintele Xi Jinping în 2013, în timpul unei vizite în Kazahstan. Până în prezent, 147 de țări, reprezentând două treimi din populația lumii și 40% din PIB-ul global, au semnat proiecte sau și-au exprimat interesul în acest sens. (McBride et al., 2023)

Noul Drum al Mătăsii își propune să (i) promoveze conectivitatea țărilor; (ii) să creeze rețele de conectivitate multidimensionale, multinivelate și compozite; și (iii) să realizeze o dezvoltare diversificată, independentă, echilibrată și durabilă în țările aflate pe traseul său. Aceasta a evoluat în

timp, solicitând o dezvoltare durabilă deschisă, verde, curată și incluzivă, care să urmeze o abordare de înaltă calitate, centrată pe oameni și sustenabilă. (United Nations, p.7)

Cu toate că Planul de acțiune privind inițiativa „Centura și Drumul", publicat de Consiliul de Stat al Chinei, nu prezintă direct motivele propunerii, se știe că Această inițiativă va reduce costurile și timpul transportării de bunuri, scădea dependenței față de inestiții interne în infrastructură prin implicarea companiilor și lucrătorilor chinezi în construcțiile externe. Pe lângă asta, BRI reprezintă o cale de a obține statutul de monedă de rezervă globală, iar dezvoltarea economică a țărilor rutei va spori cererea pentru produsele chineze (Djankov et al., 2016).

Componente principale și exemple

Proiectul constă din două diviziuni numite Centura Economică a Drumului Mătăsii și Drumul Maritim al Mătăsii al secolului XXI. Centura se concentrează pe reunirea Chinei, Asiei Centrale, Rusiei și Europei (zona Baltică); conectarea Chinei cu Golful Persic și Marea Mediterană prin Asia Centrală și Asia de Vest; și conectarea Chinei cu Asia de Sud-Est, Asia de Sud și Oceanul Indian. Drumul este conceput să meargă de la coasta Chinei până la Europa prin Marea Chinei de Sud și Oceanul Indian pe o rută și de la coasta Chinei prin Marea Chinei de Sud până la Pacificul de Sud pe cealaltă (BRF, 2017).

Cu toate că până la 150 de țări fac parte din această inițiativă, cele mai largi proiecte au loc în Asia de Sud, fiind o regiune strategică pentru accesul la Oceanul Indian și rute comerciale alternative. Țara cheie din regiune este Pakistan, implicată în *Coridorul Economic China–Pakistan* (CPEC), care urmărește atât transformarea economiei Pakistanului prin modernizarea infrastructurii de transport și energie, cât și conectarea porturilor Gwadar și Karachi cu regiunea separatistă Xinjiang din China prin rute terestre. Evaluat la aproximativ 62 de miliarde de dolari, proiectul include dezvoltarea portului Gwadar Port, construcția de autostrăzi, căi ferate, conducte energetice și zone economice speciale, având ca scop reducerea timpului și costurilor de transport al mărfurilor și energiei către China, contribuind totodată la dezvoltarea economică a regiunii Xinjiang și la consolidarea securității energetice a Chinei (Mobley, 2019).

Un alt exemplu semnificativ din Asia de Sud este Cambodgia, colaborarea căreia s-a concentrat în special pe dezvoltarea infrastructurii și stimularea investițiilor economice. Proiectele includ modernizarea portului Sihanoukville Port, construcția de drumuri și poduri, precum și dezvoltarea zonei urbane și turistice din Sihanoukville. Investițiile chineze sunt realizate prin companii de stat și private, oferind finanțare și expertiză tehnică, și vizează creșterea conectivității Cambodgiei cu regiunea și integrarea sa în coridoarele comerciale regionale. Parteneriatul BRI a consolidat relațiile economice și strategice dintre Beijing și Phnom Penh, plasând Cambodgia ca un punct important al rețelei chineze în Asia de Sud-Est (Calabresee et al., 2023).

UE, în pofida participării sale inactive, reprezintă destinația țintă a inițiativei, mai ales în contextul înrăutățirii relațiilor cu alte state dezvoltate, iar Grecia a fost prima țară din UE care, în august 2018, s-a alăturat BRI, astfel fiind prima „oprire" în Europa a rutei maritime, devenind o poartă de intrare în regiune. Operat și modernizat de compania chineză COSCO Shipping, Portul Pireu a devenit unul dintre cele mai importante hub-uri logistice din Europa și a transformat Grecia într-un nod cheie pentru comerțul China–Europa, atrăgând investiții semnificative și creând oportunități pentru dezvoltarea industriei și logisticii grecești. În același timp, implicarea BRI a transformat Portul Pireu într-un model de cooperare internațională, demonstrând modul în care inițiativa poate integra infrastructura portuară în rețelele comerciale globale (Tsigaros, 2022).

BRI se implică în principal în dezvoltarea infrastructurii și în promovarea conectivității comerciale și energetice între China și țările partenere. Inițiativa vizează, de asemenea, stimularea creșterii economice prin investiții directe, proiecte industriale și zone economice speciale, consolidând atât legăturile economice, cât și influența strategică a Chinei la nivel global.

Impact și controverse

Implementarea inițiativei Belt and Road Initiative (BRI) este asociată cu o serie de beneficii economice și sociale semnificative la nivel global. Se estimează că BRI ar putea crește PIB-ul global

cu aproximativ 7,1 trilioane de dolari anual, ceea ce ar reprezenta o majorare de circa 4,2% din PIB-ul mondial estimat pentru anul 2040 (McWilliams, 2019). În același timp, inițiativa contribuie la accelerarea atingerii Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă (ODD), oferind oportunități importante pentru reducerea deficitului global de finanțare, în special în țările în curs de dezvoltare, unde necesarul de investiții în infrastructură este estimat la aproximativ 1 trilion de dolari. Totodată, BRI creează un cadru în care principiile dezvoltării sustenabile pot fi transpuse în acțiuni concrete, promovând proiecte cu impact ecologic și îmbunătățind conectivitatea globală, ceea ce generează noi surse de creștere economică, contribuind la reducerea sărăciei și la satisfacerea unor nevoi sociale esențiale, precum educația, sănătatea și ocuparea forței de muncă (United Nations). Potrivit datelor oficiale chineze, inițiativa a creat peste 400.000 de locuri de muncă în țările partenere și a contribuit la scoaterea a peste 40 de milioane de oameni din sărăcie (Tsuji, 2026). Un exemplu concret al impactului pozitiv este cazul Greciei, unde cooperarea în cadrul BRI a dus la intensificarea schimburilor comerciale: importurile Chinei din Grecia au ajuns la aproape 1 miliard de dolari în 2021, în creștere cu aproximativ 26% față de anul precedent și cu 244% față de acum cinci ani, produse precum uleiul de măsline, vinul sau produsele lactate câștigând tot mai mult teren pe piața chineză (Karpathiotaki, 2022).

Tabel 1: Investițiile anuale ale BRI pe sectoare, 2013–2025 (estimări în miliarde USD)

An	Energie	Transport	Real estate	Metals & Mining	Tehnologie
2013	~50	~20	~8	~10	~2
2014	~60	~25	~10	~15	~2
2015	~65	~25	~10	~12	~3
2016	~45	~25	~8	~10	~2
2017	~55	~30	~10	~15	~3
2018	~70	~35	~12	~20	~3
2019	~65	~35	~10	~15	~3
2020	~30	~20	~5	~8	~2
2021	~40	~25	~8	~10	~2
2022	~35	~20	~7	~8	~3
2023	~45	~25	~10	~12	~5
2024	~55	~30	~12	~15	~8
2025	~90	~45	~20	~25	~20

Sursă: estimări proprii pe baza datelor din Green Finance & Development Center (Wang, 2025)

Analiza tabelului arată că investițiile BRI s-au concentrat constant în sectorul energetic, evidențiind rolul acestuia în creșterea conectivității și stimularea dezvoltării economice în țările partenere. Scăderea din 2020 reflectă efectele pandemiei, în timp ce perioada 2023–2025 arată o diversificare a investițiilor, cu creșteri notabile în tehnologie și minerit, ceea ce susține crearea de locuri de muncă și dezvoltarea infrastructurii. Această tendință ilustrează modul în care BRI contribuie nu doar la expansiunea comerțului și a investițiilor, ci și la atingerea unor obiective mai largi de dezvoltare economică și socială în regiunile participante.

Deși Belt and Road Initiative a fost promovată ca un proiect global de cooperare și dezvoltare, criticile evidențiază probleme structurale majore. În multe țări, investițiile BRI s-au concentrat pe proiecte costisitoare și ambițioase, fără o evaluare adecvată a capacității economice locale, conducând la cheltuieli mari și proiecte subperformante (Shepard, 2020). În cazul Pakistanului, programele precum China–Pakistan Economic Corridor au pus o presiune semnificativă asupra balanței de plăți, datoria către China ajungând la peste un sfert din totalul datoriei externe, în timp ce promisiunile privind dezvoltarea industrială și creșterea exporturilor nu s-au materializat (Rauf, 2026). În plus, restricțiile economice interne ale Chinei și dificultățile operaționale pentru companiile chineze din străinătate au redus atractivitatea BRI, iar transparența și responsabilitatea în selectarea partenerilor rămân limitate (Gong, 2023). Studiile de caz, precum cel al Cambodgiei, arată că BRI poate genera

o dezvoltare fracturată, cu creștere economică concentrată în anumite sectoare sau regiuni și capacitate redusă a autorităților locale de a gestiona proiectele pentru beneficii durabile. Pe lângă îngrijorările privind sustenabilitatea proiectelor, mulți critici subliniază că BRI este o modalitate a Chinei de a-și mări influența. Conform lui Anthony H. Cordesman (2023), aceasta ar putea reuși să creeze un bloc economic rival care poate funcționa și crește în afara democrațiilor bazate pe „ordine" create după al Doilea Război Mondial și deja concurează în relațiile sale cu o serie de state în curs de dezvoltare și alte țări.

CONCLUZII

În concluzie, Belt and Road Initiative reprezintă una dintre cele mai ambițioase inițiative de cooperare economică la nivel global, cu impact semnificativ asupra infrastructurii, comerțului și dezvoltării în numeroase regiuni, dar poate fi interpretată ca o modalitate a Chinei de a accelera schimbarea ordinii internaționale prin crearea dependențelor economice și favorizarea schimbului dintre statele în curs de dezvoltare și investitorul lor. Exemplele analizate, precum Grecia, Pakistan și Cambodgia, evidențiază atât potențialul inițiativei de a stimula creșterea economică și conectivitatea, cât și limitele sale, reflectate în probleme legate de sustenabilitatea datoriilor, eficiența proiectelor și distribuția inegală a beneficiilor. Astfel, BRI nu poate fi evaluată exclusiv ca un succes sau un eșec, ci mai degrabă ca un proces complex, ale cărui rezultate depind de contextul economic și instituțional al fiecărei țări participante, precum și de capacitatea acestora de a gestiona eficient colaborarea cu China.

REFERINȚE:

1. Belt and Road Forum for International Cooperation. (2017). http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-2.html
2. Calabresee, L., Wang, Y. (2023) *Chinese capital, regulatory strength and the BRI: A tale of 'fractured development' in Cambodia.* World Development. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305750X23001080#s0020
3. Cordesman, Anthony H. (2023). *China's Emergence as a Superpower*. CSIS. https://www.csis.org/analysis/chinas-emergence-superpower
4. Djankov, S., Miner, S. (2016). *China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges.* Peterson Institute for International Economics. (Online). Disponibil la: https://books.google.md/books?hl=en&lr=&id=YbiqCwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA2&dq=china%27s+belt+and+road+initiative&ots=85IHUoVE82&sig=9sNDunNdmugwVwO8jEx5y0DD9_8&redir_esc=y#v=onepage&q=china's%20belt%20and%20road%20initiative&f=false
5. Gong, X. (2023). *The Belt and Road Initiative Is Still China's "Gala" but Without as Much Luster*. Carnegie Endowment. *https://carnegieendowment.org/posts/2023/03/the-belt-and-road-initiative-is-still-chinas-gala-but-without-as-much-luster?lang=en*
6. Karpathiotaki, P. (2022). *Belt and Road Initiative in Greece and the success case of Piraeus Port.* https://www.naftemporiki.gr/english/1405244/belt-and-road-initiative-in-greece-and-the-success-case-of-piraeus-port/
7. McBride, J. , Berman, J., Chatzky, A. (2023) *China's Massive Belt and Road Initiative.* (Online). Disponibil la: https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative
8. McWilliams, D. (2019). *Belt and Road Initiative to boost world GDP by over $7 trillion per annum by 2040.* https://cebr.com/reports/belt-and-road-initiative-to-boost-world-gdp-by-over-7-trillion-per-annum-by-2040/
9. Mobley, T. (2019). *The Belt and Road Initiative: Insights from China's Backyard.* Strategic Studies Quarterly, Vol. 13, No. 3. https://www.jstor.org/stable/26760128?seq=12
10. Rauf, S. (2026). *China-Pakistan Economic Corridor*. Britannica. https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor
11. Shepard, W. (2020). *How China's Belt And Road Became A 'Global Trail Of Trouble'*. Forbes. https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/01/29/how-chinas-belt-and-road-became-a-global-trail-of-trouble/
12. Tsigaros, C. (2022). *The Sino-Greek relations in the 21st century: challenges and the role of the BRI.* https://www.researchgate.net/publication/366486030_The_Sino-Greek_relations_in_the_21st_century_challenges_and_the_role_of_the_BRI
13. Tsuji, C. (2026). *Belt and Road Initiative.* Britannica. https://www.britannica.com/topic/Belt-and-Road-Initiative
14. United Nations. (2022). *Progress Report on the Belt and Road Initiative in Supporrt of the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development: Partnering for a Brighter Shared Future* (Online). Disponibil la: https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/progress_report_bri-sdgs_english-final.pdf

15. Wang, Christoph N. (2026). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2025.* Green Finance & Development Center. https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2025/

Coordonator ştiinţific: POPA Marina, dr., conf. univ.,
Academia de Studii Economice din Moldova, Republica Moldova,
Chișinău, str. Bănulescu-Bodoni 61, www.ase.md
e-mail: popa.marina@ase.md